



ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ,
РЕДАКТОР GUIDE «ТВЕРДЫЕ ЗНАКИ»

ТВЕРДОМУ КУРСУ

Газета «Коммерсантъ» в Санкт-Петербурге» в очередной раз проводит церемонию награждения премией «Твердые знаки». Как и в прошлые годы, победителей выбирали в пяти номинациях: «Слово с твердым знаком», «Проект года», «Сделка года», «Женщина у руля» и «Самый полезный чиновник для бизнеса».

В номинации «Слово с твердым знаком» победителем признан Александр Кононов — заместитель председателя Санкт-Петербургского городского отделения ВООПИиК. Признание редакции господин Кононов получил за позицию по сохранению здания СКК «Петербургский», которое сейчас находится под угрозой сноса. Но эта премия — еще и признание заслуг всего градозащитного сообщества Петербурга по сохранению исторического наследия города.

В номинации «Проект года» победителем стал проект по созданию железнодорожного полукольца вокруг Санкт-Петербурга: городу сегодня остро не хватает объектов транспортной инфраструктуры, и появление полукольца — пусть хотя бы пока и на бумаге — важный шаг на пути создания комфортной среды для проживающих здесь горожан.

«Сделкой года» признана продажа компании «Эталон» структурам АФК «Система» — премию получает основатель «Эталона», теперь уже отошедший от управления компанией Вячеслав Заренков. Разговоры о возможной продаже «Эталона» на рынке шли несколько лет, тем не менее объявление о сделке стало настоящей сенсацией.

В номинации «Женщина у руля» победила Диана Каледина, создательница Балтийской промышленной компании.

Наконец, самым полезным чиновником для бизнеса был признан руководитель территориального Управления Федеральной антимонопольной службы Вадим Владимиров за его борьбу с монополизмом ГУП в различных сферах городской экономики.

В ПЕТЕРБУРГЕ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ ЕЩЕ ОДИН ВИД ТРАНСПОРТА

ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА И ОАО РЖД ОБСУЖДАЮТ РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОЕКТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОЛУКОЛЬЦА ВОКРУГ ПЕТЕРБУРГА. ОНО МОЖЕТ СТАТЬ АНАЛОГОМ МОСКОВСКОГО ЦЕНТРАЛЬНОГО КОЛЬЦА (МЦК) — ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ, КОТОРАЯ ПОЯВИЛАСЬ В СТОЛИЦЕ ЕЩЕ В 2016 ГОДУ. В ДЕТАЛЯХ МЕГАПРОЕКТА РАЗБИРАЛАСЬ КОРРЕСПОНДЕНТ GUIDE ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ.

Предлагаемая трасса железнодорожной линии пройдет от жилого района Юнтолово через Лахту, Старую Деревню, Кушелевку, Пискаревку, Ладомский вокзал, Волковскую, Электросилу до Сосновой Поляны. В итоге полукольцо охватит девять районов города, в которых проживает около 1,7 млн человек. Одним из основных преимуществ проекта является создание широтной транспортной связи между Приморским, Выборгским и Калининским районами города на участке Лахта — Пискаревка, отмечают городские власти.

Протяженность полукольца в Петербурге составит 53 км, а продолжительность поездки — не более часа. По предварительным оценкам, пассажиропоток на новой линии составит не менее 150–170 тыс. пассажиров в сутки, или около 60 млн человек в год. Интервал движения поездов — от 5 до 15 минут. По трассе проекта могут построить 24 остановочных пункта (так называемых ТПУ), в каждом из которых будет возможность пересадки на наземный городской транспорт, на шести станциях — на метрополитен, а на девяти станциях — на пригородные поезда Северо-Западной пригородной пассажирской компании.

Для организации движения требуется построить двухпутную железнодорожную линию. При этом в городском комитете по транспорту, основываясь на предварительной оценке проекта, считают, что он позволяет сохранить существующее грузовое движение и обеспечить движение поездов наземного метро. Одним из самых острых вопросов проекта является строительство дополнительного железнодорожного моста через Неву в районе существующего Финляндского железнодорожного моста для обеспечения существующих перевозок РЖД, указывают в городском комитете по транспорту. Общий объем вновь укладываемых и реконструируемых железнодорожных путей предварительно оценивается более чем в 100 км, а количество новых и реконструируемых путепроводных развязок — около 30.

