



**СОВРЕМЕННЫЕ СКОРОСТНЫЕ ТРАМВАИ  
ОПРОВЕРГАЮТ МИФ О ТОМ, ЧТО ЭТО —  
МЕДЛЕННЫЙ И УСТАРЕВШИЙ ВИД ТРАНСПОРТА**

→ **ВЗЯЛИ НА РОГА** Появление экзотических канаток в Уфе может сопровождать возвращение старых добрых трамваев и расширение сети троллейбусов, считают в городской администрации. «Любой крупногабаритный транспорт безопаснее малогабаритного, но если говорить о трамвае, то с ним не могут тягаться ни автобусы, ни троллейбусы», — отмечает директор уфимского управления электротранспорта Аскар Фазлыев. — По своей провозной способности трамвай идет следом за железнодорожным транспортом и метро. Он может служить десятки лет, трамвайные пути — до 50 лет, в то время как ни одно дорожное полотно в России не выдерживает с нашим климатом больше пятилетки». Господин Фазлыев готов развеять миф о том, что трамвай — медленный и устаревший вид транспорта. Он приводит в пример такую статистику: автобус большой вместимости может обеспечить провоз 6 тыс. человек в час, обычный трамвай — 10 тыс., а скоростной — свыше 20 тыс. человек. «Если автобусы передвигаются по городу со скоростью 30 км в час, то скоростной трамвай — до 50 км

#### ТРАНСПОРТ УФЫ В ЦИФРАХ

В УФЕ ПО СОСТОЯНИЮ НА 2014 ГОД БЫЛО ЗАРЕГИСТРИРОВАНО 8,5 ТЫС. ЕДИНИЦ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА. НО НА ЛИНИИ ЕЖЕДНЕВНО ВЫХОДИТ ЛИШЬ 2,5–3,5 ТЫС. ЕДИНИЦ.

САМЫЕ РЬЯНЫЕ ПРОТИВНИКИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В УФЕ — ЭТО ГОРОЖАНЕ В ВОЗРАСТЕ ДО 35 ЛЕТ.

В 2014 ГОДУ В ГОРОДЕ БЫЛО ЗАРЕГИСТРИРОВАНО БОЛЕЕ 390 ТЫС. ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.

С 2011 ГОДА КОЛИЧЕСТВО ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В УФЕ УВЕЛИЧИЛОСЬ НА 30%.

ПИК ЗАГРУЗКИ УФИМСКИХ ДОРОГ ПРИХОДИТСЯ НА ПЕРИОДЫ 8.30–9.10 ЧАСОВ. В ЭТО ВРЕМЯ ПРОБКИ ДОСТИГАЮТ 4 БАЛЛОВ ПО 10-БАЛЛЬНОЙ ШКАЛЕ. ПЯТИБАЛЛЬНЫЕ ПРОБКИ ОТМЕЧАЮТСЯ С 18.00 ДО 18.50 ЧАСОВ.

ДАННЫЕ АДМИНИСТРАЦИИ УФЫ, АГЕНТСТВА «АВТОСТАТ», ПОРТАЛА «ЯНДЕКС-ПРОБКИ», ДРУГИХ ОТКРЫТЫХ ИСТОЧНИКОВ

в час. На самом деле трамвай в городе — это самый быстрый вид транспорта, если правильно проложены пути. Например, на улице Зорге сегодня трамвай движется гораздо быстрее автомобилей», — говорит собеседник. Минимальную стоимость строительства трех новых трамвайных линий руководитель МУЭТа оценивает в 2 млрд руб. Первая должна соединить север и юг Уфы в створе улицы Комсомольской — Российской, вторая предполагает закольцовывание трамвайной линии в Черниковке в створе

улицы Интернациональной, третья должна продлить трамвайную линию от кольца на остановке «Чайная фабрика» до микрорайона Глумилино с целью соединения линии на Российской. Обсуждается идея и возвращения трамвая на проспект Октября. «Правда, сделать это сегодня очень сложно и технологически, и социально-политически: наверняка население будет недовольно, если на время строительства мы сузим проезд по улице», — признает господин Фазлыев. Поэтому предпочтительнее пока строитель-

ство линии на Российской: оно не предполагает сужения проезжей части. Идею развития электротранспорта поддерживают и эксперты. По мнению директора Центра исследований транспортных проблем мегаполисов Высшей школы экономики Константина Трофименко, трамвай идеально подходит в качестве магистрального транспорта, связывающего основные районы города. При этом, предупреждает эксперт, в стремлении пересадить горожан на общественный транспорт должен быть соблюден баланс, который позволит реализовать идею безболезненно. «Для Москвы мы подсчитали, что такой баланс, чтобы не было пробок, составляет 80% (общественного транспорта) на 20% (личного). Для Уфы эта пропорция может составлять 70 на 30 или 75 на 25. Чтобы люди пересели в общественный транспорт, нужно сделать так, чтобы на нем действительно можно было добраться до любой части города комфортно и приятно. Это потребует, в том числе, и надлежащего развития городского пространства», — резюмирует господин Трофименко. ■

**ТРАМВАЙ ИДЕАЛЬНО ПОДХОДИТ  
В КАЧЕСТВЕ МАГИСТРАЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТА, СВЯЗЫВАЮЩЕГО  
ОСНОВНЫЕ РАЙОНЫ ГОРОДА,  
УВЕРЕНЫ ЭКСПЕРТЫ**