

Как доехать до Пулково?

Метро, легкорельсовый трамвай и аэроэкспресс – город рассматривает три варианта развития транспортной инфраструктуры в районе аэропорта



В КОЛЛАЖЕ ИСПОЛЬЗОВАНЫ ФОТО ЕВГЕНИЯ ЛУЧИНСКОГО

Метро у аэропорта – пока лишь мечта. Впрочем, как и другие проекты решения проблемы транспортной доступности Пулково

Владимир Афанасьев
editorial@nv.net.ru

Власти Петербурга ищут способ наладить сообщение между городом и Пулково. Момент для принятия стратегически важного для всей транспортной инфраструктуры Петербурга решения выбран идеальный. Уже в начале следующего года в Пулково заработает новый терминал, а в 2015-м после реконструкции откроется и нынешнее здание аэровокзала (Пулково-1). Через 2–3 года пассажиропоток аэропорта может увеличиться до 14–14,5 миллиона человек в год, а ещё через пять лет он и вовсе составит около 17 миллионов пассажиров. А ещё не стоит забывать, что в 2018-м Петербург должен принять несколько матчей чемпионата мира по футболу, на которые одновременно приедут десятки тысяч болельщиков, журналистов и официальных лиц из-за рубежа.

Транспортная ситуация в Пулково давно уже вызывает раздражение как у самих петербуржцев, так и у гостей города. Добраться до терминалов аэропорта сегодня можно на машине, на автобусе или в маршрутке. Частный транспорт оставим, альтернатива последним двум – такси. Но за поездку приходится выкладывать такие суммы, что большинству подобных поездки банально не по карману.

Пулковское шоссе не имеет дублёра. Можно, конечно, воспользоваться Кольцевой, но по ней придётся двигаться в объезд, значительно усложняя и удлиняя путь. Любая заминка на Пулковском шоссе может привести к гигантской пробке, что чревато опозданием на самолёт.

Именно из-за пробки одна из сотрудниц «НВ» не успела к отправлению своего рейса, отправлявшегося в тёплые края. Начало медового месяца оказалось безнадежно испорченным. Девушке и её супругу при-

шлось срочно покупать новые билеты, на что они потратили ещё 25 тысяч рублей.

В качестве альтернативы автобусам сегодня рассматривается три проекта. Первый – это как раз прокладка подземной линии от станции «Проспект Ветеранов» до Пулково, стоимость которой власти оценили в 42 миллиарда рублей. Речь идёт об участке протяжённостью около пяти километров.

С точки зрения удобства для пассажиров – это самый лучший вариант. Связав город с хабом подземной веткой, можно не только значительно облегчить жизнь пассажирам, но и стимулировать серьёзный скачок интереса к развитию территории вокруг Пулково. Главный минус этого проекта – цена. Городу такую сумму не потянуть, а Минтранс не хочет давать денег. Кроме того, если вопрос со строительством тоннелей не решить в ближайшее время, станцию в Пулково к 2018 году могут не успеть построить.

– Всё зависит от того, сколько денег государство готово выделить и когда оно это сделает, – сообщила официальный представитель ОАО «Метрострой» Екатерина Гигиняк. – Проще говоря: будут средства – мы построим. Щитовой метод проходки позволяет это сделать в довольно сжатые сроки. Другой вопрос, как быстро удастся создать проект новых станций, сколько их предусмотрено на участке от «Проспекта Ветеранов» до Пулково, глубокого или мелкого заложения они будут, насколько сложным окажется процесс переноса инженерных коммуникаций и так далее.

Второй вариант организации движения между аэропортом и городом активно – строительство линии легкорельсового трамвая. Он активно обсуждался несколько лет назад, но тоже не реализован из-за своей высокой стоимости.

– Речь идёт о сумме примерно в 30 миллиардов рублей, – говорит сопредседатель всероссийской общественной организации

«Город и транспорт» Владимир Фёдоров. – На эти деньги планировалось построить саму легкорельсовую линию от Пулково до Московского вокзала и закупить подвижной состав. Идея, на мой взгляд, очень интересная и перспективная. Думаю, в ближайшее время чиновники к ней вернуться, но в упрощённом варианте.

Третий (и самый перспективный) проект – строительство специальной железнодорожной линии от аэропорта до Балтийского вокзала. Стоимость запуска аэроэкспресса оценивается примерно в 12 миллиардов рублей. В эти деньги входит организация всей инфраструктуры, обеспечение безопасности скоростного движения и закупка новых составов. По мнению аналитика рынка транспортных услуг Егора Алексея, этот проект в первую очередь может быть интересен ОАО «РЖД».

– Железнодорожники могут вложить свои собственные средства в его реализацию с условием, что в дальнейшем в течение определённого количества времени они будут полностью контролировать работу аэроэкспресса, – считает эксперт. – В таком случае городу практически не придётся вкладываться в финансирование.

Впрочем, как сообщил корреспонденту «НВ» источник в ОАО «РЖД», компания пока не собирается строить линию аэроэкспресса за свои деньги.

По данным «НВ», городские власти рассматривают и ещё один, запасной, вариант. Если город не сможет привлечь к реализации амбициозных транспортных проектов федеральный бюджет или крупные госкомпании, в Пулково запустят дополнительные автобусы. Разница лишь в том, что ходить они должны по выделенной линии. Учитывая, как водители соблюдают правило, запрещающее выезжать на выделенку, вряд ли можно гарантировать пассажирам аэропорта приезд в терминал в срок.