# «Бизнес-онлайн»

# «Салават Купере» «продали» РЖД: почему соципотечный городок сбился с трамвайного пути?

22 Августа

Минтранс РТ хочет пустить электричку в поселок «на взаимовыгодных условиях» с железнодорожниками — исполком Казани категорически против

Жилой поселок «Салават Купере» свяжут с Казанью не трамваем, а электричкой. Минтранс РТ уже разрабатывает проект строительства ветки от Северного вокзала до поселка с двумя остановками. Казанские власти не в восторге от этой идеи — поезда с интервалом в полчаса не лучший транспорт для перевозок в городской черте. Как узнал «БИЗНЕС Online», и трамвайная, и железнодорожная ветки могут быть равнозначны по стоимости — до 5,4 млрд рублей, зато электричку может софинансировать РЖД.

**ОТ «САЛАВАТА» ДО ГОРОДА — ЗА 15 МИНУТ**

Как стало известно вчера, «Салават Купере», новый жилой городок — «спутник» Казани на 50 тыс. человек, свяжут с городом электричкой. Как сообщили «БИЗНЕС Online» в пресс-службе министерства транспорта и дорожного хозяйства Татарстана, проект строительства новых и реконструкции существующих железнодорожных путей от «Салават Купере» до вокзала Казань-2 уже находится в разработке. Согласно первоначальному проекту ветка должна пройти от станции Салават Купере до улицы Химической, далее по существующим путям до станции Восстание-Пассажирская. Общая протяженность трассы составит 13,7 км, а время в пути — 15 минут. На однопутной ветке предполагаются две остановки — Ремплер и Химическая с резервом места под дополнительную остановочную платформу Тэцевская.

«С реализацией данного проекта будет сформирован новый пригородный железнодорожный маршрут ст. Салават Купере — ст. Казань-2 и далее, который обеспечит быструю комфортную транспортную связь жилого комплекса „Салават Купере“ с центральной частью Казани через транспортно-пересадочный узел Казань-2 (метро, трамвай, автобус и т. д.)», — заявили в минтрансе.

Ранее в «Салават Купере» хотели пустить из центра города трамвайную ветку. Об этих планах неоднократно заявляли власти Казани, этот проект был занесен в актуальный генплан города, который разрабатывается с 2015 года и должен быть утвержден в 2018 году. Планировалось организовать скоростное трамвайное движение от уже существующих трамвайных линий в Авиастроительном и Московском районах. По стоимости стройки предлагалось три варианта — за 3,1 млрд рублей, 4 млрд рублей и за 5,4 млрд рублей. Все они предусматривали вырубку леса на протяжении 5,2 тыс. метров.

Теперь этим планам не суждено сбыться. Среди плюсов электрички — независимость от ситуации на автомобильных дорогах, а это традиционный бич трамваев в Казани. В любое время, например в час пик, электричка идет по графику, а вместимость шестивагонного состава, как известно, примерно 1,2 тыс. человек. Кроме того, у данного проекта есть дальнейшие перспективы: будущая реализация кольцевого железнодорожного движения позволит без пересадки довозить пассажиров до Казань-1 или до международного аэропорта Казань со всеми промежуточными остановками.

Тем не менее трамваи, как рассказали нам две жительницы «Салават Купере», могли бы быть удобнее и мобильнее — встроившись в трамвайную сеть Казани, они бы развозили «салаватчан» по всему городу без пересадок. «Трамвай удобнее электрички, конечно. На нем остановок, мне кажется, больше будет, да и ходил бы он не только до Северного вокзала, но и по всему городу прошел. Есть же пятый трамвай, который полгорода охватывает. Миллион дорог нужен в „Салават Купере“! Не проедешь, не выйдешь нигде! Еще автобусы пустить надо. На автомобилях ездить неудобно — ужасные пробки, и это еще не 1 сентября. Страшно представить, что будет, когда дети поедут в школу по прописке — те, кто не перевелся. Чтобы проехать в сторону городу, в 6 утра придется вставать», — говорит одна из жительниц по имени **Альбина**.

Срок реализации проекта, в общем, не за горами: строительство линии включается в рамки соглашения между Татарстаном и ОАО «РЖД» о взаимодействии и сотрудничестве на 2017–2019 годы. Этот документ в декабре 2016 года подписали президент РТ **Рустам Минниханов** и начальник Горьковской железной дороги **Анатолий Лесун**, однако никаких подробностей соглашения не раскрывалось.

«БИЗНЕС Online» отправил запрос о проекте электрички в РЖД, но, как сообщили нам в пресс-службе госкорпорации, на сегодняшний день комментариев по этой теме не будет.

**ПОМОЩИ ЖДУТ ОТ РЖД**

Стоимость проекта электрички до «Салават Купере» пока не определена — как сообщил минтранс, еще планируется разработка проектно-сметной документации, чтобы определить объемы работ и объемы финансирования. Судя по всему, деньги будет выделять как ОАО «РЖД», так и бюджет республики. Как подчеркивается в ответе, реализация проекта будет идти «на взаимовыгодных условиях».

Это объясняет, почему власти склонились именно к варианту электрички: таким образом, у проекта может быть органичный внешний инвестор. Напомним, что РЖД активно строят на территории Татарстана новые объекты — к Универсиаде был серьезно модернизирован главный железнодорожный вокзал и возведено два новых, построена интермодальная ветка от центра города до аэропорта «Казань». Всего на подготовку объектов Универсиады госкорпорация потратила 7,5 млрд рублей. В 2016 году РЖД взялись за железнодорожные пути и вокзал в Свияжске — о реанимации стратегически важного вокзала договорились вице-президент РЖД **Михаил Акулов** и тогда еще премьер-министр РТ **Ильдар Халиков**. Работы договорились профинансировать 50 на 50: половину — РЖД, половину — республика. Не стоит забывать и о проекте ВСМ Москва — Казань, и о проекте Свияжского мультимодального логистического центра, который потребует строительства целого железнодорожного узла для грузовых потоков.

