

Иркутский трамвай: теперь в роли убийцы

Наше издание част обвиняют в том, что мы пропагандируем полное искоренение иркутского трамвая с городских улиц.

Это не так. Вернее, не совсем так.

Трамвай - безусловно отличный городской транспорт. Экологичный, вместительный, недорогой.

Сторонники иркутского трамвая обоснованно указывают на его доступность для небогатых слоев населения и регулярность перевозок. И почему-то постоянно ссылаются на пример трамваев в таких городах, как Прага, Варшава и Лиссабон. Где трамвай служит либо средством перевозки пассажиров, либо туристическим объектом.

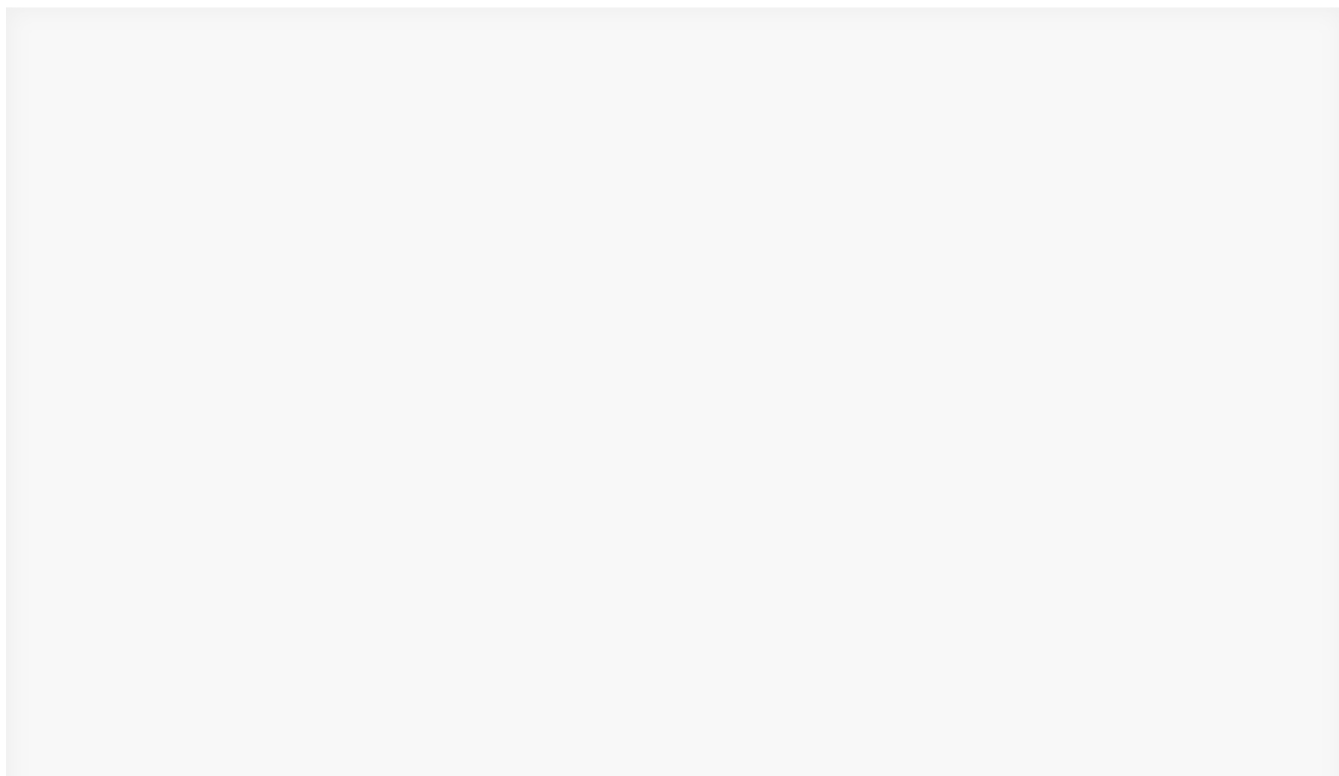
Все это так. Но все ли так?

