

ИНФРАСТРУКТУРА

МНЕНИЕ

История трагедии пермского трамвая

«Агония» электротранспорта — просчёты планирования или историческая неизбежность?



Михаил Плеханов, заслуженный строитель РФ

Пермский трамвай создан в 1920-е годы. Он обеспечивал перевозку жителей города к градообразующим промышленным предприятиям от основных транспортных узлов — Пермь I, Пермь II и Речного вокзала. Такими предприятиями были завод им. Свердлова, завод им. Ленина. Поэтому основная трасса проходила от станции Пермь II в сторону площади Восстания, другая — от Речного вокзала по ул. Сибирской до проходных завода им. Свердлова на ул. Чкалова и далее до железнодорожной станции Бахаревка.

Такая схема движения трамваев безусловно работала до середины 1960-х годов, а затем начала давать сбои, оказавшись перегруженной. Стало необходимо внедрять более современный вид транспорта для той поры — троллейбус.

После ввода в эксплуатацию Пермского нефтеперерабатывающего комбината появилась острая необходимость транспортировать рабочих на этот комплекс. Тогда была построена линия «Центр — Балатово» и далее до промышленной площадки в Осенцах.

В дальнейшем получила развитие тенденция увеличения троллейбусных и сокращения или переноса трамвайных линий. В начале 1970-х годов по городам СССР прокатилась «мода» на внедрение скоростных трамваев. Уже в те годы стало ясно, что обычный городской трамвай начинает сдавать свои позиции и ему на смену приходит более мобильный транспорт: автобусы и троллейбусы, которые не загромождают улицы трамвайными путями.

В 1974 году было разработано технико-экономическое обоснование строительства в Перми линии скоростного трамвая. Начиналась трасса на территории концептуального двора станции Пермь II, подходила к ул. Мира через зону Черняевского леса, затем проходила по ул. Советской Армии, по ул. Мира (по существующим трамвайным путям) до ул. Стакановской. Далее — через лог речки Данилиха и железнодорожные пути Пермь — Кунгур по ул. Чкалова и территории Зеленого хозяйства до ул. Старцева. На ул. Старцева линия скоростного трамвая вливалась

в существующие трамвайные пути и заканчивалась на пл. Дружбы.

Рассмотрение в Госстрое РФ проекта скоростного трамвая в Перми выявило, что строительство мало изменит существующий пассажиропоток. Стоимость строительства 1 км путей для скоростного трамвая всего на 5% дешевле стоимости 1 км метрополитена, при этом скорость движения трамвайных составов повысится всего на 7%, так как часть трассы проходит по действующим трамвайным путям. По этой причине был получен отказ в реализации проекта, но было принято другое решение — о строительстве в Перми метрополитена.

Работы по составлению технико-экономического обоснования проектирования, строительства метро начались с детального изучения пассажиропотоков центральной части города, которое выполнял Новосибирский институт «Новосибгражданпроект». По анализу пассажиропотока были выявлены трассы, по которым передвигалось максимальное количество жителей города в начале 1980 года. Трассами первой очереди метрополитена были станция Пермь II — ЦУМ (под улицей Ленина); ЦУМ — проходные завода им. Свердлова на ул. Чкалова (под Комсомольским проспектом). Вторая очередь: ЦУМ — пл. Восстания в Мотовилихе и ЦУМ — Кировский район (60% надземного прохождения).

По данным схемы пассажиропотока была разработана проектная документация, по которой практически на нет сводилась роль трамвайной системы в областном центре. Но, как мы знаем, до строительства метрополитена в Перми дело не дошло.

До 1992 года трамвайные линии расширялись и регулярно реконструировались. Так, при строительстве Пермского вагоноремонтного завода была проложена трамвайная линия от пл. Дружбы до ул. Патриса Лумумбы для пассажиров Мотовилихинского района и далее по бульвару Гагарина и ул. Старцева — для подачи на вагоноремонтный завод трамвайных вагонов со всего Урала.

