

нам и дальше вместе реализовывать проекты, которые преобразуют Санкт-Петербург», — заявлял в сентябре губернатор города Александр Беглов. «Мы заинтересованы в реализации новых крупных инфраструктурных проектов в регионе, в том числе в сфере транспортной инфраструктуры, однако сейчас преждевременно говорить о параметрах и условиях нашего участия», — отметили в организации.

НЕОБХОДИМЫЕ ВОПРОСЫ

Любые крупные инфраструктурные проекты имеют мультипликативный эффект, в первую очередь это сигнал для мобилизации делового сообщества и инвесторов, считает представитель одного из крупнейших застройщиков города Анжелика Большегородская. Развитие мегаполиса сопряжено с крупными стройками, и Петербург, несмотря на все сложности, связанные с сохранением исторической застройки, не должен становиться исключением, добавляет она. Пример ЗСД показал, что развитие дорожной сети не просто востребовано, а необходимо, подчеркивает госпожа Большегородская. ШМСД сконцентрирован в южной части города, и там трафик уступает по плотности северу, отмечает специалист. По ее мнению, появление новой трассы на юге откроет перспективы к появлению новостроек.

Эксперт транспортного развития территорий Илья Резников считает ШМСД неоднозначным проектом. «С одной стороны, любая подобная магистраль будет для города не лишней. Она сможет выполнять сразу несколько функций: частичный обход центра, вылетную трассу в восточном направлении, дополнительную переправу через Неву. Но нужно ли именно эти задачи решать в первую очередь, причем решать их такими методами и за такую цену?» — задается вопросом эксперт. Провозная способность такой дороги почти на порядок меньше, чем, например, у линии метро, подчеркивает господин Резник, сомневаясь

в необходимом трафике и спросе на перспективной платной дороге.

Развязок на ШМСД немного — это чревато проблемами у въездов на нее, добавляет он. Кроме того, такая магистраль добавит число желающих приехать в центр Петербурга на машине, а в этом город не заинтересован в принципе, уверен эксперт. Он опасается, что ШМСД может поставить крест на скорой реализации планов строительства обычных межрайонных связей вдоль трассы. В целом, заключает он, это хороший проект, но у города есть множество более важных задач: более мелких, менее звучных, но давно требующих реализации.

обеспечивающей прямой доступ от КАД, а в перспективе, возможно, и пригородов, безусловно, послужит стимулом к использованию личного автотранспорта, привлечет новые автомобили на улицы Петербурга, ухудшив и без того непростую дорожную обстановку, настаивает специалист.

По мнению господина Швецова, для города гораздо важнее появление новых улиц и разнообразие маршрутов — в этом случае можно говорить о положительных эффектах для развития территорий и застройки. «Появление крупных скоростных магистралей обычно приводит к ухудшению условий движения на прилегающих улицах, па-

ВЫДЕЛЯЕТСЯ ШЕСТЬ ЭТАПОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ШМСД, ЧЕТЫРЕ ИЗ КОТОРЫХ ПРОХОДЯТ ПО ТЕРРИТОРИИ ПЕТЕРБУРГА И ДВА — В ЛЕНОБЛАСТИ. ВТОРЫМ ПОСЛЕ НАЧАЛЬНОГО УЧАСТКА ДО ВИТЕБСКОГО ПРОСПЕКТА СТАНЕТ ОТРЕЗОК С ПРОДОЛЖЕНИЕМ МАГИСТРАЛИ ДО СОЮЗНОГО ПРОСПЕКТА ДЛИНОЙ 6,8 КМ

С ним не согласен генеральный директор компании, оказывающей услуги в области транспортного планирования, Владимир Швецов. По его мнению, ЗСД оказался очень востребованной дорогой, о чем свидетельствуют регулярные рекорды по количеству пользователей, поэтому запрос на скоростные магистрали в Петербурге есть. «С появлением новой магистрали можно будет говорить о каркасе скоростных дорог — КАД, ЗСД и ШМСД, — обеспечивающем не только транзитное движение, но и доступ к центральному району. Но у этого есть и негативные последствия», — продолжает он мысль предыдущего спикера. Строительство скоростной дороги,

денно цен на недвижимость и низкому спросу на жилье в новостройках, поэтому есть большой риск, что в зоне прохождения ШМСД мы получим аналог Кудрово или Мурино», — констатирует он. Плотность улично-дорожной сети Петербурга составляет около 3,8 км на квадратный километр, в то время как в Лондоне — 9,3, Нью-Йорке — 12,4, приводит данные эксперт.

Учитывая, что ШМСД — весьма дорогостоящий проект, эффект для города может оказаться ниже, чем если бы эти средства были направлены на строительство мостов, ликвидацию разрывов и увеличение плотности дорожной сети Петербурга за счет регулярных улиц, считает он.

ШИРОТНАЯ МАГИСТРАЛЬ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ

