

Газета «Ростов официальный». № 15 (906) от 11.04.2012

Похоже, что интрига — быть или не быть ростовскому метро — завершилась. 5 марта в ситуационно-аналитическом центре правительства Ростовской области были озвучены сроки и даже цена билетов. Совещание по строительству метрополитена в донской столице вёл губернатор Василий ГОЛУБЕВ.



Напомним, что в сентябре прошлого года на одной из пресс-конференций губернатор выразил сомнение в нужности метро «в том смысле, в котором мы его понимаем: как метро в Москве». И далее он объяснил почему и дал определённые поручения для изучения проблемы. Но многие СМИ растиражировали только первую часть фразы. Что касается «Ростова официального», то 28 сентября был опубликован материал «С мечтой о метро расставаться трудно. Да и не нужно». И вот снова разговор о метро в правительстве области.

Первая линия

О том, на какой стадии находится этот важнейший для территории проект, рассказал глава администрации Михаил ЧЕРНЫШЕВ. В 2011 году, сказал он, разработана комплексная схема, предусматривающая развитие всех видов городского пассажирского транспорта, в том числе скоростного внеуличного. А так как центральная историческая часть города плотно застроена, её прохождение возможно только в подземном исполнении.

Расчёты показали, что городу необходимы четыре линии метрополитена общей

протяжённостью в 80 км. Учитывая уже сложившийся пассажирский поток и застраиваемый 100-тысячный новый Левенцовский район, первая очередь строительства целесообразна в направлении «Запад-Восток», от станции «Улица Малиновского» до станции «Площадь Карла Маркса». До 52% общего пассажирского потока пользуются этим направлением. На этой линии в 14,9 км планируется 8 станций, в том числе три глубокого заложения, четыре — мелкого, а станция «Вокзал» будет на эстакаде в районе трёх вокзалов.

Что уже сделано для реализации проекта?

ОАО «Метрогипротранс» разработало обоснование предпроектных предложений. В их рамках, к примеру, согласованы вынос и перекладка существующих инженерных коммуникаций, проработаны места размещения различных объектов метрополитена, определено, что для безопасности дорожного движения будут построены подземные переходы на проспекте Стачки и на Большой Садовой — для входа в вестибюли станций.

Уже стоит вопрос о финансировании проекта планировки и межевания территории размещения первой линии в размере 35 млн рублей. Он будет рассмотрен на ближайшем, апрельском заседании Ростовской городской Думы. Во втором квартале нынешнего года будут проведены электронные торги на эти работы.

Специалисты считают, что без метро мегаполис не сможет решить свою главную проблему — пробки на дорогах. О метро в Ростове говорят давно, с 70-х годов прошлого века.

С развалом Союза мечта то приближалась к осуществлению, то удалялась, в зависимости от обещаний федерального центра принимать в нём участие: области одной не потянуть, проект очень дорог. Только на первую линию, по заключению ФГУ «Главгосэкспертиза России», потребуется 76,6 млрд рублей в ценах 2010 года. Ещё в 2007 году в стране была принята концепция «Развитие метрополитенов и других видов скоростного внеуличного транспорта в РФ до 2020 года». Но, вероятно, из-за кризиса дело застопорилось.

И вот в июне прошлого года председатель правительства поручил Минфину, Минтрансу, Минэкономразвития и Минрегиону России рассмотреть возможность возобновить государственную поддержку регионам в строительстве метрополитенов с 2013 года. И Москва в феврале этого года запросила сведения у Ростовской области об объёмах финансирования первой очереди метро.



Что предстоит сделать?

Чтобы получать поддержку федерального бюджета с 2014 года, необходимо в этом году провести торги и начать разработку проектной документации первой линии. Ориентировочная стоимость проектно-сметной документации — 950 млн рублей. На её разработку потребуется 2,5 года.

Но финансы — не единственная проблема реализации идеи. Необходимо принять организационно-правовые меры. Например, под объекты метро придётся изымать, в том числе путём выкупа, земельные участки. Но делать это, согласно Земельному кодексу, можно, если необходимо разместить объекты транспорта федерального или регионального значения. То есть необходимо городскому метро придать статус регионального. И обозначить его в программах социально-экономического развития Ростовской области на этот и последующие годы.

Уже сегодня задумались о кадрах для будущей подземки. Мэр Ростова говорит, что есть договорённость о подготовке специалистов для метрополитена на базе РГУПС.

Каким будет наше метро?

Специалисты считают, что оно будет самокупаемым или малодотационным, если линии проектируются с учётом сложившихся пассажиропотоков (это как раз наш случай). Нам

близок вариант Новосибирского метро, которое перевозит 458 тысяч человек в сутки (164,5 млн в год), а цена одного билета — 15 рублей при себестоимости в 14,79 рублей. Расчёт на ростовское метро — 400 тысяч в сутки, 130 млн в год, себестоимость одной поездки от 12 до 18 рублей.

Выбрать лучшие варианты

«Нам сейчас нельзя отступать». «Нам нужно не опаздывать». «Программа требует активизации, жёсткого сопровождения». «Мы готовы и будем строить метро». Это из выступлений губернатора после доклада мэра Ростова. А вот и один из его вопросов: возможно ли удешевление строительства? Специалисты говорят о возможном снижении стоимости метрополитена — за счёт оптимизации конструктивных решений отдельных узлов и конструкций, применения различных отделочных материалов. А начальник муниципального управления «Метро Ростова» Мурат ТЛЕПЦЕРИЩЕВ ответил губернатору, что одним из вариантов удешевления может быть глубина заложения — от одного метра до 40. Что касается вопроса губернатора о якобы предстоящем сносе ради метро исторических зданий (и такая информация появилась в СМИ), то, пояснил Тлепцерищев, «мы задеваем три небольших здания, которые исторической ценности не представляют, и за разъяснениями по этому поводу к нам никто не обращался».



Стартуем сегодня

Губернатор дал поручение министерству транспорта Ростовской области решить вопрос с присвоением строительству метро статуса регионального значения («Считайте, что уже решено, мы поддержим мэрию», — сказал замминистра Василий ГОЙДА). А министерству финансов он поручил минимизировать угрозы по финансированию проекта, и высказал уверенность, что «к концу второго квартала обсудим проект с федеральными структурами».

«Будем работать, не теряя времени, — пообещал мэр Михаил Чернышев. — Мы думали, что начнём в будущем году, но стартуем сегодня».

P.S. «Ростов официальный» связался с председателем совета ростовского отделения Всероссийского общества защиты памятников истории и культуры Александром КОЖИНЫМ и поинтересовался его мнением о сносе трёх домов, о которых говорилось на совещании. Он пояснил, что уже встречался с Муратом Тлепцерищевым после совещания. Да, судя по проекту, под снос попадают бумажная фабрика и два дома, 2- и 3-этажные в начале Большой Садовой, по нечётной стороне. Раньше они имели статус региональных памятников, но каким-то образом из этого списка выбыли. Но при всех вариантах, сказал он, это фоновые здания, без которых Большая Садовая будет выглядеть по-другому. А это улица наряду с Пушкинской и «Солдатской слободой» является заповедной зоной исторического центра города с особым режимом использования. Компромисс возможен, но если утрата для хорошего дела и компенсируется — это одно, а если для того, чтобы здесь образовалось пустое место, — это другое. Мы уже потеряли здание банка-лицея рядом с «Дон-Плазой», говорили, что будет конгресс-центр, но он так и не построен. Во вторник по поводу зданий Кожин и Тлепцерищев собирали специалистов.

Ольга Космынина