

ПЕТЕРБУРГСКОЙ КОЛЬЦЕВОЙ НЕОБХОДИМ ДУБЛЕР

Кольцевая автомобильная дорога вокруг Петербурга только недавно построена, а нагрузка на нее уже огромная и продолжает расти. Магистраль с трудом справляется с задачей разгрузить город от заторов. Насколько остро стоит проблема, каковы возможные пути ее решения и альтернатива существующей КАД? На эти и другие вопросы отвечает руководитель Федерального казенного учреждения «Дирекция по строительству транспортного обхода города Санкт-Петербург Федерального дорожного агентства» В.П. Петушенко.

– **Надежды на КАД возлагали большие, но сбыться им, видимо, не суждено. Почему?**

– КАД стала не только транзитной магистралью, но и интегрировалась в улично-дорожную сеть города. Дорогой пользуется огромное количество автомобилистов, чтобы добраться по ней из одного района города в другой. С подключением ЗСД и вводом КЗС интенсивность движения стала еще выше. Стоит только начать ремонтные работы на каком-либо из участков, как сразу возникают серьезные пробки, причем не только на кольцевой, но и в городе. То же происходит и в случае ДТП.

Главная причина – прогрессирующий рост интенсивности движения. КАД проектировали в конце 90-х с учетом того, что показатель интенсивности к 2020 году на самых напряженных

участках может достичь 130 тысяч автомобилей ежедневно.

Анализ существующей интенсивности и уровня загрузки, проведенный на участке КАД от Выборгского шоссе до проспекта Энгельса, позволяет сделать вывод о том, что загрузка в настоящее время там уже выше предельного уровня или близка к нему. По существующим ныне прогнозам к 2015 году на большинстве участков уровень достигнет критического, а к 2020 году на них возможна полная остановка движения. Становится очевидным, что КАД уже скоро понадобится дублер.

– **Чем, по-вашему, будет вызван рост спроса на использование пропускной способности второй кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга?**

– Необходимость второй кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга (КАД-2) обусловлена рядом факторов социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В первую очередь, увеличением объема международных автомобильных перевозок. Санкт-Петербург находится на пересечении транспортных путей, связывающих Скандинавию и Европу, центральные районы России и страны Балтии. Через город проходят трансевропейский транспортный коридор № 9 и интермодальный транспортный коридор Север – Юг.

Реконструкция действующих и строительство новых пограничных автомобильных пунктов пропуска на границе с Финляндией, а также увеличение мощностей портов на побережье Финского залива вызовет дополнительный рост товарооборота, а следовательно и перевозок по существующей кольцевой автодороге. И однажды она перестанет справляться с транспортными потоками, что повлечет за собой серьезные издержки. Уже сейчас потери валового регионального продукта из-за роста затрат времени на передвижение составляют 10–12 миллиардов ежегодно.

С вводом же в эксплуатацию второй кольцевой автодороги значительная часть (до 90 процентов) транзитного транспорта, следующего в страны Евросоюза, пойдет по КАД-2, которая будет иметь прямые выходы на магистральные направления федеральных автодорог.

