

шевле зарубежных аналогов. И в принципе нам удалось добиться этого результата. Только в двух случаях — с дверями и гармошкой — мы были вынуждены выбрать иностранных подрядчиков.

BG: Зачем трамваю система GPS-ГЛОНАСС. Он ведь ездит по рельсам и не может заблудиться?

A. М.: Точно не для того, чтобы с их помощью он прокладывал маршруты следования! Конечно, у подавляющего большинства пассажиров этого трамвая наверняка будут смартфоны и планшеты. Но представьте, что с помощью встроенного в R1 GPS информация о маршруте следования будет проецироваться на экраны или и вовсе на стекла окон. Там же может размещаться информация о достопримечательностях и пр. Это удобно. И потом у нас не только GPS-ГЛОНАСС, но и четыре внешние и три внутренне видеокамеры. Вообще, мы пытались максимально задействовать в R1 технологии, уже абсолютно рядовые и привычные для автопрома.

BG: Если R1 настолько напигигован современными технологиями, а ездит он при этом по рельсам, то возникает вопрос: а зачем тогда водитель?

A. М.: Конечно, со временем, может, в следующей модели, или через одну, трамваю уже не будет нужен водитель. И в этом нет никакой футурологии, это очевидная закономерность технологического прогресса. Но сделать сейчас трамвай, инновационный не только по дизайну, материалам и технологиям, но еще и без водительской кабины, то точно получился бы, может, и красивый, но абсолютно непрактичный проект. А мне хочется работать не вообще для искусства, а делать вполне конкретные, сегодня применимые на практике вещи, которыми будут пользоваться миллионы людей. Это для меня наивысшая честь. А сделать трамвай без водителя мы еще успеем.

Записал РЕВАЗ РЕЗО



ПРЯМАЯ РЕЧЬ ВАМ В ГОРОДЕ ТРАМВАЙ НУЖЕН?

Игорь Пушкарев, глава города владивостока:

— Владивосток — один из самых насыщенных автомобилями городов в стране: у нас на 1 тыс. человек приходится 570 машин. И в нашем случае трамвай очень удобен, когда он ходит по выделенной линии, не пересекаясь с потоками автотранспорта. Такая ветка работает в одном из самых крупных районов города. На маршруте протяженностью 8 км в год продается 11 млн билетов. За счет дотаций из городского бюджета мы сделали проезд в нем на 7 руб. дешевле, чем на маршрутных автобусах. Надо сказать, что для нас трамвай — это не только экологичный и социально важный вид транспорта, но и один из самых любимых. Два года назад он отметил 100-летний юбилей. Трамвай имеет для Владивостока историческую ценность. Несмотря на то что он в обслуживании самый дорогой вид общественного транспорта, мы намерены его развивать. В планах есть покупка новых современных вагонов. Рассматриваем вариант запуска нового маршрута трамвая также по выделенной линии — от центральной площади города до одной из самых крупных набережных — Цесаревича. Убежден, будущее за экологичными видами транспорта, такими как трамваи. Мне самому трамвай очень нравится: удобный, быстрый и комфортный. Ходят как часы, не зависят от заторов. Да и с трамваем связаны приятные воспоминания молодости, ведь в студенчестве мы много ездили на трамвае и троллейбусе.

Сергей Ступин, мэр города орла:

— Трамвай, конечно же, мне нравятся: это мое детство и моя юность. Это один из наиболее удобных и комфортных видов городского транспорта: надежен, экологичен, ходит по расписанию с раннего утра до позднего вечера, редко дает сбой, вместителен — можно войти и с большим грузом, и с коляской, и с крупной собакой. Трамвай в Орле — один из старейших видов транспорта, покрывает пассажиропоток в трех территориальных районах города из четырех. Изменения трамвайной системы Орла я вижу в первую очередь в смене подвижного состава на современные, более просторные, оборудованные электроникой и оснащенные пандусами вагоны. Модернизации требуют также и трамвайное полотно, и транспортные остановки, и светофорные объекты.

Есть ли у трамваев будущее? Однозначно есть. Это все равно, что спрашивать, есть ли будущее у метро или поездов. Надо только стараться идти в ногу со временем.

Олег Сорокин, глава города нижнего новгорода:

— Нижегородский трамвай — это неотъемлемая часть истории города, часть городских пейзажей и даже туристический объект. Большинство фотографий города конца XIX — начала XX веков не обходится без трамвайного вагона или путей. Сегодня в Нижнем Новгороде трамвайное сообщение сохранилось в полном объеме. На данный момент у нас разработана программа дальнейшего развития трамвайного движения, которая включает как строительство новых линий, так и обновление подвижного состава. Только в июле на городские маршруты вышли десять новых современных трамваев. В 2018 году Нижний Новгород будет принимать матчи чемпиона-

та мира по футболу, и трамвай, как один из наиболее удобных видов общественного транспорта будет активно задействован в обслуживании гостей чемпионата. В частности, рассматривается возможность строительства трамвайной линии, которая свяжет международный аэропорт Нижний Новгород и станцию метро «Парк культуры». Реализация данного проекта не только повысит доступность аэропорта, но и позволит значительно улучшить транспортное сообщение существующих и перспективных жилых кварталов юго-западной части Автозаводского района города. Однако для действительно масштабного развития трамвайного сообщения нужна поддержка на уровне федеральной власти и финансирование данной программы из федерального бюджета. Например, только строительство новой трамвайной линии аэропорт Нижний Новгород—станция метро «Парк культуры» оценивается в 1 млрд руб., а покупка каждой единицы подвижного состава — минимум в 55 млн руб.