Аргумент первый.

Безусловно, трамвай способен перевозить большое количество пассажиров одновременно. Но иркутский трамвай спланирован еще в 50-е годы XX века, где его основным назначением было перевозить людей из спальных районов к местам работы, то есть к крупным заводам. Из всех тех заводов в живых остался только авиационный - и как раз к нему не успели проложить трамвайную линию. Хотя она и планировалась.

Как следствие, изменилась вся логистика. Из основных узлов иркутской трамвайной сети востребованным остались лишь Центральный рынок, железнодорожный и автобусный вокзалы и Политех. Но, в отличие от советского периода, все эти узлы эффективно обслуживаются троллейбусами и автобусами.

Про Центральный рынок - разговор отдельный. Размещение его в историческом центре Иркутска изначально являлось порочным решением. Поддерживание мэрией этой концепции откровенно вредит Иркутску. А заикливание всех транспортных маршрутов именно на Центральный рынок является верхом урбанистического идиотизма.





Автор: Кирилл
Шипицин
Фото из альбома
**"Иркутск.
Центральный рынок"**
© Фотобанк "RuBabr"

Но главный идиотизм - это участок трамвайного пути по улице Ленина. К сожалению, заикливание транспорта на Центральном рынке превратило улицу Ленина практически в единственную магистраль в направлении от Октябрьского округа к скверу Кирова и далее на старый Ангарский мост. В обратном направлении есть как минимум бульвар Гагарина (односторонний), в противоположном - начинающаяся из ниоткуда улица 5 армии. Ключевой момент - именно из ниоткуда.

А улица Ленина узкая. На участке от Карла Маркса до Горького - очень узкая. Одно ДТП на трамвайных путях - и в пробке стоит весь город. И вместе с ним стоят все трамваи в городе.

По проекту 1957 года, трамвай должен был идти по улице Степана Разина (как сейчас) и дальше в направлении стадиона Труд. Но очередному безумному архитектору взбренило построить поперек этого пути дома на улицах Гашека и Карла Маркса. Трамвай пришлось размещать на Ленина.

Аргумент второй.

Безусловно, есть Прага, Варшава, Лиссабон и еще десяток городов, в которых трамвай процветает.

Но давайте посмотрим, что это за трамвай.

Это современные, новые, скоростные низкопольные вагоны. Они ходят по выделенным линиям (или выделенным улицам) и не мешают остальному транспорту. В них отработаны система оплаты и слежения за интервалом движения.



Что в Иркутске?

Иркутские трамваи безнадежно старые. Как морально, так и технически. Оно уже многократно пережило свой срок службы. Работники трамвайного управления плачут каждый день над тем, на каких развалах им приходится ездить. Служба ремонта - главная в трамвайном управлении. Трамваи ремонтируют и ремонтируют, латают, приспособливают детали, которые малосовместимы с конструкцией.

О покупке новых вагонов речи не идет - в городском бюджете нет для этого денег. В лучшем случае перед очередными выборами пару-тройку вагонов привозят из Москвы - и это сильно бывшие в употреблении вагоны. Цена нового вагона российского производства начинается от 35 миллионов рублей, а современные низкопольные вагоны доходят до 100 миллионов.



В трампарке Иркутска около 50 вагонов. Купить вместо них новые - это сумма под два миллиарда. Очевидно,

что для иркутского городского бюджета это совершенно нереально и неподъемно.

Таким образом, суть проблемы очевидна: трампарк изношен на 100%, менять вагоны не на что.

Аргумент третий.

В Иркутске изношены не только трамвайные вагоны. Полностью изношены и рельсы, и провода.

Трамвайные пути - очень сложное инженерное сооружение. Их капитальный ремонт требует значительных средств. Специфика трамвая такова, что блуждающие токи разрушительно действуют на пути, быстро разрушая и их, и асфальт вокруг них.

В Иркутске трамвайные пути не ремонтировались со времен царя Гороха. И понятно почему. Стоимость ремонта километра трамвайных путей по советской рельсово-шпальной технологии составляет около 20 миллионов рублей. Срок службы такой конструкции - около 10 лет.



