



## КОММЕРЧЕСКИЙ ИНТЕРЕС К ДОРОГЕ

КАД объединила профессиональные интересы и привлекла к себе пристальное внимание со стороны многих предприятий. Роль Кольцевой автомобильной дороги в деле развития прилегающих к ней территорий, как города, так и области, была определена еще до начала проектирования трассы.

**В** июле 1997 года в соответствии с решением губернаторов Санкт-Петербурга и Ленинградской области было создано ОАО «КАД Санкт-Петербург». Контрольный пакет акций организации (53%) принадлежал двум субъектам федерации – Санкт-Петербургу и Ленинградской области (по 26,5%). Остальные акции были распределены между 39 юридическими лицами, в число которых вошли ведущие строительные фирмы, проектные организации и производители строительных материалов, такие как «Мостоотряд № 19», «Асфальтобетонный завод «Магистраль», «Ленмелиорация», «Лендорстрой» и «Лендорстрой-2», корпорация «Трансстрой» и ряд других компаний.

Генеральным директором ОАО «КАД Санкт-Петербург» в мае 1998 года собранием акционеров был избран В.Д. Кудрин (ранее организацию курировал прежний вице-губернатор П.И. Малышев). «Мы создавали «КАД Санкт-Петербург», – объяснил Александр Иванович Солодкий, долгое время руководивший НИПИ ТРТИ, – с целью решения непростых задач: перераспределения транспортных

потоков в регионе и разгрузки городских улиц от транзитного транспорта. В качестве положительного социального эффекта от прокладки КАД выделялись и такие приоритетные направления, как создание новых рабочих мест при избытке трудоспособного населения в близлежащих районах и поселках и, конечно же, активное развитие комплексов сопутствующей инфраструктуры».

В июне 1998 года конкурсная комиссия под председательством доктора технических наук академика Российской инженерной академии Н.В. Варламова подвела итоги открытого конкурса на право проектирования и строительства первого участка Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга.

«Надо сказать, что нам все-таки удалось доказать на федеральном уровне эффективность ближнего варианта трассы, — вспоминает А.И. Солодкий. — Несмотря на то что многие были против, говоря о том, что кольцевая магистраль, проложенная в непосредственной близости к городу, может превратиться в городскую дорогу. Участок для строительства был выбран безальтернативный — район станции Горская. Именно отсюда и начала свое развитие нынешняя КАД».

Летом 1999 года концепция еще не построенной КАД изменилась. Губернатор Ленинградской области Валерий Сердюков не одобрил новую концепцию максимальной приближенности кольцевой дороги к городу, а администрация Петербурга взяла ее строительство под свой контроль. От ОАО «КАД Санкт-Петербург» функции заказчика перешли к Комитету по благоустройству и дорожному хозяйству администрации Петербурга (КБДХ), который, в свою очередь, перепоручил это СПб ГУ «Дирекция транспортного строительства». Но уже в конце 2000 года Минтрансом подписывается приказ о создании федерального органа — ФГУ ДСТО.

В 2002 году на основании распоряжения правительства Ленинградской области была образована коммерческая организация ОАО «Кольцевая автомобильная дорога — Ленобласть» для развития инфраструктуры территорий, прилегающих к КАД, проходящей по Ленинградской области.

В марте 2003 года вышло постановление правительства Санкт-Петербурга «О концепции развития территории, примыкающей к зоне кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга». По мнению разработчиков концепции, это поможет решить следующие задачи: «...вынос из города производств высокого класса вредности, развитие региональной и городской логистическо-транспортных систем, формирование новых жилых районов с квартирами высокого уровня комфортности». В рамках концепции выделено 14 основных планировочных зон: «Горская», «Каменка», «Парголово», промзона «Парнас», «Ручьи», «Ржевка», «Обухово», «Шушары», «Пулково», «Волхонка», Ломоносов, Кронштадт, южный корень дамбы, «Предпортовая»...

