

# Как развязать Санкт-Петербургский узел?

**ПРОБЛЕМА МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА СТОИТ УЖЕ НЕ ПЕРВЫЙ ГОД. НАРЯДУ С РОСТОМ ПАССАЖИРОПОТОКА УВЕЛИЧИВАЕТСЯ И КОЛИЧЕСТВО ГРУЗОПЕРЕВОЗОК. 2020-Й ПОСТАВИЛ ТОЧКУ В ЭТОМ ВОПРОСЕ: ПОСЛЕ ДОЛГИХ ОБСУЖДЕНИЙ СМОЛЬНЫЙ СОВМЕСТНО С ОАО «РЖД» УТВЕРДИЛИ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА. В ЧЕМ ЖЕ СУТЬ ПРОЕКТА И КАКОВЫ ПЕРВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЕГО РЕАЛИЗАЦИИ?**

## Острый вопрос

Разветвленная сеть железнодорожных линий Санкт-Петербурга – это значимый ресурс для обеспечения районов скоростным транспортом, повышения транспортной доступности для горожан и снижения автомобильного потока, в том числе и на въездах в город.

«Железная дорога Санкт-Петербурга имеет достаточно развитую инфраструктуру и является одним из наиболее экологически чистых видов транспорта. Сейчас решается перспективная задача – модернизация Санкт-Петербургского железнодорожного узла для организации на нем новых маршрутов пассажирских пригородных и внутригородских перевозок. Они свяжут воедино спальные районы на окраинах города, историчес-



**В ЦЕЛОМ КОНЦЕПЦИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ УЗЛЕ НЕ РАЗ ПОДВЕРГАЛАСЬ КРИТИКЕ КАК СО СТОРОНЫ АДМИНИСТРАЦИИ ГОРОДА, ТАК И СО СТОРОНЫ ТЕХНИЧЕСКИХ ЭКСПЕРТОВ И УРБАНИСТОВ. НЕ РАЗ В СМИ ЗВУЧАЛО МНЕНИЕ О ТОМ, ЧТО ПРОЕКТ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ МОСКОВСКИМ ИНСТИТУТОМ, ДОВОЛЬНО СПОРНЫЙ – МАРШРУТЫ СЛИШКОМ ПРОТЯЖЕННЫЕ, ИХ ЦЕНТРАЛЬНАЯ ЧАСТЬ ЗАПОЛНЕНА, А КРАЯ ПОЛУПУСТЫЕ**

кие пригороды – Гатчину, Петродворец, Ораниенбаум, Белоостров, Сестрорецк, новые города-спутники, центр, Экспо-центр и аэропорт Пулково», – рассказывает проректор ПГУПС, профессор кафедры «Железнодорожные станции и узлы» Петр Рыбин.

В конце 2019 года Институт экономики и развития транспорта представил свой проект развития Санкт-Петербургского железнодорожного узла, который после долгих споров и обсуждений администрацией города, области и ОАО «РЖД» был принят весной 2020-го. Основная идея проекта заключается в выводе грузовых перевозок на обходы города и выделении высвободившихся линий под развитие пассажирского железнодорожного транспорта.

В октябре рабочая группа по вопросам реализации проекта обсудила возможность приближения сроков выполнения предпроектных проработок, которые включают в себя технико-экономические показатели организации

движения в части оценки стоимости, сроков реализации и возможного влияния проекта на Санкт-Петербургскую агломерацию. Также участники заседания определились с главными направлениями проекта: северо-восточный грузовой обход Санкт-Петербурга для вывода с территории города грузового транзитного трафика, развитие пассажирского движения по территории Санкт-Петербурга, развитие Московского хода как первый этап реализации высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург, организация железнодорожного сообщения между Балтийским вокзалом и аэропортом Пулково. Реализация рассчитана до 2025 и 2030 гг., а общая стоимость реконструкции оценивается в 584,7 млрд руб.

