



ОТЧАСТИ РЕШЕНИЕ О ТОЙ ИЛИ ИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СУДЬБЕ ПЕТЕРБУРГА ЗАВИСИТ ОТ ТОГО, КАКИЕ ПРОЕКТЫ ФИНАНСОВО ПОДДЕРЖИТ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР

Это идеи строительства Широкой магистрали скоростного движения (ШМСД), более известной под неофициальным названием Восточный скоростной диаметр, и железнодорожных полуколец по аналогии с МЦК в столице.

Среди давно ожидаемых событий в 2019 году наконец-то состоялось открытие трех новых станций «фиолетовой» ветки метро, которые изначально обещали открыть еще в 2017 году, и выход на полную проектную мощность частной трамвайной линии «Чижик». Вместе с этим именно в 2019 году Смольный окончательно отказался от строительства аэроэкспресса до Пулково.

В целом, говорят источники ВГ в правительстве Петербурга, транспортный блок Смольного не представил четкого и обоснованного плана развития инфраструктуры города в условиях ограниченного бюджета: стоит ли развивать дорожную сеть или усиливать работу общественного транспорта. И на то, и на другое денег может не хватить, объясняют чиновники. Доходы бюджета в 2019 году — 576,3 млрд рублей, расходы — 628,3 млрд, дефицит — 52 млрд. Доходы городского бюджета в 2020 году составят 674,9 млрд рублей, расходы — 727,7 млрд, дефицит бюджета — 52,8 млрд.

**ПРОБЛЕМНАЯ СТРАТЕГИЯ** Основные тенденции и проблемы транспортного комплекса Петербурга — низкая связанность улично-дорожной сети (в том числе путепроводов, тоннелей, развязок), низкая плотность сети внеуличного скоростного транспорта (метро, железнодорожных линий), использование индивидуального транспорта (около 30% от всех среднесуточных поездок населения), расширение зон стесненного движения и транспортных заторов (например, на территории с активной застройкой рядом с границей с Ленобластью), увеличение продолжительности средней поездки (на 40% с 2005 года), превышение спроса над пропускной способностью магистралей и рост потерь общественного времени в результате снижения среднесетевых скоростей как общественного, так и индивидуального транспорта, отмечают чиновники Смоль-

ного в одном из докладов правительства Петербурга (имеется в распоряжении ВГ).

Отчасти решение о той или иной «транспортной» судьбе Петербурга зависит от того, какие проекты финансово поддержит федеральный центр. Так, например, среди потенциальных проектов, за финансирование которых борется Петербург: ШМСД, а также строительство станций метро на границе с Ленобластью, в том числе в Кудрово. Кроме этого, существует проект перспективного транспортного каркаса города — железнодорожное полукольцо, интегрированное в сеть метрополитена с двумя маршрутами пригородно-городского сообщения: Ораниенбаум — аэропорт Пулково — Белоостров и Гатчина — Балтийская — Лигово — Волковская — Токсово. По словам собеседников ВГ, развитие дорожной сети может стимулировать пользование личным транспортом, а для динамичного развития общественного транспорта необходимо активизировать метростроение, вводить выделенные полосы для автобусов, реформировать наземную сеть транспорта.

**ПЕРСПЕКТИВНОЕ ДЕСЯТИЛИТИЕ** Согласно предварительным расчетам концепции РЖД, инвестиции в железнодорожную инфраструктуру Петербурга до 2030 года могут составить 598,6 млрд рублей, около 57% от этой суммы предполагается направить на развитие пригородного и внутригородского движения, 37% — на грузовое движение, остальное на модернизацию инфраструктуры. Финансирование модернизации железнодорожной инфраструктуры будет трехсторонним: часть средств выделит федерация, часть — РЖД, остальное — регион.

С учетом того, что численность населения в регионе строительства и развития железнодорожной пассажирской сети увеличится на 15,8%, до 8,5 млн человек к 2030 году (это также 69 млн кв. м жилья в Петербурге и Ленобласти, 1,5 млн кв. м торговых площадей), считают в РЖД, объем перевозок в пригородно-городском сообщении к этому периоду вырастет в 1,8 раза, до 142,4 млн пассажиров, — в основном за счет переориентации с других видов транспорта. В РЖД также рас-

