

Трамвай нежелания. Куда ползет иркутский "железный конь"?

Весь мир стремительно развивается, кто-то строит космические корабли на Марс, кто-то проектирует Нуреглоор, а Иркутск по сей день скрипит трамваями шестидесятых годов выпуска.

Нужен ли Иркутску трамвай? Этот вопрос сразу вызывает жесткое сопротивление как со стороны так называемых "старожилов", так и городских чиновников. Причем логики в обсуждениях ни с той, ни с другой стороны не наблюдается.

Давайте разберемся - а в самом деле, зачем Иркутску трамвай?

Транспорт из исторического прошлого

Трамвай появился в Иркутске в 1947 году, но его активное развитие пришлось на начало 60-х годов XX века - на волне стремительного промышленного и научного развития города и в мечтах о превращении его в подлинную столицу Сибири.

Столицы, к сожалению или счастью, не получилось. Однако свою роль трамвай сыграл, и сыграл неплохо.

Необходимо понимать, что представлял собой Иркутск в транспортном отношении в тот период.

Автомобилей практически не было. По рассказам старшего поколения, от центра города до аэропорта можно было проехать, не встретив ни одной машины.

Автобусов тоже было мало. Их в принципе не так уж много выпускала советская промышленность, они были дорогими, в том числе в обслуживании, неэкономичными и небезопасными.

Очень плохо было с дорогами. Массовое асфальтирование дорог в Иркутске началось лишь к концу 60-х - началу 70-х. Это препятствовало развитию автобусного сообщения. В то же время для прокладки трамвайных путей годятся дороги любого качества - более того, на гравийной дороге шпалы и рельсы укладывать даже проще, чем на асфальтированной.

Одновременно с этим в Иркутске была почти бесплатная электроэнергия от недавно построенной ГЭС.

Все эти обстоятельства сделали трамвай простым и дешевым решением проблемы транспорта. А проблема эта была, и серьезная - быстро росло число вузов и НИИ, развивались заводы. Каждое утро на работу и учебу нужно было доставлять сотни тысяч учащихся, ученых и рабочих, каждый вечер - везти их обратно.

Один из первых трамваев в Иркутске.

Выручкой стал простой и надежный транспорт - трамвай. Сдвоенная сцепка КТМ-5 вмещала около 400 человек, правда, набитых, как селедка в бочку - но для советского человека это не было большой проблемой. Трамвай двигался со средней скоростью 40 километров в час (с учетом остановок), а три двери в каждом вагоне позволяли быстро входить и выходить большому количеству пассажиров.

Напомним, автомобилей в Иркутске тогда было очень мало. Трамвай не мешал движению, поэтому горе-проектировщики даже не думали о выделенных полосах для трамвайных путей, а проложили их прямо посередине центральных улиц. Единственным исключением стала улица Декабрьских событий, спланированная по всем правилам.



Старожилы помнят, что даже при относительно бесперебойном движении трамваев и автобусов, проблема вовремя попасть на работу или учебу не снималась.

Только в Политехническом институте на тот момент обучалось 6500 человек, из которых минимум третья часть проживала за пределами Студгородка и была вынуждена пользоваться единственным на тот момент доступным транспортом - трамваем. Соответственно, только для доставки этих студентов только в политех требовалось пять двойных трамваев. Как следствие, трамваи и автобусы брали штурмом, остановки в час "пик" были переполнены, многие по возможности предпочитали просто ходить пешком.

Иркутский трамвай в 60-е годы.

Базовая проблема иркутского транспорта по сей день - нелогичная планировка города. В 50-е и 60-е годы Иркутск виделся как главная опорная площадка освоения Сибири, поэтому он планировался как крупный научный и промышленный центр. В свете этих планов и были построены разбросанные по широкой площади микрорайоны, которые затем должны были объединяться в единый комплекс.



В силу большого количества причин, этого не произошло. Город остался бестолково спланированным и с очень плохо организованной транспортной системой.

Здесь и сейчас

Начиная с конца 80-х, ситуация с транспортом в Иркутске стала очень быстро меняться.

Резко выросло число частных автомобилей. Сейчас в Иркутской области ежегодно появляется около 50-60 тысяч новых автомобилей, из них не менее трети - в городе Иркутске.

При этом практически все иркутские улицы остаются теми же, что и в 60-е годы - узкими, неудобными, без "карманов" для общественного транспорта. Рост трафика приводит к известной картине - весь Правобережный округ ежедневно стоит в "пробках".

В то же время необходимость в доставке рабочих на заводы исчезла вместе с заводами, а студенты пользуются преимущественно быстрыми и хорошо работающими маршрутными такси и частными автобусами.

