

ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА ДЛЯ ПОРТА БРОНКА

За две недели до наступления 2014 года у станции Бронка Ломоносовского района Ленинградской области открыта для движения новая развязка. Она предназначена для связи будущего многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» (ММПК) с Кольцевой автодорогой Санкт-Петербурга (КАД) с дальнейшим выходом автотранспорта на ряд магистральных направлений, сопряженных с транспортным обходом Северной столицы: федеральные автодороги «Россия», «Кола», «Скандинавия», «Нарва», «Сортавала» и другие.

ММПК строится на южном побережье Финского залива вблизи города Ломоносова в районе примыкания Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений (КЗС) и КАД. Он является стратегически важным объектом в системе развития портовых мощностей российской части Балтики и петербургского транспортно-логистического узла. Проект реализуется в рамках концепции развития аванпортов Большого порта и призван стать одним из его главных грузовых районов.

Выступая на торжественной церемонии открытия развязки, заместитель министра транспорта РФ Н.А. Асаул поблагодарил участников строительства. Он обратил внимание на важность будущего порта для экономики региона и значение его транспортной составляющей, ключевым звеном которой является новая развязка. «К сожалению, чаще приходится решать уже назревшие транспортные проблемы. С Бронкой же все иначе. Здесь развязка построена с упреждением по времени, и это хороший пример создания до-

рожной инфраструктуры на перспективу. Практически весь поток из порта, в основном тяжеловесный транспорт, пойдет по отдельно выделенной развязке сразу на КАД. Пока же она будет обеспечивать строительство и поможет завершить его в намеченные сроки. В сооружение вложено 1,1 млрд рублей из федерального бюджета. Это относительно небольшие инвестиции, и они окупятся за полгода работы порта».

Также считает и Д.П. Михальченко, генеральный директор компании-инвестора и строящегося порта – ООО «Феникс»: «Очень важно, что развязка построена заблаговременно. Отныне все стройматериалы будут доставляться, минуя улично-дорожную сеть населенных пунктов, по завершению строительства существенно снизится нагрузка на Большой порт Санкт-Петербурга и, соответственно, на улицы города».

Общая протяженность съездов транспортной развязки – 3886 м. Ширина проезжей части правоповоротных и левоповоротных съездов составляет 5,5–7,5 м. Расчетная скорость движения по

съездам – 40 км/час. На транспортной развязке построено два путепровода общей длиной 375,3 м. Путепровод № 1 через железнодорожные пути к складу нефтепродуктов «Neste» длиной 135,6 м имеет железобетонное балочное пролетное строение. Другой путепровод (№ 2) со сталежелезобетонным пролетным строением через дамбу 1 Комплекса защитных сооружений, со скоростной дорогой по ее гребню, имеет протяженность 239,7 м. Путепровод расположен на круговой кривой в плане радиусом 85 м. На участке съезда № 1, проложенном в стесненных условиях, устроена подпорная стенка из блоков системы «Террамеш» длиной 116 м.

Все эти сооружения построены ОАО «Мостоотряд № 19». Генеральный подряд компания получила, став победителем открытого аукциона в июле 2012 года, и уже 16 декабря 2013 года ее руководитель С.И. Барчевский доложил о готовности объекта к эксплуатации. Он подчеркнул, что справиться с возложенной задачей удалось благодаря напряженной работе, профессионализму специалистов мостоотряда, хорошему техническому оснащению и тесному взаимодействию с заказчиком – ФКУ «Дирекция по строительству транспортного обхода города Санкт-Петербург Федерального дорожного агентства» и генпроектировщиком – ЗАО «Институт «Стройпроект».

Институт выполнял проектирование, разрабатывал рабочую документацию и



Сооружения в составе новой транспортной развязки



Транспортная развязка, по которой в скором времени пойдет основной грузопоток из порта – открыта!

вел строительный контроль. Для него развязка является символической, поскольку в 1999 году совместно с группой предприятий «Дорсервис» была запроектирована первая развязка на КАД у станции Горская, с которой начиналась Кольцевая. И в 2013 году введена в эксплуатацию последняя, 27-я развязка. «Все 14 лет, предшествующие этому событию, мы связаны с КАД, и мы гордимся, что нам поручают такие важные и сложные объекты», – отметил генеральный директор «Стройпроекта» А.А. Журбин.

Проектировщиков и строителей от имени заказчика поздравил и поблагодарил за труд директор ФКУ «Дирекция по строительству транспортного обхода города Санкт-Петербург Федерального дорожного агентства» В.П. Петушенко: «Вписать новую развязку в существующую инфраструктуру и действующую скоростную магистраль, не прерывая движения по ней, было делом непростым. Но движение на Кольцевой не прерывалось – за исключением одной ночи, и всего лишь на четыре часа, чтобы поставить балки на опоры. Очень важно, что КАД развивается и объекты строятся». В дальнейших планах дирекции – реконструкция северного участка КАД от станции Горская до Приозерского шоссе. Уже подготовлена проектная документация, которая предусматривает расширение участка с четырех до шести полос. В 2015 году планируется начать работы, в 2016 – завершить первый этап реконструкции, а в 2017 – полностью ввести объект.

Многофункциональный морской перегрузочный комплекс «Бронка» будет включать в себя три специализированных комплекса: контейнерный терминал, терминал накатных грузов и логистический центр. Площадь территории составит 206,9 га. Проектом предусмотрено



По КАД, КЗС – кратчайший путь из Бронки для выхода на федеральные автодороги «Скандинавия» и «Сортавала»

сооружение пяти причалов контейнерного терминала с общей длиной причальной линии 1176 м и трех причалов терминала накатных грузов протяженностью 630 м.

Пропускная способность первой очереди ММПК позволит обрабатывать 1,45 млн TEUs контейнерных (TEUs — условное обозначение 20-футового контейнера) и 260 тыс. единиц Ro-Ro грузов (Ro-Ro – термин морских перевозок, подразумевающий горизонтальную погрузку/выгрузку на судно, преимущественно техники).

В дальнейшем планируется увеличить мощность комплекса до 1,9 млн TEUs контейнерных и 260 тыс. единиц Ro-Ro грузов в год. После окончания строительства порт сможет принимать контейнеровозы класса Panamax и паромы класса Finnstar.

Объем частных инвестиций в реализацию проекта составит к моменту ввода терминала в эксплуатацию 43,7 млрд

рублей. Объем федеральных инвестиций планируется в размере 15,2 млрд рублей. Реализация проекта ММПК «Бронка» позволит создать 2300 новых рабочих мест только на его морских терминалах.

Ежегодные прямые налоговые платежи от деятельности комплекса составят: в бюджет Санкт-Петербурга – 1,7 млрд рублей, в федеральный бюджет – 2,0 млрд рублей. Косвенные налоговые поступления за счет мультипликативного эффекта составят: в бюджет Санкт-Петербурга – 5,1 млрд рублей, в федеральный бюджет – 5,9 млрд рублей.

Через пару лет в Бронке планируют принимать и отправлять первые суда, которые пойдут, минуя главный порт. И сформированная уже сейчас тесная транспортная связь с КАД значительно усиливает преимущества проекта и возможности будущего перегрузочного комплекса, прибавляя уверенности в успешности задуманного.

Валерий Парфенов



Таким будет порт Бронка