



«...И их осталось девять»

Автор: Алексей Николаев

ДОРОЖНИКИ УХОДЯТ В РЕГИОНЫ, ОПАСАЯСЬ, ЧТО, ПОСЛЕ МУНДИАЛЯ ОБЪЕМ СРЕДСТВ НА ДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ В ПЕТЕРБУРГЕ РЕЗКО СОКРАТИТСЯ, И ОНИ ОСТАНУТСЯ БЕЗ РАБОТЫ

В Смольном утверждают, что это не так: денег будут выделять на инфраструктурные объекты на том же уровне – 50-60 млрд рублей в год. Но, тем не менее, о крупных стройках – мостах и набережных – пока придется забыть.

В 2017 году Смольный запустил в работу ряд новых дорожных

объектов, большинство из которых возводились в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу-2018. Так, было открыто движение на 10 строящихся объектах транспортной инфраструктуры общей протяженностью более 19 км. Среди них путепровод на пересечении Пулковского шоссе с Дунайским

проспектом, Яхтенный мост, проезд по Южному берегу Обводного канала, путепровод в створе Поклонногорской улицы. Среди других объектов – наземный пешеходный переход на Пулковском шоссе в районе поста ДПС, подъездная дорога к заводу «Хендай» (два проезда). Также закончилась реконструкция Синопской набережной, досрочно после реконструкции в эксплуатацию был введен Тучков мост. Кроме этого, было обновлено 119 дорожных объектов по программе текущего ремонта и 10 по программе капитального ремонта.

Всего по итогам 2017 года Комитет по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) Петербурга освоил 94,2% или 56,3 млрд рублей. Для сравнения в 2016 году исполнение по бюджету составило 96,2%, но объемом средств, выделенных комитету, тогда был равен 54,9 млрд рублей. А в 2017 году бюджет больше: 59,8 млрд рублей. Это дает право говорить о том, что показатели относительно 2016 года улучшены, отмечал ранее председатель КРТИ Сергей Харлашкин.

Новый сезон

Участники рынка дорожного строительства опасаются, что после того, как отгремят фанфары мундиаля, объем средств на дорожные объекты в Петербурге резко сократится, и они останутся без работы. Однако в КРТИ уверены, что этого не произойдет и работа для дорожников будет. Об этом, по их словам, свидетельствует объем финансирования. Так, на 2018 год в городском бюджете для КРТИ заложено 56,7 млрд рублей, из них на метро пойдет 27,9 млрд рублей, на дорожное строительство запланировано 14,7 млрд рублей, а на текущий



ремонт дорог – 5 млрд рублей. Конечно, сейчас основные силы направлены на завершение строительства объектов к Чемпионату мира по футболу. Это понятно, так как город должен достойно провести это крупнейшее спортивное событие мирового уровня. Однако в Петербурге уделяется большое внимание развитию транспортной инфраструктуры в целом, и проектов, которые не привязаны к Чемпионату мира, достаточно много, отмечают в КРТИ.

Сокращения финансирования на последующие годы в комитете не ожидают, отмечая, что традиционно размер адресно-инвестиционной программы комитета – 50-60 млрд рублей. Прежде всего, в 2018 году будет завершено строительство и открыто движение по ранее начатым объектам. Это северная сторона проезда по Южному берегу Обводного канала от Глухоозерского шоссе до пр. Обуховской Обороны с мостом через ковш Обводного канала и транспортной развязкой с пр.

ДАЛЬНЕЙШЕЕ СОКРАЩЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ МОЖЕТ СОЗДАТЬ ТРУДНОСТИ ДОРОЖНЫМ ПРЕДПРИЯТИЯМ УЖЕ В 2019 ГОДУ

Обуховской Обороны (1 этап), продолжение Софийской улицы до Московского шоссе, промышленной зоны «Металлострой» (вторая очередь), строительство Финляндской улицы от Советского переулка до Софийской улицы. Будет продолжено сооружение Южной улицы в Лахте до соединения с автомобильной дорогой вдоль восточного берега озера Лахтинский разлив, а также территории, обеспечивающей подключение комплекса «Ладожский вокзал» к улично-дорожной сети Петербурга.