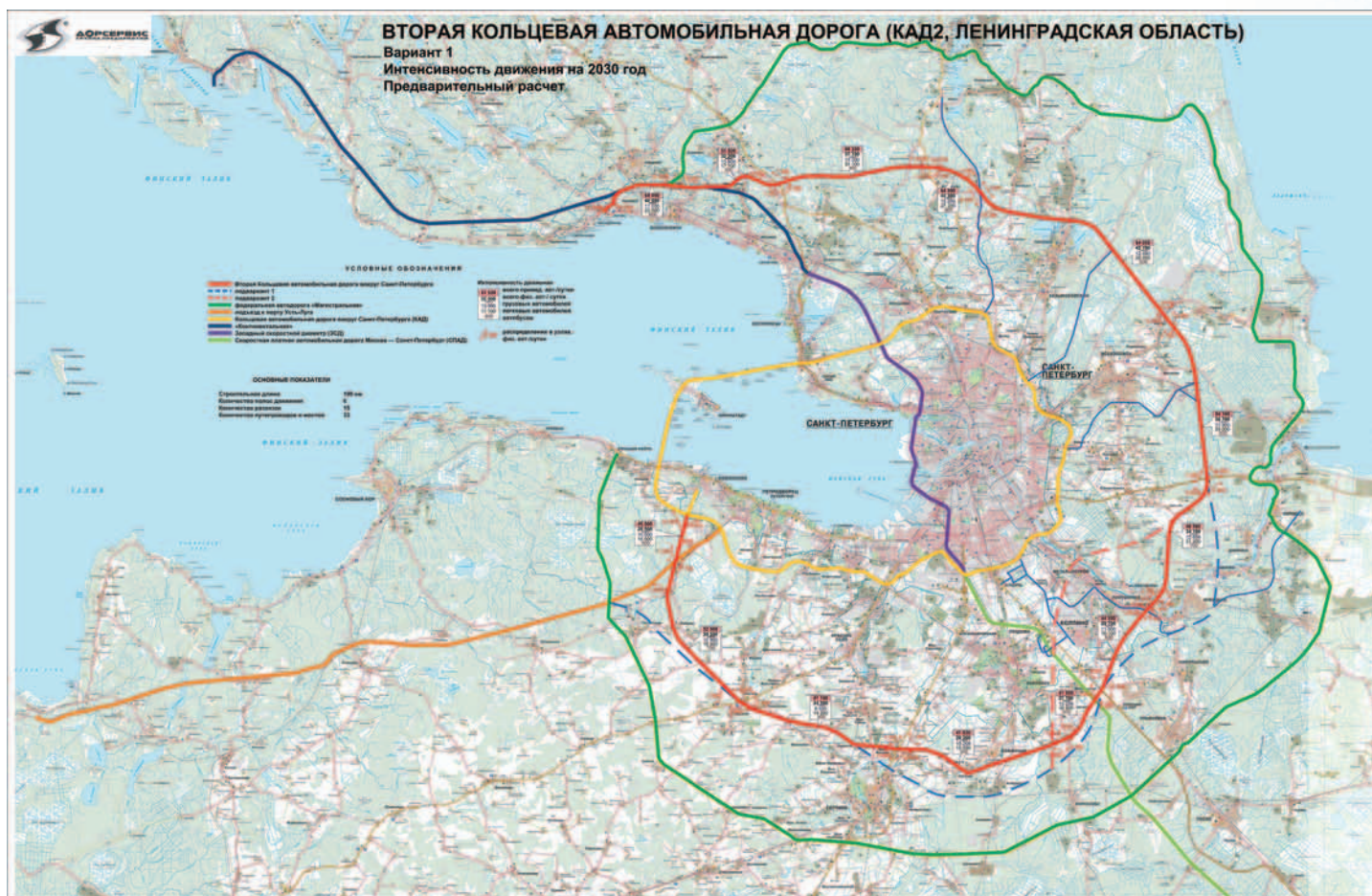
– **А какое значение КАД-2 может иметь для Ленинградской области?**

– Сегодня пятая часть от объема перевозок всех российских внешнеэкономических грузов проходит через автомобильные пункты пропуска Ленинградской области: 18,3 процента от всего импорта в Россию и 23,4 процента от объема российского экспорта. С развитием портовых комплексов в Усть-Луге, Высоцке, Приморске, Выборге, Горской,



Вячеслав Петрович ПЕТУШЕНКО
Родился 20 февраля 1959 г. В 1981 г. окончил дорожно-строительный факультет Ленинградского инженерно-строительного института по специальности «Автомобильные дороги». После завершения учебы проходил службу в Вооруженных силах. С 1983 г. трудился в строительных управлениях треста «Лендорстрой» – мастером, прорабом, старшим прорабом, главным инженером управления. В 1990–2006 гг. работал в тресте заместителем главного инженера, главным строите-

лем, главным инженером и генеральным директором АО «Лендорстрой». В марте 2006 г. назначен первым заместителем генерального директора ФГУ «Дирекция по строительству транспортного обхода «Санкт-Петербург», а с октября 2009 г. – руководителем учреждения.



