О проблемах в транспортном обеспечении нового терминального комплекса Пулково и вариантах их решения

А. В. Финогенов,
генеральный директор Института территориального планирования «Урбаника»

Д. Е. Горохов,
специалист по транспорту Института территориального планирования «Урбаника»

Мировая практика выявила зависимость между увеличением пассажирооборота и развитием экономики города. На основе анализа зарубежного опыта по транспортному обслуживанию аэропортов предложены возможные пути решения существующих проблем транспортного обеспечения нового терминального комплекса Пулково.

Пассажирооборот аэропорта Пулково в 2013 г. составил 12,8 млн человек, что обеспечило ему 34-е место в списке самых загруженных аэропортов Европы, примерно на одном уровне с аэропортами таких значимых европейских городов, как Гамбург, Хельсинки, Милан. Рост пассажирооборота аэропорта по сравнению с данными 2012 г. составил более 15 %. На 20 % превышен пиковый уровень пассажиропотока советского времени. К 2018 г. прогнозируется повышение пассажирооборота до 19–20 млн пассажиров в год.

Старые проблемы нового терминала

В марте 2014 г. все рейсы из старых терминалов Пулково-1 и Пулково-2 были переведены в новый терминал. При этом по-прежнему острой остается проблема транспортного обеспечения аэропорта. Несмотря на то, что Пулково находится в городской черте, добраться до него на автомобиле можно только по Пулковскому шоссе, которое и так достаточно сильно загружено потоками, обслуживающими южную часть Санкт-Петербургской агломерации с совокупным населением более 0,5 млн человек,

и потоками в направлении Пскова, Белоруссии и стран Прибалтики.

Общественный транспорт, обеспечивающий аэропорт, представлен регулярным автобусным маршрутом (интервал движения – 12–20 минут) и маршрутными микроавтобусами (интервал движения – 5–7 минут), которые следуют с остановками, а также запущенным 1 июня 2014 г. экспресс-автобусом (интервал движения – 25–30 минут, идет от станции метро «Московская» до Пулкова без остановок). Все три маршрута движутся в общем потоке с другим автомобильным транспортом, что при заторах на дорогах влечет за собой задержки в расписании. Также ни один из маршрутов не обслуживает аэропорт ночью (с 1:30 до 5:30) – и в это время добраться до аэропорта можно только на такси или личном автомобиле.

Помимо всего прочего, автобусы, работающие на данном направлении, не приспособлены для обслуживания потока авиапассажиров, следующих с багажом. С каждым годом ситуация становится все более критичной, и происхо

Во-первых, с ростом пассажирооборота аэропорта основная нагрузка ложится на автомобильную транспортную сеть Санкт-Петербурга, так как для большинства пассажиров Пулкова является начальной или конечной точкой полета: доля транзита в аэропорте от общего числа пассажиров в 2013 г. составила всего 5 % **[1]**. Поскольку общественный транспорт в направлении аэропорта не развивается в нужных масштабах, пассажиры вынуждены использовать такси или личные автомобили, что ухудшает экономическую привлекательность аэропорта.

Во-вторых, в южной части Санкт-Петербургской агломерации реализуется ряд значимых общественно-деловых и культурнкое Кых проектов, таких как «ЭкспоФорум» на Пулковских высотах, конгресс-центр в Стрельне, туристическо-инновационный центр «Императорское кольцо» в Гатчинском и Пушкинском районах. Кроме того, в планах на ближайшие 10 лет – строительство города-спутника Южный, а также жилых комплексов общим объемом более 11,5 млн кв. м – в границах Санкт-Петербурга и более 2,5 млн. кв. м – на территории Ленинградской области. Они будут генерировать новые транспортные потоки на юге города, и при отсутствии планов на краткосрочный период по строительству метро (реальные сроки реализации проекта – не ранее 2023–2025 гг.) и системному развитию наземного общественного транспорта транспортная ситуация на юге города, в районе аэропорта, будет только ухудшаться. Планируемый к реализации до 2018 г. проект северного участка скоростной магистрали Санкт-Петербург – Москва возьмет на себя только часть потоков в южной части города. С учетом активной жилой застройки Пушкинского и Колпинского районов Санкт-Петербурга он скорее является проектом развития «догоняющего», а не опережающего.

