

ГОРОД

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

# Александр Мирошник: Трамвайные пути должны быть обособлены

*Президент Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта рассказал о своём видении будущего городского электрического транспорта*

АНДРЕЙ АРСЕНЬЕВ

— В конце апреля в Перми прошла всероссийская конференция Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ), на которой были представлены стратегии развития городского электрического транспорта Перми, Екатеринбурга и других российских городов. Ранее подобные мероприятия проводились в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге и других городах. Почему именно Пермь была выбрана в этом году?

— Действительно, в Перми такого уровня совещаний мы раньше не проводили. Выбор города обосновывается чаще всего тем, как в данном регионе решаются проблемы городского электрического транспорта. Нас заинтересовал порядок решения этих вопросов в Перми. Здесь, в отличие от многих других российских городов, мы видим энергичную позицию руководства предприятия «Пермгорэлектротранс» и мэрии.

Кроме того, в Перми есть план стратегического развития отрасли, который, кстати, не во всех городах прописан.

— Пермь представила на конференции стратегию развития отрасли на 2013–2022 годы. Как вы её оцениваете?

— Представленная концепция довольно интересна. Мне в первую очередь понравился комплексный подход к развитию транспортной инфраструктуры. Выступающие с докладами специалисты обобщили не только опыт городов Российской Федерации, но и международный. Так, за основу были взяты передовые технологии Европы.

Кроме того, докладчики очень удачно увязали возможности развития отрасли в Перми с градостроительными тенденциями современных европейских и российских городов.

— Какие в целом существуют тенденции и возможности совершенствования городского электрического транспорта?

— Стоит отметить, что важны как комфорт пассажира с технической точки зрения, так и культура обслуживания в салоне. В первую очередь сегодня приоритет должен отдаваться обновлению подвижного состава, который обязательно должен быть низкопольным, а значит, удобным для пассажиров, и особенно для людей с ограниченными возможностями. Также необходимо оборудовать подвижной состав достойными системами отопления, особен-

но на Урале, где приходится работать в сложных климатических условиях. Само собой, салон должен быть достаточно хорошо освещён, чтобы не было полумрака.

И, конечно, отдельное внимание важно уделять культуре обслуживания. Должна быть громкоговорящая установка, чтобы чётко объявлялись остановки и до пассажира доводилась основная информация.

Также сейчас в Екатеринбурге и других городах мы устанавливаем системы видеоконтроля в салонах подвижных составов. Это обеспечивает безопасность пассажиров и стимулирует персонал. Это те детали, из которых и складывается уровень обслуживания пассажиров.

Также нужно модернизировать и транспортную инфраструктуру. Так, например, трамвайные пути должны быть закрыты и обособлены от общего потока, чтобы трамвай не пересекался с другими видами транспорта. Это улучшит скорость передвижения.

Для троллейбуса нужно внедрять выделенные полосы с обязательной фиксацией и применением мер административного воздействия на нарушителей, которые мешают движению общественного транспорта, создавая проблемы для пассажиров.

— Какие проблемы стоят наиболее остро перед отраслью?

— Главная проблема — это существенный износ подвижных составов. Хотя нам уже второй раз удаётся добиться от президента РФ программы софинансирования по приобретению трамваев, троллейбусов и автобусов. Но, к сожалению, этих средств недостаточно. Нам бы хотелось, чтобы эта программа стала долгосрочной и была рассчитана минимум на 10 лет. Это позволило бы нам полностью обновить подвижной состав на более современный и энергоэффективный.

— Такая ситуация с износом транспорта сложилась по всей стране?

— В основном да, но надо заметить, кстати, что Пермь по обновлению электрического транспорта находится на лидирующей позиции. Насколько я знаю, здесь закупили сначала 45 трамваев, а затем (по программе софинансирования) — 46 троллейбусов.

Однако в Перми, так же, как и во многих других регионах, необходимо приводить в надлежащее состояние маршрутную сеть. Это существенно скажется на объёмах пассажироперевозок. Электрический транспорт должен заходить



во все жилые массивы и быть приближенным к местам проживания жителей мегаполисов.

— На конференции обсуждались возможности развития трамвайной и троллейбусной сети, а также были представлены и модернизированные подвижные составы — экобус и троллейбус с автономным ходом. Каковы перспективы этих видов транспорта?

— Я уверен, что это отличная альтернатива троллейбусам, зависящим от уличных контактных опор и сетевой паутины, которые не украшают города. Современные яркие низкопольные энергоэффективные экобусы и электробусы очистят города от лишнего нагромождения инженерной инфраструктуры.

— Каким будет транспорт через 20 или 30 лет?

— Я думаю, уже через 30 лет обязательно произойдёт переход на электронное взаимодействие. Так, для трамвая будут внедрены современные технические решения, которые практически полностью исключат управление техникой человеком. Такой опыт уже есть.

Кроме того, повсеместно будут внедрены системы электронной оплаты.

Также на улицах наших городов будет полностью установлена система видеоконтроля. Это позволит не допускать нарушений.

В целом, будущее мы видим за электротранспортом. И мы будем работать над тем, чтобы он стал приоритетным во всех российских городах. ■