

Взгляд.ру, Санкт-Петербург. (Газета) — 12.08.2011

## ГРАНДИОЗНОЕ СООРУЖЕНИЕ

Высокие гости во главе с премьером Путиным торжественно открыли Комплекс защитных сооружений Петербурга от наводнений, а в просторечии - дамбу, возведение которой велось больше 30 лет. Одновременно завершилась и 13-летняя история строительства Кольцевой автодороги вокруг Северной столицы.

### «Есть в этом технологическая красота»

В пятницу в Петербург в преддверии Дня строителя, который впервые официально празднуется не в Москве, а в Северной столице, прилетел Владимир Путин. У премьера, как всегда, была обширная программа, но перейдем сразу к главному событию дня. Около 15 часов Путин, вице-премьер Дмитрий Козак, глава Минрегионразвития Виктор Басаргин и губернатор Валентина Матвиенко наконец открыли Комплекс защитных сооружений от наводнений (КЗС, дамба), строительство которого велось три десятка лет.

Напомним также, что по дамбе проходит участок Кольцевой автодороги (КАД), соединяющей север и юг Петербурга. С вводом в эксплуатацию КЗС был сдан последний участок КАД, включая подводный тоннель. Кольцевая таким образом полностью замкнулась, а значит, завершился еще один долгострой и «проект века» для Петербурга. КАД строили около 13 лет.

Открытие дамбы Путин назвал историческим событием и напомнил, что строительство началось в 1979 году и велось «ни шатко, ни валко», передает ИТАР-ТАСС.

Премьер признался, что, когда приехал сюда в 2005 году, вообще были сомнения, что что-то можно достроить, стройка представляла собой скорее свалку. Однако в итоге властям удалось вдохнуть в нее жизнь.

«В результате город получил не только защиту, но и улучшение экологической ситуации», - сказал он, имея в виду, что транзитный транспорт теперь пойдет не по центру города, а в объезд. - Мне приятно, что это сооружение сдается в преддверии Дня строителя. Хочу поздравить вас всех».

Путину показали центр управления комплексом, в котором диспетчеры наблюдают за работой системы. За экологическим состоянием вокруг КЗС призваны следить более 30 очистных систем: ни одна капля воды с крыш сооружений, дорог и других объектов КЗС не попадает в воды залива, сообщают РИА «Новости».

Глава правительства поднялся на смотровую площадку, где ему продемонстрировали работу затворных механизмов. Только один затвор весит три тысячи тонн, а вместе с рамой и шарниром общий вес этого узла достигает пяти тысяч тонн. Основное предназначение затворов на дамбе - предотвращать наводнения: смыкаясь, они перекрывают доступ воды к городу.

«Достоин Петербурга. Грандиозное сооружение. Есть в этом технологическая красота», - прокомментировал премьер.

В завершение Путина попросили сфотографироваться на память с участниками проекта, чтобы затем вложить фотографию в памятный альбом.

Кстати, в пятницу стало известно, что «московский петербуржец» Владимир Коган, курировавший строительство дамбы в ранге директора департамента строительства Минрегиона, покинул свой пост: «Я считаю, что выполнил поручение и с этой должности должен уйти», - отметил чиновник.

## **«Дамба имени Путина»**

Комплекс защитных сооружений (КЗС) - или, по-простому, «дамба» - призван обезопасить Северную столицу от наводнений. Максимальная высота подъема воды, который может выдержать КЗС - 5,4 метра. При том, что при самом катастрофическом наводнении в Петербурге, случившемся в 1824 году, вода поднялась только на 4 метра 12 сантиметров.

Несколько лет назад с легкой руки Дмитрия Козака - тогдашнего главы Минрегиона, а теперь одного из самых вероятных претендентов на пост губернатора Петербурга - масштабное сооружение назвали «дамбой имени Путина». Мол, именно во время президентства Путина была реанимирована эта «стройка века». Гордится ею и Валентина Матвиенко, на время губернаторства которой выпала основная часть работ по достройке.

Дамба общей длиной 25,4 км протянулась от поселка Бронки до Сестрорецка через остров Котлин, на котором находится город Кронштадт, административно входящий в состав Петербурга. По дамбе также проходит западное полукольцо Кольцевой автомобильной дороги (КАД) вокруг Петербурга.

Проект был подготовлен еще в 1977 году, а спустя два года стартовала стройка. Однако в середине 1980-х начались выступления экологов, жалующихся на заболачивание воды в Невской губе. В результате к началу 90-х строительство заморозили. Расконсервировать проект решились уже в 2000-е. На тот момент его готовность составляла порядка 60-70%.

