



Средства на ремонт дорог найдутся, но это значит, что пока на трассах Петербурга будет неоднородное покрытие — ямы продолжают заделывать так называемыми «картами»
Фото Евгения Павленко

«Безопасные и качественные автомобильные дороги» позволяет нам надеяться на выделение дополнительного финансирования на текущий ремонт. Соответственно, по тем дорогам, которые будут выделены в составе агломерации, показатель будет доведен до 85%.

После полной замены асфальтобетонного покрытия дорожники обычно возвращаются на объект спустя 11–12 лет. За это время по разным причинам вскрывается проезжая часть, и город выходит на объекты раньше в рамках программы ямочного ремонта. В итоге жители видят неоднородное покрытие, так называемые «карты», то есть обеспечивается ровность дороги и отсутствие ям. Ничего страшного в этом нет, безопасность достигается путем ликвидации аварийных участков. На новое строительство денег в нужном объеме нет, поэтому ставится вопрос о содержании того, что есть. Финансирование на ремонты мы предполагаем обеспечить в нужном объеме. Если выделять по 7 млрд рублей на дороги, то улучшение показателя нормативности составит только 2% в год. Учитывая, что нам нужно в среднем 4%, мы говорим об увеличении бюджета на 5 млрд рублей.

— Когда будет расширена зона платной парковки в Петербурге?

— Сегодня у нас около 2,8 тыс. платных парковочных мест в центре города, учитывая его исторические сложившийся каркас дорожной сети, он не может расширяться. Мы понимаем, что транзит в нужном объеме, который проходит через город, не обеспечить, мест для парковки в историческом центре не хватает, то есть мы не можем обеспечить спрос на передвижение в нынешних реалиях. Город пытается ограничить перемещение личного транспорта, развивая

общественный. В ближайшие три года может появиться 40 тыс. дополнительных парковочных мест, в 2022 году может быть реализован первый этап этой программы — 14 тыс. мест.

— Запланировано ли в бюджете строительство дополнительной развязки на Васильевский остров с ЗСД?

— Да, проект Шкиперской развязки оценивается в 7,5 млрд рублей. Мы заявляем в бюджет ее

строительство на 2021–2023 годы, ждем решения. Из-за того, что территориально дорога проходит рядом с пассажирским портом «Морской фасад», ее финансирование тоже заявляется в федеральном проекте по развитию туризма.

— Какие еще способы привлечения средств в дорожное строительство рассматриваются?

— Концессия. Банкиры проявили интерес к эксплуатации развязок. Мы сформировали список объектов для передачи частным инвесторам, в основном это путепроводы. То есть либо вы сто-

ите на переезде в пробке, либо переезжаете через путепровод, но за плату.

— Реализуемы ли планы по вводу станций метро, которые представлены в отраслевой схеме развития метрополитена? Какие станции будут открыты в ближайшие пять лет?

— При достаточном объеме финансирования в 2023 году планируются к открытию станции «Горный институт», «Юго-Западная» и «Путиловская». Далее в планах нашей работы строительство станций «Туристская», «Шуваловский проспект» (сдвоенная станция на Невско-Василеостровской и Фрунзенско-Приморской линиях), «Театральная», «Кудрово», а также реконструкция станций «Площадь Восстания — 2», «Площадь Ленина — 1» и «Фрунзенская» с единым диспетчерским центром.

— В каких районах вы видите дефицит инфраструктуры? Как решается эта проблема?

— Есть перечень мероприятий, необходимых к реализации до 2024 года, но 96 объектов из этого списка не обеспечены бюджетным финансированием. Работа по улучшению транспортной ситуации ведется постепенно, но не так быстро, как нам бы того хотелось. В целях перераспределения транспортных потоков в южной части Санкт-Петербурга завершаются работы по проектированию строительства первого этапа Южной широтной магистрали. Строительство объекта — с привлечением федерального бюджета — позволит соединить Волхонское, Петербургское шоссе и шоссе Подбельского в Пушкинском районе, а в перспективе Московское шоссе, Софийскую улицу и Петрозаводское шоссе. Сроки по этому проекту — 2025 год. В Колпинском районе начаты работы по строительству транспортной развязки на пересечении Вознесенского шоссе с железнодорожными путями Волховстроевского направления с подключением Петрозаводского шоссе. Сроки реализации — до 2024 года. В поселке Шушары планируется реконструировать существующие и строить новые дороги. Из-за активно развивающихся смежных территорий Ленобласти (Мурино, Новое Девяткино, Кузьмолковский) в период 2022–2024 годов планируется строительство дороги от КАД вокруг Санкт-Петербурга до автомобильной дороги Санкт-Петербург — Матокса (участок от Пискаревского проспекта до границы города). Острым проблемным местом на карте города является Русановская улица. Ее необходимо расширить до четырех полос. К сожалению, дефицит инфраструктуры наблюдается во многих рай-

ПОСЛЕ ПОЛНОЙ ЗАМЕНЫ АСФАЛЬТОБЕТОННОГО ПОКРЫТИЯ ДОРОЖНИКИ ОБЫЧНО ВОЗВРАЩАЮТСЯ НА ОБЪЕКТ СПУСТЯ 11–12 ЛЕТ. ЗА ЭТО ВРЕМЯ ПО РАЗНЫМ ПРИЧИНАМ ВСКРЫВАЕТСЯ ПРОЕЗЖАЯ ЧАСТЬ, И ГОРОД ВЫХОДИТ НА ОБЪЕКТЫ РАНЬШЕ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ ЯМОЧНОГО РЕМОНТА

онах города. Количество автомобилей и объемы жилищного строительства растут, интенсивно развиваются приграничные районы Ленинградской области. Вместе с тем существующие объемы финансирования дорожной отрасли недостаточны для опережающего обеспечения развития транспортной системы в соответствии с сегодняшним и прогнозным спросом на перевозки, что обуславливает приоритетность включения в государственные программы только первоочередных объектов, а также необходимость привлечения внебюджетных источников финансирования.