Кронштадте, зоне Ломоносов – Бронка показатели будут непрерывно расти.

КАД-2 может обеспечить прямой выход на федеральные магистрали городам и сельским населенным пунктам Ломоносовского, Гатчинского, Тосненского, Кировского, Всеволожского, Приозерского и Выборгского районов Ленинградской области. В результате доступнее станут федеральные автодороги «Нарва», Санкт-Петербург – Псков, «Россия», «Кола», Санкт-Петербург – Сортавала, «Скандинавия» и ряд территориальных.

– О необходимости второй кольцевой автодороги говорят не менее пяти лет. Назывались даже даты начала и завершения строительства. Перейдут ли разговоры в конструктивное русло? Что предпринято для того, чтобы запустить проект?

– Трудно представить, что было бы иначе. О первом кольце вообще говорили лет тридцать, а потом строили больше десяти. Решения на сооружение таких круп-

ных объектов быстро не принимаются. Уж слишком дорогостоящими являются такие проекты. По вполне понятным причинам затянулась дискуссия и о КАД-2. К тому же еще недавно нужны были немалые средства для завершения строительства первой кольцевой.

Более трех лет назад наша дирекция – заказчик транспортного обхода – подавала в Росавтодор заявку на строительство КАД-2. Уже тогда у нас было понимание: где нужно проложить трассу, сколько на это потребуются сил и средств. В 2008 году Минтрансом была сделана попытка включить ее в проект Федеральной целевой программы «Развитие транспортной сети России на период с 2010 по 2015 год».

В рамках консультаций, прошедших этим летом с участием министра транспорта и губернаторов обоих регионов принято предварительное решение о строительстве дороги. КАД-2 включена в программу развития Петербурга как крупнейшего транспортного комплекса до 2020 года.

Координационным советом по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленобласти строительство второго транспортного обхода предлагается внести в перечень приоритетных объектов.

Работу в этом направлении уже ведут проектировщики. Специалистами группы предприятий «Дорсервис», которая являлась генеральной проектной организацией на строительстве первой кольцевой автодороги, выполнены предварительные предпроектные исследования и расчеты, проработаны два варианта проложения трассы КАД-2.

Один предусматривает использование участков федеральной автодороги А-120 «Магистральная». Это бывшая военная дорога, проходящая на удалении 50 километров от Петербурга, которую чаще называют «бетонкой». По другому варианту предлагается строительство новой трассы в полосе между вышеупомянутой дорогой и существующей КАД, но на 20–30 километров ближе к городу.

– **Какой вариант, по-вашему, является наиболее перспективным?**

– Дорога А-120 расположена слишком далеко от Петербурга, и обход может получиться на 135 километров длиннее, чем по варианту проложения новой трассы. К тому же, по расчетам проектировщиков, путепроводов и мостов там должно быть больше на 24, а транспортных развязок – на три. Следует отметить, что использование участков автодороги «Магистральная» предусматривает их основательную реконструкцию, так как технические параметры не соответствуют нормативам автодорог общего пользования. Стоимость одного километра будет дешевле на 200 миллионов рублей, но реанимация трассы в целом будет весьма затратной. Исходя из протяженности существующей «бетонки» – 325 километров – можно предположить, что строительство КАД-2 на ее основе будет дороже на 124 миллиарда рублей.

Существенными окажутся издержки пользователей в период эксплуатации. Они будут связаны с увеличением времени пребывания пассажиров в пути по причине ее удаленности и протяженности. С сомнением отнеслись к необходимости строительства новой трассы на таком удалении и эксперты по недвижимости, поскольку спрос на жилье сейчас приходится на 20–30-километровую зону от города.

Поэтому считаю, что более целесообразно построить КАД-2 между уже имеющейся кольцевой и «бетонкой», приблизительно в 30 километрах от Петербурга. Это должна быть дорога категории ІВ, имеющая 4–6 полос движения.

