Babr24.com

Автор: Вера Кузнецова © Газета "Горожанин-Иркутск" ТРАНСПОРТ, ИРКУТСК 12159 24.04.2014, 09:55 1222

Трамвай в никуда. Зачем Иркутску сдохший «железный конь»

Есть такая хорошая индейская поговорка: «Лошадь сдохла - слезь!» Ее очень любят брошенные мальчиками девочки, но она в полной мере применима и к наследию советского прошлого - иркутскому трамваю.

Куда едем?

Трамвай в Иркутске создавался в начале 60-х годов XX века из двух соображений: потребности в стабильно работающем и вместительном транспорте и копеечной стоимости электроэнергии Иркутской ГЭС.

Электроэнергия, слава Дерипаске, уже давно не копеечная, однако все еще продолжает оставаться на самом низком уровне в стране. При этом, однако, в среднем битком набитый трамвайный вагон с реостатно-контактной системой управления потребляет около 3 киловатт-часов электроэнергии на километр пробега, что составляет около 250 рублей на 100 километров. Автобус МАЗ-105-060 с чуть большей вместимостью потребляет 47 литров солярки на 100 километров, что дает уже под 1500 рублей. И в этом плане трамвай, безусловно, гораздо экономичнее автобуса (но не троллейбуса).

При этом, само собой, возникает интересный вопрос об одинаковой стоимости проезда в трамваях и автобусах Иркутска. Если себестоимость перевозки пассажира в автобусе на 10 километров составляет 1 рубль, а в трамвае - двадцать копеек, то иркутян явно где-то обманывают.

Вопрос о стабильной работе и вместительности трамвая гораздо более сложен. Трамвайная схема Иркутска, напомним, проектировалась под нужды советского научного и промышленного города. Утром и вечером было необходимо массово перевезти студентов до вузов и обратно, рабочих до заводов и назад. Именно с этой целью и было сделано трамвайное кольцо по Правобережному округу, обеспечивавшее транспортом вузы в центре города, заводы Куйбышева, карданных валов и станкостроительный. Была проложена ветка на вокзал и к Политехническому институту, куда другой транспорт не ходил. Планировалась ветка в Иркутск-II на авиазавод, но при номинальной скорости трамвая 25 километров в час этот проект оказался нежизнеспособным и был закрыт.

В наше время, однако, регулярные пассажиропотоки на заводы отсутствуют, так как заводы превратились в торговые центры. Остались только институты, но развитие системы частных маршруток и автобусов, а также троллейбусной сети, сняло проблему практически полностью. Ветка Политех-Вокзал в настоящее время фактически не эксплуатируется, так как трамвай № 1 приходится ждать иногда по часу. А маршрутки ходят с интервалом в одну-две минуты. Близкая к этой ситуация и в Солнечном на маршруте № 5, и в Рабочем на маршруте № 4. Более-менее эффективно работает лишь кольцевая ветка трамваев по Правобережному округу, так как по ней проходят все маршруты, вследствие чего трамвайные вагоны ходят с периодичностью около 10-15 минут. Кроме того, именно по этому кольцу почему-то нет маршрутных такси, поэтому попасть, к примеру, с 8-й Советской в район Автовокзала, действительно, проще на трамвае. Но долго.

Не едет?

Руководство МУП «Горэлектротранс» вместе с чиновниками мэрии насмерть стоит за то, чтобы трамвай в Иркутске существовал. Личные интересы этих чиновников мы рассмотрим чуть ниже, а пока о реальном состоянии трамвая в Иркутске.

Всего в иркутском трампарке 58 трамваев. Из них на линию выходит только 37, остальные ремонтируются или непригодны для эксплуатации. Основу парка составляют трамваи КТМ-5 М3-605, разработанные в 1965 году (почти 50 лет назад) и не выпускающиеся уже более 20 лет. Эти вагоны морально устарели еще к закату СССР как по безопасности, так и по комфорту. Срок службы вагонов КТМ-5 - 16 лет, что объясняется

максимальной экономией при их производстве на материалах, облегченная и упрощенная конструкция, небольшая масса вагона.

Легко понять простую истину: иркутские трамваи буквально дышат на ладан. По идее, нужно полностью менять почти все вагоны, что обойдется городу в серьезную сумму: ведь цена нового трамвая Усть-Катавского завода составляет около 50 миллионов рублей. Чешский трамвай «Татра-юг» стоит около 10 миллионов в Москве, но в Иркутске с перевозкой обойдется гораздо дороже. Да и с обслуживанием его сразу возникнут проблемы - весь трампарк придется полностью переучивать.