Также продолжатся строительство обхода города Красное Село и реконструкция автодороги М-11 «Нарва» (1 этап), реконструкция Гореловского путепровода, с 2018 года начнется строительство продолжения проспекта Ветеранов на участке от ул. Пионерстроя до пересече-

ния с проспекта Буденного, дополнительной транспортной развязки у КВЦ «Экспофорум». Второй этап реконструкции Приморского шоссе – строительство окаймляющих квартал «Лахта Центр» улиц и примыканий к существующему Приморскому шоссе, а также реконструкция Лиговского путепровода.

Тем не менее, трудности в работе могут возникнуть уже после 2019 года, и это заставит участников рынка искать работу в других регионах. Некоторые уже так и поступают. Например, АО «ВАД» вообще покинуло Петербург в юридическом плане и зарегистрировалось в Вологодской области. Подрядчик, давно работающий на стройках дорог Северо-запада, этим не ограничился. В ноябре 2017 года АО «ВАД» получило подряд на строительство и реконструкция крымской трассы «Таврида»



год	Исполнение бюджетного финансирования КРТИ	
	В млрд. руб.	В % к плану на год
2014	54,2	79,5
2015	45,7	92,3
2016	54,9	96,2
2017	56,3	94,2

ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ МУНДИАЛЯ ПЕТЕРБУРГУ ТРУДНЕЕ БУДЕТ ПОЛУЧИТЬ СРЕДСТВА НА ДОРОГИ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА

– Государственное казенное учреждение «Служба автомобильных дорог республики Крым» заключило с компанией контракт на 137 млрд рублей. Также ВАД участвует в строительстве моста через керченский пролив и занимается строительством и реконструкцией автомобильной дороги Керчь - Феодосия - Белогорск - Симферополь - Бахчисарай – Севастополь за 11,9 млрд рублей.

Дорожный ремонт разделили на порции

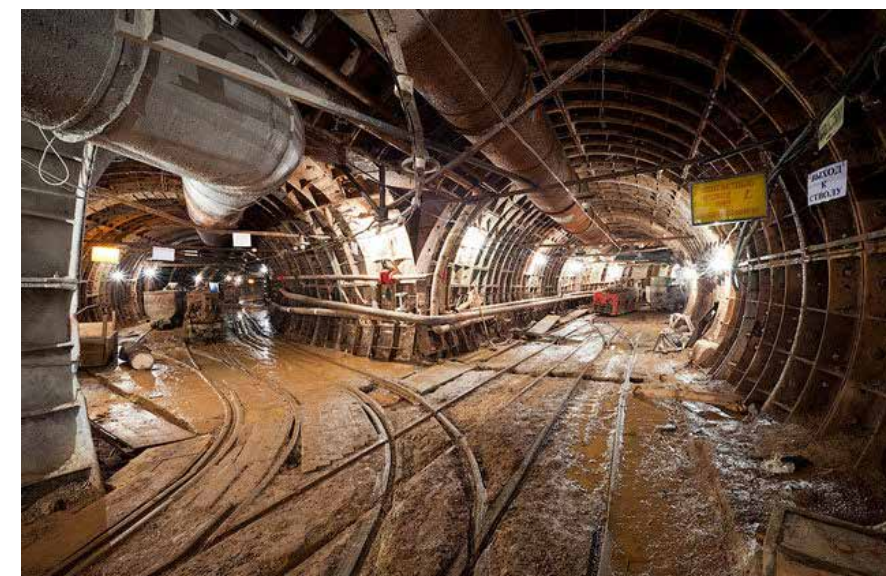
На текущий ремонт дорог в 2018 году из городского бюджета будет выделено 5 млрд рублей. В 2017 году, из-за внедрения новой системы электронных торгов, первые тендеры были объявлены к концу марта, и эксперты высказывали опасения, что дорожники не успеют завершить ремонтные работы до наступления холодов. В текущем году конкурсные процедуры стартовали в конце февраля. Всего Адресная программа ремонта дорог в 2018 году предусматривает работы на 94 объектах, еще по 2 объектам будут выполняться проектно-изыскательские работы. КРТИ поделил все объекты на множество лотов, выделив среди них как укрупненные (до 1 млрд рублей), так и более

