

# Альтернатива пробок и заторам

Ею призван стать городской электрический транспорт

В Москве, на ВВЦ, прошла 2-я международная выставка технологий, продукции и услуг для предприятий городского электротранспорта «Электротранс 2012», в рамках которой состоялась конференция «Электротранспорт – здоровая альтернатива для российских городов!».

Организаторами форума выступили Общероссийское отраслевое объединение работодателей «Городской электрический транспорт» (ОООР «ГЭТ») и Международная ассоциация предприятий городского электрического транспорта при поддержке и участии Минтранса России, Комитета Госдумы по транспорту, департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы. В выставке и деловой программе приняли участие более 120 компаний и отраслевых СМИ России, Беларуси, Белоруссии, Германии, Польши, Украины, Чехии.

Основная цель форума – обратить внимание на необходимость развития сети электротранспорта, способного в короткие сроки серьезно улучшить транспортное обслуживание населения городов России. К сожалению, горэлектротранспорт во многих российских городах за последние двадцать лет поставлен на грань выживания. В ходе конференции была представлена разработанная ОООР «ГЭТ» стратегия развития городского электротранспорта, познания реализации которой позволит в оптимальные сроки решить главные проблемы отрасли.

Суть стратегии заключается в формировании нового качества отношения государства к вопросам городского пассажирского перевозок. Заказ на транспортное обслуживание населения должен формироваться в соответствии с обновленным федеральным законодательством и утвержденной региональными законодательными собраниями концепцией транспортного развития территорий.

Президент Международной ассоциации предприятий горэлектротранспорта Александр Мирошник в своем выступлении отметил, что в современных условиях рейтинг крупных городов мира во многом зависит от уровня развития городского электрического транспорта. И не случайно в числе лидеров такие города, как Бена, Цюрих, Франкфурт, Берлин, Торонто, где развиты и продолжают развиваться сети горэлектротранспорта. При этом нужно учитывать, что, по статистике, трамваи и троллейбусы привлекают пассажиров на 30–40% больше, чем аналогичные автобусные маршруты. Надо ли говорить и о том, что в городах, где развивается электротранспорт, успешно решаются проблемы, связанные с автомобилизацией: заторы, загрязнение окружающей среды, огромные потери времени в пробках. Сам же электротранспорт оказывает наименьшее воздействие на окружающую среду, энергоэффективен, а для рельсового транспорта требуется минимум городской территории для массовых перевозок пассажиров. Наиболее очевидными преимуществами обладает в этом плане трамвай.

Поэтому за последние 30 лет он открыл более чем в 120 городах мира, включая крупнейшие мегаполисы и финансовые центры: Лос-Анджелес, Лондон, Париж, Гонконг и другие. Современный качественный трамвай наряду с метро и городской железной дорогой образует рельсовый каркас города, гарантирующий пунктуальность, высокую скорость и безопасность поездки. При этом стоимость строительства трамвайных путей в десять раз меньше стоимости строительства метрополитена.

В последние годы, сообщил Александр Мирошник, растет интерес к классическому троллейбусу. Например, в Италии с 90-го года троллейбусные линии открыты в семи городах. Электротранспорт по сравнению с автобусом повышает экологичность, комфортность и плавность поездки. Заметим, что в ЕС принята стратегия сокращения использования двигателей внутреннего сгорания.

В России вопрос качества жизни в городах обостряется с каждым годом. Все больше городов стоят в автомобильных заторах. К сожалению, в 90-е годы на федеральном уровне не посчитали, что городским транспортом должны заниматься исключительно региональные и местные власти. Известно, к чему это привело. Во многих городах предприятия горэлектротранспорта или закрыты, или находятся в удручающем финансовом и техническом состоянии. Можно назвать такие города, как Воронеж, Астрахань, Архангельск и другие.

В результате даже те граждане, для которых общественный транспорт был привычным и удобным, были вынуждены пересесть на индивидуальные автомобили. А итог один – хронические пробки, загрязнение воздуха и, следовательно, рост заболеваемости населения, потери времени, огромные затраты бюджета на попытки решить проблему путем развития дорожной сети. Качество городской среды резко упало. Если учесть, что в крупных городах проживает более 65% населения России, страдающего от транспортной недостаточности, становится очевидным: качество городского пассажирского транспорта, включая электрический, вопрос не местного, а федерального значения.

Сегодня государственная политика начинает меняться к лучшему. Минтранс России объявил развитие городского транспорта приоритетной задачей. Готовятся законопроекты в сфере городского общественного транспорта. На этом этапе крайне важно учесть международный позитивный опыт управления и финансирования транспортных систем городов.

