

Долгожданная переправа через Морской канал соединит свой пролет уже в июле. Мост избавит жителей Васильевского острова от пробок и значительно сократит время поездки между окраинами города. Уникальное транспортное сооружение станет одной из достопримечательностей Морского фасада Северной столицы. Об особенностях строительства на высоте расскажет

▣ **Александр Бриус, корреспондент:**

«Через несколько месяцев самый высокий мост Петербурга обретёт законченный вид. Над дорогой появятся уже привычные фонари, запустят автомобильное движение. Вот только полюбоваться городом отсюда не получится: по всей длине установят шумозащитные барьеры, так что вот она, уникальная возможность».

В 52-метровый пролёт, который отделяет нас от воды, поместился бы целый Титаник — от киля и до верхушек труб. Когда двухъярусные створки сомкнутся, через Морской канал легко пройдут и грузовые баржи, и туристические лайнеры. Десятки тысяч иностранцев окажутся под петербургским мостом, ещё не добравшись до центра города. И лишь несколько постоянных гостей акватории — парусники «Седов», «Мир» и «Крузенштерн» уже не вернутся на свои места у гранитных набережных. Их мачты на несколько метров выше строящегося пролёта.

В цеху у подножия будущей переправы рабочие собирают последние 6 частей для огромного конструктора.

Сергей Паршин, начальник строительного участка:

«Каждый новый блок собирается на земле, подаётся двумя кранами на стапель. Здесь он соединяется с уже установленными блоками и с помощью системы лебёдок, полиспасов, тяговых устройств двигается в продольном направлении».

Скорость стыковки блоков от 3 до 8 метров в час. Удлиняется мост примерно раз в неделю. Если спешить, то не в этом — говорит начальник участка Сергей Паршин. При работе с мостовыми элементами важна точность — до сантиметра. Скрупулезность необходима и в вопросах финансирования. Петербургская общественность обеспокоена судьбой миллиардов бюджетных рублей. Их город должен выплатить акционерам ЗСД в ближайшие три года по концессионному соглашению. Фактически это разница между запланированными и реальными доходами от платной магистрали. Но дальше — уверен гендиректор компании-застройщика — почти весь заработок пойдёт в обратном направлении.

Алексей Бнатов, генеральный директор компании «Магистраль Северной столицы»:

«Это называется период получения сверхприбыли, который разделяется в процентном отношении 90 на 10. 90% уходит в город, 10% остаётся у акционеров, что позволяет за время действия всей концессии 30-летней, выплатить городу в размере 380 миллиардов рублей. Эта сумма покрывает в том числе и те компенсации, которые город проводит на

Автор: topspb.tv
05.05.2016 13:45 -

первом этапе эксплуатации».

Двухъярусный мост через Морской канал соединит свой огромный пролёт в июле. Останутся лишь отделочные работы, асфальтирование и гидроизоляция. Число рабочих к лету увеличится на треть. Со стороны кажется: уникальная переправа проходит над окном в Европу. Новый путь с одного берега Невы на другой призван избавить жителей Васильевского от пробок, в несколько раз сократится время поездки между западными окраинами. Таким практичным и задумано будущее Петербурга. Обратный отсчёт почти завершён.

<http://topspb.tv/news/news103414/>