

Лукавые цифры Юлии Гординой

Кто о чем, а руководитель городского Управления транспорта Юлия Гордина - о трамваях.

Любовь Гординой к трамваям известна давно, и не менее давно возникают сомнения в бескорыстности этой любви. Однако же, пиарит она этот безнадежно устаревший вид городского транспорта с завидным упорством.

4 марта в ходе выездного заседания Думы города Иркутска Юлия Гордина снова завела свою шарманку. По ее словам, за 2013 год в иркутских трамваях было перевезено 32 миллиона пассажиров. Исходя из этой не такой уж большой цифры (всего-то 2000 человек на один трамвай в сутки), чиновница делает странный вывод о том, что трамвай в Иркутске необходимо не только сохранять, но и развивать.

Свой вывод Юлия Гордина подтверждает странными цифрами. По ее мнению, новый автобус большой вместимости стоит около 7 миллионов рублей, его срок эксплуатации всего 3 года. Новый трамвай стоит 17 миллионов, а срок его эксплуатации от 17 до 20 лет.

Цифры интересные, но ложные. Конечно, при большом желании можно купить автобус и за 7 миллионов рублей, но обычный городской МАЗ-103462 пассажироместимостью 100 человек стоит 3 миллиона 700 тысяч рублей. Со сроком эксплуатации автобуса Юлий Гордина тоже что-то напутала: как правило, при качественном обслуживании автобус может работать на маршруте те же 20 лет.

Конечно, автобус требует дорогого горючего - но его не требует дешевый троллейбус (цена ЗиУ 682Г-016 - 3 миллиона рублей). А вот обслуживание трамвая, ремонт рельсов и контактной сети - это гигантские и регулярные затраты. Ремонт одного километра рельсов составляет около 20 миллионов рублей, ремонт одного трамвая - 5 миллионов. В результате все положительные стороны якобы «экономичного» трамвая исчезают как дым.

Заметим, что появившийся в 1881 году электрический трамвай в том виде, в котором он сейчас ходит по Иркутску, морально устарел еще в 30-е годы XX века. Перечень недостатков трамвая общеизвестен всем, кроме, видимо, чиновников иркутской мэрии, поэтому следует привести его еще раз:

- строительство трамвайной линии в разы, если не в десятки раз, дороже автобусной или троллейбусной линии;
- средняя скорость трамвая - от 10 до 35 километров в час;
- трамвайные рельсы представляют серьезную опасность для любого колесного транспорта: при попадании на рельсы под острым углом, особенно в мороз, высока вероятность неуправляемого заноса;
- серьезное ДТП или даже неправильно припаркованный автомобиль блокируют сразу всю трамвайную ветку;
- трамвайная сеть совершенно негибка и не может оперативно перестраиваться под нужды города, в отличие от троллейбусов и тем более автобусов;
- городское трамвайное хозяйство требует регулярного и дорогостоящего обслуживания;
- при плохом содержании трамвайных путей высока вероятность схода трамвая с рельсов, что чревато серьезными последствиями;
- вызываемые трамваями вибрации разрушают асфальт и фундаменты зданий;
- блуждающие токи от трамвайных путей разрушают арматуру зданий, канализационные и водопроводные трубы, кабели.

В СССР трамвай активно развивался исключительно вследствие недостатка пассажирских автобусов. Тем не менее, точка зрения на трамвай как на медленный и устаревший транспорт, была всегда. После 1991 года, с

появлением новых комфортабельных, а главное, недорогих автобусов, трамвайная сеть исчезла почти во всех городах бывшего СССР.

Одним из аргументов иркутских поклонников трамвая является его реставрация в некоторых европейских городах. Однако следует понимать, что европейский трамвай совершенно не похож на иркутский. Это современный комфортабельный скоростной вид транспорта, проходящий по выделенным линиям, не мешающий автомобильному транспорту. Новые вагоны, высокий уровень сервиса, а главное - движение по четкому расписанию - делают его фактически аналогом надземного метро. А это - совершенно другая история.

Гораздо интереснее другой вопрос: с какой целью Юлия Гордина продвигает в Иркутске совершенно устаревший транспорт, реанимация которого требует огромных бюджетных вложений и в ближайшем будущем практически неосуществима? Это пока неизвестно...

Автор: Максим Бакулев © Babr24.com ТРАНСПОРТ, ИРКУТСК 👁 13595 11.03.2014, 14:01 📌 1535

URL: <https://babr24.com/?ADE=124079> Bytes: 4073 / 4073 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

ДРУГИЕ СТАТЬИ В СЮЖЕТЕ: ["ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ИРКУТСКА"](#)

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com



Автор текста: **Максим Бакулев**, политический обозреватель.

На сайте опубликовано **3436** текстов этого автора.

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: equatoria@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](#)