

Трамвай построят – не «ешака» купить

ВОПРОС РЕБРОМ

29 мая в «Северном крае» было опубликовано интервью мэра Ярославля Виктора Волончунаса, в котором он рассказал про планы пустить в Ярославле к 1000-летию города однопорельсовый трамвай на резиновоом ходу. Он бесшумный, быстрый, манёвренный, экономичный, безопасный. Планируется, что ходить он будет по маршруту Ярославль-Главный – Большая Октябрьская – «Пятёрка».

Виктор Волончунас отметил, что видел такие трамваи во Франции и теперь хочет попробовать адаптировать их для России, а Ярославль станет пилотным городом, где такой проект будет испытываться. Для этого надо составить транспортную схему со всеми расчётами и предложить площадку для размещения парка таких трамваев.

Как нам рассказали в мэрии, за этот проект сегодня борются многие российские города. Инициатива данного проекта исходит от министерства транспорта, и город не потратит на его реализацию ни копейки.

Поскольку проект нового трамвая до сих пор для большинства горожан остаётся загадкой, мы попробовали выяснить, что это – транспорт будущего или кот в мешке?

Вопрос первый: сколько же стоит пуск такого трамвая?

Бывший на тот момент начальник комитета по транспорту и связи мэрии Ирик Насыпов комментировать ситуацию с трамваем отказался.

– Наш комитет этим не занимается, – сказал он. – Обращайтесь к заммэра Сергею Ястребову.

Но и Сергей Николаевич заявил, что не занимается монорельсовым трамваем.

Заместитель директора по эксплуатации МУП «Яргорэлектротранс» Иван Замораев заметил:

– Если есть деньги, чтобы построить дорогу для таких трамваев, закупить подвижной состав, то почему не попробовать.

Но, как выяснилось, пока трамвайщикам никто не показывал документацию на новый транспорт, хотя их экспертное мнение было бы уместно.

По предварительным расчётам, стоимость такого проекта примерно 14 миллиардов рублей. Ведь надо построить не только дорогу, но и пункт техни-

ческого обслуживания подвижного состава.

Если верить французской прессе, то компания «Транслор», занимающаяся однопорельсовыми трамваями, в особенной бережливости денег своих клиентов замечена не была. Например, километр линии системы «Транслор» в Клермон-Ферране стоит 20,7 миллиона евро. Трамвай-однопорельсовики, вмещающие до 260 пассажиров, стоят около 2,6 миллиона евро. «Транслор» для Клермон-Феррана в 170 мест оценивается в 2,15 миллиона евро. Стоит ли говорить, что российские трамваи обходятся гораздо дешевле!

К тому же любой трамвай надо обслуживать: делать ремонт, профилактику, покупать запчасти и менять разбитые фанатами стёкла. Все эти расходы однозначно лягут уже не на Минтранс, а на ярославский бюджет. Средняя продолжительность жизни однопорельсового трамвая в благополучной Европе 12 – 15 лет. В славящейся своими зимами России жизнь однопорельсовика скорее всего очень сильно сократится. А значит, Ярославлю придётся обновлять вагоны за счёт своего бюджета. Кстати, во всём Европе только одно предприятие делает такие трамваи, а следовательно, монополист может назначить любую цену.

Система однопорельсового трамвая известна в мире давно, но до сих пор в Европе по ней работают только три города. Первая попытка завоевать мир таким транспортом была предпринята французами ещё в 1868 году. Через семь лет провал ждал однопорельсовые трамваи в Лиссабоне. В 1907 году монорельсовый транспорт пробовали запустить в Индии, проект закрыли через 20 лет.

После 2002 года в Европе не было открыто ни одной новой системы «Транслора», а планы расширения уже существующих были отменены. Ра-

ботающие системы – во Франции, Китае, Италии – сталкиваются с постоянными проблемами.

Транслор-трамвай хоть и называется однопорельсовым, но в самом деле он становится трёхпорельсовым. Резиновые колеса по бокам гибрида идут по одному и тому же «маршруту» постепенно протирают ещё до колеи для себя. Эти углубления мешают автомобилистам, как обычные ямки. И значит, их надо постоянно заделывать.

Трамвай такого типа требует особой дороги повышенного качества. Кроме того, в условиях нашего климата – при обильных снегопадах – трамвай испытывать не проходил. Он пока эксплуатируется исключительно в тёплых странах. Как поведёт себя теплыйлюбивый транспорт в Ярославле, где снег может выпастить и мае?

Рельс для такого трамвая – полая канавка, внутри которой и движется колесо. Естественно, что такая канавка будет заполнена снегом после первого осадков, а вот чистящая система пор таких углублений до сих пор предусмотрено не было.

Ярославская общественная организация «Ярославцы трамвай» в лице её председателя Александра Ермолаева озвучена тем, что после постройки монорельсового трамвая нарушится трамвайная связь Братна и центра, традиционный трамвай будет ходить только до моторного завода. А под «Транслор» будет зачищен весь центр, включая Мукомольный переулок, улицы Б. Октябрьскую, Победы, Чкалова.

И хотя пока непонятно, будет ли запускать новый трамвай или нет, тем не менее уже есть постановление № 1487 «О резервировании земель для муниципальных нужд города Ярославля», где говорится: «Зарезервировать для муниципальных нужд города Ярославля – строительство трамвайного депо для ремонта и хранения вагонов пневмоходу земли ориентировочной площадью 0,4 га в Кировском районе – в районе пересечения ул. Полиграфической и ул. Ухтомского, между гаражным кооперативом «Колесо» и трамвайными путями.

Значит, трамваю всё-таки быть?

Владимир КОБЫЛИНСКИ