

4 ТЕМА НОМЕРА

Скорее
ЖИВ

ТРАНСПОРТ. Реанимированный пару лет назад проект строительства Высокоскоростной магистрали, задуманный ещё в прошлом веке, оказался снова отложенным на фоне комментариев «о неактуальности». Однако в РЖД продолжают активно над ним работать, заявили участники Экспертной среды «ДП».

«Никаким официальным документом о том, что хотя бы один из этапов ВСМ остановлен, заморожен и что его не будет, я не располагаю. Единственное, что сейчас обсуждается: сделать пилотным Новгородский, а не Тверской участок, на котором было бы возможно не только апробировать технологии ВСМ, но и после запустить в коммерческую эксплуатацию», — рассказал в рамках экспертной среды «Делового Петербурга» главный инженер Октябрьской железной дороги Виктор Иванов.

Напомним: в самом начале реализация длительного по времени проекта ВСМ была разбита на три этапа. Первый — входы в Москву (от Ленинградского вокзала до Зеленограда) и Петербург (от Московского вокзала до Обухово). Эти специализированные пути для высокоскоростных поездов должны быть реализованы к концу 2024 года. Затем предполагался второй этап с реализацией до 2025 года — участок от Крюково до Твери. Третий этап — центральный участок от Твери до Обухово-2, включая строительство новой станции Великий Новгород ВСМ.

Отметим, что участки ВСМ внутри Петербурга и Москвы будут строиться за счёт средств РЖД в рамках концепций развития железнодорожных узлов этих

городов. Финансирование средней части магистрали предусматривает привлечение и инвесторов, и кредиторов.

Не только в Москве

Чтобы максимально удовлетворить потребности населения территорий, по которым пройдёт ВСМ, и в то же время максимально собрать пассажиров, в концепции ВСМ есть так называемые региональные поезда. Они будут ходить не на всём протяжении магистрали, а только из Москвы до Твери и из Петербурга до Великого Новгорода в утренние и вечерние часы. Как обещают авторы идеи, житель Великого Новгорода сможет в семь утра сесть в скоростной поезд в центре города и примерно в семь тридцать быть на Московском вокзале в Петербурге, поскольку почти весь путь он проедет на скорости 400 км/ч.

«Когда ВСМ будет построена в полном объёме, то Октябрьская железная дорога считает возможным, чтобы история с региональными поездами осталась, с возможностью заезда некоторых региональных поездов в Великий Новгород. В цен-

тральном аппарате нас слышат. Транзитные же поезда между Петербургом и Москвой будут проходить в 15 км от Великого Новгорода», — уточнил Виктор Иванов.

Как отмечалось на экспертной среде, из планируемых к 2030 году 23 млн человек пассажиропотока на ВСМ порядка 6 млн составят пассажиры региональных поездов: Петербург — Новгород, Москва — Тверь либо между Великим Новгородом и Тверью. Что даст мощный импульс к развитию этих городов не только с туристической точки зрения, но и как деловых центров, поскольку существенно сократит расстояние между ними и столицами.

Глава петербургского комитета по развитию туризма Сергей Корнеев отметил, что существующий потенциал железных дорог недостаточен для перевозки всех желающих посетить Петербург. «Мы активно взаимодействуем с соседними регионами Северо-Запада, мы туристский хаб: люди приезжают к нам, а потом едут в Псков или в Новгород. И жителям Московской агломерации, и жителям Центральной России нужен комфор-

ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ВСМ



↑ Участники Экспертной среды «ДП» обсудили планы строительства ВСМ фото: СЕРГЕЙ ЕРМОХИН

тный скоростной транспорт, чтобы приехать в Петербург», — сказал он. На июньские праздники городские власти даже просили увеличить частоту движения поездов.

Добавим, что не поставлен на стоп и проект производства поездов для ВСМ на заводе «Уральские локомотивы» (совместное предприятие группы «Синара» и концерна «Сименс АГ»). Как отмечают собеседники издания, цеха в Верхней Пышме строятся, проектирование идёт. Запустить производство планировалось к 2025 году, но, возможно, февральские события внесут свои коррективы.

Объединяя столицы

«На территории, через которую будет проходить магистраль (Москва, Москов-

ская, Тверская, Новгородская и Ленинградская области, Санкт-Петербург), проживает около 30 млн человек, что составляет 20% населения страны, — говорится в проекте меморандума о строительстве терминала ВСМ, опубликованном на странице Октябрьской железной дороги «ВКонтакте». — Максимальный пассажиропоток к 2030 году прогнозируется в объёме 23,3 миллиона человек в год, что в 5 раз превысит существующий пассажиропоток, осуществляемый поездами «Сапсан». Минимальное время следования по маршруту Московский вокзал — Ленинградский вокзал без дополнительных остановок составит 2 часа 15 минут. Количество поездов, имеющих дополнительные остановки по маршруту следования, в том числе в границах агломераций, будет определяться исходя из текущих потребностей пассажиров. Проект строительства ВСМ Москва — Санкт-Петербург является основой дальнейшего развития агломераций, предполагая объединение двух столиц».

Войдут в склады

Хотя железнодорожникам удалось найти компромисс



с градозащитниками по поводу размещения терминала скоростной дороги в исторической промзоне позади Московского вокзала, на территории складов Кокоревых, подготовка к его строительству как будто забуксовала.

Дело в том, что решить вопрос может только через 820-й городской закон о границах объединённых зон охраны, который запрещает снос дореволюционных зданий. Поэтому в документ понадобилось внести исключение специально под этот замысел.

