

ские перегруженные улицы. И при реализации этого проекта загазованность от работы транспорта в черте города не уменьшается.

В противовес этому они указывают на преимущества «дороги Гуленко», которую местные власти рассматривают как часть большого проекта «Северный обход». Эта дорога была предложена еще в 1995 году руководителем грузового терминала в поселке Верхнебаканский Александром Гуленко. Она должна проходить по Маркотхскому хребту и связывать терминал с портом. Александр Гуленко стал сам пробивать дорогу в горах, но в итоге, в том числе из-за отсутствия финансирования, стройка была остановлена.

В администрации Новороссийска «G» рассказали, что из двух проектов, решающих схожие задачи по разгрузке Восточного района, в настоящее время склоняются все-таки к Северному обходу, включающему в себя и «дорогу Гуленко».

Предварительно проект поделен на два этапа. I этап — от развязки в районе поселка Верхнебаканский до улицы Пограничная в Новороссийске. Его протяженность должна составить 16,6 км. Предполагается, что это будет двухполосная дорога. С нее планируется сделать три съезда к объектам промышленного комплекса и порта: в село Гайдук, а также на улицы Мефодиевская и Пограничная в самом Новороссийске. На II этапе предполагается строительство полотна протяженностью 25 км от ул. Пограничной до автомобильной дороги федерального значения М-4 «Дон» с выходом в районе села Виноградное.

В настоящий момент проработана трассировка прохождения этой автодороги, и власти ведут активный поиск источников финансирования проектных работ.

С КАБАРДИНКОЙ ПО-ПРЕЖНЕМУ ТИХО Уже более 20 лет обсуждается проект трассы «Краснодар — Абинск — Кабардинка». Она позволит «срезать» часть пути по трассе «Краснодар — Новороссийск» маршрутом через горы и выходом на поселок Кабардинка. Реализация этого проекта полностью выведет с существующей трассы А-146 «Краснодар — Верхнебаканский» весь транспорт, движущийся в сторону Новороссийска, Геленджика и Сочи.

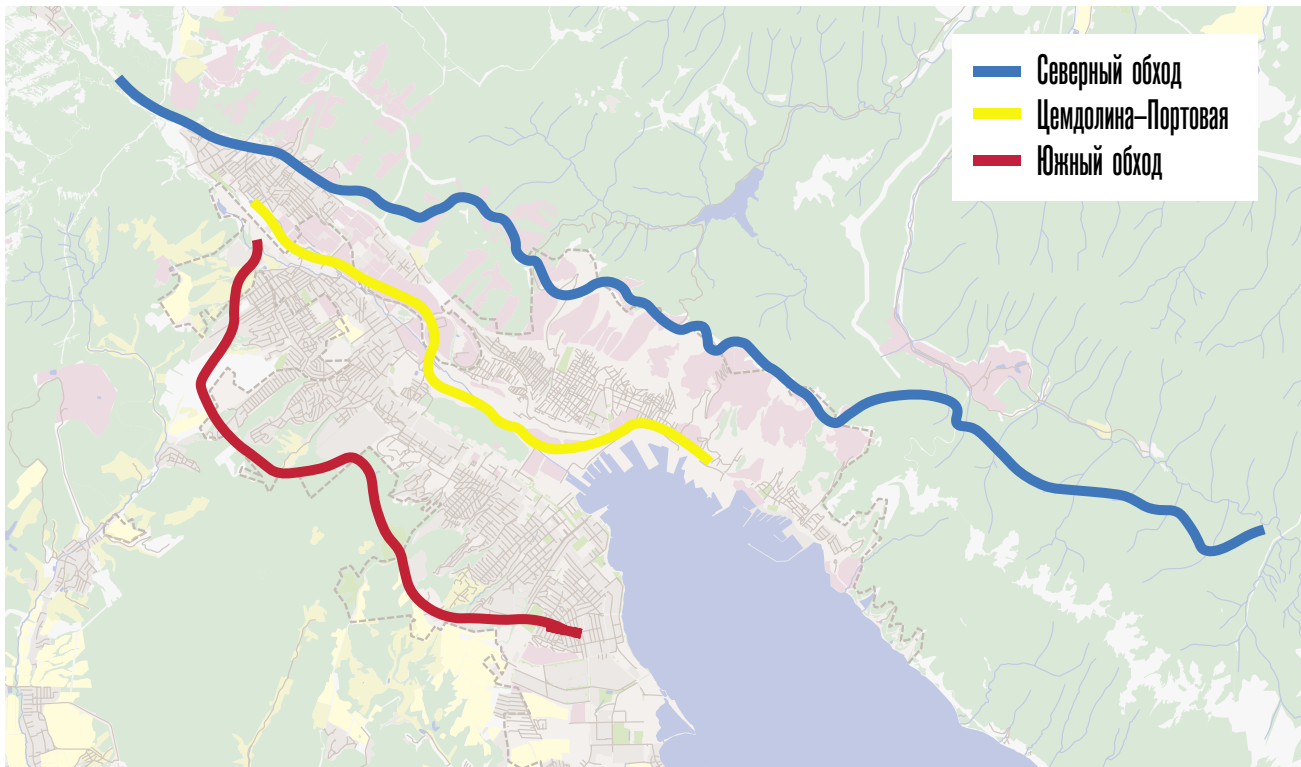
Раннее сообщалось, что трассу планировали начать от станции Марьянской, вывести на начало дальнего юго-западного обхода Краснодара и привести в Абинск (I этап). На II этапе предполагалось соединить трассы А-146 и М-4 «Дон» через Главный Кавказский хребет. «Б-Кубань» рассказывал о том, что в 2018–2019 годах ГК «Российские автомобильные дороги» выполнила комплекс предпроектных работ по строительству данной автодороги. Однако за все эти годы на фактическую реализацию этого проекта выйти пока так и не получилось.

