



Мегаполис меняет сеть

Пассажиропоток общественного транспорта в Екатеринбурге за последние 20 лет сократился более чем в три раза — с 388 млн человек до 122 млн человек в год. Средний возраст эксплуатируемых трамваев и троллейбусов превышает максимальный срок службы подвижных составов минимум в два раза. В муниципалитете необходимость обновления подвижного состава признают, однако конкретных планов по модернизации на сегодняшний день нет. По мнению экспертов, приобретение новых единиц подвижного состава не решает тех вопросов, которые встают перед сетью общественного транспорта сегодня, так как в городе отсутствует сформированная система общественного транспорта.

— стратегия —

Стареющие парки

Пассажирский парк наземного транспорта Екатеринбурга представлен двумя предприятиями: Екатеринбургским муниципальным унитарным предприятием «Трамвайно-троллейбусное управление» (ЕМУП ТТУ) и ЕМУП «Муниципальное объединение автобусных предприятий». ТТУ обслуживает 30 трамвайных и 19 троллейбусных маршрутов, на которых эксплуатируется 250 троллейбусов и 459 трамваев. Из них 325 трамваев представлено чешскими марками Т-3 и 71 трамвай — Т-3М. В муниципалитете признают, что большая часть подвижного состава является устаревшей. «Средний возраст Т-3 превышает 36 лет при нормативном сроке службы в 10 лет. Средний возраст вагонов марки Т-3М составляет 26 лет при нормативном сроке службы в 10 лет», — рассказали в комитете по транспорту, организации дорожного движения и развитию улично-дорожной сети горадминистрации. Кроме того, перевозкой пассажиров занимаются маршрутные такси. По данным портала marshrutka66.ru, по городским улицам ежедневно курсирует около 1,5 тыс. микроавтобусов частных перевозчиков, которые обслуживают более 35 маршрутов.

Строительство новых микрорайонов и проектирование трамвайной линии Екатеринбург — Верхняя Пышма (Свердловская область) требуют модернизации существующего парка и закупки новых единиц подвижного состава. Кроме того, в муниципалитете убеждены, что к моменту проведения в Екатеринбурге части соревнований Чемпионата мира по футболу в 2018 году потребность ЕМУП «ТТУ» в замене амортизированных трамваев составит 431 единицу. Вместе с тем потребуется приобретение 60 низкопольных трамвайных вагонов. «Городу требуется приобретение дополнительных 80 (из них 20 на линию Екатеринбург — Верхняя Пышма) и обновление существующих 371 трамвайных вагонов. В настоящее время вопрос о приобретении новых вагонов не решен», — констатируют в транспортном комитете.

«Муниципальное объединение автобусных предприятий» (МОАП) обслуживает 31 автобусный маршрут, на них эксплуатируется 498 автобусов. Средний возраст автобусов составляет девять лет. Согласно плану управления перевозками в рамках проведения мероприятий Чемпионата мира по футболу, разработанному ООО «Транспортная интеграция», к 2018 году потребность в замене амортизированных автобусов составит 233 единицы (срок службы которых к 2018 году превысит 9 лет). «Для возможности выполнения требований FIFA требуется приобретение 190 новых низкопольных автобусов большой вместимости. Из них 109 автобусов приобретено в 2015-2016 годах. В 2016-2017 годах планируется приобретение 60 автобусов», — рассказали в комитете.

По данным мэрии, с 2000 года по 2014 год количество перевезенных пассажиров в ЕМУП «Трамвайно-троллейбусное управление» сократилось с 388 млн до 122 млн, в то время как количество зарегистрированных автомобилей в городе увеличилось в три с половиной раза (с 173 тыс. до 618 тыс. машин). Согласно позиции городских властей, существующая дорожная сеть исчерпала себя уже в 2007 году и сегодня не может вместить такое количество автомобилей.

В связи с этим в городе внедряются антистимулирующие меры для автомобилистов. Самая на шумевшая из них — введение с 2014 года платного парковочного пространства в центре города, зона которого постоянно расширяется. На сегодня в городе создано 6,7 тыс. платных парковочных мест.



Стремление к модернизации

В октябре прошлого года на улицы Екатеринбург по маршруту №18 «ВИЗ — станция Шарташ» вышли два новых трамвая производства АО «Уралтрансмаш» (входит в корпорацию «Уралвагонзавод»). Частично низкопольные модели 71-407 и 71-409 несколько месяцев проходили эксплуатационные испытания с пассажирами. Как сообщили в пресс-службе УВЗ, максимальная вместимость модели 71-407 составляет 167 человек (мест для сидения — 29). Серийное производство этой модели было запущено в 2010 году. Вагоны введены в эксплуатацию в Туле, Краснодаре, Таганроге, Нижнем Новгороде, Нижнем Тагиле, Волгограде, Санкт-Петербурге. Общее количество мест в модели 71-409 равняется 210. Эта модель в свою очередь эксплуатируется в Нижнем Новгороде и Волгограде.

