

# 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 серьёзные 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 noctуют 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