



Развязка кольцевой автодороги в районе проспекта Энгельса.

Впервые необходимость строительства кольцевой дороги была определена при разработке Генерального плана развития Ленинграда 1965 года. Сегодня эта идея воплощается в реальность.

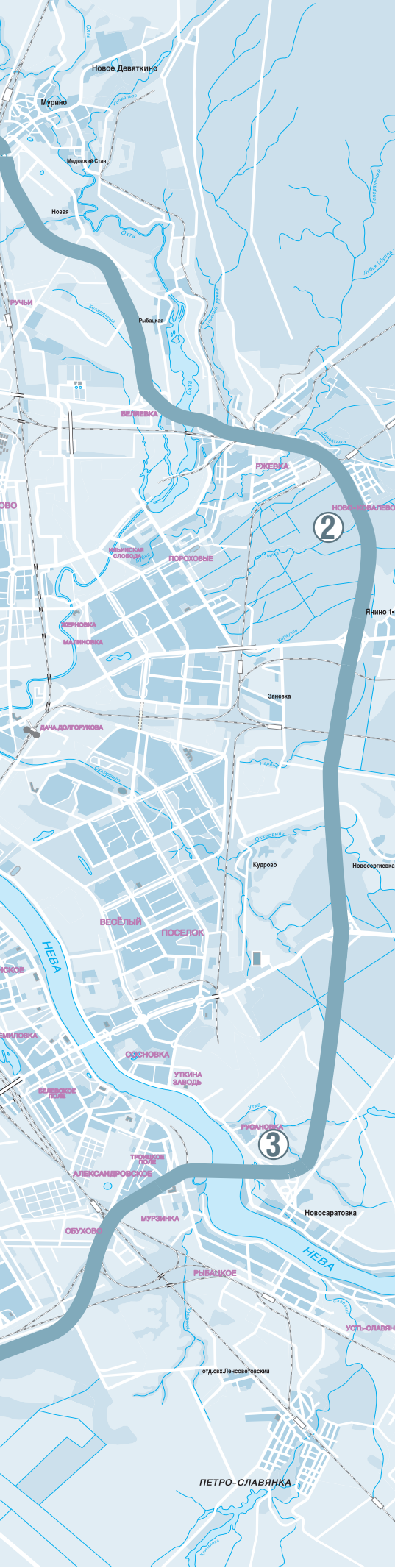


Путепровод на проспекте Косыгина расположен на выезде из Петербурга и соединяет проспект Косыгина с Колтушским шоссе.

# Замыкающая круг







**Участок КАД от Большого Обуховского вантового моста до федеральной трассы «Россия».**

## Описание

Пропускная способность КАД к 2020 году составит 190 тысяч автомобилей в сутки. Протяженность КАД — 115,3 км. Расчетная скорость движения — 120 км/час. Полос движения — 4–8. Ширина проезжей части — 15–32 м. Количество транспортных развязок — 18. Мостов и путепроводов — 58. Автодорожных тоннелей — 2. Полностью замкнуться кольцо сможет только с завершением строительства дамбы.

## Бюджет

Первоначально средства на строительство КАД выделялись только из федерального бюджета. Однако в настоящее время город участвует в финансировании создания ряда развязок и подъездов к КАД. С 2003 года КАД получил еще один источник финансирования: заем Европейского банка реконструкции и развития (два транша — на \$108 млн и \$110 млн). Полная стоимость строительства КАД составит 128 млрд рублей в ценах 2007 года.



# Ценный КАД

Текст: Василий Латенко  
vasily.latenko@dp.ru



ФОТО: АНДРЕЙ КУЛЬГУН

Чем ближе к своему завершению движется строительство кольцевой автомобильной дороги (КАД) в Петербурге, тем увереннее бизнес рисует будущее прилегающих к ней территорий.

**Б**изнесмены и чиновники в один голос (что вообще-то бывает довольно редко) заявляют о том, что строительство кольцевой приведет к активному созданию возле нее различных объектов, будет способствовать развитию инфраструктуры. Про то, что она снизит транспортную нагрузку, уже даже не говорят — настолько это очевидно. Между тем несколько лет назад влияние проекта на развитие торговой и склад-

ской функций бизнес не оценивал так оптимистично.

## Деньги в «пробке»

История КАД периодически сопровождалась срывом сроков сдачи участков кольцевой и недостатком финансирования. Это мешало потенциальным инвесторам планировать серьезные проекты, связанные со стройкой, составлять реальные бизнес-планы.