В целом транспортная схема изменилась - основной проблемой стал Ленинский округ, связь которого с центром Иркутска становится все сложнее из-за растущего автомобильного трафика. Приоритетным направлением в транспортной схеме стали торговые центры, которые, вследствие лоббирования интересов торговцев предыдущими руководителями города, сосредоточены в районе улиц Карла Маркса, Литвинова и Дзержинского. На эти улицы направлены и основные потоки пассажирского транспорта, что многократно усиливает проблемы с "пробками".

Типичная для Иркутска картина: ДТП с участием трамвая на улице Ленина. Останавливается движение во всей центральной части города. Фото: irksib.ru



Отнюдь не улучшает ситуацию размещение в Правобережном округе всех офисов, государственных учреждений, а также Центрального и вещевых рынков. И без того узкие улицы исторического центра весь день заставлены припаркованными автомобилями, которые обычно занимают сразу две полосы движения. Следствием многолетней безграмотной политики иркутской мэрии и ее архитектурно-планировочного управления (вернее, отсутствия какой бы то ни было политики) стала концентрация всего транспорта на нескольких центральных улицах.

В описанной ситуации вместительный, дорогой и медленный трамвай становится не нужен.

На сегодня он востребован лишь пенсионерами, добирающимися на рынок из Октябрьского округа, паломниками из близлежащих деревень и городков, проезжающими две остановки с автовокзала до рынка, и жителями предместья Рабочее, у которых просто нет альтернативы.

В то же время именно трамвай тормозит весь трафик на центральных улицах Иркутска и Глазковском мосту, занимая целую полосу движения. Трамвай всегда движется медленнее основного транспортного потока, тем самым существенно замедляя его. В случае же любой аварии на улицах Ленина, Степана Разина или Глазковском мосту, трамвай и сам не может двигаться, и прочно блокирует все пространство за собой.

Экономика

Еще раз повторим: трамвай был удобен и выгоден при отсутствии трафика на улицах, при необходимости перевозить одновременно большое количество пассажиров в одном направлении и при дешевой государственной электроэнергии.

Все три фактора исчезли: трафик на городских улицах избыточный, в трамвае ездит в лучшем случае десятая часть от его максимальной вместимости, а электроэнергия находится в частных руках и отнюдь не копеечная.

При этом трамвайное хозяйство ложится тяжким бременем на городской бюджет. Практически все 58 трамваев трамвайного управления - безнадежно устаревшие, постоянно ломаются и находятся в ремонте. Из общего числа трамваев на маршрут с трудом выходят 41. В составе трампарка - 49 трамваев КТМ-5МЗ, спроектированных в 1963 году и выпускавшихся до 1992 года. Вагон КТМ-5 имеет очень простую и дешевую конструкцию, характеризующуюся низкой механической прочностью корпуса и маленьким сроком службы. Его плановый срок работы - от 12 до 16 лет. Все без исключения иркутские трамваи этот срок службы уже "переросли", причем некоторые - в несколько раз.

Трамвай КТМ-5 в Иркутске.

По признанию самих руководителей трамвайного управления Иркутска, трамвайный парк в Иркутске держится исключительно за счет непрерывающегося ремонта вагонов. Усть-Катавский завод перестал выпускать новые вагоны КТМ-5 всех модификаций много лет назад. Соответственно, проблема с запчастями нарастает каждый год. Еще несколько лет - и ремонтировать старые трамваи будет нечем, и они начнут один за другим отправляться на свалку.



Приобретать вагоны других моделей нереально сложно. Дело в том, что все работники трамвайного управления, и водители, и механики, обучены для эксплуатации КТМ-5.

Переучивать весь коллектив на новые трамваи, осваивать новые технологии, радикально менять ремонтный процесс, разрабатывать "с нуля" логистику поставки запчастей и дорого, и долго, и неэффективно.

На сегодняшний день в России нет предприятий, массово выпускающих отечественные трамваи. Иностранцы

трамваи Pesa, Tatra, Skoda в условиях роста курса доллара, санкций и кризиса стали недоступными. Единственная надежда - на белорусские трамваи БКМ, однако опыт их эксплуатации в России пока ограничивается Москвой и Новополоцком.

Следует понимать, что современный трамвай - удовольствие совсем не дешевое. Усть-Катавские трамваи 71-623, выпускающиеся в очень незначительных объемах, стоят около 22 миллионов в средней комплектации. Стоимость современного импортного трамвая Pesa начинается с 120 миллионов рублей. Готов ли иркутский городской бюджет на единовременную закупку 50 трамваев по такой цене, с затратами на полное переоборудование трампарка, ремонтных мастерских, тяговых подстанций, переобучение персонала?

Следует также понимать, что стоимость новых трамваев - это не самая большая цифра в расходах трампарка. Ежегодная замена рельсов, контактной сети, ремонта вагонов ложатся тяжким бременем на городской бюджет.

