ШИРОТНАЯ МАГИСТРАЛЬ СТАРТУЕТ С ЮГА

ВОСТОЧНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР ПРИЗНАН ПОБЕДИТЕЛЕМ В НОМИНАЦИИ «ПРОЕКТ ГОДА» ПРЕМИИ ГАЗЕТЫ „Ъ“ «ТВЕРДЫЕ ЗНАКИ». НЕДАВНО СМОЛЬНЫЙ НАЧАЛ ПРОЕКТИРОВАНИЕ ПЕРВОГО УЧАСТКА ШИРОТНОЙ СКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ (ВОСТОЧНОГО СКОРОСТНОГО ДИАМЕТРА, ВСД) ОТ ЗСД ДО ВИТЕБСКОГО ПРОСПЕКТА. НОВЫЙ ГРАНДИОЗНЫЙ ОБЪЕКТ СТОИМОСТЬЮ ОКОЛО 165 МЛРД РУБЛЕЙ БУДЕТ СТРОИТЬСЯ С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ. ПО ПЛАНАМ ГОРОДСКИХ ВЛАСТЕЙ, К КОНЦУ 2022 ГОДА МАГИСТРАЛЬ ДОЛЖНА БЫТЬ ВВЕДЕНА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ. КАК И ЛЮБОЙ ДРУГОЙ КРУПНЫЙ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ОБЪЕКТ, ЭТОТ ВЫЗЫВАЕТ МАССУ ВОПРОСОВ У ЖИТЕЛЕЙ ГОРОДА, ГРАДОЗАЩИТНИКОВ И ДЕПУТАТОВ. ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА

Новая платная скоростная магистраль для автомобилей может быть построена на северо-востоке Петербурга в 2022 году, ранее сообщал в интервью информагентствам губернатор города Георгий Полтавченко. По его словам, вместо прежнего рабочего наименования «Восточный скоростной диаметр» проект получит название «Широтная скоростная магистраль». Губернатор сообщил, что процесс работы над проектом «идет неплохо». «Мы уже сделали трассировку с учетом инженерных коммуникаций, наличия жилых зданий и так далее. Мы учли все интересы и определили пути решения всех возможных проблем»,— отмечал он.

В настоящее время идет работа над проектированием первого участка широтной магистрали, задача которой — перераспределить потоки наиболее загруженного участка КАД и Мурманского шоссе, а также сформировать новую связь правого и левого берегов Невы. Эти работы за 300 млн рублей выполняет институт «Стройпроект», а финансирует их АО «Западный скоростной диаметр». Речь идет об участке трассы, который пройдет от примыкания к Западному скоростному диаметру до пересечения с Витебским проспектом. Проект этой части трассы должен быть готов до конца ноября 2018 года. Параллельно с этим будут проектироваться другие участки дороги, но подрядчик для них пока не найден.

По планам Смольного, в мае 2019 года проект Широтной магистрали должен быть полностью готов, после чего будет объявлен открытый конкурс по его реализации на основе государственно-частного партнерства. Концессионное соглашение с победителем конкурса планируется заключить осенью 2019 года. Непосредственно строительные работы должны начаться в 2020 году, а к концу 2022 года магистраль должна быть полностью построена и введена в эксплуатацию.

ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

ТРАССА С ШЕСТЬЮ ПОЛОСАМИ ДВИЖЕНИЯ ПРОЙДЕТ ВНУТРИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПОЯСА ЮЖНОЙ ПЛАНИРОВОЧНОЙ ЗОНЫ ВДОЛЬ СЕВЕРНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОЛУКОЛЬЦА ПО ТЕРРИТОРИИ КРАСНОГВАРДЕЙСКОГО, НЕВСКОГО, ФРУНЗЕНСКОГО, МОСКОВСКОГО И КИРОВСКОГО РАЙОНОВ

ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЙ ОБЪЕКТ

По данным института «Стройпроект», трасса с шестью полосами движения пройдет внутри промышленного пояса южной планировочной зоны вдоль северного железнодорожного полукольца по территории Красногвардейского, Невского, Фрунзенского, Московского, Кировского районов. Строительство Широтной скоростной магистрали с мостом через Неву вызовет существенное перераспределение транспортных потоков, отмечают в институте «Стройпроект». За счет этого произойдет снижение нагрузки на уличнодорожную сеть города в целом, а также на ближайшие к ней мосты через Неву, в частности, на мост Александра Невского и Володарский мост (расстояние между ними 6,5 км). Протяженность скоростной трассы в границах Петербурга (до развязки с улицей Коммуны) составит 14,1 км. Участок, который пройдет по территории Ленинградской области, будет равен 7,8 км. От ЗСД до пересечения с КАД трасса будет шестиполосной, а от Кольцевой до Мурманского шоссе — четырехполосной. Всего в рамках проекта будет построено 10 транспортных развязок. В границах Петербурга — семь, а на областном участке — три. Среднесуточная прогнозная интенсивность движения составит 100 тыс. автомобилей.

