

Развитие транспортных связей аэропорта Пулково

На сегодняшний день аэропорт Пулково (терминалы 1 и 2) обладает транспортными связями только с Санкт-Петербургом.*

*Под словосочетанием «транспортные связи» в данном случае подразумевается исключительно связи на общественном транспорте. Аэропорт Пулково, несмотря на то что территориально он находится в Московском районе Санкт Петербурга, принимается в качестве отдельного функционального образования.

В настоящее время два терминала аэропорта связаны исключительно со станциями Санкт-Петербургского Метрополитена маршрутами автобусов и маршрутных такси:

- Автобус №39 – ст.м. Московская – аэропорт Пулково-1;
- Маршрутное такси № к-39 – ст.м. Московская – аэропорт Пулково-1;
- Автобус №13 – ул. Костюшко - ст.м. Московская – аэропорт Пулково-2 - Авиагородок;
- Маршрутное такси № к-13 – ст.м. Московская – аэропорт Пулково-2 - Авиагородок;
- Маршрутное такси № к-113 – ст.м. Купчино – проспект Славы – ст.м. Московская – аэропорт Пулково-2 - Авиагородок;
- Маршрутное такси № к-213 – Сенная площадь – Московский проспект – ст.м. Московская – аэропорт Пулково-2 - Авиагородок;
- Маршрутное такси № к-3 – Сенная площадь – Московский проспект – ст.м. Московская – аэропорт Пулково-2;

Кроме того, в различное время делались попытки введения маршрутных такси повышенной комфортности из аэропорта до центральной части Санкт-Петербурга – все эти попытки были в разной степени неудачными. Все подобные маршруты отменены к настоящему времени.

Таким образом, необходимо констатировать, что на сегодняшний день для пассажира, использующего общественный транспорт, существует, по сути, только одна «точка входа» аэропорта Пулково – Московская площадь, с которой можно быстро и относительно комфортно добраться до обоих терминалов аэропорта Пулково. Маршрутные такси, следующие до аэропорта из района Купчино и от Сенной площади, не могут быть признаны полноценной связью аэропорта и города, хотя бы потому, что следуют только в один из терминалов аэропорта. Кроме того, подвижной состав, используемый перевозчиками, не удовлетворяет пассажиров, следующих с багажом.

Существует несколько проектов по организации новых транспортных связей аэропорта Пулково с Санкт-Петербургом. Рассматривается возможность строительства железнодорожной линии до аэропорта и введение системы «Аэроэкспресс», по аналогии с аэропортами города Москвы. Предположительно, ускоренные электропоезда будут отправляться с Балтийского вокзала Санкт-Петербурга и следовать без остановок по существующей железнодорожной линии через ст. Броневая, о.п. Ленинский Проспект, ст. Предпортовая, о.п. Аэропорт, ст. Шоссейная. От станции Шоссейная предполагается строительство новой железнодорожной линии непосредственно до аэропорта.

Также существует проект организации линии легкорельсового транспорта (ЛРТ) или трамвая до аэропорта Пулково от Московского вокзала Санкт-Петербурга. Предлагались различные варианты прохождения трассы данного вида транспорта,

который, тем не менее, на значительном протяжении должен был использовать существующую трамвайную сеть. Такое решение выглядело недостаточно проработанным, особенно на фоне официальных заявлений о предполагавшихся повышенных скоростях сообщения между Московским вокзалом и аэропортом.

Необходимо отметить, что вышеназванные проекты учитывали необходимость укрепления только уже существующих связей города Санкт-Петербурга с функционирующим аэропортом Пулково.

При этом, по-видимому, Санкт-Петербург традиционно рассматривался как единое целое (нуждающееся в связи с конкретным авиационным терминалом), а не как сложное планировочное образование. Такой подход выглядит странным. К примеру, существует немало районов Санкт-Петербурга, а также его ближайших пригородов, в том числе со значительной численностью постоянного населения, которые территориально расположены довольно близко от аэропорта, но не имеют с ним прямых транспортных связей. К таким районам возможно отнести: г. Пушкин, «Купчино», район проспекта Ветеранов, «Юго-Запад», «Горелово» и др. Вышеназванные проекты также не предполагали обеспечения подобных связей.

Более того, нигде не рассматривался вопрос об организации удобной связи с аэропортом Пулково населённых пунктов Ленинградской области, а также соседних регионов России.