Касается Минтранса, позиция его выражается в том, чтобы всячески поддерживать все начинания, которые направлены на развитие горэлектротранспорта. В этом году по плану правительства вносится в Госдуму закон о развитии метрополитена и других видов городского транспорта. Будут рассмотрены и другие законопроекты, которые так или иначе касаются горэлектротранспорта.

Особенно важно сегодня, по мнению Леонида Липсица, обеспечение финансовой устойчивости предприятий. В настоящее время она зависит от регионов. Но далеко не все регионы понимают свои задачи по отношению к развитию горэлектротранспорта. Поэтому сегодня ведется работа над теми нормативными документами, которые могут помочь предприятиям.

В частности, разрабатываются рекомендации по расчету тарифов на пользование городским пассажирским транспортом. Это важнейшее мероприятие, так как хорошо видно, что финансирование электротранспорта достаточно проблематично. Сегодня та компенсация, которая выделяется на поддержку общественного транспорта со стороны местных и региональных бюджетов, не может в полной мере возместить затраты перевозчиков. А это, в свою очередь, не позволяет развивать транспорт, обновлять подвижной состав. «Разрабатываемые тарифы должны вас поддержать», – резюмировал Леонид Липсич, сообщив, что готовящиеся документы вывешены на сайте министерства. Он призвал собравшихся выступить со своими предложениями, внести необходимые поправки.

Отдельно остановился Леонид Липсич на практике обустройства выделенных полос. Да, выделенные полосы необходимы, они позволяют эффективно работать общественному транспорту. Но нельзя это делать без точного расчета, без уверенности, что эти полосы будут работать. Иначе можно дискредитировать саму идею. Выделенные полосы нужны там, где они реально работают, где увеличивается пассажиропоток.

Руководитель Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Леонид Липсич подчеркнул, что в последнее время горэлектротранспорт отбрасывает позиции, которые занимал в прошлом. В ситуации, которая сложилась в крупных городах, широкое внедрение горэлектротранспорта – единственный выход для обеспечения нормальной жизнедеятельности городов и высокого уровня жизни.

Леонид Липсич напомнил, что во многих странах уже прошли через отрицание электротранспорта, а затем – через его возрождение и развитие. Сегодня в Европе скоростные линии трамвая пронизывают большинство городов и являются определяющим видом транспорта. Расстояние, правда, другое, чем в наших городах, но для России этот опыт весьма актуален.

Если брать такие мегаполисы, как Санкт-Петербург и Москва, то здесь практически полностью исчерпана пропускная способность улиц, нет возможности парковать машины, и приходится строить многоуровневые надземные и подземные паркинги, а это непростое, потому что существует много ограничений. Электротранспорт в данной ситуации незаменим, и его надо всемерно развивать.

Вячеслав ЛОБОВ, обозреватель «ТР»



Дискуссии о новых видах городского общественного транспорта в Екатеринбурге идут давно. Особенно они усилились, когда город стал претендовать на проведение матчей Чемпионата мира по футболу-2018, а также Всемирной выставки «ЭКСПО-2020». Сегодня же Екатеринбург, как и многие мегаполисы, задыхается в пробках, скорость передвижения по его улицам сравнима со скоростью пешехода, автомобилей становится все больше, от этого страдает экология...

## Аргументы «за»

Сегодня активно обсуждаются перспективы появления в городе – помимо существующих трамвая, троллейбуса, автобуса и метро – новых видов общественного транспорта: скоростного трамвая, канатной дороги, монорельсовой транспортной системы и даже рикш.

Наиболее жаростные споры идут вокруг монорельса. Главным сторонником этого вида транспорта – генеральный директор ФГУП «НПО автоматики имени академика Н. Семихатова» Федерального космического агентства Леонид Шалимов.

По его мнению, преимущества этого вида транспорта неоспоримы: монорельсовая транспортная система (МТС) имеет оптимальные условия и сферы применения с точки зрения максимальной отдачи. К таким сферам можно отнести: перевозку пассажиров в районах со сложившейся городской инфраструктурой; разгрузку магистралей за счет использования внеуличных транспортных систем; улучшение мобильности транспортной системы города за счет соединения монорельсовыми трассами крупных транспортных узлов, а также при прокладке трасс, проходящих через парки, неудобные поймы и русла рек; использование МТС в качестве вылетных транспортных магистралей; наконец, использование МТС как экспрессного транспорта и для рекреационных целей в местах отдыха.

Леонид Шалимов уже несколько лет на всех уровнях доказывает, что альтернативы монорельсу как наиболее эффективному способу решения транспортной проблемы Екатеринбурга (да и других крупных городов) просто нет.

Бесспорным и основным преимуществом монорельсового транспорта является прохождение его вторым уровнем над улицами и дорогами, что означает отсутствие пересечения его с любым другим видом транспорта, как следствие – безопасность и бесперебойность пассажироперевозок.