В феврале ТТУ после прохождения вагонами испытаний вернуло обе модели в «Уралтрансмаш». Тогда на производстве констатировали, что трамваи перенесли ходовые испытания «в целом нормально». Модель 71-407 проехала по рельсам Екатеринбург почти 16 тыс. км, а модель 71-409 — порядка 7 тыс. км. В муниципалитете посчитали эти показатели достаточными для оценки перспективности новых вагонов. Однако в городской администрации с покупкой пока не определились. «Мы еще не принимали решение, какую модель будем приобретать. Модель 409 значительно дороже, чем модель 407. Однако из-за частично низкого пола модель 407 была воспринята неоднозначно», — размышлял на одном из совещаний заместитель главы горадминистрации по вопросам благоустройства, транспорта и экологии Евгений Липович.

Кроме того, на международной промышленной выставке «Иннопром» в 2014 году был представлен инновационный трамвай R1 (Russia one). R1 является вторым созданным в России на 100% низкопольным трамваем и отличается футуристическим видом — черным цветом и кабиной с обратным углом наклона. Предполагалось, что R1 будет предложен российским городам, принимающим Чемпионат мира по футболу 2018 года. Ориентировочная стоимость вагона должна была составить 40–50 миллионов рублей в зависимости от комплектации, к концу октября оценка повысилась до 50–70 млн рублей. В конце февраля в «Уралтрансмаше» констатировали, что заказов на инновационный трамвай в России нет.

Внедрение новой сети

Для городской администрации модернизация и реорганизация сети общественного транспорта является одним из приоритетных направлений работы. В июле на международной промышленной выставке «Иннопром» господин Липович заявил, что сегодняшняя маршрутная сеть стоит порядка 7 млрд руб., а годовая выручка составляет примерно 3 млрд руб. «Разрыв должен компенсироваться бюджетами разных уровней, но этого не происходит из-за отсутствия финансовой возможности», — подчеркнул чиновник. Исходя из этого, около года назад городская администрация провела конкурс среди организаций, готовых разработать проект новой сети общественного транспорта. Победителем конкурса стал фонд содействия развитию городов «Город.PRO». На «Иннопроме» состоялась первая официальная презентация новой разработки.

«Ориентируясь на европейский опыт, мы предлагаем систему, которая позволит за максимально короткий промежуток времени, максимально большому количеству людей добраться в разные точки города», — рассказывает один из разработчиков новой транспортной сети специалист фонда Владимир Злоказов. В основе новой транспортной сети лежит идея увеличения единичного подвижного состава за счет сокращения числа маршрутов и внедрения системы пересадочных узлов. Так, число существующих маршрутов уменьшится почти на половину — с 129 до 58. Количество трамвайных маршрутов сократится с 30 до 9, троллейбусных — с 19 до 10, автобусных — с 80 до 39. «Городская маршрутная сеть дошла до очень высокой степени сложности. Маршруты часто дублируют друг друга, вместо того, чтобы работать сообща. Проектирование новой сети было сфокусировано на том, чтобы уменьшить количество маршрутов, увеличить частоту движения», — поясняет специалист фонда Лариса Бузунова. По планам, время ожидания транспорта при новой системе может сократиться до 2,5–5 минут. В отдельных районах города специалисты предлагают ввести систему смешанных маршрутов. «На Химмаше может остаться всего один троллейбусный маршрут, а если что-то случится, то на маршрут будут выпущены автобусы, которые „подхватят“ троллейбусных пассажиров», — предлагают разработчики. Двухлетний

По мнению экспертов, обновление вагонного парка должно стать лишь частью модернизации системы общественного транспорта Екатеринбург

план реализации программы не требует создания дополнительной инфраструктуры, трехлетний — подразумевает запуск автобусов там, где их раньше не было, время потребуется на организацию остановочных комплексов.

В администрации Екатеринбург намерены внедрить систему с июля 2017 года, когда истекут контракты большинства перевозчиков. «Основная масса контрактов с частными перевозчиками заключена в 2012 году. Они истекают в 2017 году. Мы должны или пролонгировать контракты, или провести новый конкурс, но уже по новым транспортным реалиям», — рассказал Евгений Липович. Содержание новой системы в администрации планируют держать на уровне 5 млрд руб. Кроме того, транспортный комитет занимается разработкой системы тарифов, которая позволит пассажирам пользоваться общественным транспортом за те же деньги, что сегодня, или дешевле для повышения привлекательности общественного транспорта.