Закрывать в кольцо новую трассу нет необходимости. Важно, чтобы она соединяла все федеральные магистрали, перехватывая на себя основные грузовые потоки и имела бы, по нашему мнению, **радиально-дуговую схему**. Как и КАД, дублер необходимо проложить так, чтобы по максимуму отдалить от населенных пунктов. Поэтому стоимость одного километра обойдется здесь дешевле, чем на первой кольцевой, где в условиях плотной застройки потребовались большие затраты на перенос многочисленных коммуникаций, расселение жителей и так далее. Предпо-

ложительно один километр в среднем обойдется в 1,4 миллиарда.

Как и на действующей кольцевой автодороге, перекрестков и светофоров там не планируется. Через Неву нужно будет построить мост. Кстати, варианты мостового перехода уже подготовлены. Ориентировочный срок строительства 6–8 лет, то есть на 2–3 года меньше, чем строить по «бетонке». Окончательное решение о маршруте прохождения трассы будет принято после более детальной проработки.

– **На примере существующей КАД мы убедились, насколько привлекательными стали прилегающие к дороге территории. Какими могут быть перспективы освоения пространства вблизи второго кольца?**

– Естественно, все территории, прилегающие к КАД-2, попадут в зону инвестиционной активности. Строительство КАД-2 поможет сформировать производственные кластеры жизнеобеспечения муниципальных образований, научно-технические производственные центры для учебных и научных учреждений города и области, создать сеть спортивно-оздоровительных комплексов вдоль трассы дороги.

Посредством КАД-2 будут осуществляться связи уже действующих кластеров: медицинских (оздоровительных) в районах Сестрорецк – Зеленогорск, Кавголово – Токсово, Пушкин – Павловск, Гатчина; научно-производственного – Приветинское; промышленных – Всеволожск и Колпино; производственного – Дони – Верево; портового – Ломоносов – Бронка.

Наличие таких образований может привлечь инвестиции на сумму около 270 миллиардов рублей, создать более 50 тысяч рабочих мест, увеличить объем перевозимых грузов.

– **А придорожная инфраструктура... По какому сценарию возможно ее развитие и кто в этом будет участвовать?**

– Прежде хочу отметить, что строительство и эксплуатация второй кольцевой автомобильной дороги возможны на основе государственно-частного партнерства, что значительно сократит

расходы на ее строительство и эксплуатацию за счет средств стороннего инвестора. Для инвесторов придорожная инфраструктура является одним из инструментов повышения рентабельности проекта. Также очевидно, что уровень придорожной инфраструктуры должен соответствовать качеству дороги.

Под термином «инфраструктура дорог» обычно подразумеваются две основные группы объектов придорожного сервиса. К первым относят объекты, входящие в комплекс самой автомобильной дороги, как, например, аварийно-вызовная связь, площадки кратковременной стоянки автомобилей... Обычно их строительство осуществляется за счет средств, предусмотренных на дорожные работы.

Вторая группа – платные объекты сервиса: мотели, автозаправочные стоянки, станции технического обслуживания, платные паркинги и так далее. Строительство и расширение предприятий второй группы придорожной инфраструктуры определяется не нормативами, а спросом и предложением. Поэтому вблизи такой мощной обходной трассы неизбежно появятся логистические комплексы, заправки, автосервисы, предприятия торговли, кафе и другие.

– **Что необходимо, чтобы проект стартовал? О каких сроках может идти речь?**

– Если строить дорогу за счет федеральных средств, то прежде необходимо четкое решение на государственном уровне о признании дороги федеральной, определение источников финансирования и формирование бюджета. Затем государство должно выделить и распределить средства, после чего заказчик строительства проведет конкурс на выбор проектировщика. В настоящее время разработан предварительный календарный график работ по проектированию и строительству КАД-2. Согласно нему предполагается сдать трассу в эксплуатацию к 2020 году. Как будет на самом деле – покажет время. Пока же однозначно можно говорить лишь о том, что вторая кольцевая дорога Петербургу и области нужна.

Подготовил Валерий Парфенов