

О перспективах развития железнодорожного пассажирского сообщения в Санкт-Петербургской агломерации

Докладчик: инженер II категории отделения развития железнодорожного транспорта АО «ИЭРТ», магистрант (ГУУ) Калмыкова Евгения Олеговна

Аннотация: в настоящее время в условиях усиления процесса урбанизации и слияния городских пространств с крупными пригородными селитебными зонами наиболее остро возникает проблема доставки пассажиров непосредственно от места проживания до мест приложения труда. Как правило, возможности улично-дорожной сети осваивать возрастающий пассажиропоток иссякают, в связи с чем появляется необходимость развития альтернативных видов транспорта.

Задействование железнодорожного транспорта в процессе организации пригородных и внутригородских пассажирских перевозок показало достаточно успешные результаты еще в начале 20-го столетия, однако по прошествии времени идея об использовании данного вида транспорта в обслуживании пассажиров внутри городского пространства не была реализована.

С учетом активной градостроительной политики Санкт-Петербургской агломерации, роста вакантных мест приложения труда для населения, а также развития научной среды, привлекательность данного региона для постоянного или временного проживания увеличивается, что, в свою очередь, приводит к определенным трудностям.

Так, в настоящее время для жителей агломерации остро стоит проблема транспортной доступности с учетом неравномерности расселения за счет роста жилищного строительства в преимущественно отдаленных от центра города районах.

По состоянию на 2020 г. численность города составляет 5398 тыс. чел., в т.ч. порядка 55% составляет работающее население. При этом за аналогичный период численность постоянного населения Ленинградской области составила 1876 тыс. чел. Стоит отметить, что порядка 50% всего населения Ленинградской области сконцентрировано в трех муниципальных районах – Всеволожском, Гатчинском и Выборгском.

Согласно Стратегии экономического и социального развития Санкт-Петербурга, на период до 2030 года, предполагается три сценария развития города: консервативный, умеренно-оптимистический и инновационный, при этом последний в рамках Стратегии признан основным. Основываясь на данных, представленных в рамках данного сценария, численность постоянного населения Санкт-Петербурга к 2030 г. достигнет 5870 тыс. чел., что на 8,7% выше уровня данного показателя в 2020 г.

Что касается перспективной численности Ленинградской области, то согласно Стратегии социально-экономического развития Ленинградской области, к 2030 г. она составит 1 958,1 тыс. чел., что 4,3% превышает существующее значение.

Отдельно стоит отметить неравномерность распределения экономически активного населения и количества мест приложения труда и учеба. На данный момент в Ленинградской области количество работающего населения превышает количество имеющихся рабочих мест ориентировочно в 1,5 раза, что обуславливает наличие маятниковой миграции в соседний субъект Федерации – Санкт-Петербург. Эти процессы наиболее ярко выражены в самых крупных по численности населения районах Ленинградской области – Всеволожском, Гатчинском, Тосненском, и сконцентрированы преимущественно на территориях, граничащих с Санкт-Петербургом.

Согласно прогнозам, на долгосрочную перспективу Санкт-Петербург останется центром притяжения населения близлежащих территорий за счет наращивания мест приложения труда. Таким образом, территории с превышением численности работающих и учащихся над числом мест приложения труда (центральные районы Санкт-Петербурга и территории промышленных зон) будут являться источником маятниковой миграции на территории с «избыточным» предложением мест приложения труда и учёбы.

В условиях повышения уровня автомобилизации в регионе, очевидной становится необходимость задействования железнодорожного транспорта для доставки пассажиров в различные районы города. При этом стоит отметить, что существующая инфраструктура не обеспечивает потребный уровень интеграции (пешеходные связи, тоннели, переходы) со смежными видами транспорта, в числе которых линии метрополитена и остановки наземного городского пассажирского транспорта, в связи с чем железнодорожный транспорт не является приоритетным для жителей данной агломерации.

Таким образом, в настоящее время в связи с активным социально-экономическим развитием региона, существенной загрузкой имеющейся железнодорожной инфраструктуры, ухудшением экологической обстановки города возникает необходимость реорганизации грузового и пассажирского (в частности, пригородного) движения в Санкт-Петербургском железнодорожном узле. Основной целью данных преобразований является повышение уровня мобильности населения и обеспечение транспортной доступности различных районов города, а также создание условий для полноценного функционирования грузового комплекса.

С учетом обозначенных предпосылок, перспективных районов образования пассажиропотоков, а также на основе данных социологического

опроса, направленного на выявление предпочтений граждан относительно видов пригородно-городского транспорта, было предложено поэтапное развитие пригородных перевозок в Санкт-Петербургском железнодорожном узле. На первом этапе, к 2024 г., предлагается увеличение размеров движения и организация тактового движения до ст. Павловск, Колпино, Гатчина-Варшавская, Белоостров и Ораниенбаум (являются пассажирскими станциями в наиболее крупных населенных пунктах; в их связи с головными вокзалами города в отчетном периоде наблюдается максимальный пассажиропоток); организация интермодального тактового пассажирского движения по маршруту Санкт-Петербург-Балтийский – Шоссейная – Аэропорт Пулково (позволит обеспечить железнодорожное транспортное сообщение с одним из пассажиронапряженных аэропортов: международный Пулково является одним из наиболее загруженных аэропортов России за исключением Московского авиационного узла); запуск движения в сообщении Санкт-Петербург-Финляндский – Сертолово – Левашово (обеспечение транспортной доступности жителей крупной селитебной зоны с активным жилищным строительством).

Далее, к 2027 г. планируется запуск двух пригородно-городских маршрутов (Ораниенбаум – Белоостров и Гатчина-Варшавская – Токсово), которые позволят связать центр города с радиальными направлениями, создав многочисленные новые корреспонденции.

На третьем этапе, к концу 2030 г., при условии завершения работ по строительству двухпутной электрифицированной железнодорожной линии Аэропорт Пулково – Лигово, являющейся продолжением проектируемой к 2024 г. линии Шоссейная – Аэропорт Пулково, будет возможно транзитное движение через аэропорт в составе маршрута Д-1.

Таким образом, данный подход за счет организации новых маршрутов, создания дополнительных корреспонденций, сокращения времени в пути, отсутствия необходимости совершать дополнительные пересадки позволит удовлетворить возрастающий спрос среди населения на перевозки. Более того, будут созданы условия для улучшения транспортного обслуживания периферийных районов массовой жилой застройки и разгрузки центральных районов города от транзитных транспортных и пассажирских потоков.