

Николай Уханов: Жители и гости Перми получают новые варианты передвижения по городу

Министр транспорта Пермского края — о закрытии движения на Горнозаводском направлении, траектории Северного железнодорожного обхода и сроках строительства ТПУ

Пресс-служба Свердловской железной дороги сообщала, что закрытие движения поездов на Горнозаводской ветке будет проходить в два этапа: участок Пермь II — Пермь I (до 1 декабря 2018 года), Пермь I — Мотовилиха (после ввода в эксплуатацию ТПУ «Мотовилиха» в январе 2023 года). Сроки соблюдаются?

— Пока мы идём в графике. Я напомним, решение освободить набережную от железнодорожной ветки появилось не просто так. Если в советскую эпоху по ней следовали составы с продукцией и сырьём промышленных предприятий (грузового порта, завода им. Дзержинского, завода им. Шпагина, завода им. Ленина), то сегодня ситуация кардинально изменилась. Фактически грузовые перевозки по этому направлению не осуществляются, а пути сейчас используются лишь для маршрутов городской электрички.

Проведённый анализ (в научной работе «Концепция развития мультимодальных пассажирских перевозок в Перми до 2030 года» был исследован существующий транспортный спрос на перевозки железнодорожным транспортом в границах Перми, в том числе эффективность функционирования проекта «Городская электричка» — ред.) показал, что спрос на перевозки пассажиров в черте города пригородным железнодорожным транспортом в десятки раз ниже потенциально возможного. Он удалён от основных центров генерации и поглощения



Константин Долгановский

пассажиропотоков. Плюс сложный рельеф местности для организации удобных пешеходных подходов. Следовательно, железнодорожная инфраструктура на территории города с точки зрения городских пассажирских перевозок для людей неудобна и используется неэффективно.

Сколько людей ежедневно пользуется этой веткой?

— Если рассматривать железнодорожный участок Горнозаводского направления в черте Перми (от станции Пермь II до станции Голованово), то ежедневно — 2558 пассажиров. Но максимальная провозная способность электропоездов на данном направлении — 6 тыс. пассажиров

в час. При этом на автобусах, связывающих Орджоникидзевский и Мотовилихинский районы с центром города, в день ездят 82 775 человек. Это значит, что пригородными поездами пользуется только 3% пассажиров!

Более того, железной дорогой в черте города пользуются ежедневно только 4,1 тыс. человек при пассажиропотоке 704 тыс. человек. Это около 0,6% пассажиров. Цифры говорят сами за себя.

И ещё один момент. По закону железнодорожные пути являются зоной повышенной опасности. И это препятствует включению железной дороги в общественно-культурное пространство набережной.

Какие альтернативы будут предусмотрены для пассажиров?

— С 15 ноября администрация города наряду с существующими маршрутами запускает новый городской автобусный маршрут №2 «Пермь II — Пермь I», синхронизированный с расписанием электропоездов. Он обеспечит как доставку пассажиров электропоездов в центр города, так и транзитное следование.

Для пассажиров поездов пригородного сообщения проезд на автобусе №2 будет бесплатным. Достаточно предъявить билет на пригородный поезд. Сейчас мы также изучаем возможность внедрения единого проездного для пассажиров электропоездов и городского общественного транспорта.

А по второму этапу закрытия движения понятны какие-то детали?

— К 2022 году в городе должны появиться два ТПУ: в начале года — в районе остановочного пункта «Мотовилиха», в конце года — на Пермь II. Кроме непосредственного подведения к ТПУ «Мотовилиха» автобусных и трамвайных маршрутов администрация Перми прорабатывает план реконструкции трамвайных путей, связывающих жилые районы между Мотовилихой и железнодорожным вокзалом.

В марте 2023 года планируется запустить скоростной трамвай вдоль Камы, который напрямую свяжет будущие ТПУ, а также позволит интегрировать общественные пространства набережной в транспортную сеть краевого центра. Здесь важно, что наличие трамвайных путей, по сравнению с железной дорогой, снимает ограничения на обустройство пешеходных переходов и способствует развитию культурного пространства.

Жители и гости города в результате получат новые варианты передвижения в пределах Перми.

А как будет осуществляться движение транзитных пассажирских поездов? Кстати, сколько их?

— Движение будет организовано по правому берегу Камы. С 20 декабря посадка и высадка пассажиров будет осуществляться на вокзале станции Лёвшино.

Их две пары: №11/12 (Москва — Новый Уренгой) и №83/84 (Москва — Приобье). Около станции Лёвшино также будет предусмо-

трена остановка автобусов общественного транспорта.

Администрация Перми сейчас рассматривает вариант продления до станции Лёвшино автобуса маршрута №77, следующего сейчас от остановки «Театр «Ироничная компания» до пересечения улиц Старикова и Социалистической. Маршрут идёт фактически через весь город, поэтому пассажиры беспрепятственно доберутся до станции.

А электрички?

— Все электрички будут ходить до Перми I.

Ещё один момент — строительство железнодорожного обхода. Как всё-таки будет проходить новый путь?

— Запланированный к строительству Северный железнодорожный обход Перми по направлению Березники — Пермь предназначен не для перевозки пассажиров, а для вывоза возрастающего потока грузов с предприятий Березниковско-Соликамского промышленного узла. Он пойдёт в обход плотины Камской гидроэлектростанции, что позволит снизить техногенное воздействие на сооружения ГЭС. Кстати, предусмотрено строительство нового железнодорожного моста выше ГЭС. Планируемые сроки реализации проекта — 2018–2025 годы. Строительство будет осуществляться в рамках долгосрочной инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2017–2025 годы.

После завершения строительства обход центра города будет обеспечен с юга по Транссибирской магистрали и с севера через станции Пальники и Блочная.

Матвей Любимов



Проект скоростной трамвайной линии