

ИНФРАСТРУКТУРА

Ведь этот мост — самый «молодой» в Пермском крае. Он построен в конце 1990-х годов по современным технологиям, вполне надежен и исправен, будет служить еще много лет — в отличие, скажем, от Коммунального моста в центре Перми. Последний был сдан в 1967 году, срок его эксплуатации — 50 лет, а значит, по мнению многих экспертов, примерно в 2017 году нужно его закрывать и капитально реконструировать, а по сути — строить новый.

Есть большие сомнения и в том, что время от времени собирающиеся на Чусовском мосту пробки стоят того, чтобы на их ликвидацию направлять 11 млрд руб., да еще во время кризиса.

Направление на Добрянку — одно из наиболее популярных у пермских дачников. По неофициальным данным, в районе поселка Полазна, а также около населенных пунктов Красная Слудка, Гари, Бобки, Боровково временно и постоянно проживает около 30 тыс. человек, большинство из которых имеет пермскую прописку. Для сравнения, по данным начала 2015 года, население Красновишерского района, например, составляет 21,2 тыс. человек, Осинского района — 31,9 тыс. В летнее время помимо домовладельцев на берега Чусовой ездят и многочисленные отдыхающие.

Именно частные лица, регулярно пересекающие мост по пути на работу и домой (на дачу), становятся причиной пробок на подъездах к мосту. Мост в целом справляется с существующей транспортной нагрузкой, и напряжение возникает только в будни по утрам (по направлению в Пермь) и по вечерам (в обратную сторону). Также (преимущественно в летнее время) в пятницу вечером и субботним утром затруднен проезд в сторону Полазны, а по направлению в Пермь — после обеда в воскресенье. В остальное время, если не происходит никаких ДТП, пропускная способность моста вполне нормальная.

В пользу проекта реконструкции Чусовского моста от представителей краевого минтранса звучал аргумент о том, что в ближайшие годы транспортный поток в сторону Верхнекамья и обратно вырастет примерно на 7%. Однако решительно непонятно, откуда возьмется этот рост. Кризис значительно затормозил экономическое и социальное развитие городов — в частности, остановил проект реконструкции



Эскизы третьего моста через Каму уже были опубликованы в СМИ, но дальше «картинок» дело не пошло

Чусовского металлургического завода, снизил темпы строительства в городах Верхнекамья и пр. Предприятия калийной отрасли, как бы они ни развились, больше ориентированы на водные и железнодорожные перевозки. Ничто не предвещает и «взрывного» роста численности населения в этих территориях.

По мнению депутата Законодательного собрания Пермского края Николая Дёмина, есть и другой, куда более дешевый, вариант решения проблемы. По его словам, конструкция моста позволяет расширить его. За счет пешеходных дорожек можно сделать третью полосу, на которой организовать реверсивное движение в часы пик. Депутат уверен, что это навсегда снизит остроту проблемы. Стоимость таких изменений в десятки раз ниже, а средства, заложенные на большую реконструкцию, можно направить на решение более насущных дорожных проблем Пермского края — в частности, на ремонт муниципальных дорог, которые фактически выполняют функцию региональных.

Наконец, пожалуй, главной транспортной проблемой региона является все же объективная необходимость строительства третьего моста через Каму в Перми. И совсем недавно казалось, что решение этой проблемы не за горами.

Напомним, еще в сентябре 2012 года группа депутатов Законодательного собрания и Пермской городской думы написала по этому поводу обращение к губернатору Пермского края. Тогда же, в сентябре, губернатор заявил: «На бли-

жайшем заседании Градсовета мы определим место строительства третьего моста через Каму. Средства на проектирование по этим объектам уже заложены». Новый мост в Перми должен был появиться в течение пяти лет.

История без продолжения?

В октябре 2012 года состоялась встреча Виктора Басаргина с главой правительства России Дмитрием Медведевым, на которой, в том числе, обсуждалась судьба нового моста через Каму. Губернатор попросил премьера поддержать проект, в том числе софинансированием строительства, и получил обещание поддержки.

После непродолжительной общественной дискуссии было заявлено и о месте расположения нового моста. Как сказал тогда Денис Гвоздев, занимавший должность начальника департамента дорог и транспорта Перми, в мастер-плане Перми место для строительства моста уже выбрано и «дано однозначное заключение, что лучшим решением будет размещение моста в районе долины Данилихи, то есть район железнодорожной станции Пермь II».