мелкие. Это было сделано для того, чтобы избежать претензий Федеральной антимонопольной службы (ФАС), которая была недовольна, что в 2017 году КРТИ разыграл первые конкурсы на текущий ремонт дорог лотами свыше 1 млрд рублей. Тогда подряды получили АО «ВАД» Валерия Абрамова и Виктора Перевалова, СК «Орион плюс» Александра Усова и ЗАО «АБЗ-Дорстрой». В лот «северо-западные административные районы Петербурга» вошли дороги Кронштадтского, Приморского и Курортного районов. Стоимость их ремонта составит 999 млн рублей. Будут обновлены улица Рошала, Зеленогорское шоссе, Коломяжский проспект от Аэродромной улицы до Парашютной улицы и часть последней, проспект Испытателей от Богатырского проспекта до Коломяжского проспекта, Фермское шоссе и другие объекты. Лот «северо-восточные административные районы Петербурга» объединил магистрали Выборский, Калининский, Красногвардейский. На ремонт трасс на этих территориях будет направлено 997,3 млн рублей. За эти средства обновят два участка проспекта Энгельса, Поэтический бульвар, Арсенальную набережную, Свердлов-

скую набережную от Арсенальной улицы до улицы Ватутина, шоссе Революции от Пискаревского проспекта до улицы Химиков и другие объекты. На ремонт дорог в Юго-Западных районах Петербурга (Адмиралтейском, Василеостровском, Кировском) потратят 730,8 млн рублей. Будут выставлены на конкурс Английская набережная, участки Садовой улицы, Митрофаньевское шоссе, улица Глинки, Старо-Петергофский проспект, Сенная площадь и улица Труда. Также подновят набережную реки Фонтанки от Бородинской улицы до Московского проспекта (четная сторона), часть Кадетской линии, Малого и Среднего проспектов Васильевского острова, проспекта Стачек. В четвертый крупный лот стоимостью 903,2 млн рублей вошли юго-восточные административные районы (Московский, Невский, Фрунзенский, Центральный). Среди прочего в этих локациях будут отремонтированы Владимирский проспект, Дворцовый проезд, участки улиц Софийская, Бухарестская, Турку, Седова. Отдельными лотами выставлены дороги в Пушкинском (403, млн рублей), Петроградском (191,7 млн рублей), Колпинском (74,5 млн рублей), Петродворцовом (11,7 млн рублей) районах, подъездные пути к стадиону «Спартак» в Петродворцовом районе (32,2 млн рублей) и «Санкт-Петербург» в Петроградском районе (39,1 млн рублей). Особняком стоит ремонт Невского проспекта стоимостью 219,2 млн рублей. Главную магистраль города будут перекладывать по выходным: с вечера пятницы до утра понедельника.

