

# Не связанные одной сетью

*Троллейбусы исчезнут с дорог Перми к концу 2019 года*

ДМИТРИЙ ЕНЦОВ

С 1 мая администрация Перми приступит к постепенному упразднению троллейбусной сети. По словам замглавы администрации Людмилы Гаджиевой, троллейбусы, которые выработали срок службы, будут утилизированы, а остальные отправят в Березники. По мнению городских властей, троллейбусы экономически невыгодны, больше подвержены поломкам и малоповоротливы. Поводом для ликвидации троллейбусного сообщения стала грядущая большая реконструкция Комсомольского проспекта, по которому проходит большинство из оставшихся шести троллейбусных маршрутов. Место 58 троллейбусов в маршрутной сети займут современные автобусы, а разработанный проект новой транспортной модели направлен на развитие трамвайной сети.

## А что не так?

Ликвидация троллейбусной сети пройдёт в два этапа: с 1 мая и с 1 июля. Об этом на заседании комитета по городскому хозяйству Пермской гордумы заявила новый куратор транспортной сферы города, заместитель главы администрации Перми Людмила Гаджиева.

На вопрос депутатов, что будет с самими троллейбусами, Гаджиева ответила, что половина из них уже выработала срок службы и будет утилизирована. Остальные отправят в троллейбусный парк Березников. Всего в Перми функционируют 58 троллейбусов, обслуживающих шесть маршрутов.

Примечательно, что ликвидация произойдёт в канун 60-летия троллейбусного движения в Перми: первый троллейбус был запущен на маршрут в 1960 году. Ещё более символично то, что первая линия проходила от Речного вокзала по Комсомольскому проспекту до Комсомольской площади. То есть там, откуда этот вид транспорта и предполагается убрать в первую очередь из-за грядущей масштабной реконструкции всего проспекта.

В городской администрации подчёркивают, что против самих троллейбусов они ничего не имеют. У них есть свои преимущества и недостатки. Но в нынешних реалиях именно недостатки стали сильно перевешивать преимущества.

У троллейбусных маршрутов в Перми самый низкий пассажиропоток — 4–5%, сообщила Гаджиева. И это несмотря на то, что в электротранспорте уже несколько лет действует система бесплатной пересадки.

В мэрии подчёркивают: анализ ситуации показал, что стоимость одного троллейбуса на 5–7 млн руб. выше стоимости одного автобуса. Средний возраст контактной сети составляет 39 лет. Кроме того, 1 км троллейбусного движения обходится в среднем в 137 руб. затрат. Для автобусов аналогичная дистанция обходится в 102 руб.

Среди других аргументов — недостаточная маневренность, большие проблемы для движения всего транспорта при ДТП с троллейбусами, низкая надёжность вследствие их зависимости от контакт-

ной сети, высокие расходы на содержание и ремонт инфраструктуры. «Каждый год проводится ремонт дорог. Автобусы едут по соседним улицам, а троллейбусы отменяют на несколько месяцев. Несколько раз в месяц происходит отключение электроснабжения или порыв контактной сети, и троллейбусы надолго останавливаются на дороге, создавая помехи для движения других транспортных средств. Почти каждый день с троллейбусами происходят ДТП, и троллейбусный маршрут выключается из работы, попутно занимая одну полосу движения и усугубляя последствия ДТП», — отметил начальник Перм-



ещё по 15 автобусов. «Они будут размещены на территории троллейбусного депо, площадь которого позволяет разместить все 85 автобусов и имеющиеся троллейбусы», — пояснила Гаджиева. Таким образом, все эти автобусы будут муниципальными и «приписаны» к МУП «Пермгорэлектротранс».

По словам Людмилы Гаджиевой, всего для обслуживания 85 новых автобусов требуется 219 водителей. У 50 водителей уже есть права, позволяющие управлять автобусами, 29 человек про-

Глава МКУ «Гортранс» Анатолий Путин добавил, что за последние два года электробусы подешевели почти вдвое. Со временем они должны приблизиться по цене к современным автобусам и троллейбусам.

