



В то время как другие города-миллионники не первое десятилетие наслаждаются прелестями «подземки», в Омске развернулась очередная дискуссия на предмет судьбы метрополитена. Областные власти публично озвучили новую концепцию «метротрама». Основной упор в ней делается на дешевизну, на скорый ввод в эксплуатацию и на переформатирование «метро» в «скоростной трамвай»...

Еще в октябре прошлого года руководитель проекта по строительству Омского метрополитена Владимир Плеханов уверенно и бодро рапортовал о том, что в юбилейном 2016-м омичи обязательно прокатятся на полноценном метро:

— Какого-либо очевидного отставания и срывов нет. Фронты на всех участках подготовлены, мы нацелены на 2016 год, и других целей у нас нет.

Господин Плеханов также подтвердил, что «первый пусковой участок омской подземки будет включать в себя 5 станций («Библиотека имени Пушкина», «Заречная», «Кристалл», «Соборная», «улица Рокоссовского») и локомотивное депо». (<http://www.omskinform.ru/news/60537>)

Впрочем, буквально через месяц омский губернатор Виктор Назаров дезавуировал заявления своего подчиненного. В Москве, на заседании Оргкомитета по подготовке 300-летия Омска, он, посетовав на недостаточное финансирование из федеральной казны, впервые заявил о планах по удешевлению проекта за счет отказа от глубокого метро в пользу наземного скоростного трамвая.

Параллельно Олег Шишов, директор НПО «Мостовик» - генподрядчика строительства, сказал, что «в Омске о скоростном трамвае заявляют люди, которые в этой теме мало что понимают». Получилось что-то вроде заочной дискуссии, но, судя по всему, решение об изменении концепции проекта уже было принято в кулуарах облправительства, а губернатор Назаров лишь озвучил его для широкого круга.

Видимо, для генерального подрядчика позиция Заказчика оказалась полной неожиданностью. По-крайней мере, «Мостовик» до последнего готовил документацию проекта полноценного метро для госэкспертизы. По некоторым данным, защита проекта в столице уже началась. Министр транспорта Омской области Олег Илюшин на состоявшейся недавно пресс-конференции заявил, что усилия «Мостовика» не пропадут,

Кто и зачем пытается «похоронить» омское метро?!

Автор: Administrator
18.03.2014 02:34

а защищенный проект частями будет использован по назначению.

Что касается версий почему «омское метро» стали вдруг переформатировать в «скоростной трамвай», то их две :

1. Официальная. Новая концепция позволит удешевить проект с 24 млрд рублей до 10-ти. Воспользоваться услугами «метротрама» омичи уже смогут к юбилейному 2016-ому году.

2. Неофициальная. Со сменой концепции «метро» есть возможность отстранить от проекта многолетнего генподрядчика НПО «Мостовик» в пользу «своих», аффилированных с нынешними чиновниками облправительства компаний...

При более внимательном изучении «официальной версии» появляется целый ряд вопросов. Например, не выльется ли заявленное «удешевление» в удорожание на деле себестоимости километра пути?! Первоначальная протяженность веток «метро» уменьшается как минимум в четыре раза, а стоимость работ всего в два с небольшим... При этом стоимость прокладки дороги под землей не идет ни в какое сравнение с "реанимацией трамвайных путей" - в основном под "скоростной трамвай" планируют задействовать уже имеющуюся трамвайно-транспортную сеть. И не окажется ли, что солидные средства, выделяемые на строительство, вновь осядут в так называемых «непроизводительных расходах» - на всякого рода обсуждения, пиар «новой

концепции», на новые согласования и экспертизы?! Не поспешим ли и не насмешим ли?!

При этом даже рядовые омичи версию о «недостатке финансов на метро» ставят под сомнение. Не голословно. Как пример не рациональных трат приводится реконструкция улицы Валиханова и строительство подземного перехода у «Голубого огонька» стоимостью в 2 млрд рублей. Это в полтора раза больше годового бюджета «омского метро»! И таких «строек» и «трат» в области достаточно...

Альберт Каримов, экс-главный архитектор Омска:

- Без глубинного метро Омску не удастся решить главные проблемы – транспортный коллапс и развитие окраин. Не было ни одного профессионального обсуждения проекта скрещивания метро со скоростным трамваем. Можно, конечно, взять за основу мнения блогеров и варягов, но каков от этого будет эффект?! Лично я сомневаюсь в жизнеспособности возможных решений. Не зная местную специфику, не ориентируясь на перспективу развития Омска, глупо рассчитывать на позитивный результат. Но суррогат, видимость решения проблемы всегда дешевле... В нашем городе горлопаны похоронили уже не один важный проект – метро, мусоросжигательный завод, завод офсетных красок, главный канализационный коллектор... Всё «ушло»... к соседям!

Сергей Костарев, общественник:

- Я не один раз принимал участие в обсуждении проекта скоростного трамвая с заинтересованными сторонами. Я поддерживаю это направление. Есть некие проблемы со структурой путей, но проект может быть хорошим и относительно недорогим.

Михаил Мельников, экс-начальник отдела Омской дирекции строящегося метрополитена:

- В 30-е годы Омск получил Генплан с урезанной вдвое шириной улиц. Мы были обречены строить метро. Уже тогда! Но «зеленые» и «демократы» заволокнули вопрос и в 70-е, и в 80-е, и по сей день. В итоге «дискуссий» у нас нет ни города-сада, ни метро... А главная причина банальна – нет лидера, у которого была бы политическая воля, полномочия, возможности, ответственность перед будущими поколениями омичей. Есть решения, которые не актуальны «сегодня», но без которых невозможно развитие «завтра».

Общественное движение «За трамвай»:

Кто и зачем пытается «похоронить» омское метро?!

Автор: Administrator
18.03.2014 02:34

- Готов ли кто-либо из вас ждать 20-30 лет до появления метро в вашем районе? Ведь метрополитеном можно и не успеть воспользоваться при жизни! В то же время сеть трамвая или скоростного трамвая, которая обеспечит комфорт не хуже, чем метрополитен, может быть развёрнута за 3 года и меньше, да и по стоимости будет в 10-15 раз дешевле!.

Владимир Плеханов, руководитель проекта по строительству Омского метрополитена:

- Комментировать ситуацию не уполномочен. На это есть вышестоящие структуры и люди.

Олег Осинский, директор департамента транспорта мэрии Омска:

- Как идея получить результат быстро и не дорого «скоростное трамвайное метро» имеет место быть. Почему нет?! Но насколько это реализуемо, я не берусь судить. Я – перевозчик. Можно ли объединить «Волгу» и Мерседес»?! Наверное, можно, но пусть над этим голову ломают профессионалы: инженеры, трамвайщики и метрополитенщики. Для этого есть нормативы, допуски, ГОСТы, градостроительные параметры. По-видимому, это не вопрос одного дня и даже года. Насколько я знаю, французские специалисты так и не пришли к конечному мнению - уехали думать...

Кто и зачем пытается «похоронить» омское метро?!

Автор: Administrator
18.03.2014 02:34

Александр Грасс,

независимый журналист