Подземные перспективы

В 2017 году велась активная стройка метрополитена, но не было введено ни одной станции. Зато на 2018 год запланировано открытие сразу пяти объектов метрополитена и более 10 км перегонных путей, отмечают в КРТИ. Сегодня уже завершилась проходка двухпутного тоннеля на участке Невско-Василеостровской линии метрополитена – от станции «Беговая» до станции «Приморская». Тоннель соединил Приморский район Петербурга с Крестовским и Васильевским островами. Станции метро «Беговая» и «Новокрестовская» в Петербурге будут сданы весной 2018 года, ранее заявляли в ОАО «Метрострой». Также к маю 2018 года запланировано открытие трех станций продолжения Фрунзенского радиуса метро – «Проспект Славы», «Дунайский проспект», «Шушары» («Южная») и депо «Южное» в Шушарах. Однако пассажиры смогут воспользоваться новыми станциями лишь к концу 2018 года – до этого времени на них будет идти пусконаладка оборудования. По данным КРТИ, до конца 1 квартала 2018 года планируется проведение конкурсных процедур на актуализацию проектной документации на станции метро «ул. Савушкина», «Зоопарк», «Коменданский пр.» и «Шуваловский пр.». В связи с изменениями строительных норм необходимо уточнение инженерных изысканий и проектных решений. Завершение работ по проектированию намечено на начало 2019 года. В настоящее время идет разработка проектной документации по станциям «Боровая», «Броневая», «Черниговская» («Заставская»), «Обводный канал 2» («Каретная») – это объекты Красносельско-Калинин-



«РЫНОК ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ПЕТЕРБУРГЕ ФОРМИРУЕТСЯ ЗА СЧЕТ БЮДЖЕТНЫХ ДЕНЕГ (КАК ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА, ТАК И ИЗ ГОРОДСКОГО) И ЕГО СОСТОЯНИЕ НАПРЯМУЮ ЗАВИСИТ ОТ РЕШЕНИЙ ВЛАСТЕЙ»

ской линии. Срок завершения проектных работ – 4 квартал 2018 года. Также в 2018 году планируется выполнить предпроект станции «Кудрово» Лахтинско-Правобережной линии метрополитена и электродепо Правобережное, Фрунзенско-Приморской линии от станции «Шуваловский проспект» до станции «Коломяжская», а также участка кольцевой линии от станции «Лесная» до станции «Ладожская». Предпроект позволит понять точное местоположение объектов и сроки сдачи.

Федеральных денег уже не будет

После окончания мундиала Петербургу труднее будет получить средства на дороги из федерального бюджета. Уже на 2018 год Минтранс РФ отказал городу в софинансировании ряда объектов инфраструктуры: КРТИ на текущий год

запрашивал 14,7 млрд рублей. Как пишет газета «Ъ», такая ситуация возникла впервые за последние пять лет. С 2013 по 2017 год Смольный получил из федерального бюджета 27 млрд рублей, большая часть из которых была направлена на строительство объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки города к чемпионату мира по футболу (ЧМ-2018). Как пояснили в КРТИ, Министерство транспорта РФ обосновало свое решение тем, что Петербург является регионом и так обеспеченным финансированием. Комитет подавал заявку на софинансирование нескольких объектов инфраструктуры в Петербурге. Так, на вторую очередь строительства набережной Макарова Смольный просил 3,195 млрд рублей (в совокупности этапы 2.1 и 2.2), на реконструкцию Песочной набережной со строительством



НА 2018 ГОД МИНТРАНС РФ ОТКАЗАЛ ГОРОДУ В СОФИ- НАНСИРОВАНИИ РЯДА ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ

моста через остров Серный – 3,2 млрд рублей, на второй этап строительства обхода Красного Села – 299,3 млн рублей, на вторую очередь продолжения Софийской улицы – 2,22 млрд рублей, а на четвертую очередь этого же объекта – 361,3 млн рублей. На возведение Финляндской улицы от Советского переулка до Софийской улицы КРТИ просил федеральный бюджет выделить в 2018 году более 2 млрд рублей, а на реконструкцию Оборонной улицы от Заводского проспекта до Лагерного шоссе – 1,49 млрд рублей. Среди других объектов – реконструкция Обводного канала (1,1 млрд рублей) и второй этап реконструкции автодороги М-11 «Нарва» (703 млн рублей). Несмотря на отказ Минтранса РФ в 2018 году, КРТИ будет снова просить федеральные деньги на 2019 год в сумме 6,64 млрд рублей. Предложения о включении ряда объектов в федеральную адресную программу в 2019-2021 годы уже подготовлены. Деньги требуются на строительство обхода Красного Села, реконструкцию Петрозаводского шоссе, обновление автодороги М11 «Нарва», реконструкцию Обводного канала. Среди других объектов в заявке фигурируют магистрали около изолятора «Кресты-2» в Колпино (реконструкция Оборонной улицы и строительство продолжения Софийской улицы), и дороги, которые нужны для подключения делового квартала «Лахта-центр» к Приморскому шоссе, включая реконструкцию последнего. Ответ по данной заявке КРТИ ожидает получить весной текущего года.