Депутат Александр Филиппов, который в 2014–2016 годах возглавлял МУП «Пермгорэлектротранс», подчеркнул, что «городской бюджет за последние годы потратил несколько сотен миллионов рублей на приобретение троллейбусов, от которых город администрация сейчас планирует избавиться».

Также депутаты попросили отчёты об эксплуатации автобусного маршрута №2 Пермь I — Пермь II (автобусы также находятся на балансе МУП «Пермгорэлектротранс»). Но Людмила Гаджиева ответить не смогла: пока у неё нет данных по пассажиропотоку и выручке.

## Пересадка на трамвай

Примечательно, что тенденция к переходу от троллейбусов к другим видам транспорта существует во всём мире, за исключением ряда городов.

Среди российских городов в течение последних лет от троллейбусов отказались Тюмень и Курган. Активно сокращается количество троллейбусных маршрутов в Москве: там их частично хотят заменить на те же электробусы. Правда, тестовые запуски провалились — электробусы оказались весьма ненадёжными.

Пермские власти планируют сделать акцент на развитии трамвайной сети. Например, уже известно, что трамваи будут пущены по ул. Революции от Центрального рынка до ул. Сибирской. В планах — продлить ветку до бульвара Гагарина, а также пустить трамвай по маршруту Пермь I — Пермь II — микрорайон Парковый.

Как отметил недавно на заседании Градостроительного совета глава Перми Дмитрий Самойлов, сейчас трамвай перевозят 10% всех пассажиров. Через пять лет этот показатель должен быть увеличен до 20%.

## У троллейбусных маршрутов в Перми самый низкий пассажиропоток — 4–5%

ской дирекции дорожного движения Максим Кис.

Противники ликвидации приводят бесспорный аргумент экологичности электротранспорта. Горадминистрация парирует: постоянно ужесточаются экологические требования к автобусам. А из-за того, что троллейбусы часто создают заторы, выхлопные газы от автомобилей в таких пробках нивелируют всю экологичность электротранспорта. В этой ситуации у трамваев, например, преимущество больше: они быстрее и вместительнее, а трамвайные пути, как правило, расположены на выделенных для них полосах.

## Чем заменят?

Как пояснила Людмила Гаджиева, троллейбусы в краевом центре будут заменены 85 новыми автобусами Volgabus. Они обойдутся бюджету ориентировочно в 900 млн руб.

Подготовка к переходу на автобусы пройдёт в три этапа: приёмка автобусов, установка на них соответствующего оборудования и подготовка персонала (водителей и кондукторов). Всего в Пермь прибудут 20 автобусов на газомоторном топливе и 65 — на дизельном.

Первый транш — 10 автобусов — должен состояться до 10 марта. Затем каждую неделю в Пермь будут прибывать

ходят обучение, 88 готовятся к нему, остальных ещё предстоит нанять. Также требуется 211 кондукторов, но «все они уже есть».

Проблема заключается в зарплатах. Гаджиева рассказала, что заработная плата водителей будет варьироваться от 25 тыс. до 35 тыс. руб. Она пока проигрывает зарплатам у частных перевозчиков, где суммы выплат составляют от 35 тыс. руб. и доходят до 50 тыс. руб. из-за переработки.

Гаджиева отметила, что МУП «Пермгорэлектротранс» планирует участвовать в конкурсах по 11 городским маршрутам. «И мы намерены их выиграть», — пояснила чиновница.

Максим Кис добавил, что в перспективе может быть поднят вопрос о замене автобусов электробусами. «Думаю, что время такого перехода исчисляется уже годами, а не десятилетиями. Даже частные перевозчики присматриваются к электробусам», — говорит чиновник.

По его словам, для массового применения электробусов есть два препятствия. Во-первых, ёмкость батарей пока недостаточна для холодного климата (зимой нужно обогревать салон). Во-вторых, их стоимость пока чрезмерно высока (но эксплуатация дешевле автобуса). «Думаю, что в течение нескольких лет обе проблемы будут решены», — заявил Максим Кис.