К достоинствам относятся также экологическая чистота, как и всех электрических видов транспорта – трамвая, троллейбуса, метро и т. п. Уровень шума монорельсового транспорта низкий. Для зарубежных монорельсовых дорог уровень шума заявлялся 52–55 дБ.

Безспорным и основным преимуществом монорельсового транспорта является прохождение его вторым уровнем над улицами и дорогами, что означает отсутствие пересечения его с любым другим видом транспорта, как следствие – безопасность и бесперебойность пассажироперевозок.

К достоинствам относятся также экологическая чистота, как и всех электрических видов транспорта – трамвая, троллейбуса, метро и т. п. Уровень шума монорельсового транспорта низкий. Для зарубежных монорельсовых дорог уровень шума заявлялся 52–55 дБ.

Безспорным и основным преимуществом монорельсового транспорта является прохождение его вторым уровнем над улицами и дорогами, что означает отсутствие пересечения его с любым другим видом транспорта, как следствие – безопасность и бесперебойность пассажироперевозок.

К достоинствам относятся также экологическая чистота, как и всех электрических видов транспорта – трамвая, троллейбуса, метро и т. п. Уровень шума монорельсового транспорта низкий. Для зарубежных монорельсовых дорог уровень шума заявлялся 52–55 дБ.

Безспорным и основным преимуществом монорельсового транспорта является прохождение его вторым уровнем над улицами и дорогами, что означает отсутствие пересечения его с любым другим видом транспорта, как следствие – безопасность и бесперебойность пассажироперевозок.

К достоинствам относятся также экологическая чистота, как и всех электрических видов транспорта – трамвая, троллейбуса, метро и т. п. Уровень шума монорельсового транспорта низкий. Для зарубежных монорельсовых дорог уровень шума заявлялся 52–55 дБ.

# Монорельс – «за» и «против»

Почему вокруг него идут жаростные споры?



трамваем – у него такая же провозная способность, он такой же демократичный, но менее шумный. С троллейбусом: он такой же экологически чистый, но не стоит в пробках. Если с метро – он такой же регулярный, но дешевле. 10 км трассы со всей инфраструктурой стоят столько же, сколько одна станция метро. Мне кажется, будущее у проекта есть. Под землей не все можно проложить. А пространство 6–12 метров над землей – это ниша, которая никем пока не занята и которая удобна для развития общественного транспорта.

## Аргументы «против»

Естественно, есть и такие. И весьма серьезные.

Не так давно городской комитет по транспорту рассматривал возможные варианты развития общественного транспорта Екатеринбурга на ближайшее будущее. В том числе речь шла и о монорельсе из микрорайона Академический в центр города, проект которого предложили специалисты группы компаний «Ренова». Но чиновники концеп-

**Если сравнивать монорельс с трамваем – у него такая же провозная способность, он такой же демократичный, но менее шумный. С троллейбусом: он такой же экологически чистый, но не стоит в пробках. Если с метро – он такой же регулярный, но дешевле. 10 км трассы со всей инфраструктурой стоят столько же, сколько одна станция метро.**

цию посчитали слишком дорогой: стоимость строительства одного километра монорельсовой линии составила бы от 500 до 850 млн рублей.

По словам Натальи Вершинной, участницы этой дискуссии без энтузиазма отнеслись к идее монорельса, потому что никто не готовил серьезно этот вопрос, не занимался подготовкой общественного мнения по этой теме. Для многих тема разговора была совершенно непонятной. А потому вполне ожидаемым было и решение.

Строительство монорельсовой дороги в Екатеринбурге в ближайшие годы не планируется. По словам заместителя главы администрации города по вопросам благоустройства, транспорта и экологии Евгения Липовича, основным преимуществом монорельса является то, что такая дорога не занимает место на городских магистралях, и ее строительство дешевле, чем затраты на прокладку линий метро. Однако при рассмотрении использования монорельсового транспорта в городе были выявлены многочисленные недостатки. Среди них: монорельс передвигается с низкой скоростью и не справится с большим пассажиропотоком; существует потенциальная опасность падения состава с большой высоты; зимой пассажирам будет некомфортно находиться в вагонах, а содержание монорельса дороже любого другого вида общественного транспорта. В частности, потребуется проектирование и создание с нуля адаптированной к местным климатическим условиям монорельсовой дороги, стационарных сооружений и делов электродвижущего состава. «В мире использование монорельса, выполняющего функции общественного транспорта, имеет больше имидже-

вый характер. Учитывая все перечисленные выше недостатки, использование монорельса в качестве общественного транспорта в ближайшие годы не планируется», – говорится в ответе Евгения Липовича на запрос одного из депутатов.

Также прорабатывался вопрос скоростного трамвая с выделенной линией до строящегося микрорайона Академический. Этот трамвай может развивать скорость до 50–60 км/ч при нынешней скорости обычных трамваев в 15–17 км/ч. Судя по всему, городские власти сделали ставку именно на скоростной трамвай, хотя и здесь при реализации проекта просматривается немало проблем...