Мнения экспертов:

Сергей Харлашкин, Председатель комитета по развитию транспортной инфраструктуры Петербурга:



– У меня нет опасений, что в Санкт-Петербурге не найдется работы для наших дорожных компаний после Чемпионата мира по футболу-2018. Понятно, что сейчас надо завершить работы к мундиалю. Но, традиционно мы уделяем много внимания развитию инфраструктуры города в целом. Сокращения финансирования на последующие годы мы не ожидаем, объектов много в проектировании. Традиционно размер адресно-инвестиционной программы комитета 50-60 млрд рублей. Например, на 2018 год будет выделено 56,7 млрд рублей, из них на метро – 27,9 млрд рублей. По указанию губернатора около 30 млрд рублей ежегодно город будет направлять только на метро.

К нему пристальное внимание. На дорожное строительство в 2018 году запланировано 14,7 млрд рублей. На текущий ремонт дорог – 5 млрд рублей. Конечно, таких огромных денежных сумм, как мост через остров Серный, набережная Макарова, пока не будет. Но, например, вместо одного объекта за 5 млрд рублей, будет три по 1,5 млрд рублей. Во-первых, будут достраиваться стартовавшие ранее проекты. Также мы начнем реализацию новых проектов. Так, с 2018 года стартует строительство продолжения проспекта Ветеранов на участке от улицы Пионерстроя до пересечения с проспектом Буденного, дополнительной транспортной развязки у выставочного центра «Экспофорум». Начнется второй этап реконструкции Приморского шоссе – строительство окаймляющих квартал «Лахта Центр» улиц и примыканий к существующему Приморскому шоссе, а также реконструкция Лиговского путепровода.

Наталья Гузанова, генеральный директор юридической компании «Северо-Западный Правовой Альянс»:

– Тенденции в отрасли дорожного строительства: укрупнение рынка, вымывание с него мелкого и среднего сегмента. Отрасль дорожного строительства находится под «государственным крылом». Рынок дорожного строительства в Петербурге формируется за счет бюджетных денег (как из федерального бюджета, так и из городского) и его состояние напрямую зависит от решений властей. Следовательно, в данной отрасли для

крупных игроков работа происходит в рамках конкурсов и тендерной документации, для субподрядчиков – на основе хозяйственных договоров. Многие участники рынка отмечают, что требуются изменения в подходах к организации работы, прежде всего, в переменах нуждается подход к ценообразованию под современные требования и условия рынка. Установленные тарифы давно устарели и не отвечают условиям сегодняшнего дня. При таком положении дел строители не в состоянии закупать новую строительную технику, на полную мощность использовать современные технологии производства. Вечная борьба за минимальную рентабельность проекта приводит к снижению качества, порой к снижению скорости проведения работ и т.д. Количество субподрядчиков, готовых работать на таких условиях значительно сократилось. Еще держатся компании, задействованные на объектах, которые строятся к чемпионату мира. Имеется сокращение компаний, работающих на рынке подземного строительства. Причины все те же: низкие расценки, огромный непонятный документооборот, спецсчета, вызывающие одни сложности в работе. На всю эту картину накладывается «недобросовестность» в отношении по оплате за выполненные работы. Помимо задержек с бюджетным финансированием, увеличилось число споров по неплатежам в адрес субподрядчиков. Один из последних скандалов с невыплатой денег за работу субподрядных компаний связан с возведением скоростной

