«Не верь ей, друг милый, я выстрою мост. Чугунный и длинный, хоть в тысячу вёрст…».

Протяжной грустью отмечены многие русские народные песни. Ну, а куда деваться-то: не мы такие – действительность такова. Вы думаете, что-то другое может прийти в голову красноярцам, ежедневно преодолевающим хлюпающие просторы старого понтона? И даже информация из достоверного источника, о том, что инвестор планирует вложить порядка 700 млн рублей в строительство коммерческого понтонного моста высокой проходимости через реку Бузан в Красноярском районе… Компания уже заказала проект моста и готова его реализовать в течение двух лет», вряд ли кому прибавит оптимизма настолько, чтобы спеть что-то из весёленького репертуара Верки Сердючки.

«Мы пойдём до переправы, встанем у парома…»

Хотя знаменитая фраза «Хорошо, всё будет хорошо» начала грезиться жителям Красноярского района ещё 11 лет назад. Тогда, в 2005 году, из строя окончательно вышел один из двух паромов и на реке Бузан состоялось открытие первого в России коммерческого понтонного моста (того, что имеем сегодня). В его строительство инвестировала «Первая национальная финансовая компания». Пятисотметровый понтонный мост обошёлся инвесторам в 60 млн. рублей. Однако потом объект передавался из рук в руки, и как известно, у семи нянек дитя без глазу. И что же мы имеем на день сегодняшний?

– Сегодня ситуация такова: есть инвестор, который сам изъявил желание построить наплавной мост большой проходимости – до 5 тыс. автомобилей в сутки. Понтонный мост планируется с двусторонним движением. В настоящее время уже ведутся проектные работы, землеотвод, в Нижнем Новгороде размещены заказы на строительство деталей моста. По словам министра, строительство моста начнётся в начале 2017 года. И в том же году инвестор планирует завершить строительство, вложив в проект порядка 700 млн. рублей.

– Мост будет платный, – добавил чиновник. – Ввод платного моста возможен, поскольку имеются альтернативные бесплатные пути. А вот тариф сейчас нельзя назвать даже ориентировочно.

По его словам, ситуация не выглядит столь уж критической. Есть автомобильная дорога (правда, она идёт в обход), муниципальный паром, функционирует наплавной мост (правда, с одной полосой).

Да и транспортная доступность Красного Яра без прохождения водной преграды, в принципе, тоже существует.

Возможно, новый понтонный мост и решит вопросы проходимости и безопасности, однако насколько доступен он будет простым жителям в плане оплаты за использование, большой вопрос. Пока же красноярцы довольствуются старым платным понтонным мостом, стоимость проезда по которому составляет 115 рублей в один конец. Либо ехать в объезд почти за 80 км.

И ещё один нюанс. Есть такой документ, как постановление Правительства Астраханской области «О порядке формирования и использования бюджетных ассигнований дорожного фонда Астраханской области» в редакции от 28.05.2015 года, где в пункте 8.4 чёрным по белому написано, что если наплавной мост находится в собственности муниципального образования, то предусматривается «предоставление субсидий бюджетам муниципальных образований Астраханской области на строительство (реконструкцию), ремонт (капитальный ремонт)… в размере 5 процентов от общего объёма бюджетных ассигнований фонда».

10 лет с правом переписки

О том, что на реке Бузан должен стоять стационарный мост, говорилось много в течение последних десяти лет. Руководители разных рангов заявляли, что переправа через реку в Красноярском районе является стратегически важной для страны в целом, потому что находится на пути прохождения грузов из европейской части России в Среднюю Азию (Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, Иран). Жизненно необходим он и простым жителям района. Ведь не секрет, что развитие автодорог предполагает и развитие инфраструктуры (кафе, гостиницы, сервисы), а это, в свою очередь, дополнительные рабочие места и, как результат, повышение благосостояния местного населения.

В 2011 году этот вопрос взял на контроль депутат Думы Астраханской области. В декабре того же года депутат представил коллегам девять внушительных папок с почти 16,5 тыс. подписей красноярцев, поддержавших строительство стационарного моста. В свою очередь Дума подготовила обращение к Правительству Астраханской области, в котором, в частности, говорилось: «Думой Астраханской области получен подписанный 16458 жителями Красноярского района наказ в поддержку самого важного и главного вопроса всей избирательной кампании 2011 года – строительство моста через реку Бузан в районе села Красный Яр Красноярского района Астраханской области». В этом же обращении Дума просила включить строительство стационарного моста в отраслевые целевые программы Астраханской области на 2012 – 2016 годы с присвоением статуса «особо важный инвестиционный проект».

На данное обращение Дума получила ответ за подписью Председателя Правительства Астраханской. Суть ответа заключалась в том, что строительство данного объекта предполагается в рамках развития международного транспортного коридора Е-40.

Но первоочередным объектом данного коридора является строительство Северного обхода г. Астрахани. Как только этот обход будет построен, то настанет очередь стационарного моста через р. Бузан.

– Стационарный мост через реку Бузан является частью «Северного обхода», но к его проектированию не приступали в связи с тем, что требуются значительные средства.

Кстати

По территории Астраханской области проходит международный транспортный коридор «Север – Юг». По данным пресс-службы губернатора региона, из-за объёмов торговли со странами Прикаспия и ШОС интенсивность движения транспорта на подходе к Астрахани значительно возросла и составляет более 10,5 тыс. автомобилей в сутки. К 2025 году эта цифра может увеличиться до 35,7 тыс. Астраханская автодорожная сеть не справляется с таким потоком. Согласно данным областного министерства строительства и дорожного хозяйства, в 2015 году на содержание автодорог в регионе было предусмотрено 2,8 млрд рублей, в том числе 417,7 млн рублей из федерального бюджета. За январь-ноябрь 2015 года было реализовано 1,8 млрд рублей, включая погашение кредиторской задолженности прошлых лет.