На сегодняшний день, аэропорт Пулково является единственным крупным авиационным терминалом для 5 субъектов Российской Федерации: Санкт-Петербург, Ленинградская область, Новгородская область, Псковская область (северная часть области, включающая город Псков), республика Карелия. Имеющиеся в представленных регионах собственные аэропорты на сегодняшний день или не функционируют, или обслуживают крайне небольшой набор авиационных маршрутов. Таким образом, необходимо признать роль аэропорта Пулково не только как сугубо «петербургского» аэропорта, а как мощного межрегионального авиационного «хаба».

Для справки, согласно предварительным итогам переписи населения 2010 года, численность постоянного населения вышеназванных регионов следующая:

Санкт-Петербург – 4 848,74 тыс.чел.;

Ленинградская область – 1 712,7 тыс.чел.;

Новгородская область – 634,1 тыс.чел.;

Республика Карелия – 645,2 тыс.чел.;

Северная часть Псковской области* – порядка 450 тыс.чел.

* южная часть Псковской области, включая города Великие Луки, Себеж и др., а также районы их окружающие, тяготеют скорее к городу Москва, нежели к Санкт-Петербургу.

Принимая во внимание указанные данные, возможно сделать вывод, что на территории потенциально тяготеющей к аэропорту Пулково постоянно проживает более 8 млн. чел., из которых только 60% в Санкт-Петербурге, около 21% в Ленинградской области, порядка 19% в трёх соседних регионах.

Всё вышперечисленное доказывает необходимость организации удобных транспортных связей аэропорта Пулково не только с Санкт-Петербургом или его отдельными районами, но также с территориями Ленинградской области, Великим Новгородом, Псковом и, возможно, Петрозаводском.

Для достижения цели развития транспортных связей аэропорта Пулково представляется целесообразным исследовать вышеозначенные территории по следующим функциональным зонам (узлам):

- Аэропорт Пулково,

- Отдельные крупные районы города Санкт-Петербург, включая пригороды,
- Территории Ленинградской области
- Территории соседних регионов.

По причине низкой плотности населения в Ленинградской области и регионах её окружающих (в сравнении с Санкт-Петербургом), а также с учётом исторически сложившихся здесь транспортных систем, наиболее удобным представляется рассмотрение конкретных сложившихся транспортных узлов, в роли которых будут выступать отдельные города.

То есть система рассмотрения должна быть следующей:

- Аэропорт Пулково,
- Отдельные крупные районы города Санкт-Петербург, включая пригороды,
- Города Ленинградской области
- Областные центры Новгородской и Псковской областей, а также республики Карелия (Новгород, Псков, Петрозаводск).

С точки зрения описанной системы, в настоящее время функционируют следующие связи:

- Санкт-Петербург (один и районов) – аэропорт,
- Санкт-Петербург – города Ленинградской области,
- Санкт-Петербург – города Ленинградской области – областные центры перечисленных регионов
- Санкт-Петербург – Областные центры перечисленных регионов*

* существует достаточное количество, автобусных маршрутов, которые следуют напрямую из Санкт-Петербурга в Новгородскую и Псковскую области без промежуточных остановок в Ленобласти.

Основной вопрос – как наиболее целесообразным образом организовать связь аэропорта Пулково с городами Ленинградской области, а также Новгородом, Псковом и Петрозаводском?

Одна из проблем заключается в том, что пассажиропоток по направлениям из каждого конкретного города Ленинградской области (даже из каждого из районов Санкт-Петербурга), а также из соседних регионов, в аэропорт Пулково невелик.

Доказательством этого можно признать следующий факт. Один из частных перевозчиков города Новгорода*, обслуживающий маршрут Новгород – Санкт-Петербург (Московская площадь) достаточно комфортабельными автобусами **средней** вместимости, предоставляет услугу доставки пассажиров из Новгорода непосредственно в аэропорт. Однако такая услуга осуществляется только в качестве дополнительной, по заявке пассажира.

*Для справки. Данный маршрут с точки зрения законодательства Санкт-Петербурга является не вполне легальным, не имеет официального номера, малоизвестен петербуржцам, но пользуется большой популярностью среди жителей Новгорода, регулярно следующих в Санкт-Петербург. Билеты бронируются по телефону в Новгороде, стоимость билетов ниже, чем у официальных перевозчиков или железной дороги, действует система скидок на билеты туда/обратно и для постоянных клиентов, время в пути – меньше чем у официальных перевозчиков и железной дороги. Доставка до аэропорта удорожает поездку на 15%. Количество ежедневных рейсов – 16-19 в зависимости от дня недели. Любой из рейсов может, по заявке пассажира, продляться до аэропорта.

Существуют ли аналогичные частные маршруты из Пскова или Петрозаводска до аэропорта Пулково доподлинно неизвестно. Из городов Ленинградской области такие маршруты точно отсутствуют.

