***Инициатива:*** Переформатировать дальнейшее развитие Екатеринбургского метрополитена со строительства четырех станций второй линии на достройку первой линии в северном и южном направлении в рамках подготовки к празднованию 300-летия города Екатеринбурга.

***Описание проблемы:***

После сдачи Екатеринбургским метрополитеном в эксплуатацию станций Ботаническая и Чкаловская в 2011 и 2012 годах соответственно появились и по сей день есть планы по строительству второй линии, оцениваемой по разным подсчетам от 40 до 80 млрд. руб. Однако такими денежными средствами ни город, ни область не располагает. В рамках подготовки к ЧМ-2018 и ЭКСПО 2020 город рассчитывал получить федеральные деньги на строительство 4-х станций второй линии метрополитена. Однако в 2013-м году федерация отказалась выделять такую большую сумму денежных средств, ссылаясь на дороговизну проекта, а также отсутствие необходимой документации. На 2014-й и 2015-й год на строительство этой линии также не началось и далеко не факт, что начнется в обозримой перспективе по вышеуказанным причинам, а также вследствие надвигающегося кризиса на бюджеты всех уровней, где 40-80 млрд. руб. – сравнительно расточительная трата.

Также есть опыт дальнейшего развития метрополитенов в городах, приближенных по бюджету города Екатеринбурга и Свердловской области (доходная часть 31,1 млрд. руб. и 171 млрд. руб. соответственно). Доходная часть таких городов и их регионов такая: г. Казань и республика Татарстан – 17,9 млрд. руб. и 149,5 млрд. руб., г. Самара и Самарская область – 13,7 млрд. руб. и 129 млрд. руб., г. Нижний Новгород и Нижегородская область – 22,1 млрд. руб. и 115 млрд. руб.

В этих городах, несмотря на такую же непростую финансовую ситуацию, развитие метрополитенов не стоит на месте за счет того, что станции строятся исходя из реальных располагаемых денежных средств. В Самаре в 2015-м году ввели в строй 10-ю станцию "Алабинская", и уже запланировано на 2015-го год начало строительства следующей, 11-й станции "Самарская", открытие которой ожидается в 2018-м году, в Казани строят 11-ю станцию "Дубравную", которую откроют в 2016-м году, в Нижнем Новгороде также в 2015-м году начинают строительство 14-й станции «Стрелка» к Чемпионату мира по футболу 2018-го года. При этом в г. Екатеринбург насчитывается только 9 станций, что является самым низким показателем по количеству станций среди метрополитенов России.

Опираясь на опыт строительства метрополитенов в г. Казань, г. Самара и г. Нижний Новгород, предпочтительнее не ждать годами огромное финансирование второй линии метрополитена, останавливая развитие метрополитена в принципе, а как можно скорее переформатировать развитие Екатеринбургского метрополитена со строительства второй линии, полного неопределенности, на достройку первой линии метрополитена в направлении севера и юга, оцениваемой специалистами по примерным расчетам в 16,3 млрд. руб. (с учетом затрат на проектирование), что более реалистичная сумма для г. Екатеринбурга и Свердловской области, чем 40-80 млрд. руб., которые при нынешних условиях финансирования (в среднем 2 млрд. в год) будут собираться не менее 20 лет. Сумма строительства 16 млрд. руб., выделяемых в период 2016-2023 гг. в рамках подготовки к празднованию 300-летия г. Екатеринбурга, складывается из следующих цифр: 4 млрд. руб. – федеральный бюджет; 6 млрд. руб. – городской бюджет, 6 млрд. руб. – областной бюджет. При этом, чтобы успеть сдать обе станции в эксплуатацию к 300-летию города, необходимо уже в 2015-м году дать старт проектированию.

***Решение проблемы:***

В связи с вышеуказанным предлагается:

1) Переформатирование дальнейшее развитие Екатеринбургского метрополитена со строительства четырех станций второй линии на достройку первой линии в северном и южном направлении.

2) Продление первой линии на север и юг (станции «Бакинских Комиссаров» и «Уктусские горы») с обустройством бесплатных перехватывающих парковок для приезжающих людей из областных городов, что означает:

а) Разработку и утверждение проекта станций мелкого заложения «Бакинских комиссаров» и «Уктусские горы», а также тоннелей к ним (1,1 км и 2,2 км соответственно) за счет городского бюджета (400 млн. руб.). Для этого необходимо объявить тендер на проектирование уже в 2015-м году, а 400 млн. руб. заложить в городской бюджет 2016-го года;

б) Прохождение госэкспертизы проектной документации обеих станций в Москве в 2016-м году;

в) Начало строительства станций в августе 2016 года. Строительство станций и проходка тоннелей будут производиться за счет финансирования из городского, областного и федерального бюджетов в рамках подготовки к празднованию 300-летия города Екатеринбурга в период с 2016-го по 2023-й года. Общая сумма самого строительства по примерным расчетам составляет 16 млрд. руб., выделяемых в период 2016-2023гг. в рамках подготовки к празднованию 300-летия г. Екатеринбурга, из которых 4 млрд. руб. – федеральный бюджет; 6 млрд. руб. – городской бюджет, 6 млрд. руб. – областной бюджет (подробнее в прилагаемой программе строительства).

