

Скользкие пути иркутской мэрии

После успешного развала городского автобусного парка, совершенного под мудрым руководством господ Рафаэляна и Якубовского, в Иркутске остались, по сути, лишь два муниципальных вида транспорта – трамвай и троллейбус.

Они объединены в единый МУП, представляющий достаточно громоздкую, неуклюжую и плохо функционирующую структуру. Апофеозом деятельности этой структуры была скандальная, хотя и малоизвестная публике история, когда несколько лет назад почти все водители иркутских троллейбусов, устав бороться за выживание, просто собрались и переехали в Петербург. Именно после этого в троллейбусах на местах водителей появились испуганные блондинки и горячие джигиты, устраивающие гонки по плотине ГЭС.

Впрочем, сейчас разговор не о троллейбусах, а о трамваях.

С одной стороны, трамвай является палочкой-выручалочкой для города. Когда-то, в послевоенные времена, это был единственный транспорт, связывающий город с вокзалом, Студгородком и предместьем Рабочее. Старожилы еще помнят времена, когда трамваи брали «штурмом», набиваясь туда под завязку.

Однако с течением времени в Иркутске появились частные автобусы и маршрутки, а количество автомобилей увеличилось в сотни раз. И трамвай стал мешать. Самыми узкими местами оказались центральные улицы и «старый» мост: здесь движение идет в две полосы, одну из которых занимает трамвай. Достаточно произойти мало-мальскому ДТП на второй полосе, и все движение в центре просто останавливается. Причем останавливается на часы.

Вообще, проблема иркутского центра требует отдельного разговора, и совершенно отдельных усилий мэрии. Пока что все эти усилия ограничились расширением части улицы Ленина, за что, конечно, большое спасибо – но в час пик от остановки Художественный музей до Филармонии можно ехать и двадцать минут, и тридцать, и сорок (пешком – десять). Это при условии, что посреди пробки не оказывается неповоротливый трамвай. С трамваем – дольше.

По идее (если помечтать), то иркутской мэрии стоило бы всерьез заняться этим вопросом. Снести совершенно ненужный в центре стадион Труд, пробить сквозную магистраль от Пятой армии через Сударева до Сибирской и дальше до плотины, создав широкую альтернативную магистраль в обход центра. Однако для этого нужна серьезная политическая воля и решимость, на что депутаты городской Думы в их нынешнем дремотном состоянии вряд ли способны.

Еще одна неприятная особенность трамвая – это рельсы. Они скользкие. Особенно зимой. Всем памятна трагическая история с участием Анны Шавенковой, когда автомобиль девушки занесло на скользких трамвайных рельсах. В результате ДТП один человек погиб, второй остался инвалидом. При обсуждении этого происшествия большинство иркутских автомобилистов сошлись во мнении, что при попадании колес автомобиля на трамвайные рельсы он, действительно, становится очень трудноуправляемым. И это – научный факт.

На участке Художественный – Филармония в сильные морозы практически ежедневно происходят мелкие ДТП. Только потому, что автомобили заносит на скользких рельсах. На мосту из-за этого бывают гораздо более серьезные происшествия – там и скорости выше, и обледенение значительнее.

Кроме того, качество дорожного покрытия около рельсов оставляет желать лучшего. Дело в том, что при движении трамвая вокруг рельсов возникают сильные электромагнитные возмущения, которые воздействуют на влагу в почве и асфальте, и разрушают дорожное покрытие. А вот своевременным ремонтом трамвайно-троллейбусное управление почему-то не озадачивается. К примеру, на повороте около железнодорожного вокзала рельсы выпирают уже на добрый десяток сантиметров – проехать по такому «лежащему полицейскому» без заноса удается только редкому джипу. А злосчастный поворот, между прочим, находится аккуратно на трамвайной остановке, где постоянно толпятся пассажиры. До трагедии в этих условиях – рукой

подать.

Формально иркутский трамвай достаточно успешен. По утверждению мэрии, 37 трамваев в день перевозят около 70 тысяч пассажиров – 2 тысячи человек на каждый трамвай. Эксперты, однако, сомневаются в этих цифрах: при стоимости билета в 12 рублей, доход от иркутского трамвая должна равняться почти миллиону рублей в день. При наличии 37 вагоновожатых и пары сотен чиновников, кормящихся от трамвайных дел, эта сумма оказывается не запредельной, однако вполне приемлемой – но трамвайно-троллейбусное управление регулярно жалуется на нехватку средств. Есть мысль, что на самом деле объемы перевозок трамваем сильно завышены.

А теперь о грустном. То есть о том, что скрыто от обывателя.

Цена одного трамвая – 7,5 миллиона рублей. Это у производителя. Вместе со стоимостью доставки, откатами и прочими усущками-утрусками она вполне может дойти и до 10 миллионов. Плюс трамвай требует прокладки рельсов из высококачественной легированной стали, и контактной сети. Стоимость одной тонны рельсов превышает 50 тысяч рублей – плюс их прокладка, ремонт и замена.

Цена одного автобуса Asia Cosmos 2005 года выпуска – 250 тысяч рублей. То есть вместо одного трамвая можно купить 50 б/у автобусов. Стоимость нового – 1 миллион 200 тысяч. То есть вместо одного трамвая можно купить 9 новых автобусов.

Конечно, в трамвай влезает больше народу, чем в автобус. Но кто и когда видел в Иркутске в последний раз битком набитый трамвай? Трамваи ездят полупустые. Если мэрия продаст все трамваи, выкопает все рельсы, сдав их на металлолом, и пустит по тем же маршрутам автобусы – проблем в городе станет существенно меньше.

Вроде бы все хорошо. И, между прочим, в мэрии тоже умеют считать, и все приведенные цифры знают. Но.

Для реализации этих планов нужно взять за шкуру и перетрясти всю структуру трамвайно-троллейбусного управления. А там очень много «нужных» людей. И через эту структуру проходят большие суммы денег. Опять же, в «нужных» направлениях. Трамвайный монстр многим удобен – многим из чиновников. На интересы населения этим чиновникам, само собой, плевать – хотя именно этими интересами они и прикрываются.

Что же делать? Вот это большой вопрос. Неповоротливая мэрия в сочетании с неповоротливым трамваем решает все вопросы очень медленно. А время не ждет. В автомобильных пробках проходит жизнь.

Автор: Дмитрий Таевский © Babr24.com ИРКУТСК, ИРКУТСК 👁 16013 25.01.2011, 09:24 📌 1639

URL: <https://babr24.com/?ADE=91223> Bytes: 6156 / 6156 Версия для печати Скачать PDF

 [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: **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](#)