В-третьих, Пулково обслуживает не только Санкт-Петербург и Ленинградскую область, но и Новгородскую, Псковскую области, а также Республику Карелия – соответственно, из этих регионов возникают дополнительные пассажиропотоки. Важно упомянуть, что наличие одного, безальтернативного, подъезда вне зависимости от его пропускной способности является существенным риском для бесперебойного обслуживания аэропорта. Проблему

безальтернативного подъезда мог бы решить построенный в 2013 г. второй автомобильный подъезд к аэропорту Пулково от КАД, но ввиду отсутствия инфраструктуры обслуживания пассажиров в западной части аэропорта Пулково и планов по ее строительству, данный подъезд используется как ведомственный.

Перспективы развития общественного транспорта

Если не принять дополнительные меры, юг города ожидает транспортный кризис, а сам аэропорт начнет терять конкурентоспособность в глобальном масштабе. Стоит отметить, что при решении проблемы упор должен быть сделан на общественный транспорт, так как именно комбинация общественного и автомобильного транспорта дает надежную гарантию стабильного функционирования аэропорта. Важно упомянуть, что у всех аэропортов Европы, имеющих сравнимый с Пулково годовой пассажирооборот, транспортное обеспечение развито намного лучше и является более разнообразным и эффективным. Например, в Лиссабоне обслуживание аэропорта производится как на автобусах, так и на рельсовом транспорте (метро). Тем самым аэропорт соединен с разными районами городской агломерации, в том числе с главной станцией отправления электричек, автобусов и поездов дальнего следования. Кроме того, из аэропорта в город построены велосипедные дорожки.

Власти Санкт-Петербурга в целом поняли, насколько важно развивать общественный транспорт для изменения ситуации в лучшую сторону. Однако вызывает беспокойство серьезная задержка с выбором базовой модели транспортного обеспечения аэропорта и переходом к конкретной реализации транспортных проектов. Вариантов, перечисленных в последние годы, несколько: продление Кировско-Выборгской линии метро в сторону Пулково, аэроэкспресс от Балтийского вокзала железной дороги; ветка легкорельсового транспорта (ЛРТ) от ближайших станций метро «Звездная», «Купчино». Между тем ни один из них не был проработан до стадии конкретного проекта. Рассмотрим жизнеспособность этих вариантов и разберемся в существующих альтернативах.

Вариант продления городского метрополитена до Пулкова – нереалистичный в краткосрочном периоде, и городской комитет по транспорту это признает. Исходя из отраслевой схемы развития метрополитена до 2015 г. с перспективой до 2025 г., ввод станции «Пулково» назначен на период после 2025 г., а это значит, что в списке планов строительства станций она находится даже не в первой двадцатке. Для таких продолжительных сроков есть объективные предпосылки: продление действующей Кировско-Выборгской ветки до аэропорта Пулково невозможно без ее разгрузки от пассажиропотоков, без ввода в эксплуатацию давно планируемого первого пускового комплекса новой Красносельско-Калининской линии метро от станции «Юго-Западная» (Казаковская) до станции «Заставская» (Черниговская). Только строительство первого пускового комплекса новой Красносельско-Калининской линии метро обойдется примерно в 100 млрд руб. и ввиду переориентации финансирования на обслуживание объектов Чемпионата мира по футболу в 2018 г. в Санкт-Петербурге будет закончено не ранее 2020 г. При строительстве метро пассажиры аэропорта сразу бы попадали в «городскую» систему и без пересадок на другие виды транспорта и могли бы добраться до большинства районов города, в том числе до исторического центра. Однако, если учитывать выше перечисленные факторы, метро является эффективным вариантом обслуживания аэропорта пока лишь в теории.

Другой вариант – аэроэкспресс. Он может быть эффективен только в логике старта общего комплексного проекта по созданию сети пассажирского движения внутригородского характера по железнодорожным линиям в Санкт-Петербурге. Вероятность такого варианта в ближайшие 10 лет тоже предельно мала: ввиду позиции ОАО «РЖД», ориентированной на обеспечение грузового движения и высокой стоимости реконструкции железнодорожной сети (все имеющиеся резервы сети используются под грузовые потоки, обслуживающие порт Санкт-Петербурга). Вместе с тем, аэроэкспресс будет создавать точечные перегрузки транспортной системы города: самолеты садятся каждые 5 минут, а экспресс сможет ходить не чаще 30 минут, собирая большой поток людей и «вбрасывая» его в городскую систему транспорта в определенной локальной точке. Это формирует предельно большие нагрузки на пересадочный пункт (в частности на станцию метро «Балтийская»). Кроме того, Пулково находится довольно близко от города, в отличие от московских аэропортов, где работает аэроэкспресс. В связи с этим есть вероятность, что линия экспресса из Пулкова будет недогружена, потому что людям все равно будет удобнее доехать до ближайшей станции метро автобусным транспортом. Последняя фигурировавшая цифра по стоимости запуска аэроэкспресса от Балтийского вокзала до Пулкова – 14 млрд рублей.

