



6
СОЗЫВ
2016-
2021

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ СОБРАНИЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Депутат КОВАЛЕВ Алексей Анатольевич

Адрес для ответа: Исаакиевская пл., 6, Санкт-Петербург, 190107

WWW:<http://www.assembly.spb.ru>

03 ИЮН 2021

105080-3
№
Руководителю ФГБУ «Администрация Волго-
Балтийского бассейна внутренних водных
путей»
Шишлакову Ф.В.
Виленский пер., дом 15 литер б, г.Санкт-
Петербург, 191014

Уважаемый Федор Валерьевич!

В конце апреля с.г. в СМИ появились сообщения о планах Правительства Санкт-Петербурга по строительству нового моста через реку Б.Неву, который через Ново-Адмиралтейский остров свяжет Адмиралтейский район (исторический район Коломна) с Васильевским островом.

В публикациях отмечается, что **новый мост планируется возвести не в том месте, где он ранее был предусмотрен Генеральным планом Санкт-Петербурга – от 22-й и 23-й линий В.О. на западную оконечность Ново-Адмиралтейского острова, а восточнее, через центр острова**. Указывается, что в проекте Генерального плана Санкт-Петербурга «...трассировка меняется. ... Новый мост прорисован в створе между 18-19-й и 16-17-й линиями, ... На левый берег переправа выйдет в створе единственной дороги Ново-Адмиралтейского острова - наб. реки Фонтанки».

Напомню, что ранее Губернатором Санкт-Петербурга было принято решение об отказе от строительства моста – как в месте, определенном Генеральным планом Санкт-Петербурга, так и в том месте, о котором говорится в публикациях 2021 года, по следующим причинам.

Ранее действовавшим Генеральным планом Санкт-Петербурга (на карте границ функциональных зон, на Схеме развития улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на Схеме размещения основных объектов капитального строительства на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга) была предусмотрена к созданию переправа (магистраль городского значения) через реку Большую Неву, соединяющая Василеостровский район с

Адмиралтейским районом, от 22-й и 23-й линий В.О. на западную оконечность Ново-Адмиралтейского острова.

Решением Санкт-Петербургского городского суда от 15.07.2011 признано недействующим с момента принятия постановление Правительства Санкт-Петербурга от 21.12.2010 № 1762 «Об утверждении проекта планировки территории Ново-Адмиралтейского о-ва, ограниченной проектируемой наб.р.Б.Невы, береговой линией р.Б.Невы, наб.Ново-Адмиралтейского кан., проектируемой наб.р.Мойки, в Адмиралтейском районе».

Постановлением были предусмотрены градостроительные решения, обеспечивающие строительство Ново-Адмиралтейского моста по варианту, нарушающему Генеральный план Санкт-Петербурга и Правила землепользования и застройки Санкт-Петербурга, на территории объекта Всемирного наследия, в пределах охранной зоны исторически сложившихся центральных районов Санкт-Петербурга, - между створом 18-19-й и 16-17-й линий и центром Ново-Адмиралтейского острова.

Решение суда вступило в силу 21.09.2011 – в день вынесения определения Судебной коллегии Верховного Суда РФ, оставившего решение от 15.07.2011 без изменения.

Указанным выше решением суда подтверждено, что проектирование и строительство Ново-Адмиралтейского моста необходимо было проводить в ином месте и иные варианты его размещения имелись.

Кроме того, были выявлены многочисленные препятствия для строительства моста иного характера.

К ним относится и неизбежная гибель завода «Адмиралтейские верфи» в случае изъятия для государственных нужд части его зданий и прокладки скоростной дороги через центр Ново-Адмиралтейского о-ва, а также препятствия для судоходства, так как **размещение моста в этом месте неизбежно повлечет создание аварийных ситуаций на внутреннем водном транспорте.**

В моем распоряжении имеется информация о том, что в 2011 году руководством возглавляемого Вами Учреждения руководителям судоходных компаний направлялась информация о планах Правительства Санкт-Петербурга по строительству данного моста с указанием местоположения (ниже Благовещенского моста (1385,4 – 1385,6 км)) и расстояния между опорами разводного пролета (60 метров).