Однако, функционирование подобного маршрута говорит о том, что пассажиропоток действительно существует, пусть он и не слишком велик.

Исходя из этого, необходимо признать, что развитие транспортных связей аэропорта Пулково должно идти не по пути введения новых конкретных маршрутов до городов Ленобласти или соседних регионов, а скорее по пути интеграции действующего аэропорта в действующие же связи между Санкт-Петербургом и окружающими его территориями. Причина такого решения в том, что пассажиропоток из каждой из таких территорий в отдельности не сможет «загрузить» пассажирами отдельный маршрут. Особенно при условии, что подобный маршрут будет эффективен лишь в том случае, если частота его движения будет не реже чем 1 рейс в 2-3 часа – в противном случае пассажир будет выбирать иные маршруты (пусть и с пересадками), но не вынуждающие его ждать и «терять» время.

В идеальном случае, новые связи аэропорта должны проходить через всю систему транспортных узлов, описанную выше (аэропорт – отдельные района СПб – города Ленобласти – центры субъектов соседних регионов). В таком случае, за счёт пересечения различных пассажиропотоков можно обеспечить как требуемую частоту движения, так и наполняемость новых маршрутов.

Наиболее эффективным видом транспорта для доставки пассажиров в аэропорт является железнодорожный. Данный вид транспорта наиболее вместителен, способен развивать значительные скорости, наименее подвержен климатическим явлениям и наиболее надёжен, так как не подвержен, в отличие от автомобильного транспорта, сложной дорожной обстановке.

В этой связи, с учётом всего вышеизложенного, для целей развития транспортных связей аэропорта Пулково предлагается реализовать систему железнодорожных «**региональных аэроэкспрессов**», связывающих Петербург с окружающими его территориями, для которых аэропорт был бы лишь одной, пусть и важнейшей, из остановок.

В непосредственной близости от аэропорта Пулково предлагается строительство подземной железнодорожной станции (не менее двух платформ и 4-х путей), которую необходимо связать со следующими перегонами:

- «Ленинский проспект – Лигово»,
- «Шоссейная – Александровская»,
- «Шушары – Детское Село»,
- «Славянка – Колпино».

Таким образом, создаётся возможность сквозного движения от о.п. Ленинский Проспект в южном направлении через аэропорт Пулково до станций Александровская (Лужское направление), Детской Село (Оредежское направление), Колпино (Московское направление).

Кроме того, для целей пассажирского сообщения предлагается также использовать линию от Ладожского вокзала через станцию Волковская до станции Броневая.

На станции **Броневая** предполагается строительство объединённого терминала всех **региональных аэроэкспрессов**. Интервалы движения поездов между ст. Броневая и аэропортом не должны превышать 20 минут.

Предлагаются следующие маршруты движения «**региональных аэроэкспрессов**» с частотой движения для каждого маршрута не реже 1 рейса в 2-3 часа (возможно применение укороченных составов, но не увеличения интервалов между поездами).

(м) – пересадка на метрополитен с учётом проектируемых станций

1. Выборг – Санкт-Петербург – аэропорт Пулково:

остановки: **Выборг**, Гаврилово, Кирилловское, Каннельярви, Рошино, Зеленогорск, Репино, Белоостров, Песочная, Парголово (м), Удельная (м), Пискаревка (м), **Ладужский вокзал (м)**, Волковская (м), **Броневая (м)**, Ленинский проспект, **аэропорт Пулково (м)**.

2. Приозерск – Санкт-Петербург – аэропорт Пулково:

остановки: **Приозерск**, Мюллюпельто, Громово, Лосево, Сосново, Васкелово, Пери, Токсово, Кузьмоллово, Девяткино (м), Пискаревка (строительство специальной станции на перегоне Ручьи – Полюстрово и подходов к ней (м)), Ладужский вокзал (м), Волковская (м), **Броневая (м)**, Ленинский проспект, **аэропорт Пулково (м)**.

3. (Лодейное Поле) - Волховстрой – Санкт-Петербург – аэропорт Пулково:

остановки: **Волховстрой-1**, Войбокало, Жихарево, Мга, Горы, Колтуши, Ладужский вокзал (м), Волковская (м), **Броневая (м)**, Ленинский проспект, **аэропорт Пулково (м)**.

* возможно, что часть рейсов будет удлинёнными до Лодейного поля.

** кроме того, необходимо ввести дополнительные пассажирские поезда до г. Петрозаводск (суммарно 3 пары поездов ежедневно), которые бы следовали из Петрозаводска до Ладужского вокзала СПб и далее без остановок до аэропорта Пулково.

