

15 марта 2005 г., С-Петербург, ЦСР "Северо-Запад"

**Семинар «Пространственная организация городских агломераций в створе транспортного коридора Москва - Санкт-Петербург: основные процессы, функции территорий, опорный каркас»**

**Стенограмма выступлений**

**Солодилов Виктор Владимирович, ЗАО «Петербургский НИПИград»:**

Я не скажу, что мы вплотную занимались проблемой формирования Московско-Петербургского мегалополиса. Но мы занимались разработкой нового Генерального плана Санкт-Петербурга. Анализ проблем развития внешнего транспорта заставил нас выйти за пределы не только городских границ Санкт-Петербурга, но даже за пределы границ его пригородной зоны. Контекст рассмотрения был более широким, потому что внешний транспорт на современном этапе развития расселенческих структур, таких как крупнейшие, сверхкрупные города, с их пригородными зонами, зонами формирующего влияния, диктует, определяет развитие не только внутреннего, внутрисистемного, городского, пригородного транспорта, а, в значительной степени, планировочное развитие этих структур вообще.

Развитие таких городов как Петербург держится и определяется на нескольких уровнях связей: местных, локальных, агломерационных, региональных, национальных и глобальных. В настоящее время происходит постепенное повышение значимости, роли связей более высоких уровней, которые и определяют развитие Петербурга, Петербургской городской агломерации. Можно сказать, что во все большей степени развитие Петербурга определяют межрегиональные, международные, глобальные связи.

Внешний транспорт играет в этом важнейшую роль. Здесь правильно заметили, что Санкт-Петербург с Москвой связывают два международных транспортных коридора, хотя, следует уточнить при этом, что участок одного из них входит в состав другого. Это евроазиатский международный транспортный коридор «Север-Юг» и панъевропейский интермодальный коридор № 9 – участок последнего «граница с Финляндией - Петербург – Москва» включен в состав упомянутого евроазиатского коридора. Кроме того, через Петербург проходит самостоятельная северная ветвь коридора «Транссиб» на Вологду, Урал, Сибирь и далее в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Но это все пока имеет больше отношение к формированию грузопотоков, в основном транзитных, касается развития инфраструктуры грузового транспорта.

Нельзя сказать, чтобы на данный момент между Москвой и Санкт-Петербургом существовала транспортно-каркасная основа для взаимодействия, которое полным ходом формировало бы соответствующий мегалополис. Тем не менее, предпосылки для этого есть. Говорили про Волго-Балтийский водный путь, связывающий два города. Но более существенны связи, реализуемые по железным линиям. Причем прямая железнодорожная магистраль Санкт-Петербург – Москва все больше переключается на транспортно-пассажирские связи, суммарный грузопоток по ней в годовом исчислении сейчас не превышает 7 миллионов тонн. Для грузового движения активно развивается Восточный железнодорожный обход через Сонково, Пестово и Кириши. В перспективе должен развиваться Западный обход через Новосокольники и станцию Дно. Но основные по мощности грузопотоки для Петербурга приходят все же по Транссибу с востока, а также с северо-востока и севера. Преобладают при этом транзитные по отношению к Петербургу экспортные грузы. Речь сейчас идет об организации так называемого трансконтинентального «контейнерного моста». А самые интенсивные пассажирские перевозки связаны все-таки с Москвой. Так если для всех головных пассажирских станций

Петербурга суммарный годовой объем пассажирских перевозок по внешним направлениям составляет примерно 15 млн. пассажиров, то из них на Московский вокзал приходится 11 млн. пассажиров. Если говорить о том же Волго-Балтийском водном пути, где туризм на 75 процентов иностранный, то и там происходит определенный рост связей. По сравнению с 1990 годом объем перевозок пассажиров на внешних туристических маршрутах вырос более чем в 3 раза, достигнув по данным на 2003 год 185 тысяч пассажиров, и рост перевозок по Волго-Балту был достигнут в этот период как раз в основном за счет пассажиропотока по маршруту Петербург - Москва.