В марте 2018 года вице-губернатор Петербурга Игорь Албин в рамках международной выставки MIPIM в Каннах сообщал, что стоимость строительства Широтной магистрали может составить 165 млрд рублей. Но если верить справке Дирекции по развитию транспортной системы Петербурга и Ленинградской области, то стройка оценивается в еще большую сумму — 180 млрд рублей. В любом случае, точная стоимость реализации проекта будет известна только после подготовки проекта и получения заключения Главгосэкспертизы.

Проект будет реализован на условиях государственно-частного партнерства, и, по словам Игоря Албина, к нему уже проявляют интерес иностранные инвесторы. «Проектирование линейного объекта будет готово до конца этого года. Все условия чтобы начать его реализовывать в 2019 году, у нас есть»,— ранее говорил вице-губернатор.

Летом 2017 года Смольный подписал два протокола о намерениях с потенциальными концессионерами стройки Широтной магистрали — с Евразийским банком развития на 160 млрд рублей и с ВТБ на 110 млрд.

ЖИТЕЛЯМ ПОШЛИ НАВСТРЕЧУ

В апреле 2018 года стала известна новая трассировка самого сложного третьего этапа Широтной магистрали — участок от Союзного проспекта до административной границы Петербурга. Здесь возникали вопросы по поводу того, как именно пойдет магистраль после проспекта Энергетиков. Ранее прохождение Широтной магистрали в створе улицы Ворошилова в близости от ЖК «Ладожский Парк» (в нем проживает 15 тыс. человек) вызвало недовольство жителей района и общественности. Они митинговали и проводили флешмобы. После этого было решено перенести дорогу в створ улицы Зольной с прохождением в стесненных условиях между Ладожским вокзалом и исправительной колонией № 7. Но для реализации этого решения требовалось согласование ФСИН и РЖД.

Обсуждение новой трассировки проходило в рамках подготовки поправок в Генплан Петербурга. Новый маршрут, предложенный НИПЦ Генплана, предполагает, что дорога не будет проходить под окнами жителей ЖК «Ладожский Парк», а уйдет левее и далеко отодвинется от улицы Ворошилова. Далее магистраль максимально близко подойдет к железнодорожной ветке, вдоль которой трасса дойдет до улицы Коммуны. Также из новой трассировки исключена развязка Широтной магистрали на Российском проспекте. Она будет построена уже на выезде из Петербурга. Градозащитники назвали этот вариант «разумным компромиссом».

ВСТРЕТИЛИСЬ НА МОСТУ Проект Широтной магистрали предусматривает переход через реку Неву в створе улиц Фаянсовой и Зольной. Ранее Смольный выбрал в качестве переправы через Неву мост, хотя рассматривалась и возможность сооружения тоннеля. По данным института «Стройпроект», длина моста составит ориентировочно 580 м. Рассматриваются различные варианты экстрадозной, вантовой, висячей систем. Длина среднего пролета не менее 258 м, в связи с расположением опор центрального руслового пролета в створе с опорами арочных пролетов существующего Финляндского моста. По проекту мост должен пройти над зоной охраны объектов культурного наследия — в районе церкви иконы Божией Матери «Всех скорбящих радость» (построена в 1906–1909 годы) на проспекте Обуховской Обороны.

В то же время у строительства моста в составе Широтной магистрали есть противники. Так, депутат ЗакСа Петербурга Алексей Ковалев считает, что при строительстве новой скоростной дороги нельзя исходить из возможности «обхода сверху» зоны охраны объектов культурного наследия на левом берегу Невы над церковью на проспекте Обуховской Обороны. Депутат уверен, что строительство надземного моста над памятником противоречит режимам зон охраны объектов культурного наследия. По его словам, проектировщик в качестве варианта перехода Невы мог бы предложить тоннель. Это позволило бы соблюсти требования законодательства об охране объектов культурного наследия. Парламентарий направил официальный запрос на имя губернатора Петербурга с вопросом, чем обосновано и как оформлено решение о необходимости строительства не тоннеля, а именно мостового перехода через реку Неву в составе новой широтной магистрали.

Судя из ответа Смольного, строительство моста в створе улиц Фаянсовая — Зольная предпочтительнее по нескольким причинам. Так, при строительстве тоннеля придется значительно реконструировать инженерную инфраструктуру метро на левом берегу Невы, перестраивать канализационные сети и шахты главного канализационного коллектора на правом берегу, переустраивать Гранитную улицу, к тому же жилые дома окажутся слишком быстро к магистрали. Кроме этого, тоннель обойдется бюджету дороже моста в полтора раза, а ежегодные затраты — в два раза. Тем не менее в Смольном подчеркнули, что окончательное решение примут при разработке проектной документации. ■

ТЕМАТИЧЕСКИЕ СТРАНИЦЫ ОТПЕЧАТАНЫ В ООО «ТИПОГРАФСКИЙ КОМПЛЕКС «ДЕВИЗ» • 195027, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛ. ЖКОРНАЯ, Д. 10, КОРПУС 2, ЛИТЕР А, ПОМЕЩЕНИЕ 44, ЗАКАЗ № ТД-3534