4. Новгород/Малая Вишера - аэропорт Пулково - Санкт-Петербург:

остановки: **Новгород/Малая Вишера**, Чудово-1, Любань, Тосно, Саблино, Колпино, **аэропорт Пулково (м)**, Ленинский проспект, **Броневая (м)**, Волковская (м), **Московский вокзал (м)**.

5. Новгород - аэропорт Пулково - Санкт-Петербург:

остановки: **Новгород**, Рогафка, Лустовка, Новолисино, Павловск, Детское Село, **аэропорт Пулково (м)**, Ленинский проспект, **Броневая (м)**, **Витебский вокзал (м)**.

6. Вырица - аэропорт Пулково - Санкт-Петербург:

остановки: **Вырица**, Антропшино, Павловск, Детское Село, **аэропорт Пулково (м)**, Ленинский проспект, **Броневая (м)**, **Витебский вокзал (м)**.

7. Псков - Луга - аэропорт Пулково - Санкт-Петербург*:

остановки: **Псков**, Струги Красные, Плюсса, Луга, Сиверская, Гатчина-Варшавская, Александровская, **аэропорт Пулково (м)**, Ленинский проспект, **Броневая (м)**, **Балтийский вокзал (м)**.

* возможно, что часть рейсов будет укороченными до Луги и Гатчины.

8. Кингисепп – Гатчина - аэропорт Пулково - Санкт-Петербург*:

остановки: **Кингисепп**, со всеми остановками, Гатчина-Варшавская, Александровская, **аэропорт Пулково (м)**, Ленинский проспект, **Броневая (м)**, **Балтийский вокзал (м)**.

* В данном случае речь идёт о том, что для всех немногочисленных пригородных поездов направлением на Кингисепп целесообразно использовать маршрут через аэропорт.

9. **Сосновый Бор – Ломоносов - аэропорт Пулково – Колпино.**

остановки: **Калище**, Лебяжье, **Ораниенбаум-1**, Старый Петергоф, Новый Петергоф, Стрельна (м), Сосновая Поляна (м), Лигово, **аэропорт Пулково (м)**, **Колпино**.

10. **Аэропорт Пулково – Санкт-Петербург.***

остановки: **аэропорт Пулково (м)**, Ленинский проспект, **Броневая (м)**.

Данный маршрут «местного аэроэкспресса» необходим для «закрытия» окон в расписании между региональными аэроэкспрессами, для соблюдения интервалов в сообщении между СПб и аэропортом Пулково.

В качестве одного из условий, согласно которому выдвигаются предложения по организации маршрутов региональных аэроэкспрессов, принимается необходимость максимального сохранения существующих «привязок» железнодорожных направлений к вокзалам Санкт-Петербурга.

Так, к примеру, жители Тосно или Колпино привыкли, что пригородные поезда их направления пребывают на Московский вокзал, тогда как поезда до Гатчины и Сиверской прибывают на Балтийский. Введение новых поездов до некоего другого терминала даже в дополнение к имеющимся (или частично взамен существующих), снизит удобство пассажиров, которым придётся каждый раз выбирать один или другой терминал в зависимости от расписания. Схема же, при которой часть поездов от «традиционного вокзала» в Санкт-Петербурге, будет следовать через аэропорт, выглядит более предпочтительной для пассажиров.

Однако, для реализации такой схемы необходимо строительство дополнительных соединительных линий между радиальными железнодорожными направлениями и окружной железной дорогой.

Роль **объединённого терминала на станции Броневая** заключается в том, чтобы собрать в едином месте все поезда следующие до аэропорта. Данная станция выглядит достаточно привлекательно для строительства здесь объединённого терминала. С одной стороны, здесь есть для этого подходящие относительно свободные территории, с другой стороны, здесь проектируется строительство сразу двух станций метрополитена, кроме того, в южном направлении от станции уже на сегодняшний день функционирует 4-путный перегон.

Создание терминала для аэроэкспрессов на Балтийском вокзале представляется в перспективе нецелесообразным. Балтийский вокзал фактически не имеет территориальных резервов для расширения, что, с учётом прогнозируемой активизации пригородного движения на Балтийском, Гатчинском и Лужском направлениях, не позволяет сделать предложения о строительстве здесь терминала аэроэкспрессов.

С другой стороны, необходимо рассмотреть предложение по строительству станции для местных аэроэкспрессов на месте существующей и практически не используемой станции Санкт-Петербург-Варшавский-Сортировочный, которая расположена всего в 300 м. от станции метро Московские Ворота.