А главное - зачем?

Иркутские трамваи, по заявлению руководства трамвайного управления, перевозят за сутки 70 тысяч человек. Кажется, что это много. Но, зная количество трамваев на линии, нетрудно подсчитать, что один трамвай N 1 (самый длинный маршрут в Иркутске) за один рейс в одну сторону перевозит в среднем 85 человек. Это ничтожно мало. Любой автобус "Asia Cosmos" перевозит на такое же расстояние в разы больше людей, хотя его формальная вместимость существенно ниже, чем у трамвая. Но автобус быстрее, мобильнее и не занимает целую полосу движения.

Более того - новый современный городской автобус "Mercedes-Benz Conecto" вместимостью 95 человек, даже при текущем варварском курсе евро, обходится максимум в 18 миллионов рублей. При этом он не требует рельсового хозяйства, выделенной линии на дороге, контактной сети, ремонтных мастерских, высококлассных и дефицитных специалистов по обслуживанию и ремонту. Автобус может изменить маршрут, объехать пробку, припарковаться в "кармане". Автобус можно ремонтировать в любом гараже и руками любого механика, а при необходимости - отбуксировать на "цепке" или эвакуатором.

Современный
городской автобус
`Mercedes-Benz
Conecto`.



Аргументы "за"

Итак, плюсы трамвая.

Он способен перевозить много пассажиров одновременно. Как мы выяснили, это уже не требуется.

Он экологически чист, тратя энергию Иркутской ГЭС, а не бензин или солярку. При наличии в городе сотен тысяч автомобилей и полном отсутствии экологического контроля за ними, весьма сомнительное преимущество.

Считается, что трамвай приносит деньги в городскую казну. На самом деле это не так. Руководство трамвайного управления постоянно плачется на бедность и отсутствие средств. Все трамвайное хозяйство в теории зарабатывает в сутки не более миллиона рублей на продаже билетов, а с учетом льготников - существенно меньше. На ремонт трамвайных вагонов, рельсового пути и контактной сети, на зарплату водителей, ремонтников и чиновников от транспорта уходит гораздо больше.

Последний "непробиваемый" аргумент сторонников трамвая - "в городах Европы трамвай возрождается".

Об этом - чуть ниже. Хотя, следует заметить, что в городах Европы не бывает минус 45 и снега по пояс.

На этом плюсы трамвая в городе Иркутске заканчиваются.

Аргументы "против"

Трамвай блокирует движение в центре города и провоцирует "пробки".

Трамвай за счет вибрации, морозного выветривания и паразитных токов активно разрушает асфальт.

В случае любой аварии на трассе, трамвай не способен объехать место ДТП, вследствие чего блокируется вся трамвайная линия.

При авариях с участием трамвая оказывается перекрыта вся улица.

Трамвай убыточен для городского бюджета.

Трамвай - очень медленный транспорт, который не отвечает современному ритму жизни.

В ближайшее время, если не будут закуплены новые трамваи, старые иркутские вагоны просто умрут естественной смертью.

Схема движения иркутского трамвая полностью устарела и не отвечает современным запросам.



Помечтаем о Праге

Как уже было сказано выше, один из сокрушительных аргументов сторонников трамвая - "а вот в Европе..."

Давайте посмотрим, что такое трамвай в Европе.

В старых европейских городах трамвай - это, как правило, элемент туристической инфраструктуры. И этим все сказано. В этих городах (типа Праги) сделана нормальная планировка города, когда из исторического центра вынесены все официальные структуры, супермаркеты, офисы, и оставлены только сувенирные лавки, кафе и гостиницы. Как следствие, в историческом центре практически отсутствует автомобильный трафик, что позволяет беспрепятственно использовать трамвай. Для перевозки туристов.

В Иркутске, напомним, и трамвай, и основной транспортный поток объединены и пущены по самым оживленным улицам, на которых одновременно с этим сосредоточены торговые центры, офисы и государственные учреждения.

Трамвай в Праге.

Второй вариант использования трамвая в Европе - это транспортный. Но в этом случае европейский трамвай не имеет ничего общего с иркутским. К примеру, в Варшаве трамвай ходит по отдельной выделенной линии, не контактирующей с основными трассами. И это скоростной и бесшумный трамвай - по сути наземное метро.

В многократно упомянутой Праге трамвай ходит по улицам, предназначенным только для движения трамвая. И трамвай не мешает движению автомобилей, и автомобили не мешают трамваю.



Нигде в Европе нет ничего похожего на иркутский трамвай - этого безнадежно устаревшего железного монстра, со скрипом передвигающегося на низкой скорости посередине центральной улицы, мешающего движению и провоцирующего аварии и "пробки".