Еще немного по поводу пассажирских связей по железным дорогам. Все последние годы идет проработка вопроса об организации высокоскоростной связи. Скорость пассажирских поездов по мировым стандартам должна быть на внутренних линиях порядка 250 км/ч. Сейчас РЖД реализует программу, которая рассчитана до 2007 года: по существующей линии между Петербургом и Москвой готовятся пустить высокоскоростные поезда, которые будут закуплены в Германии, порядка 60 поездов. Речь идет об очень больших средствах, о контракте на 1,5 млрд. евро. Реально в течение двух лет такая высокоскоростная связь будет обеспечена. Было заявлено, что для этого нужна небольшая инфраструктурная подготовка: тяговые подстанции и так далее. И немецкие поезда пойдут со скоростью 250 км/ч. Затем высокоскоростная связь должна быть продлена до Хельсинки. Связь будет осуществляться через новый Ладужский вокзал, который станет в перспективе вторым после Московского вокзала терминалом по обслуживанию дальних пассажирских связей. Тем не менее, вопрос строительства ВСМ также не снят, видимо, он отодвигается, возможно, до 2015 года.

Пока еще городские агломерации, транспортные узлы, составляющие транспортную основу формирования агломераций Москвы и Санкт-Петербурга, и даже формирующиеся Московский и Петербургский транспортные регионы не составляют единого целого, некоего мегарегиона, мегалополиса. И говорить о том, что это возможно в какой-то обозримой перспективе, с моей точки зрения, без проведения основательного исследования затруднительно.

Для развития мегалополиса, своеобразной Московско-Петербургской расселенческой «гантели» так, как это происходило в Западной Европе, Соединенных Штатах Америки, Японии, нужна, прежде всего, сильная демографическая основа. Территория должна быть в достаточной степени плотно заселена, освоена. Нужны другие колоссальные ресурсы: финансовые, инфраструктурные, прочие. На данный момент я не просматриваю таких инфраструктур, ресурсов, готовых прийти в движение. Другое дело, что развитие этих агломераций можно и нужно синхронизировать. Что в определенной степени и происходит.

Так называемая имплозия крупных городских центров – очень характерное для современности явление, которое исследуется, по-моему, уже с 70-е годов прошлого века. Имплозия характерна и для Москвы с Санкт-Петербургом, то есть это их относительное «сближение» за счет совершенствования средств коммуникаций, развития скоростных и сверхскоростных видов транспорта. В том числе принято решение, об этом я могу сказать точно, по строительству за счет частных инвестиций скоростной автодороги, которая будет платной. Уже есть деньги на разработку этого проекта. Бесплатной будет существующая автомагистраль «Россия», но нужно повысить ее статус, перевести в разряд дороги непрерывного движения, для чего необходима ее реконструкция. Параллельно будет скоростная платная дорога. Все это реально, и будет осуществляться так же, как строительство ВСМ, как развитие связи за счет воздушного транспорта. В Петербурге, в его пригородной зоне, есть не менее шести аэродромов, которые можно будет частично или полностью перепрофилировать на бизнес-авиацию, на малую авиацию, на обслуживание VIP-персон. Это тоже усилит связи.

Здесь говорили, что Невские низководные мосты – самая главная проблема, по крайней мере, для грузовых потоков внутреннего водного транспорта. Если же рассматривать пассажирские потоки, то для их обслуживания выше по течению Володарского моста есть Речной вокзал. Прогнозируется, что со 185 тысяч человек к 2015 году поток возрастет до 240 тысяч, а к 2025 году до 330 тысяч пассажиров. И Речной вокзал справится, если удлинить причальный фронт и развивать весь терминальный комплекс с его подъездами, подходами и стоянками. Но с грузовым транспортом возникает серьезная проблема. Решать ее можно несколькими способами.