Уже для всех стала очевидна ошибочность решения о продаже территории бывшей Московской товарной станции (к востоку от Московского вокзала) под жильё и торговлю, на месте которой можно было бы безболезненно разместить терминал ВСМ.

Сейчас с одной стороны вокзала стоит ЖК «Царская столица», с другой — ТК «Галерея». Поэтому пришлось искать варианты. Сначала хотели прописать возможность демонстрации более десятка корпусов бывших складов Кокоревых (Лиговский пр., 50). Но с такими масштабами утрат в ноябре 2021 года не согласился Совет по на-

следию. Тогда на рабочей группе с чиновниками и градозащитниками придумали вместо складов Кокоревых пожертвовать постройки соседней шоколадно-бисквитной фабрики «Блигкен и Робинсон» (Лиговский пр., 52), тоже исторической, но менее интересной архитектурно. Там разместится привокзальная площадь. Склады, правда, тоже так не остаются: их ждёт реконструкция, причём два из них встроит платформу. За счёт таких мер расширится Московский вокзал.

«Технологическая часть станции Санкт-Петербург-Главный (объединённая станция, включающая Московский вокзал и новый терминал. — Ред.) включает шесть путей и три островные платформы, две из которых размещаются на территории платформенного парка пригородного сообщения, одна в границах терминала на территории складов купцов Кокоревых», — гласит пояснительная записка к проекту.

Есть три выхода

«На текущий момент могу заявить ответственно, что ни о каком сносе исторических объектов под раз-

мещение конечного терминала ВСМ в Санкт-Петербурге речь не идёт. Существующие здания будут максимально приспособлены под современные нужды. Архитектурный облик этого места останется без изменений с органичным влечением современности», — говорит Иванов.

Предполагается, что для вокзала будут приспособлены два ближайших к путям здания складов Кокоревых с заходом туда двух главных путей с платформой.

Для пассажиров будет возможность проследовать в одном из трёх направлений: на Московский вокзал (как, собственно, это происходит сегодня), в сторону Лиговского проспекта (к станции метро на коричневой линии, которую когда-нибудь обещают построить городские власти, и другому общественному транспорту), а также через переход над путями (пожелезнодорожному — конкорс) на Военную ул., в сторону бывшего грузового двора, застроенного жилым комплексом. Там путешественники будут поджидать такси, там же планируют организовать подъезд на личном транс-

порте. Транспортная модель всего квартала (между Лиговским пр., Военной ул., пл. Восстания и Обводным каналом) сейчас прорабатывается вместе с городскими комитетами, закончить с ней хотят к октябрю.

Тогда же, похоже, удастся справиться и с 820-м законом. Ранее точкой отсечения, когда закон будет принят ЗакСом в новой редакции, источники называли июнь. Поскольку ставилась задача, чтобы в 2024 году возведение комплекса уже началось. Но законопроект в ЗакС пока даже не внесён, в повестке ближайшего заседания, назначенного на 29 июня, его нет. При этом предстоящее заседание ЗакСа — последнее в нынешнем сезоне, а дальше — каникулы.

Кроме того, по словам источника, около недели назад на совещании в «Ленгипротрансе» было предложено представить обновлённый проект на совместном заседании Градсовета и Совета по наследию.

ДАРЬЯ КИЛЬЦОВА,
ВАДИМ КУЗЬМИЦКИЙ

ПРЯМАЯ РЕЧЬ



АРТЁМ ЛИТВИНОВ

министр транспорта и дорожного хозяйства
Новгородской области

Мы добились в рамках взаимодействия с РЖД появления двух станций на территории Новгородской области. Всё согласовано, всё будет. Одна станция будет максимально приближена к Великому Новгороду, другая — к Угловке в Окуловском районе. Мы будем ближе находиться к основным экономическим центрам страны: Москве и Санкт-Петербургу. Если сейчас на железнодорожном транспорте мы добираемся до Петербурга около 3 часов, после реализации проекта ВСМ это время значительно сократится. Появление высокоскоростной магистрали также позволит привлечь в регион значительный объём инвестиций, что даст дополнительный импульс развитию экономики области, даст новые рабочие места. Будет развиваться сфера туризма. По прогнозам, приток туристов в Новгородскую область увеличится примерно в 3 раза.



МИХАИЛ ПРИСЯЖНИК

глава комитета по транспорту Ленинградской области

Любые дополнительные транспортные связи региона важны и нужны: связи с Москвой, с Великим Новгородом. ВСМ — ещё одна связь. А как только Великий Новгород закончит реконструкцию набережной, появится ещё один причал на «пути из варяг в греки», и у нас будет водный путь, соединяющий с Великим Новгородом.

Дублирующие связи, создающие конкуренцию между видами транспорта, очень хороши. Потому что конкуренция — это всегда двигатель прогресса. Когда конкурируют альтернативные виды транспорта, это залог нового качества предоставления услуги, дополнительные возможности. Раньше скорость 400 км/ч была заоблачной величиной, сейчас же это реальная история. В скором времени мы начнём переходить от предпроекта к проекту и реализации. Мы готовы и как субъект сделали достаточно много для ВСМ.



АЛЕКСАНДР КОНОНОВ

зампредседателя петербургского ВООПИиК

Предполагалось утвердить изменения в законе о границах зон охраны до каникул. Нам совместными усилиями удалось существенно уменьшить количество тех зданий, которые попадали в раздел поправки под снос. Но всё равно мы не удовлетворены тем, что раздел этой поправки вообще содержит какие-либо исторические здания, в том числе склады Кокоревых и соседней шоколадно-конфетной фабрики.

Проектировщики прошли путь компромиссов, но можно было сделать в этом направлении ещё больше.