## Окружен полукольцами

Согласованная концепция предлагает развитие пригородного сообщения по двум маршрутам: Ораниенбаум – Белоостров и Гатчина-Балтийская – Токсово.

Два полукольца, проходящих через город, должны будут обеспечить доступность деловых и туристических центров жителям области. В этом наблюдается общий принцип с проектом Московских центральных диаметров. Кроме того, маршрут Ораниенбаум – Белоостров подразумевает прохождение через Пулково, что, по словам председателя комитета по транспорту администрации Санкт-Петербурга Кирилла Полякова, позволит наиболее эффективно «вывозить людей из аэропорта».

Распределение пассажиропотока внутри Санкт-Петербурга с учетом развития городского железнодорожного сообщения – отдельный важный вопрос, к которому необходим грамотный подход. Стоит отметить, что потребителями станут разные группы пассажиров: жители, которые едут каждый день на работу в центр из новостроек; транзитные пассажиры, которые пересаживаются на поезда дальнего следования; туристы, прибывающие из других городов.

«Перемещение пассажиров внутри города, следующих в центр и выезжающих из него, между вокзалами, транспортно-пересадочными узлами и остановочными пунктами – сложная задача, требующая учета большого количества факторов, которые в течение времени меняются по своей значимости. Для решения такой проблемы необходимо понимать цели

поездки пассажиров. Для тех, кто едет на работу или с работы домой и, как правило, использует для поездки несколько видов транспорта, самый важный фактор – время. Чем оно меньше, тем им выгоднее. При этом важно учитывать провозную способность видов транспорта, которыми они пользуются, и уровень загрузки путей сообщения на маршрутах следования. Этот пассажиропоток, как правило, прибывает и отправляется из города пригородными электропоездами. Желательно, чтобы он прибывал в город на те станции, где пассажиры могут воспользоваться наименее загруженными видами городского транспорта. Следует также понимать, что места работы этих людей находятся преимущественно не в историческом центре нашего города. А вот туристы и представители деловых кругов, прибывающие пассажирскими поездами дальнего следования и высокоскоростными поездами, безусловно, стремятся оказаться в самом сердце города. Отсюда логично вытекает задача привести эти поезда в центр Санкт-Петербурга, на Московский вокзал», – считает П. Рыбин.

И все же основным остается вопрос о грузопотоке, идущем через Санкт-Петербург. Город является крупнейшим логистическим узлом и обладает широкой железнодорожной сетью. Через него проходит 60% транзитного груза. Составы перевозят не только контейнеры, но и «грязный» уголь. Ввиду этого первоочередная задача концепции – вывод грузового движения за территорию Санкт-Петербурга. Для сохранения объемов перевозок, согласно утвержденному проекту, необходимо строительство северо-восточного и юго-западного обходов.

«Из узла планируется вывести ту часть грузовых потоков, которые являются транзитными, но ОАО «РЖД» предстоит еще поработать над сетевым планом формирования. Необходимо исключить ввод в город потока, в настоящее время поступающего в переработку на сортировочные станции узла, но состоящего из вагонов назначением за его пределы», – отмечает П. Рыбин.

Сомнения по поводу проектирования обходов в том виде, в котором они есть сейчас, закрадываются и у других экспертов. В частности, директор по развитию ООО «Дорнадзор» Петр Атаев считает, что строительство юго-западного обхода перспективное, но дорогое. «В рамках концепции предлагается развитие путевого хозяйства, то есть организация обходов города. Один, так называемый южный обход, от Гатчины до порта Бронка, позволяет не задействовать ораниенбаумское направление для перевозки грузов. Таким образом, оно может

полностью использоваться для пассажирских перевозок. Надо сказать, что на этой линии сейчас грузового движения особо и нет. Обход уже обсуждался, и был представлен проект. Реализация его очень недешевая, но к нему готовы вернуться. Это перспективное направление», – рассказывает П. Атаев.