Первый способ – создание парка судов с низкой осадкой, позволяющей им проходить под мостами без того, чтобы их разводили, т. е. нужен другой флот. Второй – строительство транспортных терминалов выше по течению Володарского моста, но в этом случае будет нагружаться сухопутная сеть. Третий путь – строительство высоководных мостов, и первый такой построен в створе КАД. Пока он не задействован, потому что КАД не построена, но уже есть Большой Обуховский мост.

Строительство тоннелей под Невой – тоже выход, но и оно сопряжено с определенными проблемами. По крайней мере, сейчас генпланом предусмотрено безусловное строительство только двух тоннелей – Орловского тоннеля и тоннеля Васильевском острове в створе Наличной улицы к Обводному каналу. Строительство тоннелей помимо положительных моментов имеет и негативные аспекты. Для того чтобы радиус кривизны продольного профиля тоннеля под Невой был нормативный, вход и выход в тоннель должны быть разнесены на большое расстояние, это усложняет и сильно удорожает строительство. Тоннель гораздо опаснее моста в случае непредвиденной ситуации, например, пожара. Во-вторых, для Петербурга, для его центральной части, мосты лучше, потому что есть такие аспекты, как эстетика среды. Одно дело, когда ты с Троицкого моста обзираешь красоты Главного городского пространства. Совсем другое дело, если ты едешь и не одну минуту по тоннелю на Канонерский остров, погружаясь в темное, неприглядное пространство.

Есть еще проект по решению этой проблемы, который тоже имеет сильные негативные моменты. Это строительство канала, который должен дублировать Неву по Карельскому перешейку от Приозерска к Выборгу. Трасса может проходить по Вуоксе. Необходимо учитывать, что Вуокса – это не классическая река, это, по существу, цепь озер, связанных протоками. Устройство этого канала реально, не такие уж огромные финансовые ресурсы необходимы для этого, но существует много негативных моментов. Это строительство «разворошит» весь Карельский перешеек с его уникальными природно-ландшафтными, рекреационными ресурсами, характером освоения и системой связей.

Сейчас значительный поток туристов едет в Финляндию. За год порядка 4 миллионов человек пересекает границу. Едут, в том числе, порыбачить, поохотиться, пособирать грибы, отчасти это мог бы взять на себя Карельский перешеек при соответствующем инфраструктурном обеспечении. Если говорить о канале, то сам по себе он не только объект транспортной инфраструктуры, с этим наверняка будет связана какая-то переработка, промышленность. Уже есть транспортно-промышленные узлы Приморск, Высоцк и Выборг. В Высоцке недавно построен новый терминал по перегрузке нефтепродуктов. Через порт Приморск в прошлом году прогнали почти 45 миллионов тонн нефтяных грузов, т. е. он по грузообороту превысил Санкт-Петербургский порт. На очереди строительство нефтеперерабатывающего завода. А если еще построить канал, проблем появится еще больше.

**Княгинин Владимир Николаевич, научный руководитель Фонда ЦСР «Северо-Запад»:**

Я вас слушал и думал, что все эти транспортные проекты, которые вы называете, к Москве никакого отношения не имеют, а те, что имеют, играют против «Пулково». То, что планируется рыть, копать и прокладывать, в основном, направлено на Сибирь или Северо-Восток Европейской части. Все проекты, которые сейчас разворачиваются в Санкт-Петербурге, рассчитаны не на связь с Москвой.

**Солодилов Виктор Владимирович, ЗАО «Петербургский НИПИград»:**

Надо разделять при рассмотрении грузовые и пассажирские потоки, потому что грузовыми потоками мы действительно завязаны на Азию в большей степени. Т. е. потоки Россия-Европа идут через нас дальше, но мы тоже участники этих связей. И будет развиваться транзит Европа-Азия, даже Америка, Азиатско-Тихоокеанский регион. Москва конкурирует в этом с Петербургом, потому что через нее проходит панъевропейский коридор № 1, основная ветвь транзита.