

Достраивать Дзержинскую ветку метро продолжат в 2016 году, нужно 12 млрд рублей

18.05.2015



Планов по развитию Новосибирского метрополитена – громадье. Хотя Андрей Ксензов уверил прессу, что революционных изменений в работе подземки ждать не стоит, только улучшения обслуживания пассажиров.

Недавно вернувшись из Москвы с празднования 80-летия столичного метрополитена, г-н Ксензов сегодня постоянно апеллировал к московскому опыту: как работа наземного транспорта и электричек увязана с работой станций метро, как в поздземке организовали центр профориентации молодежи, как перехватывающие парковки стали дополнительным источником дохода для метро.

Впрочем, московские и даже питерские показатели нам не указ: если за годы существования в Москве ввели в эксплуатацию 196 станций, то в Новосибирске полностью не достроена ни одна линия. Если в сутки столичная подземка перевозит 8 млн пассажиров, то новосибирская – максимум 280–290 тыс., а в выходные пассажиропоток падает до 160 тыс. человек. И то, что в нынешнем году единственный в азиатской части России действующий метрополитен также отпразднует юбилей – 30 лет, ситуацию в корне не переломит.

Тем не менее частично московский опыт Андрей Ксензов собирается внедрить под сибирскую землю. В частности, планирует организовать профориентационный центр: «Текущая на метрополитене низкая, но необходимо, чтобы молодежь интересовалась инженерно-техническими специальностями. У нас работают выпускники вузов и колледжей, но хотелось, чтобы и среднее поколение

интересовалось работой в метро».

Что касается окончания строительства Дзержинской ветки, объем капиталовложений предварительно оценивается в 10–12 млрд рублей. И хуже всего, что согласно ФЗ-131 федеральный бюджет не обязан финансировать строительство. «Если мы убедительно докажем, что введен большой объем жилья, в том числе и социального, что подведены новые коммуникации, сами начнем строительство новых станций и метродепо, думаю, что Москва откликнется. Но это не моя прерогатива как начальника метрополитена договариваться о финансировании. Есть глава региона, есть мэр – муниципалитет является заказчиком стройки, о выделении средств надо договариваться на этом уровне, – подчеркнул Андрей Ксензов.

Строительство новых объектов метрополитена в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП) невозможно, заметил Андрей Ксензов: «Если говорить о скоростном трамвае, то схема ГЧП приемлема: мэрия выделяет землю, инвестор в соответствии с техзаданием выполняет строительные работы. Но ГЧП не сработает при возведении новых станций метро – инвестору не будет понятно, когда он окупит вложения».

Новый начальник подземки обратил внимание прессы, что наш метрополитен «впереди планеты всей». «К нам едут учиться из разных городов, скоро приедут специалисты из Нижнего Новгорода. Например, в отношении системы безопасности перевозок, которая учитывает работу множества различных служб, нам есть чем гордиться», – рассказал Андрей Ксензов.

Что же касается того, чем не стоит, может быть, гордиться, в частности безопасностью на станции «Золотая нива», г-н Ксензов ушел от прямого ответа. Он напомнил, что метрополитен уже давал официальный комментарий по данной ситуации и добавить тут нечего.

Пока в ближайших планах – включение в бюджет региона строительства метро. Если же говорить об увеличении на один вагон длины метропоезда, пока такая мера преждевременна. «Пятый вагон станет актуальным, когда пассажиропоток возрастет до 320–350 тыс. человек в сутки. Технические возможности для увеличения состава есть, реорганизовано депо, перроны изначально были рассчитаны на пять вагонов поезда», – прокомментировал Андрей Ксензов.

В повестке дня сегодня стоит проверка жизненного цикла вагонов. Если в Москве, используя различные, в том числе и лизинговые схемы, практически одномоментно могут заменить две тысячи вагонов, то для Новосибирского метрополитена заменить наши 80–90 нереально. Тогда как срок их эксплуатации 32–34 года. «Мы реорганизовали мастерские в Заельцовском депо, обучили специалистов, поэтому теперь сможем обходиться собственными силами. Отсыпать отдельные узлы в Москву или в Санкт-Петербург слишком накладно, рассказал Андрей Ксензов.

Мария Пашкова
Фото автора