По мнению экспертов, в мире не существует ни одного крупного города с положительной практикой доминирования личного транспорта над общественным. «Нет ни одного города размером с Екатеринбург или любого другого крупного города, который решил бы проблемы передвижения населения при помощи автомобилей. Любые попытки в этом случае приводят к „расползанию“ городов и к тому, что они становятся непригодными для жизни. Примером здесь является город-призрак Детройт», — убежден специалист фонда содействия развитию городов «Город.PRO» Андрей Толмачев, — причиной является банальная геометрическая проблема: одна полоса движения автомобилей пропускает 650–750 автомобилей в час — улицы не могут пропустить всех желающих».

По мнению эксперта, обеспечить связь с отдаленными районами и повысить городскую мобильность можно только за счет развития общественного транспорта. «Увеличение количества автомобилей приводит к ряду негативных последствий: ухудшение экологии, неэффективное использование больших объемов городских пространств. Все это давно исследовано за рубежом, а теперь проникает в Россию и в администра-

цию Екатеринбург в частности», — уверен эксперт. Кроме того, господин Толмачев указывает на необходимость модернизации транспортного парка. «Обязательно наступит момент, когда парк больше нельзя эксплуатировать, так как он выходит из строя по сроку давности», — напоминает специалист, однако при этом подчеркивая, что покупка нового подвижного состава в существующей сети даст небольшие улучшения или не даст их вовсе, пока не создана современная система общественного транспорта.

Под системой в данном случае подразумевается обособленность общественного транспорта, которая дает ему весомое преимущество перед личным автотранспортом, исключая ожидание в пробках. Это также оптимизация сети, во избежание дублирования маршрутов, и создание инфраструктуры, располагающей к пользованию системой общественного транспорта. «В городе должны быть организованы комфортные для совершения пересадок транспортные узлы и навигационная система. Остановочные комплексы Екатеринбург совершенно не информативны, и тот факт, что люди постоянно спрашивают у окружающих, как добраться из пункта А в пункт Б, говорит о том, что многочисленные навигационные приложения на смартфоны этот спрос не покрывают», — констатирует Андрей Толмачев.

Эксперт центра исследований транспортных проблем мегаполисов НИУ ВШЭ Александр Рыжков напоминает, что для создания комфортной среды общественного транспорта в первую очередь необходимо регулирование потока личного автотранспорта. «Муниципалитету необходимо регулировать пользование автомобилем. Платная парковка должна охватывать центр Екатеринбург или весь Екатеринбург и работать полноценно, чтобы водитель не мог избежать наказания. Такие меры не сразу, но позволят разгрузить городские улицы и полностью избавиться от пробок», — уверен эксперт. По его мнению, еще одним важным направлением в формировании полноценной транспортной системы является соблюдение устойчивого землепользования. «В пригородах не должны появляться очень плотно застроенные жилые районы. Это создает искусственную нагрузку на транспорт, вынуждая всех этих людей ехать на работу в Екатеринбург на машине», — рассказывает господин Рыжков. В качестве примера эксперт предлагает обратиться к модернизации системы в Москве.

«Буквально месяц назад в Москве исчезли маршрутные такси, которые полностью дублировали маршруты общественного транспорта. То есть параллельно вместительным и часто курсирующим троллейбусам ходили микроавтобусы, забирая пассажиров и занимая место на полосе движения. Кроме того, в Москве повсеместно введена система платной парковки и развита навигационная составляющая», — подчеркнул эксперт.

Помимо этого эксперты сходятся во мнении, что улично-дорожная сеть в своем развитии должна делать ставку на обособление трамвайных путей. В качестве аргумента они приводят данные, согласно которым по проспекту Ленина в час проходит 30–40 трамваев, в каждом вагоне в среднем помещается около 100 человек. При этом одна полоса у машин перевозит до 1 тыс. пассажиров. В случае заездов автомобилей на рельсы в целом эффективный транспорт используется крайне неэффективно. Эксперты уверены, что на эту проблему городским властям когда-нибудь, так или иначе, придется обратить свое внимание.

Юлия Позднякова

ORGANIZERS
Организаторы

МИНПРОМТОРГ
РОССИИ

WITH THE
ASSISTANCE OF
ПРИ СОДЕЙСТВИИ

Администрация
Городской территории

GENERAL
COORDINATOR
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
УСТРОИТЕЛЬ

www.uzv.ru

COORDINATORS
Устроители
выставки

БИЗНЕС
ДИАЛОГ

РАЕ

**RUSSIA
ARMS EXPO
2017**

11TH
INTERNATIONAL EXHIBITION OF ARMS,
MILITARY EQUIPMENT AND AMMUNITION

XI МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ВООРУЖЕНИЯ, ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ
И БОЕПРИПАСОВ

6-9 SEPTEMBER
СЕНТЯБРЯ

NIZHNY TAGIL
НИЖНИЙ ТАГИЛ

RAE2017.RU

1988-18-00