В случае использования современной европейской технологии без шпал и с жестким закреплением рельсов в бетонную плиту с резиновым амортизатором, цена километра вырастет до 50 миллионов. И это без взяток и откатов.

Протяженность трамвайных путей в Иркутске - 23 километра. Это означает, что мэрия Иркутска должна выкладывать только на ремонт рельсов около полумиллиарда каждые десять лет. То есть 50 миллионов в год.

Что дальше

В принципе, если сильно постараться, то можно и поменять вагоны, и отремонтировать пути. Но именно - если сильно постараться. Стараться никто не хочет.

Все без исключения мэры постсоветского периода смотрели на трамвай как на дойную корову, которая приносила определенный доход в казну. И порой немалый - в 2009 году, к примеру, трампарк заработал 200 миллионов рублей. Однако эту корову все время забывали кормить. Работает - и ладно, а у мэрии найдутся более неотложные расходы.

В результате с трамваем произошло то же, что произошло бы с коровой в такой ситуации. Она бы сдохла. Трамвай в Иркутске де-факто тоже умер - он доведен до состояния, когда для его реанимации нужны

совершенно нереальные суммы.



Вернемся к поводу, который заставил нас написать эту статью. В начале марта произошло ЧП - трамвай маршрута N 1 в районе железнодорожного вокзала вышел из строя. У него отказали тормоза, он скатился с горы и смял девять автомобилей. Только чудом обошлось без человеческих жертв.

Что стало причиной происшествия? Только и исключительно неисправность трамвайного парка. По сути столь изношенные вагоны не должны выходить на линии - они попросту опасны. Непонятно, чем руководствуются все без исключения контролирующие органы, которые закрывают глаза на то, что по городу ездят трамвайные вагоны в катастрофическом техническом состоянии. Ни один автомобиль никогда не получил бы талон техосмотра, если оказался бы в таком удручающем состоянии, в каком находятся иркутские трамваи. Однако у трамваев есть какая-то индульгенция.

А теперь давайте предположим худшее. А если бы на пути неисправного трамвая оказались люди? Дети? Что важнее - спокойствие мэрии или человеческие жизни?

И где гарантия того, что следующее ЧП с разваливающимся трамваем обойдется без человеческих жертв?

Что делать?

Варианта три.

Первый - по-прежнему делать вид, что все в порядке. В принципе всем администрациям Иркутска до сих пор это удавалось достаточно эффективно. Трамваи будут разваливаться и попадать в аварии - все более серьезные. Трамвайные пути будут ломаться. Новых трамваев не будет, потому что нет денег. Как говорится, все идет по плану - только плана нет и в помине.

Второй - все-таки полностью реконструировать трамвайную сеть. Причем переделать ее в соответствии с изменившейся логистикой города. Для этого потребуется несколько миллиардов рублей. Однако не исключено, что губернатору Кобзеву под силу достать такие деньги из федеральных программ.



Третий - это последовать старой индейской пословице «лошадь сдохла - слезь». То есть продать трамваи и рельсы на металлолом и забыть про этот вид транспорта как про страшный сон. Тоже выход, многие города именно по нему и пошли. Никто, надо заметить, не умер.

Однако для такого решения (второго или третьего) требуется политическая воля. К сожалению, именно в отношении иркутского транспорта она отсутствует на всех уровнях власти. Всем чиновникам проще отдать маршрутки на откуп коррумпированным депутатам, проблемы трамваев не замечать в упор, и довольствоваться лишь нормально функционирующими троллейбусами. Да и там, прямо скажем, отнюдь не всё процветает...

Это Иркутск. Город, который не любит сам себя.

Автор: Лера Крышкина © Babr24 ТРАНСПОРТ, ИРКУТСК 👁 23135 23.03.2021, 13:33

URL: <https://babr24.com/?ADE=211886> Bytes: 8870 / 8282 [Версия для печати](#) [Скачать PDF](#)

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: **Лера Крышкина**, журналист.

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](#)

