

УДК 338.1

**Ташлаков Сергей Михайлович**

магистрант направления подготовки  
«Государственное и муниципальное  
управление»  
Российская академия народного хозяйства и  
государственной службы при Президенте РФ  
Челябинский филиал  
Россия, Челябинск  
tashlakov\_sergei@mail.ru

**Sergei M. Tashlakov**

Post-graduate student of the Faculty  
of public administration  
Russian academy of national economy and  
public service under the President  
of the Russian Federation  
Chelyabinsk branch  
Russia, Chelyabinsk

---

**«МЕТРОТРАМВАЙ» – МОДЕРНИЗАЦИЯ  
ПАССАЖИРСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В  
ЧЕЛЯБИНСКЕ <sup>1</sup>**

---

---

**METROTRAM – MODERNIZATION OF  
ELECTRIC PASSENGER TRANSPORT IN  
CHELYABINSK**

---

**Аннотация**

В статье рассматривается вопрос введения метротрамвая, с целью модернизировать пассажирский электротранспорт. Предложены пути решения сложной задачи строительства метроплитена и создание конкурентоспособного вида транспорта.

**Ключевые слова:**

общественный транспорт, пересадочный билет, электротранспорт

---

**Abstract**

The article discusses the issue of introducing a metro tram in order to modernize passenger electric transport. Ways to solve the complex problem of metro construction and the creation of a competitive mode of transport are proposed.

**Keywords:**

public transport, transfer tickets, electric transport

---

Метротрам понятие довольно необычное, но если выразиться простыми словами, то это трамвай, у которого пути проходят частично на земле частично под землей и совмещает преимущества метрополитена и трамвая, при этом избавлен от некоторых их недостатков.

Преимущества подземных участков метротрама – абсолютно обособленное от прочих транспортных потоков движение, меньшая стоимость подвижного состава, но и самое главное меньшая стоимость постройки и содержания (по отношению к метро).

К недостаткам можно отнести разве что меньшую вместимость по сравнению с поездами метро, но при грамотной организации и распределении маршрутов в Челябинске с вместимостью проблем не будет.

Часто подземный трамвай строили в том случае, когда на строительство настоящего метро не хватало средств. Таким образом создавалась сеть тоннелей, на основе которых позднее можно было создавать полноценную систему метро. Таким

---

<sup>1</sup> Научный руководитель: Ткаченко Владимир Александрович, кандидат педагогических наук, доцент, доцент кафедры государственного управления, правового обеспечения государственной и муниципальной службы Российской академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Челябинский филиал

образом возникло метро Брюсселя, хотя некоторые маршруты там так и не были переоборудованы под метро и на них до сих пор эксплуатируются обыкновенные городские трамваи.

У Челябинского метро история долгая, решение о его строительстве приняли ещё в далёком 1976 году, после чего началась продолжительная разработка проекта первой очереди, закончившаяся в 1991 году. В 1992 году началось само строительство, но, достроить его так и не представилось возможным. В итоге город пришёл к тому, что работающего метро нет, так же, как и денег, а на поддержание тоннелей приходится тратить миллионы рублей.

В Челябинске первая очередь метрополитена – это всего 4 станции, которые даже после пуска почти не повлияли бы на транспортную ситуацию в городе, но потребуют немалые средства на поддержание всей системы. К примеру, в России уже есть опыт Самары, где метро убыточно, поезда ходят примерно раз в 15 минут.

Так как было потрачено очень много средств на постройку метрополитена, но проект требовал многомиллиардных вложений для его завершения, губернатором А. Л. Текслером было предложено соединить наземный и подземный электротранспорт и назвать это «Метротрамвай».

Город не желает полностью отказываться от подземных линий, но и продолжать строить метро больше не намерен. Вместо поездов власти Челябинска планируют пустить под землёй скоростные трамваи, максимально используя существующие тоннели.

Кратко по состоянию тоннелей, есть лишь две недостроенные станции и чуть больше трёх километров тоннелей, то есть в любом случае потребуется вложить немалые средства на достройку.

Но всё упирается в деньги. Строительство метротрама, в отличие от метро, будет стоить в два раза меньше, ведь требования к путям не такие строгие, трамвайные станции короче, да и подвижной состав обходится в меньшую сумму, не нужно возводить депо для поездов – трамвайное депо в Челябинске уже есть.

Чтобы достроить метро, по предварительным расчётам городу нужно найти 80-100 миллиардов рублей, таких денег у Челябинска нет, а со стороны федерального бюджета получить такие средства в заведомо нерентабельный проект, который не решит проблемы с транспортом, не представляется возможным.