В администрации Кубани на вопрос об актуальном положении дел в отношении данного проекта «G» сообщили, что в настоящее время «согласовываются условия его финансирования и реализации».

ЖЕЛЕЗНЫМ УЗЛОМ Наравне с проектами развития сети автомобильных дорог в настоящее время силами государственного заказчика ФКУ «Ространсmodernизация» реализуется и проект развития Новороссийского железнодорожного узла, рассчитанный на 2022–2024 годы.

Как рассказали «G» в пресс-службе учреждения, целью проекта является ликвидация узких мест на железнодорожных подходах к морским портам юга России, а также повышение надежности и эффективности транспортной системы за счет создания необходимых резервных мощностей по обработке грузов и совершенствования транспортной инфраструктуры Южного федерального округа.

Проект предусматривает строительство приемо-отправочного железнодорожного парка Б на 25 путей (между парком А и Цемесской рощей), вторых главных путей на участках блокпост Кирилловский — парк Нижний и блокпост Кириллов-



ский — парк Б станции Новороссийск, возведение 20 искусственных сооружений и переустройство русла реки Цемес на протяжении 2,4 км. Сейчас строители ведут подготовительные работы.

В «Ространсmodernизации» уточнили, что в результате реализации данного проекта объем прибытия и отправки грузов железнодорожным транспортом в Новороссийске увеличится с 25,7 млн тонн в год до 43 млн тонн в год (на 17,3 млн тонн).

ПРИШЕЛ ЛОГИСТ И ВСЕ РАСКРИТИКОВАЛ Управляющий партнер компании «Инфра проекты», занимающейся консалтингом, инжинирингом и управлением проектами в области мультимодальной логистики и транспортной инфраструктуры, Алексей Безбородов считает, что ставка на строительство Северного и Южного обходов кардинально проблемы Новороссийска как крупного логистического хаба не решит.

«Стратегическое видение всех этих проектов отталкивается от рельефа местности и существующей застройки, а не стоящих логистических задач. Если мы говорим о городе как о промышленно-логистическом центре, который создает огромное количество денег для себя, для края, для страны, то стратегию надо определять с учетом интересов и жителей, и промышленности, и логистики на 25–30 лет вперед. Сегодня, если говорить о грузовом трафике, здесь все находится на ручном управлении. Железная дорога даже с учетом двух тонне-

лей не решает проблему, потому что она выходит на Кубань, и на этом все заканчивается. Если мы берем грузовую логистику, у нас нет никаких перехватывающих мощностей ни для чего», — говорит господин Безбородов.