Тогда же впервые былазвучена идея о том, что при строительстве нового моста может быть применена практика ГЧП, а проезд через новый мост может быть платным. Глава региона объяснил это необходимостью крупных инвестиций, а также тем, что после строительства нового моста нужно реконструировать Коммунальный.

В феврале 2013 года пресс-служба губернатора сообщила о том, что в районе площади Гайдара в Перми ведутся предпроектные работы, в краевом бюджете заложены средства на разработку проектной документации и проведение изысканий, после которых будет принято окончательное решение о строительстве моста. Проектную документацию должны были начать разрабатывать в том же 2013 году. Появилась информация о том, что средства на разработку эскиза выделила компания «ЛУКОЙЛ», и даже были опубликованы «картинки».

Однако после этого тема третьего моста постепенно исчезла из обсуждения, а вскоре было заявлено о необходимости строительства моста через Чусовую. При этом тот факт, что, пусть не в 2017 году, а на год-другой позже, но коммунальный мост все равно придется реконструировать, никто пока компетентно не опроверг.

На сегодня проблема осталась «подвешенной»: вполне может случиться так, что через пару лет пробки на Чусовском мосту еще не успеют «рассосаться», а Пермь уже намерто «встанет».

Иными словами, третий мост нужен краю как воздух. Что же касается возврата инвестиций, то вполне платежеспособные пермяки, измученные ежедневными пробками перед Коммунальным мостом, охотно согласятся на альтернативу — ездить за разумную плату, но с ветерком. При нынешнем трафике между левым и правым берегами, который оценивается примерно в 2,5 тыс. автомобилей в час, инвестиции вернутся очень быстро.

«Первоочередным объектом применения ГЧП должен стать третий мост через Каму»



Николай Дёмин, депутат Законодательного собрания Пермского края:

— Очень важно, что в Пермском крае наконец-то в полной мере начал разрабатываться механизм ГЧП, который уже зарекомендовал себя в ряде регионов. Этот опыт, который мы только начали осваивать, получил мощный толчок благодаря действиям губернатора Виктора Басаргина. Он не понаслышке знаком с такими проектами, уже существовавшими в России, многие из них реализовывались при его непосредственном участии. И сегодня мы видим, как в рамках ГЧП в крае разворачиваются масштабные проекты — в

частности, реконструкция пермского аэропорта и Чусовского моста.

В то же время считаю, что мост через Чусовую можно реконструировать с гораздо меньшими затратами, своими силами. Он выполнен таким образом, что с обеих сторон есть пешеходные дорожки, которые сегодня фактически не используются (пара-тройка рыбаков не в счет). Конструкция моста позволяет разместить эти дорожки (или одну из них) на выносных консолях и за счет этого расширить проезжую часть, создав третью, среднюю, полосу.

В утренние и вечерние часы пик, а также в выходные, когда люди едут на работу, на дачу и обратно, эту полосу можно задействовать под реверсивное движение — от будущей развязки на Левшино и до начала четырехполосной трассы по другую сторону реки. Допускаю, что ширина третьей полосы

будет несколько меньше, чем требует ГОСТ. Но в этом случае ей можно присвоить назначение «только для легкового транспорта».

Экономленные же средства могли бы помочь в решении проблемы ремонта ряда муниципальных дорог, которые по факту выполняют функцию региональных. Это, например, участок трассы Пермь — Чусовой — Губаха, пролегающий по территории города и находящийся из-за постоянного движения транзитного транспорта в разбитом состоянии. Это участки дороги, проходящие через Кизел, поселок Яйва и др. 2,3 млрд руб., которые краевая казна должна вложить в реконструкцию моста через Чусовую, позволили бы привести в порядок такие дороги в целом ряде территорий Прикамья.

Понимаю, что сейчас, возможно, «поезд уже ушел» — проект запущен, и

пересматривать его, может быть, нецелесообразно. Однако есть другой проект, к реализации которого, убежден, необходимо приступить в кратчайшие сроки, причем именно с использованием механизмов ГЧП. Я говорю о строительстве в Перми третьего моста через Каму.

Сегодня время для реализации этого проекта еще не ушло, и, если взяться за него незамедлительно, то новый мост может появиться своевременно — так же, как в свое время был введен в эксплуатацию Красавинский мост.

Уверен, что возврат средств, вложенных частными инвесторами в строительство нового моста, не заставит себя ждать, как и благодарность пермяков тем, кто примет решение о строительстве, обеспечит своевременное выполнение работ и ввод моста в эксплуатацию.