платной трассы М-11 «Москва-Санкт-Петербург». Претензий к генеральному подрядчику 7-8 участка объекта – турецкой акционерной компании «Идж Ичташ Асталди Иджа Иншаат Ширкети» (ICA) великое множество. Копилка дел Арбитражного суда по взысканию денег только с ICA в 2017 году пополнилась более чем на 100 исков. Поскольку судебные дела разрешаются небыстро, практически все иски находятся на стадии рассмотрения, за небольшим исключением: кто-то из истцов отказался от иска, с кем-то подписано мировое соглашение, кто-то уже отсудил деньги, но скорее всего, пока не получил. При таких обстоятельствах, 2018 год, вероятно, будет не самым простым для организаций дорожного профиля, ведь к весне все начатые проекты, обеспечивающие грядущие спортивные мероприятия, должны быть закончены. Правительство города анонсировало правда, начало работ в рамках проекта по Восточному скоростному диаметру, строительству аэроэкспресса и линии скоростного легкого рельсового транспорта. Но решения по всем этим проектам будут приниматься после проведения чемпионата. В Ленинградской области тоже грядут перемены: уже принято решение о реорганизации Лодейнопольского, Тихвинского и Бокситогорского дорожных ремонтно-строительных управлений. Вместо них появится одно юридическое лицо. Принятие такого решения, помимо всего прочего, связано с тем, что у сегодня у ремонтно-строительных управлений не хватает ресурсов для участия в тендерах.

Вадим Коваленко, генеральный директор компании «Санкт-Петербургская платная дорога»:



– Значение Санкт-Петербурга как транспортного хаба Северо-Западного региона растет с каждым годом, развивается система международных автомобильных, железнодорожных, морских перевозок. И не будем забывать, что Санкт-Петербург второй по численности населения город России, и все это, безусловно, накладывает свой отпечаток на транспортную ситуацию в городе. В некоторых районах она действительно тяжелая. Но отрасль работает – реконструируются дороги в городе и области, появляются новые автомобильные маршруты, развивается сеть общественного транспорта. Нам, как участникам рынка государственно-частного партнерства, интересно следить за развитием инвестиционных дорожных проектов – Западного скоростного диаметра, Восточного скоростного диаметра, Южной широтной магистрали. Администрация Санкт-Петербурга не меняет курса на повышение инвестиционной привлекатель-



ности города, и работа в регионе в части именно ГЧП-проектов проделана большая, механизмы сотрудничества власти и бизнеса постоянно совершенствуются. Наша компания в 2017 году присоединилась к решению задач по повышению транспортной доступности различных районов Санкт-Петербурга. Здесь перекрещиваются и, зачастую, вступают в противоречие маршруты различных видов транспорта. Одной из болевых точек является пересечение улично-дорожной сети и железнодорожных путей. А ведь одноуровневые переезды в крупном городе – это источник повышенной опасности для пассажиров, пешеходов, автомобилистов, причина пробок и неудобств для всех участников движения. В июне 2017 года на ПМЭФ между компанией «Санкт-Петербургская платная дорога» и Правительством Санкт-Петербурга подписано соглашение о намерениях по строительству автодорожных путепроводов взамен существующих железнодорожных переездов на принципах государственно-частного партнерства без привлечения бюджетных средств. Построенные объекты сразу после завершения строительства будут переданы в собственность города, и в течение согласованного срока проезд в целях возврата инвестиций будет платным. Целью наших проектов всегда является улучшение ежедневной жизни людей и, я глубоко убежден, что именно приход частного бизнеса в сферу транспортной инфраструктуры региона поможет решить многие проблемы жителей города.

