

А обычные переходы
никогда не выйдут из моды!



Фото Натальи ЧАЙКИ

ГОРОДСКИЕ ЧИНОВНИКИ ДЕЛАЮТ СТАВКУ НА «ДЕШЕВЫЕ» ПЕШЕХОДНЫЕ МОСТЫ

В прошлую пятницу «Вечёрка» рассказала о запланированном к строительству надземном переходе на улице Коллонтай в Невском районе. Специалисты рассказали «ВП», сколько еще пешеходных эстакад появится в городе и по каким адресам они будут возведены.

О ПОДЗЕМНЫХ переходах можно забыть?

В комитете по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) сообщили, что уже завершено проектирование и получено положительное заключение по пяти объектам. Это надземные переходы через Московский проспект в районе поселка Ленсоветовский, возле дома №30 на проспекте Косыгина, у дома №8 по Народной улице, на пересечении улиц Веры Слуцкой и Пролетарской, а также возле железнодорожной станции Ручьи.

Но это еще не все адреса, по которым будут наводить пешеходные мосты. Еще три объекта находятся в стадии проектирования. Это переход возле дома №6 по улице Коллонтай, о котором как раз уже рассказывала «Вечёрка»; возле станции метро «Ладжская» и на проспекте Большевикова — у парка Есенина. Таким образом, в ближайшие годы в городе появятся еще восемь надземных пешеходных галерей.

— Очередность работ по всем этим объектам сейчас определяется, а темпы строительства будут зависеть в первую очередь от тех средств, которые выделяются из городского бюджета, — сообщили в КРТИ. В комитете подчеркивают, что в историческом центре города, где надземные конструкции могут испортить виды, они не строятся и не проектируются, а размещают их только в периферийных районах, на дорогах с интенсивным движением и загруженных перекрестках. Проекты всех эстакад согласовываются районными архитекторами и главным архитектором города, что, как полагают чиновники, должно гарантировать эстетичный внешний вид таких конструкций.

— Почему же, несмотря на все эти меры, они выглядят такими унылыми и вызывают ощущение, что с их помощью дорогу нужно не переходить, а преодолевать?

ПРОДОЛЖАЯ ТЕМУ

Подземные переходы несравнимо удобнее и по всем параметрам лучше, не зря их так много в советские годы строили, — не согласна жительница комплекса «Золотая Гавань», возле которого не так давно был построен «сухопутный мост» через Приморский проспект, Марина Горшкова.

Но чиновники считают иначе. «Подземные пешеходные переходы, равно как надземные, обладают определенными преимуществами и недостатками. Нельзя однозначно сказать, что по совокупности плюсов и минусов одни лучше других. При этом в равных условиях строительство и эксплуатация надземных переходов обходится городской казне значительно дешевле. Кроме того, зачастую подземный переход нельзя строить по техническим причинам. Поэтому в условиях экономии городского бюджета и его социальной ориентации сейчас проектируются и строят-

ся в основном надземные пешеходные переходы.

Кстати, первый в городе подземный пешеходный переход был построен в 1963 году. Он пролегал под Невским проспектом возле Большого Гостиного двора. Этот переход сразу окрестили трубой, а многие называют его так и до сих пор. Хотя прошло уже полвека с момента его открытия, переход до сих пор выглядит как новенький. Как, впрочем, и большинство остальных подземных переходов в городе. Но вот срок эксплуатации надземного перехода кажется гораздо более скромным. По данным чиновников из КРТИ, «надземные пешеходные переходы строятся из современных композитных материалов, срок службы которых более 50 лет». Получается, через полвека проблему придется решать заново?

Оксана ЕРМОШИНА

«Не будем доводить до абсурда»

ПОЕЗДА СТАНОВЯТСЯ КОМФОРТНЕЕ И БЫСТРЕЕ. НО НЕ ДЛЯ ВСЕХ

На днях железнодорожники рассказали журналистам о том, как сегодня развиваются стальные магистрали и какие невиданные ранее услуги ждут пассажиров в обозримом будущем.

Сразу нужно сказать: многие новинки не всем петербуржцам окажутся по карману.

Ровно через год, с октября 2014-го, между Москвой и Петербургом начнут ходить двоянные «Сапсаны», в каждом по двадцать вагонов вместо нынешних десяти. Вывести на маршрут двоянные составы было решено потому, что «Сапсан» оказался очень популярным и билетов хватает не всем, рассказал замначальника департамента пассажирских сообщений РЖД Дмитрий Корней.

В первом вагоне каждого модернизированного «Сапсана» планируется обустроить особое «бизнес-купе». В нем будет все необходимое для переговоров и совещаний. И еще в купе для деловых людей будут оборудованы специальные окошки, через которые бизнесмены смогут наблюдать захватывающее зрелище — работу бригады локомотива.

На двоянном «Аллегро», скоростном поезде, который курсирует между Петербургом и Хельсинки, пассажиры смогут прокатиться еще до конца года. С 27 декабря 2013-го до 9 января 2014-го, то есть

на период рождественских каникул, железнодорожники планируют пустить по маршруту 18 двоянных поездов «Аллегро».

Поклонникам путешествий электричками по Ленинградской области приготовила сюрпризы Северо-Западная пригородная пассажирская компания (СЗППК). Она пообещала удвоить количество терминалов самообслуживания, в которых можно купить билеты на электрички. Сейчас таких терминалов 198, а в 2014 году должно стать 380. Это означает, что счастливых пассажиров, которые смогут по-

купать билеты на электрички со скидкой, тоже станет больше.

Напомним, на многих железнодорожных станциях нет касс, а скидка на оплату проезда теперь предоставляется только купившим билеты в кассе. Так что пассажиры, вынужденные покупать билеты у разъездного кассира, платят за проезд больше. По мнению руководителей СЗППК, ситуация эта не безвыходная. Они говорят, что надо приобретать билет или проездной... на той станции, где есть кассы.



— Может быть, сначала стоило все-таки оборудовать все станции билетными терминалами, а потом уже лишать невольных зайцев скидки? Иначе схема получается какая-то дикая: если человек живет на станции, где нет кассы, он должен сначала каким-то образом добраться до той станции, где касса есть, и потом только садиться в электричку. А если нет — окажется зайцем? — спросила корреспондент «Вечёрки» гендиректора СЗППК Антона Оленевича.

— Давайте не будем доводить ситуацию до абсурда, — сказал в ответ топ-менеджер.

Но ведь и мы о том же! Когда начинают казаться, что отечественная железная дорога наконец-то становится более цивилизованной и здесь внедряются уже даже такие затейливые штуки, как окно для наблюдения за работой бригады локомотива и двоянный скоростной поезд, то наличие столь простого устройства, как билетные терминалы на каждой станции, уж точно должно быть чем-то само собой разумеющимся. Иначе вся эта система становится похожей на дом, который напичкали «умной» техникой, но забыли провести элементарный водопровод.

Инга КУЗНЕЦОВА