



Because of the lack of city areas and increase in motorization, the development of underground space of metropolises becomes an essential necessity all over the world. While Moscow is keeping pace with world tendencies, St. Petersburg, unfortunately, is not among the leaders in that domain. The reasons that impede the development of underground space in St. Petersburg are reported by Head of Committee for Transportation Infrastructure Development of St. Petersburg Mr. Sergey Kharlashkin.

Беседовала
Инна ВЕТРОВА

О ПОДЗЕМНОМ ПРОСТРАНСТВЕ ПЕТЕРБУРГА

Современные города «уходят под землю» — это общемировая тенденция, затрагивающая все крупные центры. В связи с дефицитом городского пространства и ростом автомобилизации освоение подземного пространства повсеместно становится насущной необходимостью. Шаг за шагом зарубежные страны пытаются решить эту проблему. Не отстает от мировых тенденций и Москва. К сожалению, Северная столица не относится к числу лидеров этого процесса. Какие причины тормозят развитие подземной инфраструктуры Петербурга, корреспонденту журнала «Подземные горизонты» в ходе интервью рассказал председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга (КРТИ) Сергей Харлашкин.

— **Сергей Викторович, что мешает сегодня городу осваивать подземное пространство?**

— Одна из важнейших задач Комитета — разгрузка исторического центра Петербурга от личного транспорта. Учитывая, что в среднем на 1000 жителей Петербурга на данный момент приходится около 400 машин, центр города уже сегодня перегружен автотранспортом. Стимулировать дальнейшую автомобилизацию — путь в никуда. А строительство новых подземных паркингов еще больше подталкивает петербуржцев к осуществлению поездок в центральные районы на личном автотранспорте. В этой связи мы осознанно не стимулируем создание подземных паркингов в историческом центре.

Сегодня на первом месте для нас стоит развитие системы платных парковок, создание мощной сети перехватывающих автостоянок и другие меры, способствующие разгрузке уличной дорожной сети, а в части развития подземного пространства главным приоритетом для Петербурга по-прежнему остается строительство метрополитена.

— **Можете пояснить, по какому принципу выбираются приоритетные направления в метростроении? Калининский район имеет недостаточно развитое транспортное сообщение с центром, а на Юго-Западе, даже без ввода новых жилых микрорайонов, в часы пик наблюдается транспортный коллапс, в то время как Московско-Петроградская линия справляется с пассажиропотоком. Из каких соображений Фрунзенский радиус метрополитена имеет приоритет перед Красносельско-Калининской линией?**

— Проектная документация по обоим этим объектам была готова примерно в одно время — в 2013 году. Оперативно решив все имущественно-правовые вопросы, мы приступили к строительству Фрунзенского радиуса. По Красносельско-Калининской линии ситуация иная — на сегодняшний день там еще не все вопросы с выкупом земель под строительство решены. Сейчас на этой ветке ведется сооружение участка от станции «Юго-Западная» до «Путиловской». Срок завершения работ на данном участке — июнь 2022 года.

Далее на Красносельско-Калининской линии планируется строительство еще четырех станций: «Броневая», «Черниговская», «Боровая», «Обводный канал-2» и метродепо «Красносельское».

Что касается Фрунзенского радиуса — этот объект в настоящий момент является для нас приоритетным, так как включает в себя строительство нового депо «Южное», необходимость в появлении которого назрела давно. «Южное» станет первым метродепо, построенным в Петербурге за последние 15 лет, и одним из крупнейших в России.

— **Помимо названных вами проектов, задела на перспективу город не имеет. В то же время ни для кого не секрет, что разработка проектной документации и последующее утверждение ее в Госэкспертизе — это долгий и сложный процесс. Почему не создается так называемый «банк проектов» по развитию транспортной инфраструктуры города и**



метрополитена в частности, откуда, в случае появления финансирования, можно было бы извлечь уже готовый к реализации проект?

— У КРТИ существует такой «банк проектов», который, кстати, постоянно пополняется. Однако создание многочисленных проектов и складирование готовой проектной документации не является нашей целью. Чтобы можно было приступить к строительству, вся проектная документация должна соответствовать текущим условиям и требованиям. Надо понимать, что сам проект срока годности не имеет, а вот, к примеру, технические условия для него — устаревают. Поэтому, доставая «с полки» проект, который был когда-то разработан, мы вынуждены его предварительно актуализировать, а следовательно, опять тратить на это бюджетные средства. В силу указанных обстоятельств проектирование на будущее не всегда целесообразно.

Мы стремимся к тому, чтобы после завершения стадии проектирования сразу же начиналось строительство объекта. К сожалению, это не всегда увязывается с возможностями бюджета. Но у нас есть и много примеров, когда ранее разработанные проекты были успешно реализованы. Например: мост в районе Серного острова, реконструкция Синопской набережной, пробивка Гранитной улицы и другие.

— **Спасибо, Сергей Викторович, за ваши ответы! Надеемся, что все транспортные проблемы Петербурга благодаря усилиям городской администрации постепенно будут решены. ■**