

# Свет в конце вагона

12.08.2015



Не секрет, что единственное функционирующее в азиатской России метро страдает от хронического недофинансирования. В последние годы была открыта лишь одна станция метро – Золотая нива – но над ней то и дело проваливается асфальт. Песпективы дальнейшего метростроения на сегодняшний день туманны, хотя планы, конечно, есть. Тем временем подземка столкнулась с текущей проблемой. Настала пора менять вагоны-рөвесники метрополитена.

С 2013 года в Ельцовском метродепо ремонтируют собственные вагоны, отходившие уже 30 лет. Всего таких у подземки 56 вагонов. По словам начальника службы подвижного состава новосибирской подземки Алексея Николаева, срок их службы 31 год.

В Новосибирске решили продлить им жизнь собственными силами. На базе депо организовано вагоноремонтное производство. Это позволяет продлить жизнь вагонам 1985 года выпуска еще на 15 лет, уточнил Николаев.

«За 15 лет у нас должна отработаться концепция замены вагонов», – добавил Алексей Николаев.

Пока метрополитен отремонтировал только 12 вагонов из требуемых 56. При текущем темпе в восемь вагонов в год и даже увеличении его до 12-14 вагонов за 365 дней, на чем настаивает начальство подземки, успеть отремонтировать в

срок все вагоны 1985 года выпуска не удастся. По сути, метрополитену придется догонять стремительно уходящее время, поскольку даже при темпе в 10-12 вагонов потребуется еще четыре года на капремонт составов 30-летней давности. Выходит, что ряд из этих вагонов уже превысит срок эксплуатации в 31 год, а еще ряд вагонов к тому моменту «состарится».

Метрополитен, впрочем, осознает, что одним ремонтом вагонов «сыт не будешь» и планирует наладить сборочное производство на базе того же депо. Однако, пока, признают городские власти, это лишь планы. «Морально мы готовы и сейчас», – говорит Алексей Николаев, добавляя, что реально начать сборку в конце 2016 г. – начале 2017 г. Пока же прорабатываются юридические и технические вопросы.

Руководство подземки считает, что реально будет собирать в метродепо по четыре вагона в год. Учитывая, что и вагоноремонтное производство также будет продолжено, необходимо строить новые цеха. Пока стоит вопрос о резервировании земли под эти нужды. Благо рядом с депо свободная земля имеется.

При этом в метрополитене не исключают, что ему удастся не только наладить сборку вагонов для собственных нужд, но и продавать их в другие города. К примеру, в Екатеринбург. Впрочем, пока неясно, насколько такие поставки будут экономически оправданы.

Фото: НДН.инфо