

В Иркутске будет метро?

Пробки, автобусы и маршрутки, летящие к остановке через несколько рядов, грязь, дым, кое-как едущий транспорт... Передвижение по Иркутску все больше и больше напоминает экстремальный вид спорта. Люди ищут альтернативу: то предлагают пустить речные трамваи, то легкие вертолеты, то струнный транспорт Юницкого. На очереди — надземное метро. Организовать такой транспорт в Иркутске намерен бизнесмен из Петербурга Ринат Бичурин.

Идея?

Легкое метро, легкий метрополитен — нечто среднее между классическим метрополитеном и легкорельсовым транспортом. Линии легкого метро располагаются на поверхности или на эстакадах. На пересадочных узлах, в центре города, на транспортных развязках закрыты туннелями. Поезда по 2-4 вагона. В надземном метрополитене допустимы значительные уклоны и малые поворотные радиусы.



В России надземный метрополитен построен в Москве. Бутовская линия легкого метро длиной 5,2 км состоит из пяти станций. На 2/3 она проходит над землей.

Стоимость строительства одного километра ветки надземного легкого метро — около 300 миллионов рублей. В Иркутске для обеспечения потребностей горожан требуется возвести 40 километров пути и 25 станций.

То есть нужно не менее 12 миллиардов. Годовой бюджет Иркутска составляет 13,8 миллиарда рублей.

Метро без денег

Бизнесмен Бичурин уверен, что построить легкое метро можно без бюджетных затрат. С 2015 года он рассылает в администрации 80 российских городов предложение о строительстве частного надземного метро на деньги других бизнесменов.

Выглядит все здорово: частное метро строится на средства инвесторов, пассажиров там будут возить бесплатно, а зарабатывать они будут, сдавая места на станциях магазинам. Предполагается, что надземное метро в Иркутске возведут во всех районах города. В качестве инвесторов могут выступить владельцы крупных торговых центров — например, IKEA (сейчас эта компания даже не имеет официального представительства в Иркутске).

Бичурин обещает обеспечить казну налоговыми поступлениями в несколько миллиардов. Себе намерен взять крошечный процентик — он же не за идею работает! Окупаемость проекта, по расчетам питерского разработчика идеи, составит 4 года.

Сейчас в Иркутске собирают подписи для проведения референдума о строительстве частного надземного метро. Для вынесения вопроса на рассмотрение властей необходимо набрать 10 тысяч подписей. Пока подписались 50 человек.

Трезвый взгляд

Экспертов не вдохновляют радужные планы Рината Бичурина. Они считают, что вряд ли найдутся спонсоры, согласные выложить 12 миллиардов для возведения надземного метро. А кто будет арендовать магазины на станциях? Даже в московской подземке в переходах стоят ларьки с мелочевкой, с которых много денег не получишь. Вдобавок известно, что данный вид транспорта дорог по себестоимости, и сделать его бесплатным для пассажиров нереально.

В Казани, Самаре, Екатеринбурге в ответ на предложение Рината Бичурина задали несколько важных вопросов.

- По каким улицам (скверам, паркам, дорогам) пойдет ветка надземного метро?
- Эстакады будут строиться над дорогами?
- Кто будет приобретать вагоны и локомотивы? Кто будет их обслуживать?
- А как же уровень шума для жителей верхних этажей домов рядом с метро?

Когда в Москве хотели пустить легкое метро по всему городу, то подсчитали, что уровень шума на средних и верхних этажах будет сопоставим с уровнем шума небольшого аэропорта. Шумоизоляционные экраны проблему не решат. Жители Южного Бутово скандалили и подавали в суд, требуя закрыть ветку надземного метро, поскольку уровень шума превышал норму на 6-16 децибелл. Властям Москвы пришлось закупать специальное оборудование, чтобы снизить шумы – а это еще расходы. На чьи плечи они лягут?

В ответ они получили невнятный комикс рекламного вида, в котором было показано, как всем будет хорошо от частного надземного метро. Ни одного ответа на поставленные вопросы.

В интернете ответов на эти вопросы тоже нет. Люди, сталкивавшиеся с надземным метро в российских реалиях, говорят, что не желали бы жить рядом с такими ветками.

Итог

Проект частного надземного метро напоминает концепцию струнной дороги Юницкого, которая должна была соединить Иркутск и Листвянку. На ее реализацию даже собирали деньги с миру по нитке, но всё заглохло так и не начавшись.

Кажется, что с надземным метро в Иркутске будет то же самое...

Читайте также:

[Струнный транспорт Юницкого: технологический прорыв или грандиозная афера?](#)

[Илон Маск украл идею Hyperloop у российского ученого?](#)

Автор: Алина Саратова © SmartBabr НАУКА И ТЕХНОЛОГИИ, ИНТЕРНЕТ И ИТ, МИР 👁 7759 27.06.2017, 13:54
👤 34

URL: <https://babr24.com/?IDE=272391> Bytes: 4826 / 4456 [Версия для печати](#) [Скачать PDF](#)

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Алина
Саратова.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)