Итак, еще до ввода в эксплуатацию основных участков КАД уже было понятно, что появление такой мощной транспортной артерии неизбежно влечет за собой развитие инфраструктурных объектов — автозаправочных станций, торгово-развлекательных комплексов, складских и таможенных терминалов, автостоянок и автосалонов, мотелей, не говоря уж о возникновении новых жилых кварталов.

С началом активного строительства транспортного обхода, интерес к территориям вокруг КАД со стороны инвесторов возрастал в геометрической прогрессии. По словам Владимира Рыбальченко, генерального директора ОАО «КАД-Ленобласть», цены на землю вокруг КАД выросли в несколько раз — по сравнению с тем моментом, когда в 2002 году на эту территорию пришел первый инвестор — ИКЕА. Если в 2002 году один квадратный метр земли стоил порядка 6–10 долларов, то к сдаче в эксплуатацию восточного полукольца его стоимость возросла более чем в два раза. Отправной же точкой начала ажиотажного спроса на придорожные территории можно считать 2005 год. Лидерами стали два участка: это земли, прилегающие к двум основным развязкам КАД — с проспектом Энгельса и Мурманским шоссе. Инвестиционная привлекательность названных территорий напрямую связывалась с близостью двух строящихся комплексов ИКЕА, а также по причине полностью решенных вопросов землепользования. И если в мае 2006 года между КАД и Восточно-Выборгским шоссе еще шли работы по устройству нулевого цикла, то в августе будущая терминально-складская зона «Парголово» начала обретать вполне четкие очертания.

Завершение строительства Кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга дало новые возможности для развития экономики не только прилегающих к КАД территорий, но и всей Ленинградской области. По словам губернатора Ленобла-



сти Валерия Сердюкова, которые он произнес в день открытия наземной части транспортного обхода Санкт-Петербурга, «пришло время говорить о КАД как об одном из элементов повышения качества жизни региона».

Многочисленные проекты, привязанные к строительству КАД, уже реализованы, какие-то готовы вот-вот стартовать. Места их реализации располагаются не в непосредственной близости от дороги, а в нескольких сотнях метров или на расстоянии одного-двух километров от коридора трассы.

По мнению экспертов, особенно перспективные направления для строительства инфраструктурных объектов — это южное (Москва, Европа), юго-западное (Прибалтика), северо-западное и северное. Дороже всего стоят земли у наиболее пропускных транспортных шоссе с инженерной подготовкой. Наименее дорогие участки — это инженерно не подготовленные земли, требующие перевода из категории сельскохозяйственных земель. Цена земли также зависит от формы предоставления земельного участка под строительство: он может находиться в собственности инвестора или в безвозмездном пользовании, либо передаваться компании по договору аренды.

Одной из самых популярных тем стало строительство вблизи Кольцевой официальных дилерских автоцентров, а также торговых и развлекательных центров. Особенно это касается южной части КАД (Пулковское шоссе). Яркими инвестиционными проектами в сфере торговой недвижимости в других районах притяжения КАД стали «Мега Дыбенко» и «Мега Парнас». Близость к КАД важна и для складских комплексов. Оптимальным местоположением для них считаются пересечения радиальных шоссе с Кольцевой дорогой по ходу движения в город. Что касается приобретения участков под АЗС, то сделать это было можно только на торгах. Первые торги по участкам под строительство АЗС прошли в апреле 2004 года. Участие в торгах приняли пять топливных компаний, а цена самого дорогого пятна составила 800 тысяч долларов, при том что стартовая начиналась от 600 долларов.

Что касается строительства жилья в новых районах, расположенных в разумной близости от КАД, то, прежде чем выставлять участки на торги, необходимо было обеспечить территорию энерго- и водоснабжением. Отдельного внимания заслуживает крупный инвестиционный проект по созданию комплексной жилой застройки в районе деревни Кудрово, у пересечения Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга и Мурманского шоссе. Строительство этого фактически нового города во Всеволожском районе Ленинградской области началось буквально в «чистом поле». Необходимо было создавать инженерные коммуникации энерго-, газо-, тепло-, водоснабжения и водоотведения сразу на весь комплекс застройки.

