ПОКРЫТИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ

УКРЕПЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА — КЛЮЧЕВОЕ УСЛОВИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА, В ТОМ ЧИСЛЕ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ ПОД ЛЮБЫЕ СЕГМЕНТЫ НЕДВИЖИМОСТИ. ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ВХОДЯТ В СПИСОК ВАЖНЕЙШИХ ПРИОРИТЕТОВ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ НА БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ. GUIDE РАЗБИРАЛСЯ, НАСКОЛЬКО ГОРОД И ОБЛАСТЬ ОБЕСПЕЧЕНЫ СТРОИТЕЛЬНЫМИ МАТЕРИАЛАМИ И ТЕХНИЧЕСКИМИ РЕСУРСАМИ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ВСЕХ НАМЕЧЕННЫХ ДОРОЖНЫХ ПЛАНОВ. ВАСИЛИСА МОТОВА

В России подвели итоги реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги». В начале марта председатель правительства РФ Михаил Мишустин в своем ежегодном отчете о деятельности правительства сообщил, что на конец 2024 года более половины всех региональных дорог в стране и более 85% дорог в крупных городах были приведены в нормативное состояние. По всей России было отремонтировано и сооружено примерно 25 тыс. км дорог, в рамках нацпроекта строители уложили около 1 млрд кв. м дорожного покрытия.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ По данным Смольного, за четыре года реализации нацпроекта при финансовой поддержке федерального центра в Петербурге обновили свыше 500 км улично-дорожной сети (УДС). В прошлом году было открыто движение по 12 новым дорогам и развязкам, отремонтировано 100 объектов УДС и 25 км одиночного пути трамвайных линий. По словам губернатора города Александра Беглова, новые магистрали и дорожные развязки улучшили дорожную ситуацию, в том числе в популярных туристических местах, разгрузили выезды из города, обеспечили дополнительные выезды на федеральные трассы.

В этом году строительство и ремонт дорог продолжится уже в рамках нацпроекта «Инфраструктура для жизни». Ключевым направлением расходов регионального бюджета станет государственная программа «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга». В 2025–2027 годах на нее направят 333 млрд рублей (23% расходов городского бюджета), включая расходы на транспорт (204 млрд) и дорожное хозяйство (127 млрд). 2,38 млрд рублей на обновление и приведение дорог в нормативное состояние город получит из федерального бюджета. Всего же на эти цели в течение трех лет Северной столице выделят более 6 млрд рублей.

КЛЮЧЕВЫЕ ПРОЕКТЫ Новые объекты дорожно-транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленобласти, реализация которых призвана изменить облик агломерации, неслучайно называют мегапроектами. Среди них КАД-2, высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва — Санкт-Петербург (ВСМ), Широтная магистраль скоростного движения (ШМСД), Большой Смоленский мост, трамвайная линия «Славянка» и другие.

Строительство дальнего обхода Петербурга, называемого второй кольцевой автодорогой, обсуждается еще с 1990-х годов. Решение о создании КАД-2 президент России Владимир Путин обозначил в 2021 году. Во время ПМЭФ-2024 заместитель председателя правительства РФ Марат Хуснуллин официально объявил начало реализации проекта КАД-2, подчеркнув, что открыть движение по первым 88 км трассы необходимо до конца 2028 года. Сооружение ШМСД должно вестись параллельно с КАД-2, отмечалось на совещании с участием господина Хуснуллина и губернаторов Петербурга и Ленобласти на полях ПМЭФ-2024.

Первый этап Широтной магистрали протяженностью 2,6 км, включающий участок от примыкания к ЗСД до пересечения с Витебским проспектом, называют Витебской развязкой. Запуск движения по шестиполосной автодороге с расчетной скоростью движения до 110 км/ч и пропускной способностью до 70 тыс. транспортных средств в сутки состоялся в конце декабря 2024 года. Ранее губернатор Петербурга Александр Беглов и глава ВТБ Андрей Костин подписали концессионное соглашение, в рамках которого второй, третий и четвертый этапы ШМСД построит компания «Широтная магистраль Северной столицы» (ШМСС), которая в дальнейшем будет эксплуатировать объект. Старт строительства последующих этапов магистрали намечен на лето 2024 года. Как сказал губернатор Петербурга, работы по второму-четвертому этапам ШМСД начнутся одновременно.

В Ленобласти концессионером на выполнение работ по ШМСД в 2023 году стала Всеволожская концессионная компания (ВКК). По областной части ШМСД уже разработано технико-экономическое обоснование проекта. Начало проектирования пятого-шестого этапов планировалось на этот год.

Виктория Калинина, старший преподаватель Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, считает крайне важным начало проекта КАД-2. «Загрузка на действующей кольцевой автодороге в часы пик сегодня приближается к 100%. Об этом свидетельствуют состояние дорожного покрытия и необходимость постоянного ремонта, что приводит в летние периоды к серьезным заторам на КАД».

ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА Выполнение такого масштабного инфраструктурного строительства в агломерации приводит к увеличению спроса на качественные строительные материалы, отмечают специалисты. Устойчивая потребность в высококлассных асфальтобетонных смесях наблюдается в настоящее время по всей России. В перспективе до



АБЗ-1

РАСТУЩАЯ ПОТРЕБНОСТЬ В АСФАЛЬТОБЕТОНЕ ИЗ-ЗА АКТИВНОГО ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ТРЕБУЕТ РАСШИРЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ «АБЗ-1»