

СОБЛЮДАЯ ДОРОЖНЫЕ КАРТЫ

ПРОШЕДШИЙ ГОД БЫЛ ОТМЕЧЕН ВАЖНЫМИ ДЛЯ НИЖНЕГО НОВГОРОДА СТРОЙКАМИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. МАСШТАБНЫХ ПРОЕКТОВ С МИЛЛИАРДНЫМИ БЮДЖЕТАМИ В РЕГИОНЕ НЕ ТАК МНОГО, ВЛАСТИ ХОТЯТ, ЧТОБЫ К КУБКУ МИРА ПО ФУТБОЛУ 2018 ГОДА ГОРОД БЫЛ МАКСИМАЛЬНО УДОБЕН ДЛЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ. ЧТОБЫ НЕ УДАРИТЬ В ГРЯЗЬ ЛИЦОМ ПЕРЕД ИНОСТРАННЫМИ ГОСТЯМИ, ГОСЗАКАЗЧИКАМ И ПОДРЯДЧИКАМ В НАСТУПИВШЕМ ГОДУ ПРИДЕТСЯ ЗАБЫТЬ ТРАДИЦИОННУЮ РУССКУЮ ПОГОВОРКУ: «НИ ОДНА СТРОЙКА НЕ ЗАКАНЧИВАЛАСЬ ВОВРЕМЯ». РОМАН КРЯЖЕВ



Пожалуй, самым важным итогом прошлого года стало завершение строительства третьей очереди Южного обхода города, который соединил автодорогу Нижний Новгород — Саранск с федеральной трассой Нижний Новгород — Казань. Протяженность открытого в сентябре 2016 года участка четырехполосной трассы составляет 14,69 км, на его строительство было затрачено более 6,2 млрд руб. Губернатор Валерий Шанцев, контролировавший строительство этого важного для области проекта, особо отмечал сложный рельеф с оврагами: третья очередь обхода включает в себя три путепровода, эстакаду, мост-эстакаду и еще один мост.

ТЫСЯЧИ МАШИН ВЫВЕЛИ ЗА ГОРОД

Открытие для автомобильного движения третьей очереди Южного обхода позволило вывести из Нижнего Новгорода те транзитные транспортные потоки, которые раньше следовали через город, усугубляя и без того сложную ситуацию с пробками. Вывод на скоростной объезд машин, идущих от Москвы до Чебоксар и Казани, разгрузил городские автодороги и поло-

жительно повлиял на экологическую ситуацию в Нижнем Новгороде. Прогнозируемая пропускная способность обхода составила около 30 тыс. автомобилей в сутки, нормативная скорость движения — 100 км/ч.

Напомним, Южный обход Нижнего Новгорода начали строить еще в 1984 году и первый участок протяженностью 16,2 км строили с перерывами 12 лет, сдав в 1993 году. Вторая очередь длиной 14,4 км и стоимостью 3,5 млрд руб. была построена в 2005–2008 годах. В такие же сжатые сроки предполагалось построить и третью очередь. Однако строительство 16-километрового участка автотрассы затянулось на восемь лет. Выигравшая в 2008 году госконтракт нижегородская фирма «Магистраль» сначала была вынуждена долго разбираться в ФАС и арбитражных судах с конкурентами, оспаривавшими итоги тендера. Затем из-за отсутствия федерального финансирования проекта генеральный подрядчик оказался под угрозой банкротства: в 2010–2013 годах строительство пытался тянуть на себе дефицитный региональный бюджет.

Работы резко ускорились лишь в 2014 году, когда Федерация начала финансировать стройку через субсидии и бюджетные кредиты региону. В итоге третью очередь Южного обхода удалось сдать на год раньше планируемого. «Первоначально планировалось ввести дорогу к концу 2017 года, но, понимая необходимость вывода за пределы города большого потока транзитного транспорта, губернатор Валерий Шанцев решил ускорить строительство. Ему пришлось несколько раз ездить в правительство РФ, лично обсуждая строительство третьей очереди с премьер-министром Дмитрием Медведевым. В результате финансирование проекта было сдвинуто и подрядчик сумел выполнить все обязательства по контракту», — отметили в Главном управлении автодорог Нижегородской области (ГУАД).

Завершающим этапом Южного обхода планируется строительство четвертой очереди с выходом на М-7 «Волга» в районе деревни Горяньково. Это позволит вывести транзитный транспорт за пределы города Кстово и конгломерата соседних поселков. Стоимость строительства самого протяженного участка обхода

(36 км) оценивается примерно в 30 млрд руб. Реализация предполагается за счет средств федерального бюджета.

МЕТРО С ПРЕПЯТСТВИЯМИ Еще один глобальный проект, который реализуется не без проблем, — строительство станции метро «Стрелка» с двумя перегонными тоннелями. Он приурочен к проведению в Нижнем Новгороде матчей чемпионата мира по футболу в 2018 году. Новая станция будет расположена недалеко от строящегося стадиона. С вводом ее в эксплуатацию у жителей плотно застроенного Мещерского микрорайона появится хорошая транспортная доступность в заречные районы и исторический центр Нижнего Новгорода. По прогнозам, пассажиропоток нижегородского метро вырастет на 25%.

Тендер на строительство «Стрелки» в марте 2015 года выиграл единственный участник, ООО СК «Управление строительства-620» (УС-620), обязавшийся продлить ветку метро за 10,4 млрд руб. Определенное беспокойство у общественности и депутатов вызвали долги генподрядчика по прежним контрактам и корпоративный конфликт, вскрывшийся в 2016 году, в результате которого основной акционер УС-620 Владислав Костенко сменил управление. Назначив себя гендиректором, он принялся расторгать договоры с прежними субподрядчиками, которые ушли в судебные процессы по взысканию задолженностей. Из-за смены контрагентов стройка даже простаивала пару месяцев, однако строителям все же удалось наверстать упущенные темпы. Поскольку перебоев с финансированием не было, уже в августе метростроители прорыли первый тоннель и к осени перемонтировали проходческий щит на второй тоннель (изначально декларировалось, что в строительстве новой ветки метро будут работать два тоннель-проходческих комплекса, но в итоге был закуплен только один).

Сразу после новогодних праздников на «Стрелку» с инспекцией поехал губернатор Валерий Шанцев. В январе станция метро была готова на 55%: на ней шло армирование и бетонирование стен вестибюля, устройство железобетонных конструкций, строители готовились укладывать рельсы. «Сейчас на площадке работают 527 человек, а уже с начала марта будет больше тысячи», — пообещал журналистам директор ГУММД (муниципальный заказчик проекта) Юрий Гаранин. Закончить проходку второго тоннеля предполагалось в феврале-марте 2017 года, однако, по словам господина Гаранина, проходческий щит под землей неожиданно наткнулся на старую свалку строительных отходов, образовавшуюся еще во времена СССР. Кроме того, на пути щита при рытье первого тонн-