Третий вариант – ЛРТ, или скоростной трамвай. Его новая трассировка – от Пулкова до станции метро «Купчино», через «Звездную». При этом участок «Пулково – Звездная» власти собираются финансировать из государственного бюджета. Всю же линию целиком планируется создавать и эксплуатировать по принципу государственно-частного партнерства. Строительство линии «Пулково – Купчино» оценивается в

8–12 млрд руб. Ее целесообразно строить частично в надземном исполнении, чтобы потом были заделы для развития УДС на юге Московского района. В перспективе можно рассматривать вариант строительства еще одной линии ЛРТ в направлении Кировского и Красносельского районов города, с последующим соединением двух веток. Дирекция по транспорту Санкт-Петербурга и Ленинградской области помимо создания ветки до метро «Звездная» планирует провести еще одну линию – из Колпина в Пулково, с трассировкой, пролегающей недалеко от строящегося «ЭкспоФорума».

Следует учитывать, что не всем пассажирам нужно попасть в центр или Московский район Санкт-Петербурга. Многие жители южной части города – Павловска, Пушкина, Гатчины – а также посетители «ЭкспоФорума» хотели бы приехать в аэропорт сразу, без перепробегов и пересадок у метро «Московская» или «Звездная», и не у всех из них есть личные автомобили.

Тот факт, что все пересадки при поездках из периферии в периферию проходят через город, подчеркивает, что Петербург и его агломерация в настоящий момент являются сугубо центростремительной структурой. Это становится причиной многих проблем в городе. Поиск эффективного варианта транспортного обеспечения Пулково – будь то ЛРТ, аэроэкспресс или метро – верный шаг, но должны предлагаться решения для обслуживания и тех потоков, которые не направлены в центр города. Невозможно решить все проблемы одним «мегапроектом».

Чтобы исправить ситуацию, важно реализовывать транспортные проекты в логике полицентризма. Анализ 16 аэропортов из списка «самых загруженных аэропортов Европы в 2013 году» **[2]** в диапазоне пассажирооборота от 11 млн пассажиров в год (уровень прошлого года в Пулково) до 21 млн пассажиров в год (уровень, к которому стремится Пулково в перспективе на 2017–2019 гг.) показывает, что решения по транспортному обеспечению отличаются в зависимости от нужд и особенностей города. Также это зависит от близости аэропорта к его центру, и ни одно из решений не является панацеей. Между тем одно условие соблюдается всегда: распределенность системы обслуживания аэропорта транспортом. Это значит, что есть целый ряд различных маршрутов общественного транспорта, следующих не только в центр или одну точку города, а обслуживающих целую агломерацию, а также города, для которых определенный аэропорт является самым близким. К примеру, из аэропорта Тегель в Берлине нет возможности уехать на рельсовом транспорте, но есть автобусы, которые по выделенным полосам подвозят пассажиров к ключевым точкам, таким как остановки / вокзалы поездов ближнего следования, дальнего следования, а также непосредственно в центр города или до ближайшей остановки городской электрички (S-Bahn). В Дублине, на автобусе пассажиры могут доехать не только до города и ближайших железнодорожных станций, но и добраться на «шаттле» (большом автобусе дальнего следования) до большинства городов Ирландии и даже Великобритании.

Из вышеупомянутого анализа можно сделать следующий вывод: вне зависимости от того, что будет выбрано в качестве базового варианта – метро, аэроэкспресс, или ЛРТ – это не должно быть единственным решением по данному вопросу. Необходимо обеспечение точек активности за пределами КАД транспортными маршрутами. Даже если это будут просто городские автобусы или «шаттлы», двигающиеся в общем потоке, но имеющие маршрутную сеть в Гатчину, Пушкин, Павловск, Колпино, Псков, Великий Новгород, Петергоф, «ЭкспоФорум», Конгресс-центр Константиновский и другие места концентрации жителей и деловой активности. В этом случае массивный поток людей, направленный в данный момент в одну точку, будет более равномерно распределяться по территории города и агломерации.