Однако при сотрудничестве с Российскими железными дорогами Татарстан неизбежно берет на себя и обязательства: все пригородные электрички, которые обслуживает в регионе созданная РЖД на паритетных началах с регионами Поволжья компания «Содружество», обязательно субсидируются из республиканского бюджета. Так, в 2016 году Татарстан заплатил «Содружеству» за перевозку пассажиров 242,4 млн рублей, говорится в бухотчетности общества, а это, между прочим, треть от всех годовых доходов компании.

Кстати, в Казани идея развития внутригородских электричек всплывала в советское время с завидным постоянством через каждые два-три года и особенно была популярна в перестройку. Депутаты городского совета не раз предлагали запустить параллельно друг другу две встречные электрички. В начале 2000-х ГЖД одухотворились идеей дать новую жизнь железнодорожным веткам внутри подопечных городов. В конце концов все эти предложения так и не были воплощены в жизнь, а чуть позже возникла идея вообще убрать железную дорогу из центра города, пустив эти участки под застройку. В итоге и она не была воплощена в жизнь, а основную нагрузку как общественный транспорт взяли на себя МУПовские автобусы и метро с трамваями-

**А ГОРОД — ПРОТИВ**

Если бы в случае с «Салават Купере» был выбран «трамвайный путь», проектом строительства и обслуживания мог бы заняться местный МУП «Метроэлектротранс». Гендиректор «Метроэлектротранса» **Асфан Галявов** в телефонной беседе с корреспондентом «БИЗНЕС Online» заявил, что «Салават Купере» — черта города, а значит, предпочтительнее было бы оттуда добираться на трамвае. «Электричка не является городским видом транспорта, в это черта города, а в городе нужен трамвай. Поэтому я всегда был против мнения минтранса по этому поводу и считаю электричку неэффективной», — рассказал Галявов. Впрочем, о деталях проекта он говорить отказался. «Мы проект не разрабатывали, прикинули трассу. Финансирования не ожидалось, поэтому проект и не разрабатывали», — объяснил он. «Строительство самой линии железной дороги будет наверняка дороже и, думаю, займет больше времени», — добавил Галявов.

Есть возражения и у председателя комитета по транспорту исполкома **Айдара Абдулхакова**. По его мнению, любая железнодорожная ветка внутри жилого массива не способствует связности территории и фактически режет ее на части. Для организации связей придется делать семафорные переезды, оснащать их необходимой инфраструктурой. Придется думать об организации пешеходных переходов — мосты либо тоннели со всеми вытекающими последствиями по доступности маломобильных групп населения. Потому в Европе электричка — это скорее средство передвижения из города в пригород, где миграция составляет сотни тысяч человек ежедневно на расстояния около часа езды. «Возьмем тот же полуторамиллионный Мюнхен, где ежедневный трафик электропоездов из пригородов и обратно — до миллиона человек. Там остановки электропоездов делают у крупных заводов, — описал в общих чертах принципы немецкого пригородного транспорта Абдулхаков. — Электричка — это не городской транспорт, и в своем расписании он вряд ли будет соответствовать нуждам горожан. У нас ведь не только рабочие. У нас есть школьники и студенты, есть домохозяйки, у нас разные категории населения. И у них разные потребности в транспорте, им надо ехать в разное время. Если мы заявляем интервал 30 минут в час пик, 2 часа — в межпиковое время, то как людям уезжать?»

Поэтому эксперты по транспорту, в том числе и разработчики транспортной схемы, изначально отдавали приоритет трамваю. Скоростной трамвай имеет возможность «расходиться» внутри города по существующим трамвайным линиям, а не курсировать от точки до точки. Трамвай может быть и в одновагонном варианте, и в трехвагонной компоновке — в зависимости от пассажиропотока. Можно гибко варьировать интервалы движения. Кроме того, сам трамвайный путь — это совсем не железная дорога, это другие уровни шума за счет обустройства рельсового хода. Трамвай можно сделать практически бесшумным — электропоезд с его массой и масштабами, даже если это 4–6 вагонов, такими возможностями похвастаться не может. Кроме того, есть вариант обособленного выделения автобусных путей — так, чтобы туда не могли заехать автомобили: это позволит создать вариант скоростного внутригородского автобуса. Такой опыт в мире тоже есть — достаточно вспомнить лекции того же экс-мэра Боготы **Энрике Пеньялоса**, которые он давал в Казани.

«Один из основных моментов — это тарификация проезда для горожанина, — добавил Абдулхаков. — Есть варианты трамвай/автобус, с единой системой тарификации, с системой проездных и так далее. И когда мы прорабатываем вариант поставить раз в 15 минут трамвай, раз в 10 минут — автобус через район „Казаньоргсинтеза“, раз в 20 минут — автобус через Горьковское шоссе, все это можно отрегулировать и отработать так, чтобы система была максимально удобной. Как будет работать в этих условиях электропоезд с отдельной тарификацией, с пересадкой пассажиров на „Северном вокзале“? Тут будет масса еще и таких вопросов».

Как рассказал «БИЗНЕС Online» директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики **Михаил Блинкин**, электричка — один из нынешних трендов, который помогает связать жилой массив с городским. По его мнению, для горожан неплохи оба варианта, по стоимости строительства они могут быть примерно одинаковы. «Нужно знать детали, чтобы называть точную стоимость, у меня их нет», — заявил Блинкин.
Подробнее на «БИЗНЕС Online»: <https://www.business-gazeta.ru/article/355169>