Ежегодно управление капитального строительства Пермского горисполкома как заказчик выполняло реконструкцию 1–2 км трамвайных путей, производило смену изношенной контактной сети. После 1992 года с выводом трамвайно-троллейбусного управления на самостоятельную деятельность и преобразованием его в МУП «ПермГорЭлектроТранс» (подчинённое департаменту дорог и транспорта) многое изменилось, и не в лучшую сторону.

Практически перестал выполнятся плановый капитальный ремонт трамвайных путей, окончательно прекратилось строительство путей к новым микрорайонам. Например, ранее планировавшееся строительство трамвайного пути с ул. Макаренко в микрорайон Садовый осталось невыполненным.

За последние 20 лет большое развитие получил конкурент трамвайных перевозок — быстроразвивающийся автобусный парк города.



ФОТО Константин Долгановский

Значительно изменился пассажиропоток города. Если до 1992 года большинство жителей Кировского района добирались до центра города электропоездами до станции Пермь II, а затем трамваем до ЦУМа, то сегодня широко используется автобусное сообщение или личный автомобиль.

Значительно сократились в 1990-е годы и комплексы промышленных предприятий города. Это привело к нарушению традиционно сложившегося пассажиропотока, в том числе с использованием трамвайных и троллейбусных маршрутов. Увеличился парк легкового автотранспорта, который загружает уличную сеть краевого центра в рабочее время суток и создаёт пробки в утренние и вечерние часы.

Состояние трамвайных путей после 1992 года значительно ухудшилось. Многие перегоны стали крайне аварийными. Уже системой стали ДТП с участием трамваев.

Если рассмотреть перспективу использования городского электротранспорта, то безусловно выигрывает у трамвая и троллейбуса только автобус. Автобусы не загромождают проезжую часть трамвайными путями и опорами контактной сети, могут доставлять жителей города в спальные районы. К этому следует добавить, что рельсо-шпальная решётка трамвайных путей требует систематической замены в зависимости от степени загрузки.

К тому же увеличение городского автопарка не останавливается даже в кризис. Вполне логично, что сегодня возникает вопрос: «А что делать с трамваем и троллейбусом?»

Для начала, наверное, необходимо выполнить анализ пассажиропотока с учётом конкретного развития городских территорий согласно действующему генплану города на ближайшие 10–15 лет. Составить прогноз перспективы в обеспечении работой трамваев, троллейбусов, автобусов с учётом стоимости затрат на развитие каждого вида транспорта, его окупаемости и рентабельности при эксплуатации.

По данным этого анализа — оптимизировать или изменить трамвайные, троллейбусные маршруты и убрать, ликвидировать заведомо незагруженные и явно убыточные, которые были созданы для решения конкретных задач — как, например, для подачи вагонов на вагоноремонтный завод, прекративший своё существование более десятка лет назад, или подвозка работников на конкретное предприятие.

Возможно, в будущем некоторые трамвайные маршруты целесообразно заменить на троллейбусные в тех случаях, когда эти маршруты идут параллельно на значительном протяжении и нерентабельны в эксплуатации.

Сегодня ясно, что трамвай и троллейбус переживают нелучшие времена. Они очень часто ходят практически полупустыми. Если судить по данным действующего генплана, то «маршрутная сеть трамвайных перевозок дублирована автобусной сетью на 90% и троллейбусной сетью на 58%», а «маршрутная сеть троллейбусных перевозок дублирована сетью автобусных перевозок практически на 100%».

По данным того же генплана, протяжённость трамвайных маршрутов к 2016 году будет составлять 50 км, из которых аварийных не менее 10% (а скорее всего, более). Стоимость ремонта 1 км трамвайных путей обходится в среднем в 100 млн руб., так что для ремонта 10 км существующих трамвайных путей придётся израсходовать до 2016 года не менее 1 млрд руб. Да ещё текущий ремонт. Так что только на содержание и реконструкцию трамвайных путей в ближайшие восемь лет придётся израсходовать из бюджета не менее 3–4 млрд руб.

Так, может быть, администрации города стоит задуматься над «агонией» электротранспорта и восстановить на базе трудового коллектива «ПермГорЭлектроТранс» муниципальный автобусный парк? Автобусы, особенно работающие на газовом топливе, будут куда экономичнее выполнять функцию перевозки граждан. ■