Проектом предусмотрено возведение нового жилого района с населением до 65 тысяч жителей, со всей транспортной, инженерной инфраструктурой, объектами социально-культурного и бытового обслуживания, объектами здравоохранения и образования, детскими дошкольными учреждениями.

Комплексная застройка Кудрово подразумевает также строительство в достаточном количестве торговых и развлекательных площадей. Хотя следует признать, что этот вопрос во многом решен благодаря тому, что вблизи разместилась та же «Мега ИКЕА».

Деловая активность по продаже земель обещала обернуться благом для самой Кольцевой. Но здесь возникли опасения, что через какое-то время вокруг Петербурга можно будет увидеть ту же самую картину, что и на Московской кольцевой автодороге — речь идет о многочисленных съездах, которые построены на средства частных инвесторов. Такой поворот событий угрожает пробками и снижением скорости движения.

В свое время правительство Ленинградской области выступило с предложением построить на КАД пять дополнительных развязок. Три фигурировавшие в первоначальном проекте исчезли из него в ходе корректировки документации по причине отсутствия средств, две предлагалось спроектировать заново. Предполагаемые адреса развязок — Бугры — Юкки, Колтуши — Мурманское шоссе, Порошкино.

Известно, что проект дороги за историю строительства КАД менялся несколько раз. Например, было запланировано строительство вертолетных площадок и несколько дополнительных развязок. Потом от излишеств отказались. В результате Ленобласть стала жаловаться, что съехать с КАД на ее территорию очень сложно. Территория, ставшая привлекательной для инвесторов, конечно же, потребовала новых съездов со скоростной федеральной магистрали!

Интересен пример с Софийской развязкой. Когда начиналось строительство КАД, Софийская улица заканчивалась не доходя до будущей Кольцевой. После того как городскими властями было принято решение пробивать Софийскую улицу, не заставили себя ждать и новые проекты автозаводов в Шушарах. Что касается вертолетных площадок, то здесь властями города рассматривалось строительство именно коммерческого вертодрома в районе Пулковской развязки.

Безусловно, в размещении объектов на территории вдоль Кольцевой заинтересованы и бизнес, и власть – не только Ленобласти, но и города. Тем не менее, появление на КАД большего числа съездов, чем заложено в проекте, крайне нежелательно. Оптимальное расстояние между развязками должно составлять 5 км.

Известно, что магистраль, при проектировании которой учитывался мировой опыт, строилась так, чтобы пользователи могли развивать скорость 120 км/ч. Кроме того, КАД оснащена Автоматической системой управления дорожным движением (АСУДД), стоимость которой 3 млрд рублей. Допустить снижение скорости до уровня городского потока – это преступление перед налогоплательщиками, считают в ДСТО.

Вот что в 2008 году сообщил корреспонденту журнала «Ленинградская область: экономика и инвестиции» Борис Мурашов: «Кольцевая автодорога – это федеральная трасса, а не городская улица. Да, мы постарались максимально вовлечь ее в транспортные потоки Петербурга и Ленинградской области, а не добиваться идеальных условий для движения транзитного транспорта. Именно поэтому магистраль и приблизили к Санкт-Петербургу. За счет этого удалось добиться совмещения функций транзитной федеральной трассы и кольцевой автодороги. Таким образом, был найден компромисс между потребностями горожан и задачами федеральной транзитной политики. И сегодня нельзя допустить, чтобы этот баланс интересов был нарушен!»

Встает вопрос: как же использовать те новые возможности в развитии территорий, которые дает наличие КАД? Выходом может стать строительство рокадных дорог, как это делают, к примеру, в Европе. А в финансировании таких проектов должны участвовать заинтересованные стороны – как власти регионов, так и инвесторы.

