

ТОЛЬКО БЫ НЕ УЛЕТАЛА

ВО ВРЕМЯ ОЛИМПИАДЫ В СОЧИ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ ПОПАСТЬ В ОЛИМПИЙСКИЙ ПАРК И НА КРАСНУЮ ПОЛЯНУ, ГДЕ РАЗВОРАЧИВАЛИСЬ СПОРТИВНЫЕ СОБЫТИЯ, УЧАСТНИКИ И БОЛЕЛЬЩИКИ ИСПОЛЬЗОВАЛИ ДВА ОСНОВНЫХ ВИДА ТРАНСПОРТА: АВТОБУСЫ И СКОРОСТНЫЕ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА». БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ПАССАЖИРОПОТОКА ВЗЯЛИ НА СЕБЯ ПОСЛЕДНИЕ. ОЛИМПИАДА ЗАКОНЧИЛАСЬ, НО МЕСТНЫЕ ВЛАСТИ НЕ ХОТЯТ РАССТАВАТЬСЯ СО СКОРОСТНЫМИ ПОЕЗДАМИ.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

Поезда «Ласточка» специально для организации пассажирских перевозок на Олимпийских и Паралимпийских играх РЖД заказали у немецкого концерна Siemens в конце 2009 года. Приобретенный позднее статус генерального партнера Игр в категории «железнодорожные перевозки пассажиров и грузов» обязал госкомпанию построить и необходимую для их эксплуатации инфраструктуру: железные дороги, тоннели, а также станции и вокзалы.

38 сочинских «Ласточек» поставили на несколько регулярных маршрутов: Сочи—Адлер—Олимпийский парк, Олимпийский парк—Красная Поляна, Сочи—Адлер—Красная Поляна, Сочи—аэропорт Сочи. С 24 января и на весь период проведения Игр РЖД ввели напряженный, так называемый олимпийский, график движения. Например, от Красной Поляны в сторону Адлера ежечасно курсировали четыре поезда, столько же — в обратном направлении. Каждые сутки поезда совершали по 413 рейсов. Поезда обеспечивали перевозку около 7 тыс. пассажиров в час. Свое движение «Ласточки» начинали в семь утра, а последние поезда с конечных станций уходили около полуночи. Всего за время Игр «Ласточки» перевезли около 4,8 млн пассажиров.

Комфортность скоростных поездов высоко оценили президент Владимир Путин и глава Международного олимпийского комитета Томас Бах — на одной из «Ласточек» они добирались из аэропорта на открытие железнодорожного вокзала в Адлере. После осмотра вокзала Томас Бах признался российскому лидеру,

что, глядя на уровень подготовки к Олимпиаде в регионе, он ждет «грандиозного мероприятия».

«Это произвело глубокое впечатление,— сказал господин Бах.— Олимпийский парк в Сочи внесет свой вклад в то, что Олимпийские игры в Сочи войдут в историю олимпийского движения как уникальные».

По словам экс-заместителя генерального директора АНО «Транспортная дирекция Олимпийских игр» (сейчас переформировано в АНО «Единая транспортная дирекция» для транспортного обслуживания Крыма) Муса Яковашева, «Ласточки» взяли на себя основную нагрузку по транспортировке пассажиров в период Олимпиады. В пиковое время интервалы движения поездов, отправлявшихся из Сочи до Красной Поляны, составляли всего шесть минут.

«Если бы такой объем пришлось везти автобусами, это было бы очень напряженно»,— говорит господин Яковашев. Ограничений движения поездов по техническим причинам ни разу не было. Случались лишь перебои с электричеством, которые оперативно устранялись.

Это подтверждает и мэр Сочи Анатолий Пахомов. «Мне неизвестно ни об одном случае каких-либо сбоев, задержек, нарушений графика — электропоезда работали как часы, жители Сочи и гости Игр пользовались ими с удовольствием. И вообще «Ласточки» стали такой же неотъемлемой частью большого спортивного праздника, как ледовые дворцы, стадионы и отели для спортсменов и зрителей»,— говорит глава города.

В ПИКОВОЕ ВРЕМЯ ИНТЕРВАЛЫ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ, ОТПРАВЛЯВШИХСЯ ИЗ СОЧИ ДО КРАСНОЙ ПОЛЯНЫ, СОСТАВЛЯЛИ ВСЕГО ШЕСТЬ МИНУТ

На «отлично» оценивает общий уровень подготовки железнодорожной инфраструктуры к прошедшей Олимпиаде и ректор Российского международного олимпийского университета (готовит специалистов в области спортивного менеджмента для российской и мировой индустрии спорта, олимпийского и паралимпийского движения) Лев Белоусов.

«Была проделана огромная работа по строительству и модернизации транспортного узла Сочи—Адлер, запущены современные комфортные поезда, которые ходили строго по расписанию»,— отмечает господин Белоусов.— Хотелось бы отметить очень важную для зрителей возможность бесплатного проезда и, конечно, ненавязчивую, но четкую работу служб безопасности на вокзалах и на всем пути следования «Ласточек». Я считаю, что здесь мы проявили себя на высоте и гости Олимпиады остались довольны. Это я знаю не понаслышке, так как в период Игр наш университет принял целую вереницу националь-

ных делегаций и все они, делая впечатлениями, отмечали превосходную транспортную логистику».

Конечно, после окончания Олимпиады нагрузка «Ласточек» значительно снизилась. Но по мнению Муса Яковашева, который ныне занимает пост начальника сочинского территориального отдела межрегионального управления государственного автомобильного и дорожного надзора по Краснодарскому краю и Республике Адыгея, местных жителей нужно ориентировать на железнодорожный транспорт. Ведь автодороги забиты. А «раз дали такую базу, как «Ласточки», то ее надо использовать»,— заключает он.