Указывалось на необходимость проведения натурного эксперимента для определения возможности прохода крупногабаритных судов и составов в створе

разводного пролета с установкой двух плавучих понтонов-имитаторов, по результатам чего должна была быть определена возможность согласования и строительства данного объекта.

Кроме того, по имеющейся информации тогда же, в 2011 году, руководителем ГБУ «Волго-Балт» была направлена информация начальнику управления обеспечения судоходства Росморречфлота, Капитану морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» и начальнику Северо-Западного УГМРН о том, что проектная документация на размещение в границах акватории «Большого порта Санкт-Петербург» нового моста выполнена ЗАО «Институт Стройпроект» с **нарушением выданных институту технических условий, но утверждена ФГУ «Главгосэкспертиза России» от 28.01.2011 № 029-11/СПЭ-1275/02.**

Так, сообщалось, что 31.08.2009 ГБУ «Волго-Балт» выданы технические условия № 6-13-110/621 на проектирование в соответствии с ГОСТ 26775-97, согласно которым ширина разводного пролета должна быть не менее 60 м. Поскольку ГОСТ предусматривал строительство мостов на прямолинейных участках рек, а в рассматриваемом случае участок криволинейный и в створе моста наблюдаются свальные течения, это требовало увеличения ширины судоходного пролета.

Расчеты дополнительного увеличения судоходного пролета моста проводил Санкт-Петербургский университет водных коммуникаций по заказу ЗАО «Институт Стройпроект», из письма которого от 18.04.2011 №01-604 следовало, что одно судно из ста может оказаться в опасной навигационной ситуации, а это как минимум 45 раз в навигацию.

Также отмечалось, что в ходе совещания при вице-губернаторе Санкт-Петербурга от 08.04.2011 выяснилось, что «проектировщик» считает проект согласованным Росморречфлотом (от 14.09.2009 № АД-21/8610), в то время как данное письмо согласованием проекта не является, а содержало ответ на обращение Правительства Санкт-Петербурга по вопросу согласования планового положения и общего вида моста.

В том же письме в целях безопасности движения судов река-море плавания, выходящих с внутренних водных путей на акваторию «Большого порта Санкт-Петербург», настоятельно рекомендовано:

1) От имени Администрации морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» или от Росморречфлота срочно подтвердить ранее выданные ГБУ «Волго-Балт» технические условия в части ширины разводного пролета. Высоту подмостового габарита проектируемого моста следует принять с учетом строительство нового флота проекта

RSD-44 планируемого для прохождения мостов без разводки. В проекте необходимо предусмотреть место формирования каравана.

2) Обратить внимание на необходимость соблюдения требований статьи 9 КВВТ РФ, учитывая непосредственную близость места расположения моста к границе внутренних водных путей.

3) Просить Северо-Западное УГМРН принять участие в проведении научно-исследовательских работ согласно п.9.3 Положения об Управлении (приказ Федеральной службы по надзору в сфере транспорта № ГК-651-фс от 06.06.2008).

С учетом изложенного, прошу Вас сообщить:

- принимает ли участие возглавляемое Вами Учреждение в ведущейся работе по определению возможности «переноса» (в Генеральном плане Санкт-Петербурга и в Правилах землепользования и застройки Санкт-Петербурга) проектного местоположения т.н. «Ново-Адмиралтейского» моста;

- каковы результаты проведения в 2011 году натурного эксперимента с установкой двух плавучих понтона-имитаторов; какие приняты по его итогам управленческие решения;

- были ли выполнены условия (требования), выдвинутые ГБУ «Волго-Балт» к проектированию и строительству данного моста в 2011 году, изложенные в письме начальнику управления обеспечения судоходства Росморречфлота, Капитану морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» и начальнику Северо-Западного УГМРН;

- направлялась ли информация о принятии мер реагирования в соответствии с компетенцией в правоохранительные и надзорные органы по фактам нарушения требований действующего законодательства со стороны ЗАО «Институт Стройпроект» и ФГУ «Главгосэкспертиза России».

С уважением,



А.А. Ковалев