# В ОЖИДАНИИ МАСШТАБНЫХ ПРОЕКТОВ

**В ПРОШЕДШЕМ ГОДУ ПЕТЕРБУРГ НЕ ОБРАДОВАЛИ ВВОДОМ КАКИХ-ЛИБО МАСШТАБНЫХ ПРОЕКТОВ НАПОДОБИЕ ЗАПАДНОГО СКОРОСТНОГО ДИАМЕТРА ИЛИ МОСТА БЕТАНКУРА. ОДНАКО ЗА 2019 ГОД ВЛАСТИ ПРОДВИНУЛИСЬ В НЕКОТОРЫХ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОЕКТАХ, КОТОРЫЕ МОГУТ ЗНАЧИТЕЛЬНО ИЗМЕНИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ ОБЛИК ГОРОДА.** ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ

считывают увеличить частоту движения пригородных поездов с Зеленогорском, Выборгом, Павловском, Тосно и Всеволожском, организовать сообщение между Финляндским вокзалом, Левашово и Сертолово и создать два новых железнодорожных полукольца.

Грузопоток в регионе увеличится в 2025 году до 223,3 млн тонн и до 261 млн тонн в 2030 году, прогнозируют в РЖД (в 2018 году он составил 182,7 млн тонн). Для обработки грузопотока и вывода его за территорию города компания предлагает создать северо-восточный (оценивается в 109,1 млрд рублей) и юго-западный обходы (73,1 млрд рублей).

Кроме этого, в прошедшем году власти Петербурга представили федеральному центру 25 приоритетных дорожных проектов, на которые требуется софинансирование. Это объекты Южно-Волонской дороги, первый этап Южной широтной магистрали, реконструкция Петрозаводского (Волховстроевское направление) и Приморского шоссе (подключение к «Лакта-центру»). К остальным проектам относятся строительство транспортной развязки на пересечении Московского шоссе и Дунайского проспекта, реконструкция Ропшинского шоссе, строительство магистрали М49 в Приморском районе, проспекта Энгельса, реконструкция трасс М11 и М10, строительство трассы М32, строительство Суздальского проспекта, транспортных развязок в районе Поклонной горы, строительство улицы Димитрова, второй этап Южной широтной магистрали, а также десяток путепроводов.

Отдельно правительство РФ одобрило проект строительства ШМСД, стоимость которого, согласно последнему представленному расчету, составляет 182,8 млрд рублей. Ранее проект оценивался в 160 млрд рублей, из них 56,9 млрд предполагалось выделить из федерального бюджета, 28 млрд — из регионального, еще 28 млрд — через возмещение НДС, остальное — частные инвестиции. Конкурс на поиск концессионера планируют объявить в первом полугодии 2020 года, одним из ключевых интересантов является банк ВТБ, который также участвовал в проекте ЗСД.

Общая протяженность ШМСД составит 27,4 км, в том числе 14,2 км — по территории Петербурга и 13,2 км — по территории Ленобласти. Движение по магистрали будет шестиполосным, с сужением до четырех полос на участке от КАД до Мурманского шоссе и на улице Коммуны до Колтушского шоссе. Трасса пройдет по территории Красногвардейского, Невского, Фрунзенского, Московского, Кировского районов с переправой через Неву около существующего железнодорожного моста в Невском районе. Магистраль, по заявлению чиновников, должна связать восточные районы города с югом и вывести транзитные потоки с улично-дорожной сети Петербурга. Среднесуточная прогнозируемая интенсивность движения, согласно обновленным данным, составит около 50 тыс. автомобилей. Предполагаемые сроки строительства — 2021–2025 годы.

Генеральный директор агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров считает, что проекты в сфере интеграции надземного железнодорожного транспорта и метро блестяще реализованы в Москве, где МЦК и МЦД сформировали мощную единую транспортную сеть с метрополитеном и обеспечили снижение нагрузки на автомобильную сеть. Однако отсутствие таких аналогов в Петербурге, а также отставание по строительству станций метро являются ключевыми проблемами транспортной системы города. Также, несмотря на успешный опыт концессионных проектов в сфере трамвайного движения, тиражирование осуществляется очень медленно. К сожалению, так и не решена проблема транспортного сообщения с аэропортом Пулково, где в условиях снижения стоимости таксомоторных перевозок на первый план вышла проблема узких мест на въезде и на территории аэропорта: из-за пробок необоснованный стресс испытывают водители и пассажиры. При этом масштабные планы по росту пассажиропотока Пулково формируют возможности для создания альтернативной автомобильному транспорту системы, однако существующие проекты слишком дорогие и экономически неэффективные, отмечает эксперт. ■