Антон Недорезов, генеральный директор компании «КЕЛЛЕ»:



– Сегодня рынок замер в ожидании; возможно, настал переломный момент, потому что ожесточение борьбы против перегрузов на дороге сформировало безрадостные перспективы на будущее. В этот раз кроме ГИБДД в борьбу включились активисты – часть перевозчиков объединилась и патрулирует карьеры и свалки, ловит самосвалы с перегрузом. Теперь самосвалы ездят наполовину пустыми. Итогом стал рост цен на нерудные материалы, причем рост стал весьма внушительным – 50% и выше. По дорожникам и строителям мостов это ударит очень сильно: кроме песка и щебня подорожал асфальт, а также бетон. При этом, если застройщики согласились на увеличение цен, то государство, естественно, не дает поднять цены на жилье. Сегодня наши клиенты решили приостановить и за-

тормозить работы до изменения ситуации. Если изменений не произойдет, можно ждать банкротств некоторых игроков рынка. Скорее всего, все это противостояние выльется в какое-то изменение законодательных норм: постоянно рисковать и возить с перегрузом сейчас мало кто хочет, а нормы нагрузки явно устарели – некоторые виды техники, например, большие бетононасосы просто не могут выезжать на дороги в принципе – они слишком тяжелые.

Артем Ларин, региональный руководитель СЗФО и РБ ОЦО «Транспортно-дорожное строительство» Корпорации ТЕХНОНИКОЛЬ:



– Дорожная отрасль вступила на качественно новый этап: завершились знаковые для региона стройки, некоторые объекты вступили в финальную стадию. Все чаще еще на этапе проекта при возведении транспортных сооружений проектировщики и инженеры предусматривают современные технологии и материалы. Так, при реконструкции трамвайных путей в Красногвардейском

районе, согласно проекту, был заложен теплоизоляционный материал – экструзионный пенополистирол (XPS). В условиях петербургских грунтов это решение можно считать чуть ли не обязательным. Оно продлевает срок службы конструкции, защищая низлежащие коммуникации от сезонного промерзания грунтов. Отдельного внимания заслуживают объекты, возводимые к предстоящему Чемпионату мира по футболу 2018. Завершаются этапы 2.1 и 2.2 строительства путепроводов на набережной Макарова. На данном объекте по инициативе компании была применена рулонная гидроизоляция. Эта важнейшая магистраль, обеспечивающая доступность главной футбольной площадки Чемпионата – стадиона Зенит-Арена. Мы также принимали

«ТРЕБУЮТСЯ ИЗМЕНЕНИЯ В ПОДХОДАХ К ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО, В ПЕРЕМЕНАХ НУЖДАЕТСЯ ПОДХОД К ЦЕНООБРАЗОВАНИЮ ПОД СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ И УСЛОВИЯ РЫНКА. УСТАНОВЛЕННЫЕ ТАРИФЫ ДАВНО УСТАРЕЛИ И НЕ ОТВЕЧАЮТ УСЛОВИЯМ СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ»

активное участие в строительстве данной транспортной артерии, наши специалисты знакомы с проектом и материалами. Именно нашим специалистам удалось настоять на применении рулонной гидроизоляции, обеспечивающей более надежную защиту от губительного воздействия влаги. Еще одним важным итогом уходящего года стала реконструкция федеральной трассы «Кола». Здесь, в 122 км от Санкт-Петербурга, по нашей инициативе было решено применить технологию облегчен-

ной насыпи из блоков экструзионного пенополистирола. Не все задуманное удалось реализовать в 2017 году, часть планов предстоит осуществить уже в новом году. Так, жители южного сателлита Петербурга ждут продолжения строительства Оборонной улицы через железнодорожные пути. Затянулось и строительство федеральной трассы М-11. Однако можно уверенно предполагать, что заданные темпы развития транспортно-дорожной инфраструктуры региона будут сохранены и в 2018 году.



«ПО УКАЗАНИЮ ГУБЕРНАТОРА ОКОЛО 30 МЛРД РУБЛЕЙ ЕЖЕГОДНО ГОРОД БУДЕТ НАПРАВЛЯТЬ ТОЛЬКО НА МЕТРО»