Так выглядит выделенная трамвайная линия в Варшаве.



Трамвай в Праге.

Новый иркутский трамвай

Само собой, Иркутску позарез нужен новый транспорт. Этот транспорт должен решить основную проблему - связь центра с окраинами, а еще лучше - с городами-спутниками Шелеховом, Ангарском, Мегетом. Причем связь быструю и не провоцирующую "пробки".

Выход из этой ситуации один - новый скоростной трамвай, передвигающийся или по выделенной линии, или над землей.

"Надземка" вообще была бы кардинальным решением для иркутских проблем, так как она могла бы связать центр с Ленинским районом, Ангарском, Шелеховым, и стать толчком к реальному развитию "Большого Иркутска".

Следует напомнить, что решение о строительстве района "Меланка" между Иркутском и Ангарском уже принято.

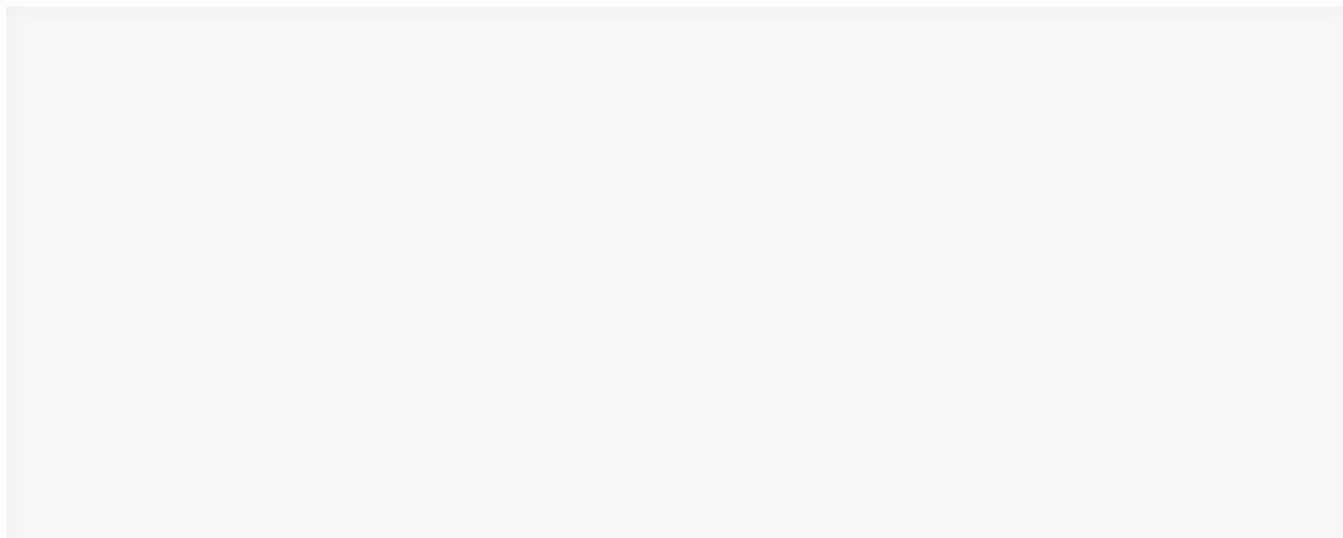


Это означает, что уже через шесть-восемь лет число автомобилей, проезжающих по улицам Тракторная, Олега Кошевого и Сурнова, вырастет в разы. То есть на этих улицах будет одна сплошная "пробка".

При наличии возможности доехать от Ново-Ленино или Иркутска-II до центра за 20 минут, а от Ангарска за 40 минут на скоростной "надземке", вряд ли найдется много любителей проторчать вдвое большее время в "пробке" на Тракторной в своем автомобиле. Соответственно, будет снята и проблема трафика - те десятки тысяч людей, которые каждый день приезжают в Иркутск на работу из Шелехова, Ангарска и отдаленных районов на личных автомобилях, будут пользоваться "надземкой".

Так, как это делается во всем мире.

Конечно, "убивать" иркутский трамвай уже завтра нет необходимости. Но городские власти должны понимать, что в современном виде иркутский трамвай обречен. А без нового скоростного транспорта обречен и весь город.



Современная
скоростная надземка в
Сингапуре.

*Новости Прибайкалья - в Вайбере.
Только эксклюзив! Подписывайтесь!*

Читайте нас в Одноклассниках!

Читайте нас в Телеграме!

Автор: Дмитрий Таевский
© Babr24.com
TRANСПОРТ, ИРКУТСК 👁 15274
06.09.2016, 10:41 📌 2167
URL: <https://babr24.com/?ADE=149207>

Bytes: 19141 / 16033 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: **Дмитрий Таевский**, независимый журналист.

На сайте опубликовано **140** 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](#)