

- 26.02.2015
- [Вадим Кузьмицкий](#)
- |Виадук ждет развязки



Каждый новый путепровод становится событием для петербургских автомобилистов.
ФОТО Александра ДРОЗДОВА

Улицы Димитрова и Орджоникидзе собираются соединить путепроводом, облегчив таким образом жизнь автомобилистам Московского и Фрунзенского районов. Сейчас там для них непреодолимое препятствие – железная дорога Витебского направления. Правда, когда появится новый виадук, пока не ясно – строятся такие сооружения у нас не быстро, и железные дороги, буквально разрезающие город на части, остаются для Петербурга больным вопросом.

В Генплане эту развязку «нарисовали» еще в советское время. О планах по ее строительству на днях торжественно сообщили в Смольном. Как рассказали в комитете по развитию транспортной инфраструктуры, проектирование началось недавно, что называется, по просьбам трудящихся – «в связи с многочисленными обращениями жителей Московского и Фрунзенского районов».

Теперь по заказу дирекции транспортного строительства генеральным проектировщиком выступает «Ленгипроинжпроект». Судя по обнародованным проектным иллюстрациям, развязка предусматривает два съезда с улицы Димитрова на Витебский проспект – в сторону центра и обратно. Расположены они будут, насколько можно сейчас судить, весьма близко к жилым домам, которые стоят на Витебском проспекте. Местные жители уже выразили беспокойство в связи с перспективой оказаться посреди постоянного шума и загазованности.

По данным компании «Петербургские дороги», которая также участвует в проектировании, длина нового участка дорожной сети составит 1,4 км, ширина – 34 метра. На мосту будет восемь полос. Наблюдатели отмечают, что развязка с длинными съездами

обойдется недешево. Кстати, только разработка проектной документации стоила городу 96 миллионов рублей. На сегодня завершены инженерные изыскания, проработаны планировочные и технические решения. Специалисты согласуют подведение коммуникаций. Проектирование будет продолжаться до конца года.

Витебскую железнодорожную линию уже пересекают несколько дорог. Путепровод построен в створе Дунайского проспекта. Тоннели проложены между проспектом Славы и улицей Типанова, а также между Благодатной и улицей Салова. Ближе к центру есть железнодорожные путепроводы через Витебский проспект и через Боровую улицу. Царкосельский железнодорожный мост пересекает Обводный канал. Для улучшения транспортного сообщения между Московским и Фрунзенским районами в планах значится строительство путепровода между Бассейной улицей и улицей Турку.

Здесь стоит, пожалуй, вспомнить и о грандиозном плане строительства широтной скоростной магистрали по образцу ЗСД. Если ее когда-нибудь построят, она, безусловно, тоже станет важной связью между районами. Как мы сообщали ранее со ссылкой на бывшего председателя комитета по градостроительству и архитектуре Олега Рыбина, одну из развязок планировали возвести на территории полузаброшенной военной части, расположенной в Воздухоплавательном парке. Магистраль пересечет Неву в створе Фаянсовой и Зольной улиц. Проектирование этой развязки собирались завершить не позднее 2015 года, но о проекте давно не было вестей.

С продвижением жилой застройки на новые территории железные дороги в Петербурге часто становятся помехами для межрайонных связей. Один из способов решения проблемы – кардинальный – снятие рельсов. В свое время была частично разобрана за ненадобностью Варшавская железная дорога, на месте которой теперь проходит Варшавская улица. Кстати, совсем недавно под жилую застройку разбирали многочисленные подъездные пути в окрестностях Варшавского вокзала.

В 2009 году тогдашний глава администрации Приморского района Юрий Осипов предложил разобрать Сестрорецкую линию железной дороги. «Мы внесли в правительство предложение рассмотреть целесообразность железнодорожной ветки после Старой Деревни: если снять пути, можно было бы соединить восемь дорог, которые сейчас тупиковые», – сказал тогда Осипов в одном из интервью. Видимых последствий это предложение не имело.

Представители ОЖД сообщили, что закрытие дороги «резко ухудшит консолидацию железнодорожного транспорта с городским транспортом в части организации и образования пассажиропотоков». Но разговоры о судьбе Сестрорецкой линии продолжали время от времени возникать вновь. Учитывая нынешнюю ситуацию с электричками в стране, можно ожидать, что будущее этой железной дороги вновь станет предметом обсуждения.

Пока петербургские власти предпочитают другое решение – организацию автомобильных переходов через железные дороги. Но поскольку таких переездов через пути в нашем городе стараются больше не делать, а строительство виадуков дело долгое и дорогое, то решается проблема не быстро. Не так давно мы рассказывали об особо сложном случае – виадуке на Поклонной горе. Строительство его стало особенно актуальным в связи с запуском скоростных поездов «Аллегро». Но там не были вовремя решены конфликты с собственниками земельных участков, оказавшихся в зоне работ, что долго не позволяло приступить к стройке.