Олег Грищенко, глава муниципального образования город саратов:

— Трамвайная система в Саратове — одна из старейших в России: она существует уже более 100 лет. Сегодня это один из важнейших для саратовцев видов транспорта — удобный, социально ориентированный и экологичный. Я считаю, что город обязан не только сохранить его, но и модернизировать — как в технической части, так и в том, что касается маршрутных схем, ведь город растет, развивается, увеличиваются транспортные потоки, затрудняющие передвижение трамваев на тех участках, где нет выделенной линии.

Генеральным планом Саратова предусмотрена комплексная модернизация трамвайного движения до 2020 года. Планируется создание скоростных магистральных линий, в том числе надземных, соединяющих районы массового жилищного строительства с центром города и между собой, с местами, наиболее часто посещаемыми саратовцами. Будут устраиваться трамвайные пути, обособленные от проезжей части дорог, обновляться подвижной состав. Конечно, модернизация потребует серьезных финансовых вложений для строительства новых развязок, эстакад, поэтому придется действовать поэтапно. В текущем году мы проведем проектно-изыскательские работы, по результатам которых будет определена в том числе потребность в денежных средствах на реализацию проекта. Сейчас главное — четко обозначить перспективы развития городского электротранспорта, провести конкурс на проект планировки скоростной трамвайной линии.

Сергей Мельников, заместитель главы администрации города калининграда, председатель комитета городского хозяйства:

— Безусловно, трамваи мы рассматриваем как один из перспективных видов транспорта, поскольку у него есть явные конкурентные преимущества: он экологичен и вмещает в себя большое количество людей. И мы с удовольствием бы развивали трамвайную сеть, но это очень затратная инфраструктура. Сейчас мы участвуем в программе Минтранса по ряду экологических проектов, связанных с городским общественным транспортом, и к марту следующего года разработчики должны ответить на вопрос, объем каких финансовых проблем нам надо будет решить. Средняя стоимость трамвая

сегодня порядка 60 млн руб., хотя трамвай, в отличие от автобуса, служит все-таки около 30 лет. Но при этом стоимость восстановления старого полотна и строительство нового достаточно высокая. 1 км путей — это 60–65 млн руб. Вряд ли какой-нибудь муниципалитет сегодня сможет без федеральной помощи решить проблему регенерации трамвайного парка и восстановления железнодорожных путей, не говоря уже о прокладке новых. Но я лично постоянно участвую в различных мероприятиях федерального масштаба на подобную тематику, и, конечно, я за трамваи. Сейчас в Калининграде уже зарезервированы земельные участки для пересадочных узлов и закуплены польские трамваи. Производителей не сравниваю, но, во-первых, заводу, где мы закупали трамваи, уже более 100 лет, а во-вторых, он находится всего в 160 км от Калининграда. Я видел большое количество разных проектов, и можно сделать какой угодно привлекательный для туристов трамвай, но главное — соответствие цены и качества. Это население судит по внешнему виду, а у специалистов всегда целый ряд вопросов: тележки, производитель, какие шлейфы, стоимость и т. д. Фотография от эксплуатационных качеств в итоге может сильно отличаться. Бывает, что некоторые красивые трамваи и в депо не выезжают. Поэтому надо брать ту технику, которая опробована и есть соответствие цена-качество и запросам населения.

Евгений Ройзман, мэр города екатеринбурга:

— Трамвайный парк у нас состоит из уже стареньких чешских трамваев, и мы потихоньку приводим их в порядок: какие-то запчасти закупает в Белоруссии, какие-то — в Чехии. Конечно, было бы очень приятно, если бы по Екатеринбургу ездили, например, новые трамваи RussiaOne, собранные на «Уралтрансмаше». Екатеринбург стал одним из первых городов, где этот трамвай будет запущен в качестве пилотного проекта. Это очень красивый трамвай: он похож на айфон, сделан с использованием нанотехнологий и может украсить любой город. К чемпионату мира по футболу хотя бы несколько таких трамваев ходить будет. Самое приятное, что это от отечественного производителя. Но сколько таких трамваев будет — еще не понятно. И самый серьезный момент — это цена. Она очень высокая — порядка €1 млн. А у нас есть своя проблема: в Екатеринбурге ездит очень много льготников, около 60–70 поездок в месяц, и эти расходы область, а в основном город берут на себя.

Виктор Бондарь,

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОД КРАСНОДАР:

— Трамвай является наиболее быстрым и удобным способом перемещения по территории муниципального образования город Краснодар. Трамвайная маршрутная сеть охватывает все крупные микрорайоны города. Доступность и удобство трамвайных перевозок определяют популярность трамвая среди пассажиров. Развитие сети городского электротранспорта является одним из приоритетных направлений в муниципальном образовании город Краснодар. Планируется расширение трамвайной маршрутной сети на всей территории города, что позволит сделать данный вид транспорта доступнее для пассажиров.