

Легенда о пятом вагоне, или Неполноценное метро с туманными перспективами

31.08.2023



«Торжественно клянусь, что замышляю шалость и только шалость...»

Ровно год назад, 31 августа 2022 года, в новосибирской подземке начали курсировать первые за 36 лет работы метрополитена полноценные поезда, состоящие из пяти вагонов, на которые рассчитаны все 13 действующих станций метро и [долгострой станции «Спортивная»](#).

Поначалу в мэрии говорили, что нововведение обусловлено резким увеличением пассажиропотока в 2022 году. До пандемии ежедневное число посетителей новосибирского метро достигало около 200 тысяч. Сейчас (к августу 2022 года) же услугами подземки пользуются свыше 260 тысяч новосибирцев в сутки. И, чтобы вместить всех пассажиров, на линию вывели пятивагонные составы. Для начала (и конца тоже, но об этом чуть позже) два таких состава.

«Власти считают, что «удлинение» электричек поможет разгрузить станции и избежать столпотворения на платформах. С запуском пятивагонных составов пропускная способность метро должна увеличиться на 15-20%, сообщают в мэрии города», — [писали](#) тогда новосибирские СМИ.

На тот момент, и с тех пор мало что кардинально изменилось, парк метрополитена располагал 19 действующими составами, а еще три находились в резерве и на ремонте. «Удлиненные» электрички укомплектовали старыми вагонами, которые отсоединили от снятых с линии поездов.

Чудо, а за все время работы в новосибирской подземке полноценные составы стали курсировать впервые, закончилось с началом 2023 года. В январе метрополитен убрал с линии пятивагонные составы. В подземке [заявили, что это был эксперимент](#), он признан успешным, но дальше продолжать его нельзя. Это связано с техническими особенностями эксплуатации вагонов подземки – необходимо, чтобы выработка ресурса у них была примерно одинаковой. Пятивагонные составы же нагрузку увеличили, и дальнейшая их эксплуатация без закупки новых вагонов для комплектования новых пятивагонных составов может нарушить этот баланс. Поэтому для полноценного запуска пятивагонного метро Новосибирску нужно закупать новые вагоны.

Денег нет, но вы держитесь

И вот спустя год со старта эксперимента можно лишь констатировать тот факт, что он был. А вот когда у города появятся полноценные составы на постоянной основе до сих пор неизвестно. Недавно эту тему во время «экспериментальной» поездки на строящуюся станцию «Спортивная» в очередной раз поднял мэр Анатолий Локоть.

«Мы планируем вносить серьезные изменения в работу метрополитена. В ближайшем будущем нужно переходить на пятивагонные составы, и без поддержки бюджета в этом вопросе предприятию «Новосибирский метрополитен» не обойтись», – заявил он.

Конкретизировать эти планы мы попросили соответствующие структуры мэрии. И вот, что редакции НДН.инфо ответил дептранс города:

«В настоящее время средства на приобретение вагонов метро в бюджете города Новосибирска и в бюджете Новосибирской области не запланированы. Объем средств и распределение по годам не определены, в связи с проработкой вариантов приобретения подвижного состава, в том числе с учетом изменения ключевой процентной ставки Банка России. До 2030 года предполагается приобрести 15 пятивагонных составов. Модель закупки и источники (финансирования – ред.) не определены».

2030-й год – это крайний срок эксплуатации большинства вагонов новосибирского метро. Вообще-то срок их эксплуатации закончился еще в 2015-м. Но с 2013-го метрополитен реализует программу капремонта таких вагонов, продляя срок их эксплуатации еще на 15 лет. Но к 2030-му даже отремонтированные вагоны придется списывать и закупать новые.

И вроде как есть примерное [количество требуемого числа вагонов](#) (48), есть

[сумма, в которую обойдется пятивагонный состав](#), хотя в подземке, судя по всему, по-прежнему исходят из четырехвагонных составов, есть даже предварительная [договоренность о месте закупки](#). Да только «модель закупки и источники (финансирования – ред.) не определены»...

Неполноценное метро

И так во всем.

Есть генплан, где заложено строительство новых станций метро, но на деле строится первая с 2010 года станция, на действующем перегоне «Студенческая» – «Речной вокзал». Да и та уже фактически – долгострой.

Есть две ветки метро, но электродепо есть только у одной, поезда Дзержинской линии ночуют в перегонах...

Есть рассчитанные на пятивагонные составы платформы, но самих составов из пяти вагонов нет. Об эксперименте сейчас напоминает разве что сохранившаяся разметка на некоторых станциях с надписью «5 вагон», рядом с которой невнимательные новосибирцы и гости города до сих пор ждут своего вагона, а он проходит мимо – приходится бежать в четвертый, пока двери там не закрылись...

В 2021-м году в подземке начали менять турникеты, которые старше самой подземки. Решение о замене турникетов было принято после [майского инцидента](#), когда на станции случилась давка. Горожане, возвращавшиеся с Михайловской набережной после праздничного салюта в честь Дня Победы, оккупировали входы в подземку. В итоге турникеты заменили только на вход и только [на одной станции](#) – «Речной вокзал».

«Ожидается, что новые способствуют увеличению пропускной способности прохода пассажиров – до 1400 человек в час. Они имеют прозрачные створки и систему бесконтактной оплаты проезда», – писали тогда в СМИ.

Но и это, как оказалось, эксперимент...

На всех остальных действующих станциях стоят турникеты, выпущенные в 1973 году. Которые, как и 10-20-30 лет назад, периодически бьют и щипают зазевавшихся пассажиров.

Можно (и нужно), конечно, мечтать о новых станциях метро, но реальность в 2023 году (как, впрочем, и прежде) говорит о том, что в ближайшие годы метрополитену срочно потребуются деньги на хотя бы дюжину новых составов метро и новые турникеты, чтобы 13+1 станций городской подземки в принципе нормально функционировали и оставались безопасными в моменты пиковых нагрузок.

Павел Быковских