

Западный скоростной диаметр Санкт-Петербурга

А.А. Журбин,
генеральный директор ЗАО «Институт «Стройпроект»

Кольцо плюс диаметр

Транспортную схему российской Северной столицы можно сравнить с большим клубком ниток, который несколько раз пытались размотать с разных сторон, понаделав узлов, а потом оставили до лучших времен. Роскошь дожидаться лучших времен во многом позволила Кольцевая автодорога, которая постепенно вводилась в строй с 2001 года. Каждый новый ее участок оттягивал на себя значительные транспортные потоки, которые ранее были стиснуты в центре города и на подъездах к центру.

Однако с каждым годом внутри этого — сначала планируемого, а затем и построенного — кольца становилось все теснее и теснее. Прежние городские транспортные узлы затягивались туже, а к ним добавлялись и новые: количество автомобилей на душу населения все эти годы стремительно росло. На Кольцевой автодороге любая авария, не говоря уже о ремонтных работах, стала за считанные минуты, как снежный ком, вырастать в гигантский затор. Впрочем, тот факт, что одной Кольцевой транспортных проблем Петербурга не решить, стал очевидным уже довольно давно.

О Западном скоростном диаметре (ЗСД) заговорили еще в 1990-е годы, когда возможностей для таких проектов у города, да и у страны, не было и в помине. Проект казался фантастичным. К нему долго примерялись; рассматривались различные схемы финансирования. А тем временем экономическая ситуация в стране значительно изменилась. Западный скоростной диаметр стал реальностью. Было решено сделать его платной автодорогой и строить на концессионной основе. Соответствующее распоряжение Правительства РФ вышло 31 октября 2006 года (№ 1494-р).

Транспортная функция ЗСД становится очевидной, исходя из самого названия магистрали. Слово «диаметр» относится к той неровной и приплюснутой «окружности», которую представляет Кольцевая автодорога. Диаметр — это выход из городского центра, причем выход неожиданно быстрый, позволяющий перемахнуть, оставить в стороне все «пробочные» узлы. Впрочем, вопреки геометрической логике, но в полном согласии со своим названием, ЗСД, хотя и рассекает образуемый Кольцевой автодорогой круг почти

пополам, все же тяготеет к западным частям города. Северная столица, как известно, не имеет полноценной западной окраины: почти половину пространства внутри Кольцевой автодороги занимает акватория Невской губы. Поэтому трасса ЗСД, проходя по прибрежной кромке Васильевского острова и Петроградской стороны, которые входят в число центральных районов, фактически связывает их с юго-западной и северо-западной окраинами Петербурга.

Многомерная стратегия

Сооружение ЗСД позволит повысить эффективность работы Санкт-Петербургского транспортного узла, обеспечив выход от Большого порта и основных транспортно-логистических комплексов города к сети федеральных автодорог. ЗСД войдет в состав транспортного коридора Север — Юг, а также панъевропейского транспортного коридора № 9. Предусматривается подключение ЗСД к строящейся скоростной платной автодороге Москва — Санкт-Петербург. Петербургский Большой порт является лидером России по контейнерным перевозкам, основная часть которых осуществляется автотранспортом. Ежедневно работу порта обеспечивают свыше 43 тыс. автомобилей, из которых 13 тыс. (32%) — преимущественно большегрузные. Мощные транспортные потоки на связях с портом дают существенную нагрузку на улично-дорожную сеть города. В настоящее время уровни загрузки участков улично-дорожной сети, обеспечивающей подходы к порту, достигли предельных значений — около 1, а в ряде узлов и более 1. Недостаточная пропускная способность автодорожных подходов к Большому порту стала одним из основных факторов, сдерживающих его развитие. Все это негативно отражается на конкурентоспособности Большого порта и международных транспортных коридоров, проходящих через Санкт-Петербург, препятствуя росту объемов экспортно-импортных перевозок. В результате контейнерный грузопоток частично переключается на порты Финляндии и стран Балтии. Увеличение объемов перевалки контейнеров при дефиците территории порта требует создания терминально-логистических комплексов (так называе-