Учитывая то, какими темпами строится в Петербурге метро, а также планы по вводу кольцевой линии подземки не ранее 2030 года, городские власти считают целесообразным развитие железнодорожного полукольца. Они отмечают, что показатели протяженности железнодорожных линий и количества станций в границах Петербурга значительно превышают аналогичные показатели метрополитена. В Москве, отмечают эксперты, разительного скачка пассажиропотока на общественном

транспорте в связи с вводом МЦК не произошло, однако это позволило разгрузить Кольцевую линию метро на 15%. По сути, произошло перераспределение пассажиропотоков, отмечают эксперты. 61% пассажиров МЦК пересел с метро, 26% — с пригородных электричек, еще 13% — жители прилегающих районов, которые добираются до станции пешком или на наземном городском транспорте, приводили статистику «Ведомости». Примечательно, что по итогам 2018 года ГУП «Петербургский метрополитен» перевезло более 743,2 млн пассажиров по сравнению с 726,5 млн пассажиров годом ранее, однако на показатели могло повлиять проведение чемпионата мира по футболу. Пригородным железнодорожным транспортом за прошедший год перевезено около 80 млн человек, это лучший показатель за восемь лет, говорят в АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания». Власти Петербурга предусматривают интеграцию железнодорожного полукольца в городской транспорт: так предполагается, что пересадка на поезда метрополитена с железнодорожного полукольца будет бесплатной.

Проект МЦК в столице осуществляли ГУП «Московский метрополитен», ОАО РЖД и АО «Московская кольцевая железная дорога» (создано правительством Москвы и РЖД). Запуск пассажирского движения на МЦК состоялся 10 сентября 2016 года. Трасса сформирована на основе существующей грузовой кольцевой железнодорожной линии, рядом с которой построили дополнительные

главные пути для пассажирских поездов. Всего на Московском центральном кольце 31 транспортно-пересадочный узел, с каждого можно пересест на наземный общественный транспорт. Стоимость проекта в столице составила 237 млрд рублей, из них 86 млрд рублей выделялись из федерального бюджета, по 47 млрд рублей — средства РЖД и Москвы. Кроме этого, для организации движения на МЦК РЖД купила у «Уральских локомотивов» (СП Siemens и «Синары» Дмитрия Пумпянского) 42 электропоезда «Ласточка», инвестиции могли составить около 25 млрд рублей.

При огромных вложениях со стороны государства в такие рода проекты развивать ТПУ предлагалось инвесторам. Московские власти объявляли лоты по продаже площадей, что в итоге позволило открыть на станциях МЦК мини-маркеты, кафе и аптеки. Кроме этого, с помощью МЦК в мэрии также надеялись оживить заброшенные промзоны по соседству с кольцом, рассчитывая на инвестиционную привлекательность «огромного количества пустырей в срединной части города», строительство деловых и торговых центров, апарт-отелей, жилых домов. Вице-мэр Москвы Марат Хуснуллин ранее прогнозировал, что вблизи нового пассажирского кольца появится 750 тыс. кв. м коммерческой недвижимости, в том числе 300 тыс. кв. м гостиниц. После реализации проекта эксперты констатировали рост трафика у торговых центров, расположенных в километровой зоне МЦК, а также повышение стоимости жилья. → 16



СТОИМОСТЬ ПРОЕКТА В СТОЛИЦЕ СОСТАВИЛА 237 МЛРД РУБЛЕЙ. ОДНАКО РАСХОДЫ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПЕТЕРБУРГСКОГО АНАЛОГА МОСКОВСКОГО ЦЕНТРАЛЬНОГО КОЛЬЦА МОГУТ ДАЖЕ БЫТЬ ВЫШЕ И ДОСТИГНУТЬ 300–350 МЛРД РУБЛЕЙ