



ГЛАВА КРТИ О РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПЕТЕРБУРГА

Уличную дорожную сеть образно сравнивают с кровеносной системой города. Без развитой транспортной инфраструктуры жизнь в мегаполисе останавливается в полном смысле этого слова. Тем не менее, ее развитие не всегда успевает за развитием города в целом. О том, каким путем администрация Петербурга планирует решать эти проблемы, корреспондент журнала «Дороги. Инновации в строительстве» попросил рассказать председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга (КРТИ) Сергея Харлашкина.

Беседовал Артур ИВЛЕВ

— Сергей Викторович, недавно состоялось открытие Яхтенного моста, который был построен Ассоциацией строителей по содействию развитию транспортной и спортивной инфраструктуры «Открытое пространство» полностью за счет собственных средств. Расскажите, пожалуйста, с какой целью была создана эта Ассоциация?

— Ассоциация «Открытое пространство» была создана в апреле 2016 года. В нее вошли сильнейшие строительные компании — ОАО «Метрострой», ЗАО «Пилон», ЗАО «АБЗ-Дорстрой», ЗАО «ВАД» и АО «ПО «Возрождение». На тот момент перед ней стояла единственная задача: в рекордно короткие сроки возвести пешеходный мост в створе Яхтенной улицы. И эта задача была полностью выполнена —

через год, 27 мая, состоялось торжественное открытие объекта.

В период строительства моста ассоциация координировала действия своих членов и контролировала расход средств, которые на добровольной основе были вложены ими в строительство Яхтенного моста.

Сегодня вопрос о ликвидации Ассоциации на повестке дня не стоит, она продолжит свою работу и в дальнейшем, надеюсь, расширит свой состав. Возможно, в нее войдут девелоперы, инвесторы, но говорить о конкретных проектах, которыми займется в будущем «Открытое пространство», пока преждевременно. При этом вопрос о возможных предпочтениях для входящих в Ассоциацию компаний вообще никогда не ставился.

— Еще одним знаковым для Петербурга проектом является строительство Широтной магистрали скоростного движения с мостом через р. Неву в створе ул. Фаянсовая — ул. Зольная или Восточного скоростного диаметра (ВСД). В рамках прошедшего в июне ПМЭФ, ПАО «Банк ВТБ» и Евразийский банк развития выразили готовность инвестировать в строительство и подписали со Смольным соответствующее соглашение. Повлияет ли этот факт на сроки начала разработки проектной документации для объекта и выбор его трассировки?

— Проект строительства ВСД разделен на три этапа. По двум участкам ВСД — от примыкания к Западному скоростному диаметру до пересечения с Витебским проспектом и от Витебского до Союзного проспекта — в настоящее время разрабатывается проект планировки территории линейного объекта (ППТЛО). Эта работа началась весной текущего года и будет закончена в 2018 году.

Третий, на данный момент самый сложный этап, пока детально не прорабатывался. Это связано с тем, что магистраль выходит за пределы Петербурга, где наши полномочия заканчиваются.

Недавно мы провели совещание с участием заместителя председателя правительства Ленинградской области по строительству Михаила Москвина, на котором было принято совместное решение: представители Ленобласти разрабатывают ППТЛО для своей территории, а мы, соответственно, для земель в пределах границы города.

Точная трассировка ВСД будет установлена в обновленном генеральном плане Санкт-Петербурга. Напомню, что итогом проведенных в различных районах города общественных слушаний по внесению изменений в проект генплана стал вариант прохождения магистрали, где она «отодвинулась» от жилого комплекса, за что и выступали местные жители. Теперь мы ожидаем утверждение скорректированного проекта генерального плана, чтобы получить окончательный вариант прохождения трассы ВСД.

После этого и наши соседи из Ленобласти, и мы приступим к разработке ППТЛО. Думаю, это произойдет уже в нынешнем году.

Соглашения о строительстве Широтной магистрали скоростного движения с мостом через р. Неву в створе ул. Фаянсовая — ул. Зольная, подписанные на площадке ПМЭФ-2017, непосредственно на нашу работу повлиять не могут.



— Для Петербурга сегодня важно не только сооружать крупные транспортные объекты, но и стимулировать развитие дорог в районах нового жилищного строительства. Будет ли город при жилой застройке новых территорий обязывать застройщиков подключать их к улично-дорожной сети города за счет собственных средств?

— Проблема синхронизации темпов строительства жилья и транспортной инфраструктуры в Петербурге