г) Обустройство перехватывающих парковок на 100 машиномест по адресам: проспект Космонавтов, 102 и ул. Щербакова, 57 за счет городского бюджета.

Финансирование и сроки строительства двух станций исходят из следующих реалистичных условий:

1) Проходка тоннелей до метро "Уктусские горы" составляет 2,2 км, до метро "Бакинских Комиссаров" - 1,1 км.

2) 100 м проходки тоннелей - 100 млн. руб.;

3) За год проходческим щитом "Wirth" возможно пройти не более 1,4 км тоннелей (около 120 м в месяц);

4) Разворот проходческого щита занимает 1 месяц, следовательно, это время он работать не может;

5) Раскрытие котлована станции метро - 700 млн. руб., стройка сразу после раскрытия;

6) Строительство самой станции метро - 4 млрд. руб.;

7) Ежегодные освоения денег на строительство самой станции (без учета строительства тоннелей) не могут превышать 1,5 млрд. руб.;

8) Город и область должны вносить равный вклад в ежегодное строительство;

9) Федеральный бюджет может дать на достройку первой линии метрополитена в рамках подготовки к празднованию 300-летия города возможно не более 4 млрд. руб.;

10) Ежегодные затраты каждого из трех источников финансирования не должны превышать 1 млрд. руб., таким образом ежегодное финансирование не может превышать 3 млрд. руб.;

11) Федеральный бюджет не может привносить ежегодный вклад больше, чем городской и областной, вместе взятые;

12) Федеральный бюджет начинает софинансирование строительства метро в рамках подготовки к 300-летию города только на третий год строительства.

Безусловно, эти цифры не являются окончательными и могут варьироваться, как в ту, так и в другую сторону, по причине того, что определить стоимость строительства с точностью до 1 тыс. руб. возможно только после старта проектных работ. Однако эти цифры все же примерно показывают и дают понять, что проект по строительству двух станций метро к 300-летию города в целом реалистичен, чего нельзя сказать о строительстве второй линии метрополитена, оцениваемого в 40-80 млрд. руб.

***Практический результат:***

1) Дальнейшее развитие Екатеринбургского метрополитена согласно утвержденному еще в советское время генплану;

2) Поднятие статуса города Екатеринбурга, как участника всероссийских и международных событий (ЧМ-2018, Иннопром и т.д.), следовательно, удобство для иногородних и иностранных посетителей города быстро передвигаться по нему;

3) Возможность для местных жителей, живущих в районе станций, быстро передвигаться в центр города и другие части города. Сейчас в районе обеих станций построено много домов и строятся новостройки. ЖК «Каменные ручьи», ЖК «Рощинский» строятся рядом с предполагаемым местом строительства станции «Уктусские горы», также в этом радиусе есть ТРЦ «Глобус» (бывший ТРЦ «Екатерининский»). А рядом с местом предполагаемого строительства станции «Бакинских Комиссаров» есть большой 16-этажный дом по адресу ул. Бакинских Комиссаров, 173. Помимо него, рядом много и других домов по ул. Бакинских Комиссаров и пр. Космонавтов в направлении г. Верхняя Пышма. Также вблизи находится ТЦ «Metro Cash&Carry», ТЦ «Мегамарт» и гипермаркет «Castorama», что тоже внесет свой вклад в увеличение пассажиропотока;

4) Возможность для людей, приезжающих в г. Екатеринбург на непродолжительный период из г. Среднеуральск и г. Верхняя Пышма быстро приехать в центр города на метро в обход транспортных заторов, оставив машину на бесплатной перехватывающей парковке у станции метро «Бакинских комиссаров»;

5) Возможность для людей, приезжающих в г. Екатеринбург на непродолжительный период времени из г. Сысерть, из соседней Челябинской области быстро приехать в центр города на метро в обход транспортных заторов, оставив машину на бесплатной перехватывающей парковке у станции метро «Уктусские горы»;

6) Сокращение транспортной нагрузки города: снижение трафика, снижение личного как городского, так и иногороднего транспорта в центре города без каких-либо запретительных, не всегда при этом оправданных, мер;

7) Существенное увеличение пассажиропотока;

8) Полностью будут связаны север и юг города Екатеринбурга;

9) Окончание строительства 1-й линии Екатеринбургского метрополитена.