

ИНФРАСТРУКТУРА

ГОРОДСКАЯ СРЕДА

Третий будет?

Окончание. Начало на стр. 1

Зачем нам мост?

История попыток возведения в Перми третьего моста через Каму насчитывает уже более 30 лет. В 1980-х годах был разработан и уже одобрен в московских ведомствах проект мостового перехода в районе площади Восстания. Но вмешалась политика: строительство планировалось вести в районе, где стояли дома ещё живых тогда участников восстания 1905 года. Они возмутились, и проект «зарубили».

Введение в строй в 2005 году Красавинского моста несколько сняло остроту проблемы прохождения транзитного транспорта через город. Но вскоре стало ясно, что это не отменяет необходимости строительства моста в месте, прилегающем к центральным районам города.

Коммунальный мост продолжал нести колоссальную нагрузку. На правом берегу проживает около трети населения города. По оценкам начала 2010-х годов, ежедневный трафик через мост составлял около 40 тыс. машин. С появлением новых жилых микрорайонов правобережья и ростом числа автомобилей эта цифра только росла и сегодня оценивается в 50 тыс. машин. Люди массово ездят на левый берег на работу. Достаточно один раз в районе 8:30 посмотреть на пробку, тянущуюся к мосту с самой Пролетарки, чтобы понять масштаб проблемы.

Необходимость строительства третьего моста со всеми научными выкладками была включена в Генеральный план Перми 2010 года. Там же было определено и место его строительства. Но о месте — чуть позже, потому что это особая тема.

Разговоры о третьем мосте актуализировались в 2012 году, когда губернатором Пермского края стал Виктор Басаргин. В начале сентября 2012 года группа депутатов Законодательного собрания, Пермской городской думы, эксперты строительной и транспортной отраслей адресовали губернатору письмо, в котором аргументированно, с цифрами и фактами, обосновали необходимость безотлагательного решения проблемы.

Среди аргументов главным был, пожалуй, как раз возраст Коммунального моста: авторы письма предупреждали, что в 2017 году наступит предельный срок его эксплуатации. Немаловажно, что ранее по мосту было организовано трамвайное движение, что ещё больше увеличило нагрузку на него. Мост дважды обследовали специализированные организации: ЗАО «Институт Гипростроймост» в 2008 году и «НПЛ Трансмост» в 2012 году. Главный вывод: мост если не в 2017 году, то чуть позже, но в любом случае в сжатые сроки требуется либо демонтировать, либо капитально ремонтировать. В любом случае — закрывать. Это означает одно: транспортный коллапс.

Опасность этого коллапса усугубляет ещё одно обстоятельство. Дорога через КамГЭС, которой активно пользуются жители Орджоникидзево-ского райо-

на и многочисленные дачники, в строгом смысле дорогой не является. Это технологический проезд, принадлежащий корпорации «РусГидро». В любой момент по решению собственника проезд может быть закрыт на ремонт, реконструкцию, и городские и краевые власти смогут тут выступить лишь с «правом совещательного голоса». Можно себе представить, что случится, если необходимость реконструкции сразу двух переходов совпадёт по времени.

Интересная деталь: в ходе обсуждения темы Виктор Басаргин в своём блоге разместил «голосовалку», где предлагалось ответить на вопрос, нужен ли Перми третий мост. 94% ответили «очень нужен». «Я бы хотел посмотреть на те 6%, которым он не нужен», — иронично заметил тогда один из подписавшихся под письмом — депутат Законодательного собрания края от Закамска Александр Мотрич.

Действительно, цифра 94% очень важна для понимания подлинной «социальной значимости» того или иного инвестпроекта. При всём уважении к театрам, посетителям галереи, зоопарка и часто летающим пермякам важность проектов строительства новой сцены Театра оперы и балета, переноса галереи и даже появления нового терминала аэропорта по сравнению с необходимостью третьего моста просто ничтожна.

Постоянных пользователей аэропорта едва ли наберётся 10% от всего населения. Примерно столько же любителей театров и посетителей галереи. Мостом же пользуются все: жители

На правом берегу проживает около трети населения города. По оценкам начала 2010-х годов, ежедневный трафик через мост составлял около 40 тыс. машин

левого и правого берега, работающие люди и дачники, пассажиры общественного транспорта, автомобилисты и даже пешеходы, идущие летом на городской пляж.

Наконец, ещё один аргумент — экологический. Как отмечал в те же годы в ходе обсуждения необходимости строительства моста профессор, доктор технических наук Владимир Аликин, столь плотный транспортный поток генерирует чудовищное количество выхлопных газов, особенно с учётом того, что через мост идёт много дизельных машин — тех же автобусов. Тяжёлые элементы идут в низины — на городской пляж, например, или на ул. Попова, к эспланаде, главному месту массовых гуляний пермяков.

Всё это — лишь краткий перечень давно известных фактов, которые стоит вспомнить для того, чтобы понять, почему тогда, в сентябре 2012 года, Виктор Басаргин оценил серьёзность проблемы и публично заявил: мост строить будем.

Разумеется, самой серьёзной трудностью в этом деле является финансирование. По оценкам того же 2012 года, сооружение обойдётся в сумму 9–12 млрд руб. Краю и городу такие затраты не «потянуть». Но в октябре



Почтенный полувековой срок службы Коммунального моста заставляет постоянно проводить на нём ремонтные работы

2012 года в Перми побывал председатель правительства России Дмитрий Медведев. В разговоре с ним губернатор обозначил тему строительства моста, и премьер пообещал федеральную поддержку. Речь шла о финансировании 50% стоимости моста.

Чуть позже в Федеральном дорожном агентстве заявили, что для финансирования ждут проект строительства моста. Компания «ЛУКОЙЛ» выделила

живном интервью журналу «Компаньон magazine» Максим Решетников заявил, что решение строить Чусовской мост по механизму концессии ошибочно и будет пересмотрено. Абсолютно справедливое замечание. И если уж говорить начистоту, то пересмотрено должно быть само решение о строительстве моста через Чусовую — во всяком случае, раньше, нежели третьего моста через Каму. Ведь необходимость нового перехода через Чусовую, мягко говоря, не столь очевидна, как в случае с камским мостом.

Пробки здесь появляются только летом в пятницу вечером со стороны города и в воскресенье вечером — со стороны Полазны в город, то есть в пиковые часы перемещения дачников. Эта проблема может быть легко снята организацией реверсивного движения по мосту: для этого быстро и недорого можно построить третью полосу за счёт пешеходных дорожек, а сами дорожки сделать «выносными» — они не несут на себе большой нагрузки.

Столь резкая «смена вектора» краевых властей в решениях относительно моста вызвала у пермяков, мягко говоря, недоумение. Масла в огонь подлила и информация о том, что проезд через Чусовской мост станет платным, — концессионеру-то, мол, надо будет возвращать инвестиции. При этом переход через Чусовую по пути на север края фактически не имеет альтернативы: предложение ехать бесплатно в Березники через Кунгур, Лысьву, Чусовой, Гремячинск и Кизел не выдерживает никакой критики.

То есть решение было весьма спорным. В то же время проблема Коммунального моста и необходимость строительства нового ни у кого не вызывает сомнений. Более того, вот здесь-то как раз можно и привлечь концессионеров с последующим взиманием платы за проезд: альтернативные пути есть, а трафик позволит окупить затраты довольно быстро.

Поэтому неудивительно, что в начале 2017 года тема третьего моста вновь