Строительство же тоннелей для метротрама с выводением путей на поверхность

должно обойтись в гораздо меньшую сумму – около 46 миллиардов рублей – такую предварительную сумму озвучили городские власти во время презентации проекта. То есть стоимость метротрама примерно в 2 раза ниже, чем метро, а в результате город получит большее количество станций (за счет наземной части), да и эффект от метротрама как транспортной системы в данных обстоятельствах будет выше.

46 миллиардов рублей – это тоже неподъёмная для города сумма, но пересмотр первоначального более дорогого проекта позволил Челябинской области подать заявку на получение так называемого инфраструктурного кредита, в рамках которого федеральный центр готов выделить регионам 500 миллиардов рублей. В программе планируют участвовать и другие города России.

Сейчас речь идёт о том, что в общей сложности можно будет запустить 3 маршрута, и лишь небольшая их часть в центре города будет под землёй, конечно это и близко не сопоставимо с короткой веткой метро в центре города.

Часть путей по земле придётся достроить, но планируется также использовать и существующую трамвайную сеть, то есть в большинстве своём речь идёт об интеграции тоннелей в существующую систему, её модернизация и создание действительно конкурентоспособного вида транспорта.

Как доложил заместитель министра дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области, на данном этапе станция «Комсомольская площадь» уже построена в черновом варианте. Она находится на глубине 12 метров и имеет все своды и предчистовую отделку. В нее трамвай будет попадать со стороны разворотного кольца у проходной ЧТЗ, спуск под землю предусмотрен в районе кинотеатра «Кировец», а выход – на Свердловском проспекте. Общая провозная способность веток – 20 миллионов пассажиров в год.

Пересадки между подземными ветками планируют разрешить по единому проездному билету. Цена разовой поездки в метротрамвае ожидается не выше 32 рублей. Планируемый интервал движения – 8 минут. Для обслуживания маршрутов метротрама город собирается закупить более 30 низкопольных трамваев.

Также свою оценку дал губернатор Челябинской области Алексей Текслер: «Задача, которая стояла перед проектантами, сложная. Нужно было найти реальный по финансированию вариант. То, что я до этого видел, – проекты с колоссальным объемом затрат, которые найти и обосновать было бы невозможно. Кроме того, нужно было вписать метро в существующие реалии и транспортную схему. Изначальный

проект и маршрут сегодня не имеют никакого смысла с точки зрения развития Челябинска. В итоге эту задачу, на мой взгляд, решить удалось. Метротрамвай позволит удачно использовать уже имеющуюся инфраструктуру, впишется в трамвайную сеть, удачно свяжет районы города». Озвучен срок конец 2024 – начало 2025 года.

В России уже есть подобный проект в Волгограде, где большинство наземных, но есть и несколько подземных станций. Сложно сказать, что трамваи там ходят быстро, но нужно принимать, что при должном подходе можно из метротрама получить быстрый и удобный вид транспорта, который будет обходиться муниципальному образованию гораздо дешевле, чем метро (как при строительстве, так и содержание), но при этом будет сочетать в себе ряд преимуществ метрополитена, в том числе независимость от наземного трафика и возможность объезжать пробки в центре города.

Да и с метро трамвай может конкурировать в небольших городах, несмотря на меньшую пропускную способность, но развернуть метротрам намного быстрее и не требует существенных вложений.

Челябинское метро строится уже почти 30 лет и за всё это время только на поддержание подземных объектов в нормальном состоянии было потрачено около 5 млрд рублей. Очевидно, что проблему растрачивающего городской бюджет метро нужно как-то решать, как очевидно и то, что сегодня достройка полноценного метро, которое с четырьмя-пятью станциями не обеспечит широкий охват всего города, смысла не имеет.

Построить в текущих обстоятельствах метротрам, максимально используя существующую подземную инфраструктуру – это шанс для Челябинска решить часть своих транспортных проблем за счет современного и удобного вида транспорта и при меньших затратах.

### **Список использованных источников**

1. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»

2. Слепышев А.Л., Зырянов С.Г. Понятие, свойства и основные компоненты механизма государственного управления: региональный аспект // Научный журнал «Социум и власть». № 6 (38). 2012. 80 с.

3. Официальный сайт Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области. URL: <http://mindortrans74.ru/>

4. Официальный сайт Управления транспорта Челябинской области. URL: <https://transport.cheladmin.ru/>

5. Информационный портал г. Челябинска 74.RU  
URL: <https://74.ru/text/transport/2021/05/21/69925763/>