Строительство сопровождалось различными трудностями, переносом сроков и многократным подорожанием работ. В советские времена, по данным ряда экспертов, в дамбу было вложено более 2 млрд рублей. В 2001 году предполагалось, что на ее достройку придется потратить 418 млн долларов (12,1 млрд рублей по тогдашнему курсу). Однако уже в 2007 году смета была увеличена до 55 млрд рублей (с учетом строительства участка КАД - до 85,2 млрд рублей). А в сентябре 2009 года было объявлено о выделении дополнительных 11 млрд рублей на «обеспечение вопросов безопасности». В октябре того же года стройку посетил Владимир Путин и очень удивился тому, как подорожало строительство. Проект финансируется за счет федерального бюджета, а также в виде международных займов ЕБРР.

## **Город «окольцевали»**

Строительство КАД вокруг Петербурга началось в 1998 году. Общая протяженность - около 142 км. Строительство КАД также ознаменовалось различными финансовыми и организационными эксцессами. В марте дорогу проверяла Счетная палата и выявила факты неэкономного расходования средств. Также, по мнению проверяющих, «эксплуатация участков дороги показала, что конечный результат строительства КАД, предусматривающий разгрузку центра Петербурга от транзитного транспорта с выводом его за границы города, полностью не достигнут». Обсуждался вопрос о необходимости реконструкции северного участка КАД.

Одной из основных проблем уже сданных участков называется колейность. На борьбу с ней уже выделены значительные средства.

## **«На дамбе могли появиться ветряки»**

Как рассказал газете ВЗГЛЯД эксперт в области городского развития, партнер консультационной компании ТНЭТА Эдуард Бозе, и КАД, и Комплекс защитных сооружений - проекты, безусловно, нужные. Особенно КЗС, ведь наводнения - это серьезно, а происходят они в Петербурге регулярно. Вопрос только в цене и грамотном использовании этих объектов.

Впрочем, комментируя сложности с финансированием и переносы сроков, эксперт отметил, что все это неизбежные издержки для таких больших проектов: «Посмотрите на Сочи, там то же самое».

«Важно, что с возведением дамбы как части КАД в структуру города окончательно был включен Кронштадт. До сих пор он считался частью Петербурга лишь формально. Добираться туда было долго и неудобно. Теперь с этим будет попроще», - рассказал Бозе.

Кстати, дамба могла бы выглядеть несколько по-другому, чем сейчас. По словам Бозе, были идеи использовать ее как основу для ветропарка.

«Известно, что лучше всего они работают на границе вода-суша. Но эта идея благополучно забылась. О том, почему ее авторы не смогли договориться со строителями дамбы, ходили разные слухи. По одним сведениям, не сошлись в цене, по другим - посчитали, что вибрации от мачт ветрогенераторов будут разрушать дамбу. В России не так много мест, где можно их разместить и получить соответствующий эффект. Дамба могла бы стать многофункциональной», - отметил эксперт.

Эдуард Бозе также отметил важность того, чтобы КАД не превратилась в обычную городскую улицу, как МКАД в Москве: «Но думаю, что этого все-таки не случится. Питер не имеет таких темпов роста, как столица», - рассказал он.

А говоря об экономическом эффекте для города, специалист признался, что просчитать его сейчас очень сложно. Есть много параметров, которые могут меняться.

#### **«Если ничего не менять, инфляция съест значительную часть денег»**

По мнению руководителя проектного направления **Центра стратегических разработок «Северо-Запад» Дмитрия Санатова**, рассматриваемые «проекты века» решают в какой-то степени одну из основных политически и экономически значимых проблем Петербурга - транспортную. По словам эксперта, достройка дамбы несет в себе как минимум два положительных эффекта для города:

«Во-первых, это разгрузка центра города от транзитных потоков транспорта. В основном я имею ввиду легковые автомобили, которые раньше двигались с севера на юг через центр, образуя значительные транспортные заторы.

И во-вторых, формируются дополнительные основания для экономического развития Кронштадта как части Петербурга. Через него может пойти транзит грузовых и легковых автомобилей, который можно коммерциализировать и получать за это деньги в бюджет. В Кронштадте может получить развитие логистическая функция», - рассказал Санатов.

Говоря о длительных сроках строительства КАД и КЗС, эксперт отметил, что строительство дорог у нас - это всегда очень дорогое удовольствие.

«И если мы не будем переходить на современные инновационные способы строительства, позволяющие уменьшать итоговую смету в разы, мы вновь и вновь будем вставать на те же грабли: цена будет расти, а инфляция будет съедать значительную часть выделенных денег», - резюмировал специалист.