Сейчас ситуация с потоком денег из фе-

дерального бюджета меняется — миллиарды рублей уже не «стоят в пробке», а намеченный срок завершения строительства (2012 год) не вызывает саркастической усмешки у бизнесменов. Ожидается, что дорожники введут в строй участок от Московского шоссе до автодороги «Нарва» даже на 8–9 месяцев раньше срока — осенью 2007 года.

Борис Мурашов, генеральный директор ФГУ «Дирекция по строи-

тельству транспортного обхода Санкт-Петербурга», подсчитал и стоимость кольцевой — 128 млрд рублей. Правда, цифра эта, скорее всего, изменится.

## Проще некуда

Девелоперы и строители считают, что КАД приведет к бурному развитию возле нее в первую очередь логистических центров и торговых объектов.

«Это самое простое, что приходит в голову», — гово- ▶





**С запуском полного кольца передвигаться на четырех колесах в Петербурге станет выгоднее.**



**Современные автомобильные развязки должны обеспечивать жителям города удобный доступ к кольцевой дороге.**



**Некоторые строители кольцевой из-за претензий заказчика оказывались на обочине проекта.**

► рит Юрий Борисов, управляющий партнер «Ай Би Групп». По его мнению, именно около КАД может появиться торговля нового формата — ритейл-парки. «Это набор больших магазинов, которые торгуют товарами напрямую с заводов и фабрик. В Москве около МКАД была попытка создать ритейл-парк, но ему не хватило крупных операторов», — говорит он.

«КАД позволит сетевым игрокам строить крупноформатные объекты площадью более 100 тысяч м<sup>2</sup>. В Петербурге места для них нет», — добавляет Дилавер Меметов, генеральный директор ЗАО «Адамант» (компания возводит у КАД торговый комплекс «Осиновая роща» площадью 120 тысяч м<sup>2</sup>).

Однако не все ритейлеры окажутся в выигрыше, предупреждает Леонид Нагайцев, генеральный директор сети магазинов отделочных материалов ЗАО «Искрасофт». «Кольцевая, вероятно, приведет к серьезному изменению трафика. В результате некоторые уже существующие торговые зоны потеряют покупателей, другие — выиграют, какие именно, спрогнозировать трудно», — говорит он.

Впрочем, по мнению Игоря Лучкова, директора департамента оценки и аналитики Bescar Commercial Property St. Petersburg, строительство КАД все-таки больше влияет на развитие логис-

тических проектов — на южное направление сейчас приходится строительство более 300 тысяч м<sup>2</sup> складских площадей.

Андрей Баудис, начальник инвестиционного управления ЗАО «Компания «Музей», считает, что у КАД появятся зоны, в которых сконцентрируется производство, а с запуском полного кольца должно быть пересмотрено будущее целых районов, таких как Ломоносов и Кронштадт.

### Жилье

КАД дал толчок к развитию и жилой функции — в течение 2005–2006 годов в районе КАД (до 10 км) было реализовано около 15 коттеджных поселков.

«Сотни гектаров готовятся под застройку, а стоимость земли все время возрастает», — соглашается Вячеслав Семененко, вице-президент корпорации «Петербургская недвижимость». По его словам, если обычно один рубль, вложенный в дорогу, приносит три рубля инвестиций, то в случае с КАД — пять.

### Ужас миллионов

Однако главной целью КАД все-таки остается развитие транзитной функции Петербурга и разгрузка города от транспорта.

По оценке Андрея Погребняка, директора ГУ «Дирекция по организации дорожного движения СПб», на действующем участке кольцевой, Восточном полукольце, уже сейчас

«приличная нагрузка». «Необходимость в КАД велика, тем более что она скоростная», — говорит он.

«Кольцевая автодорога нужна была еще пять лет назад», — без тени иронии добавляет Юрий Борисов. Их должно быть несколько, как в Москве, а не одна, говорят петербуржцы. Кстати, недавно Правительство Ленинградской области заявило, что хочет привлечь инвесторов к развитию «второго транспортного кольца», дублирующего КАД. Предположительно, эта дорога будет организована на базе бывшей военной дороги, попросту «бетонки», проходящей примерно в 50 км от Петербурга.

Впрочем, 2012 год еще далек. Наверное поэтому Питер Коучмэн, генеральный директор ООО «Технополис Санкт-Петербург», столь резок: «Отсутствие полного кольца — это ужас для пятимиллионного города. Безобразие. Финский бизнесмен прилетает в Петербург на день — у него из-за пробок остается только 2,5 часа для эффективной работы». ■

Из **64 тысяч га** земель, попадающих в зону влияния КАД, **39 тысяч** относятся к территории Петербурга, остальная земля — в ведении Ленобласти.