Однако основная проблема трамвая в Иркутске - это не сами вагоны, а пути.

Трамвайные пути прокладывались все в тех же 60-х и с тех пор практически не подвергались капитальному ремонту. Для современного города существующая топология трамвайной сети совершенно никуда не годится: трамвайные пути идут посредине оживленных, но далеко не широких магистралей, затрудняя основное движение транспорта, а зачастую и блокируя его.

Ряд улиц, по которым раньше не было оживленного движения, сейчас становятся основными магистралями. Особенно серьезная проблема - с улицей Партизанской, особенно на ее пересечении с Пискунова, куда выходят развязки с Академического моста. Проложенные трамвайные рельсы не дают сделать Партизанскую четырехполосной, что в часы "пик" приводит к колоссальным пробкам на всех прилегающих направлениях. Не меньшая проблема - и с улицей Декабрьских событий: вся логика развития городской транспортной схемы требует сделать ее двухсторонней.

В Горэлектротрансе признают, что трамвайным путям Иркутска требуется полная замена. По идее, при этом необходимо переносить трамвайные пути с центральных улиц и полностью менять их схему. Стоимость замены одного километра трамвайных путей - около 20 миллионов рублей, стоимость проектирования - чуть меньше. При общей длине маршрутов 66 километров, сумма почти в полтора миллиарда может оказаться неподъемной даже для областного бюджета.

Пешком проще

Для доказательства необходимости иркутского трамвая сотрудники мэрии приводят различные цифры из учебников, утверждая, что трамвай вместителен, экологичен и пользуется в Иркутске бешеным спросом, перевозя полтора миллиона человек в месяц. В теории оно так.

А на практике трамваи в Иркутске ходят крайне редко, и скорость их очень невысокая. Так, только по шестикилометровому центральному кольцу, на которое выходят шесть или меньше трамваев маршрута № 3, заявленное время движения - 30 минут. Однако достаточно сесть в реальный трамвай и прокатиться в нем, чтобы убедиться, что эту цифру можно смело умножать на два. Именно поэтому трамваем пользуются в основном пенсионеры, которым некуда торопиться.

Иркутский маршрутный автобус перевозит больше тысячи человек в день. 37 автобусов «Asia» за месяц перевезут те же полтора миллиона человек - но гораздо быстрее, комфортнее и за ту же цену. При этом автобус более маневренен и не привязан к рельсам. А главное - изменить при необходимости его маршрут почти ничего не стоит.

А как у них?

Еще одним аргументом защитников иркутского трамвая является якобы имеющее место его «возрождение» на капиталистическом западе. Действительно, в некоторых туристических городках Европы трамваи, как местную экзотику, возрождают. А в некоторых городах (например, Берлине) трамвай активно развивается.

Но мы имеем дело в данном случае с классической подменой понятий. Сравнивать иркутский и европейский трамваи - все равно, что сравнивать иркутские дороги и немецкие автобаны.

В Европе трамвайные рельсы прокладываются на отдельных, специально выделенных для этого участках дороги. Это или отдельные улицы, на которых практически нет автомобильного движения, или полосы по краю основной дороги, как в Иркутске сделано на улице Декабрьских событий. Только, в отличие от Иркутска, в Европе это - широченные проспекты, на которых трамвайные и автомобильные полосы полностью отделены друг от друга.

Самое главное, однако, что европейский трамвай - это скоростной трамвай. Фактически это надземное метро,

идущее по выделенной для него полосе движения. И вот такой трамвай Иркутску, действительно, нужен. Особенно учитывая строящуюся Меланку и будущую агломерацию. Но этот трамвай нужно строить с нуля.

Почем нынче трамвайный патриотизм?

Возникает вопрос: с какой целью, в этом случае, чиновники мэрии упорно педалируют тему «развития» иркутского трамвая в существующей схеме?

Ответ прост. В случае, если трамвай в Иркутске останется - он будет требовать все новых и новых финансовых вливаний. На ремонт вагонов и дорог, закупку оборудования, разного рода исследования. А это означает, что чиновники, курирующие трамвайную тему, не останутся в стороне от денежных потоков. И эта музыка будет вечной...

Автор: Вера Кузнецова © Газета "Горожанин-Иркутск" ТРАНСПОРТ, ИРКУТСК 12159 24.04.2014, 09:55
1222
URL: https://babr24.com/?ADE=125267 Bytes: 8328 / 8286 Версия для печати

Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:
- *Телеграм*
- *Джем*
- *ВКонтакте*
- *Одноклассники*

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Вера Кузнецова**.

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