По словам Анатолия Пахомова, сочинцы уже привыкли к «Ласточкам», которые стали «замечательной альтернативой другим видам общественного транспорта». «Разумеется, их работа должна войти в повседневный ритм, для этого наверняка будет проводиться определенная оптимизация, но нам очень хочется, чтобы эти поезда в нашем городе работали и дальше»,— подчеркивает мэр Сочи. ■



РИА НОВОСТИ

ПРЯМАЯ РЕЧЬ ВАМ СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА НУЖНЫ?

Олег Королев, губернатор липецкой области:

— Для такой огромной страны, как Россия, все виды транспорта необходимы. А если говорить о скоростных видах транспорта, то, учитывая наши расстояния, они просто идеальны. Мы не Дания, не Швейцария, у нас огромные расстояния даже в пределах одной области. А для мобильной подвижности рабочей силы скоростной железнодорожный транспорт просто необходим. На простой электричке не любой человек может позволить себе ездить в другой район на работу, потратив три-четыре часа на поездку. Развивая скоростной транспорт, мы решаем не только вопрос трудоустройства, но и мобильности рабочей силы.

Владимир Груздев, губернатор тульской области:

— Безусловно, для нас это важный вопрос. Чем качественнее транспортное сообщение, тем комфортнее жителям, тем больше возможностей для расширения деловых связей с другими регионами, развития бизнеса, туризма. Сегодня в Тульской области уже курсируют две пары скоростных поездов «Ласточка» по маршруту Москва—Курск с остановкой в Туле. На таком поезде туляки добираются в центр столицы всего за два часа. Но и этих поездов уже не хватает — нам необходима своя скоростная «Ласточка» Тула—Москва. И было бы здорово, если бы «Российские железные дороги» приняли решение о возобновлении маршрута Москва—Ясная Поляна (станция Козлова Засека), который пользовался большой популярностью как у москвичей, так и у туляков.

Николай Меркушкин, губернатор самарской области:

— В Самарской области пригородные пассажирские электрички являются широко востребованным у населения видом транспорта. Перевозки обеспечиваются по направлениям Самара—Сызрань, Самара—Похвистнево, Самара—Жигулевское море, Самара—Кинель—Бузулук. В 2013 году пассажиропоток на пригородных направлениях составил

8,6 млн человек. Поскольку данный вид транспорта является социально значимым, правительством Самарской области ежегодно предусматриваются субсидии на возмещение доходов в связи с государственным регулированием тарифов, а также от перевозки по льготному тарифу студентов.

Однако вопрос организации скоростного движения по данным направлениям не рассматривается ввиду большого количества промежуточных остановок на каждом маршруте и их востребованности населением. В то же время правительством Самарской области совместно с Куйбышевской железной дорогой прорабатывается возможность организации ускоренного сообщения по маршруту Самара—аэропорт Курумоч—Тольятти, который будет связывать Самару и Тольятти с основным аэропортом региона. Данный маршрут будет актуален как в период проведения в Самаре матчей чемпионата мира по футболу в 2018 году, так и в дальнейшем.

Василий Голубев, губернатор ростовской области:

— Ростовская область крайне заинтересована в развитии высокоскоростного железнодорожного транспорта. Мы активно включились в подготовительную работу по созданию на территории области высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва—Ростов-на-Дону—Адлер («Центр—Юг»). Сегодня уже согласован окончательный вариант прохождения ВСМ по Ростовской области. В мае мы с РЖД и Минтрансом РФ уже обсуждали последовательность совместных действий по реализации проекта. Мультипликативный эффект этого проекта для донской экономики оценивается почти в 200 млрд руб. После запуска новой магистрали, по прогнозам экспертов, темпы экономического роста всех отраслей области увеличатся на 5%, повысятся инвестиционная привлекательность региона и мобильность занятого населения, получат развитие инновационные сферы.

Николай Цуканов, губернатор калининградской области:

— У нас область по протяженности небольшая, и 200 км — это максимальное расстояние от Калининграда до востока области — Чернышевска. Поэтому особой необходимости в этом, наверное, нет. Но мы бы с удовольствием поддержали, например, идею замены существующих вагонов на более комфортные — так называемые скоростные железнодорожные автобусы. И однозначно мы за то, чтобы был запущен скоростной экспресс между Калининградом и Москвой. Мы говорим об этом уже на протяжении многих лет. Железнодорожное сообщение — это альтернатива авиасообщению, а у нас выбора практически нет: либо лететь на самолете (а не все могут себе это позволить — кому-то вообще страшно летать), либо ехать на поезде 24 часа, а это ненормально и несовременно. Поэтому очень бы хотелось, чтобы скоростной наземный транспорт был запущен.

Евгений Куйвашев, губернатор свердловской области:

— Нашему региону не нужен, но мы сами начиная с 2012 года реализуем проект создания городского экспресса «Ласточка» и выделили под него новый производственный комплекс общей площадью более 90 тыс. кв. м. В этом году уже были выпущены первые пятивагонные электропоезда, и сейчас они проходят сертификацию. По результатам большей части проведенных испытаний уже получены положительные заключения, поэтому мы планируем в декабре 2014 года проверку закончить, а в 2015 году ООО «Уральские локомотивы» уже приступит к серийному выпуску в количестве 30 машин. До 2020 года предприятие произведет 1,2 тыс. вагонов электропоездов различного типа. Сегодня мы стараемся по возможности обращаться не к европейскому производителю, поэтому выпуском пассажирских сидений, светотехникой для кабин, разработкой аппаратной части электропоезда, производством особо прочных алюминиевых панелей занимаются наши отечественные разработчики и предприятия.