Но больше критики обращено на проект северо-восточного обхода. Несмотря на ряд предложений от экспертов, в конечной концепции представили протяженный маршрут от Павлово-на-Неве до Орехово. «Надо понимать, что на этом пути находятся рекреационные зоны, тот же Карельский перешеек. Стоимость данного проекта – порядка 110 млрд руб. В работах по реконструкции Санкт-Петербургского железнодорожного узла, которые были предложены ранее, северо-восточный обход менее протяженный. Прорабатывались вариан-

мер, метро. Во-первых, оно строится в Петербурге очень долго, во-вторых, учитывая его стоимость, логичнее использовать уже существующую железнодорожную сеть. Да, существуют помехи – это грузовое движение и решение ряда организационных вопросов: где-то однопутный участок, где-то нет разъезда. Но все это гораздо меньшие затраты, нежели развитие новых дорожных сетей. В последние годы обсуждалось строительство легкорельсового транспорта, было много предложений, которые дублировали существующие направления. Развитие внутригородских железнодорожных пассажирских перевозок избавит от необходимости строить эти линии. Но здесь важно, чтобы система работала, необходимо обеспечить связанность всех направлений. Например, задействовать Северное полукольцо или подумать о туннелях между вокзалами.

**Город является крупнейшим логистическим узлом и обладает широкой железнодорожной сетью. Через него проходит 60% транзитного груза. Составы перевозят не только контейнеры, но и «грязный» уголь. Ввиду этого первоочередная задача концепции – вывод грузового движения за территорию Санкт-Петербурга. Для сохранения объемов перевозок, согласно утвержденному проекту, необходимо строительство северо-восточного и юго-западного обходов**

ты Мяглово – Токсово (26 км), Манушкино – Токсово, соответственно, они бы обошлись в 5–6 раз дешевле. Один стоил бы 18 млрд руб., другой – 23 млрд. Я, например, предлагаю рассмотреть маршрут с минимально возможной протяженностью в 13 км – это Ковалево – Капитолово», – рассказывает П. Атаев.

#### Ни шагу назад

В целом концепция по развитию инфраструктуры в Санкт-Петербургском железнодорожном узле не раз подвергалась критике как со стороны администрации города, так и со стороны технических экспертов и урбанистов. Не раз в СМИ звучало мнение о том, что проект, представленный московским институтом, довольно спорный – маршруты слишком протяженные, их центральная часть заполнена, а края полупустые. По мнению ряда специалистов, есть внутригородские линии, а есть пригородные – у них разные принципы организации пассажиропотоков, разные технологии перевозок, разная техническая, инфраструктурная часть, а в предполагаемой концепции все смешано.

«Безусловно, Санкт-Петербургский железнодорожный узел – это то направление, которое необходимо развивать. Эта разветвленная сеть сможет обеспечить транспортную доступность даже отдаленным районам. Возьмем, напри-

мер, метро. Здесь надо смотреть по пассажирским потокам», – считает П. Атаев.

В администрации Санкт-Петербурга в ноябре этого года выступили с заявлением, что ни о каком отказе от согласованной концепции речи быть не может. Проект настолько долго обсуждался на разных уровнях, что был принят Санкт-Петербургом, Ленинградской областью и ОАО «РЖД» единогласно. Однако существуют предложения по расширению данного документа, например проект строительства туннеля между Московским и Финляндским вокзалами, а также ряд инфраструктурных решений. Только все это не входит в первый этап реализации концепции, а больше говорит о дальнейших перспективах.

В настоящий момент начался первый этап реализации проекта реконструкции. Так, выполнены предпроектные работы трассы северо-восточного железнодорожного обхода, протяженность которой составит 85 км. Стоимость строительства двухпутной линии оценивается в 109 млрд руб. Параллельно стартовало проектирование ТПУ в Сертолово (Ленинградская область). Помимо платформы, в него включат автовокзал и перехватывающие парковки. Также получено разрешение на строительство железнодорожной платформы Новая Лахта в Приморском районе.

МАРИЯ САЛЕЕВА 