

ИНФРАСТРУКТУРА

Ведь этот мост — самый «молодой» в Пермском крае. Он построен в конце 1990-х годов по современным технологиям, вполне надёжен и исправен, будет служить ещё 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 ещё во время кризиса.

Направление на Добрянку — одно из наиболее популярных у пермских дачников. По неофициальным данным, в районе посёлка Полазна, а также около населённых 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 затруднён 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 возьмётся 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 развивались, 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 Дёмкина, есть и другой, куда более дешёвый, вариант решения проблемы. По его словам, конструкция моста позволяет расширить его. За счёт 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 всё же объективная необходимость строительства третьего моста через Каму в Перми. И совсем недавно казалось, что решение этой проблемы не за горами.

Напомним, ещё 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 была озвучена 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 всё равно придётся реконструировать, никто пока компетентно не опроверг.

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

Иными словами, третий мост нужен краю как воздух. Что же касается возврата инвестиций, то вполне платёжеспособные 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 Дёмкин, депутат Законодательного собрания Пермского края:

— Очень важно, что в Пермском крае наконец-то в полной мере начал развиваться механизм ГЧП, который уже зарекомендовал себя в ряде регионов. Этот опыт, который мы только начинали 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 счёт). Конструкция моста позволяет разместить эти дорожки (или одну из них) на выносных консолях и за счёт 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 Лёвшино и до начала четырёхполосной 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».

Сэкономленные 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, пролегающие через Кизел, посёлок 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 ушёл» — проект запущен, и

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

Сегодня время для реализации этого проекта ещё не упущено, и, если взяться за него незамедлительно, то новый мост может появиться своевременно — так же, как в своё время был введён 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.