Очевидно, при подготовке этого решения сыграла свою роль и судьба московского монорельса.

По данным экспертов, число пассажиров МТС выросло с момента перевода ее из экскурсионной в рабочую стадию почти в три раза, но все равно осталось мизерным: 3,5 миллиона в год. Это в два раза меньше, чем московская подземка перево-

зят за день! Убытки монорельса ежегодно превышают миллиард рублей. Недавно руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства столицы Михаил Блинкин отметил, что себестоимость перевозки одного пассажира на монорельсе – примерно 200 рублей. При этом многие пассажиры не едут от одной конечной станции до другой. Таким образом, около 92% из себестоимости перевозок пассажиров на монорельсе оплачивается из городского бюджета. Этим денег хватило бы, чтобы перевести пассажиров на такси, но столица не может себе этого позволить. Этот проект целесообразнее закрыть, считает он.

Однако власти Москвы планируют разработать новую концепцию развития городской монорельсовой дороги.

Заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Николай Лямов отмечает – монорельсовая дорога в том виде, в котором она существует сегодня, невыгодна для города. Она должна выполнять не экскурсионную функцию, а транспортную – перевозить пассажиров.

По его мнению, монорельс нужно напрямую соединить с наиболее интенсивными транспортными узлами. Конкретных планов у мэрии на сегодня пока еще нет, в данный момент в приоритетном порядке осуществляется развитие метрополитена и наземного общественного транспорта.

## Где же выход?

Так что же – не видать Екатеринбургу этого инновационного вида транспорта?

Не будем так категоричны. Есть, как говорится, варианты... Концепция строительства монорельса, как и идея ско-

ростного трамвая, появилась из-за необходимости быстрого сообщения между Екатеринбург и городами-спутниками, которые должны войти в Большой Екатеринбург. Так, в 2010 году ОАО «Уралэлектромедь» заключило договор со швейцарской компанией на исследование возможности прокладки монорельсовой дороги из Екатеринбурга в город-спутник Верхнюю Пышму, а в 2011 году представило и соответствующий проект. Согласно ему длина ветки монорельса, которая будет начинаться у метро «Проспект Космонавтов» и заканчиваться в Верхней Пышме в районе старого автовокзала, составит 12 км и будет насчитывать 5–6 станций.

Один состав сможет перевозить до 300 пассажиров за раз, а при интервале движения примерно 15–20 минут в час объем перевозок составит примерно 1000 человек. Проект оценивается в 10 млрд рублей. Предлагается, что он будет реализовываться на условиях государственно-частного партнерства. Дополнительно известно, что переговоры по этому вопросу велись, но окончательное решение так и не было принято.

И тем не менее сторонники нового вида городского общественного транспорта продолжают настаивать: монорельсовая трасса возводится быстро, не требует больших территорий под строительство, да и в целом украшает город. «В Екатеринбурге наиболее эффективными и перспективными вариантами монорельса являются те, которые послужат линиям из центральных транспортных узлов к перспективным периферийным районам», – отмечают проектировщики. – Например, к району Академический, к торговым центрам, перекресткам, к месту предполагаемого расположения выставки «ЭКСПО-2020».

При сравнении монорельса со скоростным трамваем второй очевидно проигрывает по экономическим показателям. «Даже не вдаваясь в подробности строительства, понятно, что для скоростного трамвая необходимо выделение земли, затраты средств на ликвидацию пересечений», – считает Леонид Шалимов. Кроме того, скоростной трамвай возмещает быстрее в протяженных городах, таких как Волгоград или Пермь, а для компактного Екатеринбурга это просто утопия. Еще есть стереотип, что в городе-миллионнике должно быть метро. Но когда в Москве начинали его строить, оно рассматривалось прежде всего как бомбоубежище. В наше время ни одно бомбоубежище при известных обстоятельствах не поможет. Если говорить о цифрах, то строительство московского монорельса обошлось городу в 6,3 млрд рублей. Это стоимость строительства одной станции метро глубокого заложения».

Есть и другие варианты. Построить, например, кольцевой монорельс, который бы связал окраины города со станциями метро. Или ветку от Арамиля до Екатеринбург.

Впрочем, все эти идеи остаются идеями: в областной бюджет за деньгами на строительство монорельса пока никто не обращался...

И проблема эта продолжает вращаться в замкнутом круге. Без проекта невозможно точно просчитать эффективность вложений в новый вид транспорта, а проекта нет, потому что никто пока не может убедить местные власти в перспективности монорельса – нет необходимых цифр.

...Но какая красивая идея!

Евгений УШЕНИН, собкор «ТР»

Екатеринбург