Он отмечает, что любой правильно развивающийся порт должен быть обрамлен логистическими центрами. Терминал же, имеющийся в Цемдолине, крайне мал и не обеспечивает дальнейшее развитие Новороссийска и вывод из города избыточного трафика грузового автотранспорта.

«В целом нужно привести логистику в тылу к системному виду и сделать так, чтобы в итоге грузовые машины минимально ходили в порт. В идеале в Крымске, Абинске, Славянске-на-Кубани, Краснодаре должны быть крупные автомобильно-железнодорожные логистические центры со складами, возможностями затарки-растарки контейнеров и фур. Там нужно формировать шаттлы и с зерном, и с контейнерами и уже их по железной дороге загонять на портовые терминалы. А для развития терминалов, в свою очередь, нужно изыскать дополнительные земельные участки, то есть расширить всю улицу Портовую, все тылы. А действующий железнодорожный вокзал нужно вообще выносить из огромной промзоны на въезд в район Цемдолины», — считает эксперт.

В целом, полагает Алексей Безбородов, Новороссийск следовало бы заново перепланировать с учетом потребностей в более эффективном реше-

нии логистических задач, но делать это нужно совместно с крупнейшими холдингами, работающими в городе.

ВЫБИТЬ ПРОБКИ Главный архитектор Новороссийска Екатерина Степаненко согласна с тем, что вынос железнодорожного вокзала на окраину города и его увязка в единый хаб с автовокзалом была бы логичной. Бесспорно, оптимизация логистических схем на дальних подходах — это идеал, к которому нужно стремиться. Однако все эти проекты, реализация которых предусматривается не только в самом городе, но в принципе на территории региона, требуют серьезных инвестиций, и не только государственных, но и во многом частных, отмечает она.

Вместе с тем, по мнению архитектора, разрабатываемые муниципалитетом проекты обходов способны решить основные проблемы с трафиком в городе и отладить логистику, как минимум локально внутри него.

«Один только Южный обход очень сильно разгрузит центральные городские артерии — ул. Дзержинского, Анапское шоссе — и существенно упростит трафик в Приморском, Центральном и Южном районах города. Северный же обход — может решить проблему Восточного района. Но при этом я понимаю, что это весьма дорогой проект и сильно зависит от финансового обеспечения. Но, в принципе, полагаю, что и автодорога Цемдолина — Портовая, если заберет на себя весь грузовой транспорт, идущий в порт, сможет решить отчасти проблему с пробками в Восточном районе», — добавляет она. ■

ПРОЕКТОМ ПРЕДУСМОТРЕНЫ ПЯТЬ ОЧЕРЕДЕЙ СТРОИТЕЛЬСТВА. НА I ЭТАПЕ БУДЕТ ПОСТРОЕН УЧАСТОК ОТ ПРОСПЕКТА ДЗЕРЖИНСКОГО ДО УЛ. ШОССЕЙНАЯ. НА II ЭТАПЕ — ОТ УЛ. ШОССЕЙНАЯ ДО КЛАДБИЩА «КАБАХАХА», НА III ЭТАПЕ — ОТ КЛАДБИЩА «КАБАХАХА» ДО 13-ГО МИКРОРАЙОНА, ОТТУДА ДОРОГУ ПОВЕДУТ ДО ПАМЯТНИКА НЕПОКОРЕННОМУ (IV ЭТАП), И НА ЗАВЕРШАЮЩЕМ ЭТАПЕ (V) БУДЕТ ОРГАНИЗОВАН СЪЕЗД К АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГЕ А-290 В РАЙОНЕ УЛ. ЗОЛОТАЯ РЫБКА



ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ДЛЯ РАЗГРУЗКИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НОВОРОССИЙСКА НЕОБХОДИМО ОБЪЕДИНИТЬ Ж/Д ВОКЗАЛ И АВТОСТАНЦИЮ