

# Транспортную сеть разгрузят

Мария Безух. Дороги и мосты Петербурга подобны кровеносной системе — в день по ключевым магистралям проносится более миллиона автомобилей. При таком потоке коллапс неизбежен.

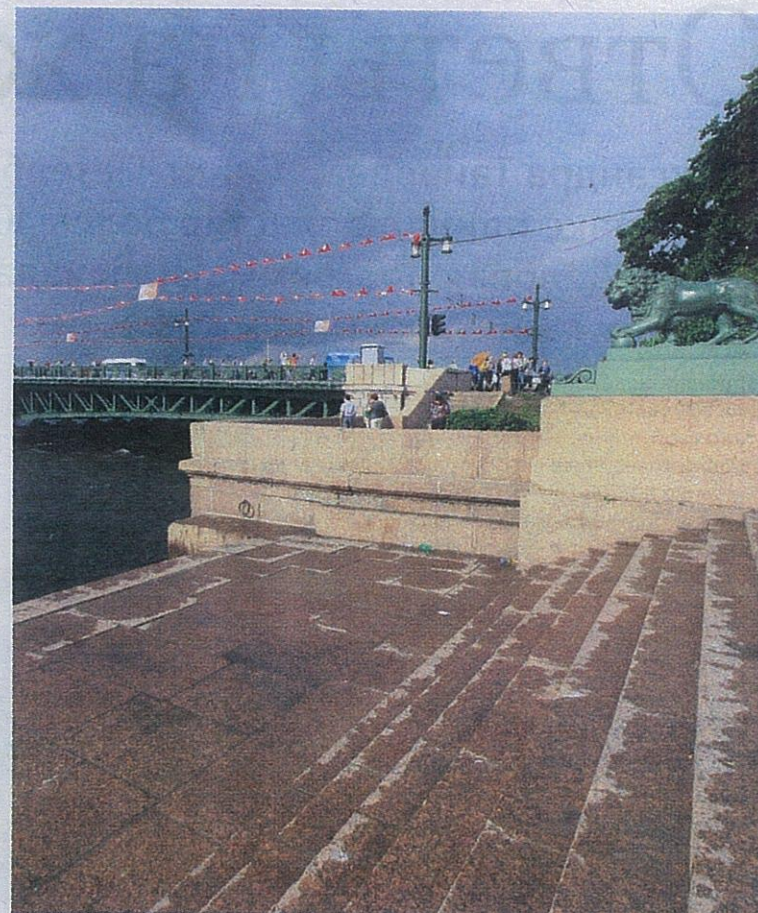
Правый берег Невы — естественная магистраль, соединяющая южный и северный районы города в обход центра. Свободному движению препятствуют несколько точек, где постоянно собираются пробки. В 2012 году планируется ввести новые развязки на въезде в город с Приморского шоссе и на пересечении Приморского проспекта с улицей Савушкина для обеспечения магистрального движения по набережной Большой Невки и Невы. «Пироговская развязка и транспортная развязка на правобережном съезде с Сампсониевского моста — наиболее проблемные участки, препятствующие сквозному движению по набережной. Наше проектное решение — это тоннель открытого типа; основной ход будет осуществляться по набережной в двух направлениях. От Литейного моста к Гренадерскому по трем полосам движения, в обратном направлении — по двум, — делится планами председатель совета директоров ЗАО «Институт «Стройпроект» Алексей Суровцев. — На сегодняшний день развязка строится, сей-

час мы обсуждаем, как ускорить реализацию проекта и завершить его в этом году». С Сампсониевского моста на Финляндский проспект движение будет осуществляться поверху, для чего будет построено специальное перекрытие для этой части тоннеля. Также проектировщиками предусмотрены правосторонние съезды с Сампсониевского моста в сторону Литейного, с Гренадерского — на Сампсониевский и съезды в обратном направлении с Финляндского проспекта.

Строительство Западного скоростного диаметра планируют завершить к 2015 году, но уже в текущем году сдадут участок второй очереди в районе Кировского завода. Дорога здесь будет «двухэтажной», со сложной конфигурацией: четыре полосы движения в одном направлении пойдут по первому ярусу, столько же — в обратную сторону на втором. В 2012 году сдадут участок от Благodatной улицы до набережной Екатерингофки и завершат строительство третьей очереди ЗСД от Богатырского проспекта до трассы «Скандина-

вия» и приступят к пятой очереди. «В этом году мы планируем приступить к центральному участку ЗСД, — рассказывает Алексей Журбин, генеральный директор ЗАО «Институт «Стройпроект». — Трасса ЗСД пересекает Морской канал, главные фарватеры Невы, а под устьем Смоленки проходит транспортный тоннель. Поэтому с технической точки зрения участок является самым сложным на трассе ЗСД».

Дворцовый мост — ключевой элемент транспортной сети и давно требует капитального ремонта: изношены стационарные строения, а разводной пролет и механизмы коррозии практически съела. Кроме того, реконструкции подлежат и устои моста, которые наклонены в стороны Невы на 16 см. По предварительным подсчетам, работы по восстановлению займут около 18 месяцев — выключить мост на такой период из жизни города просто невозможно, это ввергнет Петербург в автомобильный коллапс. Проектировщики разработали шаблон для центра города вариант реконструкции. «Для обеспечения



непрерывного движения по мосту мы планируем использование замещающих временных пролетов, — рассказывает Татьяна Кузнецова, заместитель технического директора ЗАО «Институт «Стройпроект». — Идея в том, чтобы на Румянцевском спуске, расположенном ниже по течению, было собрано временное разводное пролетное строение. На плавсистеме его подадут к Дворцовому мосту, произведут монтаж существующего пролетного строения и на его место поставят

замещающий. Оригинал на барже доставят на Румянцевский спуск для ремонта». Таким образом, перерыв в движении будет ограничен только на время подвоза металлоконструкции и монтажа. Специалисты «Стройпроекта» определяют этот срок в два-три дня, всего же таких перерывов планируют около пяти. Проект уже прошел техническую экспертизу, сейчас ее проходит сметная стоимость — городские власти обещали дать ответ уже в апреле.