Альтернативные предложения

Отдельный аспект – формат использования личного автомобиля. Во многих аэропортах мира действует услуга проката автомобилей, заменяющих личный транспорт. К примеру, можно вспомнить о так называемой краткос-

рочной аренде автомобиля или «каршеринге» (англ. carsharing – совместное использование автомобиля). Допустим, в Пулково будет стоять определенное количество автомобилей, которые можно использовать для поездки в Гатчину, Стрельну, к «ЭкспоФоруму», на станцию метро «Звездная» и в других направлениях. В каждом из этих мест будет специальная парковка для прокатных автомобилей. Принцип действия заключается в том, что человек с помощью магнитной карты может получить автомобиль на стоянке у Пулкова, отправиться в нем до Гатчины и оставить его там на парковке. Этим же автомобилем может воспользоваться тот, кому нужно попасть из Гатчины в Пулково. Местоположение свободного для проката автомобиля можно найти через приложение на телефоне или на сайте в Интернете. Такая схема проката позволит снизить количество автомобилей и выбросов от них, повысить эффективность их использования и разгрузить улично-дорожную сеть и магистрали.

Ввиду относительной близости жилых кварталов к аэропорту Пулково можно организовать прокат велосипедов у аэропорта и станций метро «Звездная», «Московская», «Купчино» и построить несколько велосипедных полос или дорожек. Данное решение выглядит целесообразным, так как расстояние до вышеупомянутых станций от аэропорта – менее 10 км.

Второй не менее важный шаг – дальнейшее стимулирование развития территорий вокруг аэропорта под общественно-деловые функции. Здесь возможны как деловая активность (штаб-квартиры, конгресс-холлы), так и выставочная (выставочный центр «Палэкспо» у аэропорта Женевы, который является местом проведения ежегодного автосалона), а также торговая, и многие другие, как, например, в Брюсселе, где вокруг аэропорта находятся три крупных бизнес-парка.

Такие действия позволяют снимать потоки, обычно движущиеся в город, и оставлять их в пределах окружения аэропорта. К примеру, некоторые личные бизнес-встречи могли бы проводиться прямо в переговорных центрах у Пулкова, а для того, чтобы посетить небольшое мероприятие или выставку, не нужно было бы ехать даже в «ЭкспоФорум» – все можно сделать прямо в пешеходном окружении от аэропорта.

В завершение считаем необходимым отметить, что существует прямая зависимость развития перевозок аэропорта и экономики города. В своей исследовательской работе Дэйв Бенелл и Ричард Прентис пытались определить экономический эффект от увеличения пассажирооборота канадских аэропортов и пришли к следующему заключению: увеличение пассажирооборота аэропорта на 1 % давало увеличение занятости населения города на 0,75 % и рост прямых доходов города на 0,49 % **[3]**. Улучшение экономической ситуации с увеличением пассажирооборота аэропорта можно увидеть и на «живых» примерах: стоит посмотреть на Сингапур, Мюнхен, Дюссельдорф и многие другие города.

Так или иначе, в итоге мы приходим к тому, что «распределенная» сеть маршрутов общественного транспорта вместе с переносом части деловой активности ближе к аэропорту позволит обслуживать нарастающие пассажиропотоки Пулкова и даже разгрузить сеть дорог на юге города, а также создать условия для развития экономики за счет дальнейшего улучшения доступности Петербурга в глобальном масштабе. Т

Литература

1. Интервью — Сергей Эмдин, гендиректор ООО «Воздушные ворота Северной столицы», 29 мая 2014 // [Электронный ресурс]. URL: http://www.vedomosti.ru/library/news/27105071/nado-puskat-passazhirov-a-tam-visit-zamok-sergej-emdin?full#cut.
2. List of the busiest airports in Europe // [Электронный ресурс]. URL: http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Europe.
3. Benell, Dave W; Prentice, Barry E. — A regression model for predicting the economic impacts of Canadian airports. Logistics and Transportation Review; Jun 1993; 29, 2; ProQuest p. 139.