

РОЛЬ И РАЗВИТИЕ ТРАМВАЙНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Е.А. КРАВЧЕНКО, Д.С. СОРОКИН

*Кубанский государственный технологический университет,
350072, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская, 2,
электронная почта: streetcardesire@mail.ru*

Раскрыта предыстория и развитие трамвайного транспорта в Российской Федерации. Отражены его особенности и влияние на формирование комфортной городской среды. Описан опыт развития и деградации трамвайной инфраструктуры на примере крупных российских городов, а также результаты данных исследований. Оценены перспективы развития трамвайного транспорта в России. Сделаны выводы о трамвае как о современном градообразующем инструменте.

Ключевые слова: транспорт общего пользования, трамвай, автомобилизация, трамвайная инфраструктура.

Как известно, все процессы в мире движутся по так называемой «спирали». Так произошло и с трамваем, - он, спустя почти столетия после своего заката, начал снова возрождаться, но уже в более презентабельном виде, став максимально удобным для пассажиров, адаптированным под все категории людей.

Первый в мире трамвай на электрической тяге был открыт еще в 1880 году ученым Ф.А.Пироцким, в 1892 году первый электрический трамвай в Российской Империи появился в Киеве. В Европе первый электрический трамвай был построен в 1881 году Эрнстом Вернером фон Сименсом и соединял города Берлин и Лихтерфельд [1].

Как и в начале 1900-х трамвай снова покоряет все новые и новые города. За последний год открыто трамвайное движение в городах Циндао, Ольштын, Палермо, Вашингтон и нескольких других. Пассажиры трамвай подкупают не только большей вместимостью, сравнительно высокой скоростью сообщения, но и современным, часто изысканным, дизайном самого подвижного состава.

Но так было не всегда, и на вторую половину 20 века пришлась основная доля закрытых трамвайных маршрутов и систем в Европе. Данный процесс начал переживать и российский трамвай с начала 90-х годов 20 века.

За почти 25-летний период своего заката в РФ закрыто трамвайное движение в Воронеже, Иваново, Архангельске, Грозном, Дзержинске и ряде других крупных городов; почти полностью уничтожены трамвайные системы Владивостока, Рязани, Ростова-на-Дону и других городов России.

Наиболее ярким примером безграмотной транспортной политики можно назвать «изживание» трамвая в Воронеже, открытого в 1913 году. С начала 2000-х рельсовый транспорт претерпел существенные сокращения протяженности сети, а в 2009 году и вовсе закрыт. По словам мэра планировался демонтаж трамвайных линий и расширение за счет освободившегося пространства проезжей части. За эти неполных 10 лет трамвай был объявлен «бесперспективным», «ненужным» и даже «грязным». Зато теперь, спустя несколько лет после закрытия, власти города планируют восстановить часть закрытых линий, а также приступить к строительству новых, в виде системы легкорельсового транспорта, которая обойдется городу в десятки раз дороже, чем, если бы город планомерно развивал свою трамвайную систему вместо ее закрытия.

Похожим образом развивались события с трамвайными системами Владивостока и Ростова-на-Дону.

В первом, трамвай так же, как и в том же Воронеже, демонтировали почти полностью, оставив 1 маршрут длиной 11 остановок, расширили максимально проезжие части улиц, создав марафонские очереди и хаотичную парковку. Но, в отличии от других городов, руководство города этого даже не стыдится и считает, что все делает правильно,- приоритет-автомобилю! Соответственно, во Владивостоке сейчас один из самых высоких в стране показателей автомобилизации населения – 560 автомобилей на 1000 жителей! «Владивосток - совершенно неуютный город, который постоянно стоит в пробках ... - это город победившего автомобиля» [2],- мнение известного блогера Ильи Варламова о транспортной ситуации во Владивостоке (рис. 1).



Рисунок 1 – Транспортный коллапс во Владивостоке.

Из Ростова же, несмотря на похожесть бытующего мнения о «неудобствах» от трамвая, в последнее время стали приходить положительные вести: трамвайную линию по улице Станиславского закрывать не станут, и городское руководство подало заявку на разработку проектно-сметной документации на строительство новой (точнее, ранее закрытой) ветки в жилой массив «Северный». А совсем недавно в город прибыл на испытания новый 100%-но низкопольный вагон модели 71-911 «City star». Город постепенно осознает, что стремление перехода от электротранспорта к более дешевым со стороны капитальных вложений автобусам и маршруткам было не совсем оправданным как с точки зрения экологической обстановки в городе, так и с провозных мощностей. На данный момент в Ростове действует 5 трамвайных маршрутов.

Похожие тенденции в развитии рельсового транспорта наблюдаются и в Твери, где после длительного периода стагнации трамвая, город в 2015 году закупил сначала 5 новых низкопольных трамваев марки 71-911«City star» производства холдинга «Транспортные системы», а потом взял в лизинг еще 3

<http://ntk.kubstu.ru/file/857>

подобных трамвая (рис. 2). В начале 2016 года на линию также вышли 6 капитально отремонтированных трамваев марки Tatra T3. Также в городе была объявлена временная приостановка трамвайного движения для капитального ремонта трамвайного полотна на маршруте 5. В настоящее время открыто движение по маршруту №5, совсем недавно возобновилось движение по маршруту 14 в тестовом режиме. На 2016 г. запланирован капитальный ремонт путей на маршруте 14, также рассматриваются вопросы о ремонте других линий и постройке новых.



Рисунок 2 – Новые трамваи «City star» на маршруте № 5 в Твери.

Нельзя не отметить состояния трамвайного хозяйства в г. Краснодаре. Больше всего, жители и гости города ценят трамвай за беспрепятственное движение в условиях краснодарских заторов. Большинство транспортных экспертов сошлись во мнении, что в Краснодаре одно из лучших качеств содержания путевых хозяйств. В голосовании конца 2015 г.- начала 2016 г. на небезызвестном сообществе «Трамвай live» социальной сети «Вконтакте» Краснодар занял 1-е место как город с лучшей трамвайной системой в РФ среди городов с населением 500000-1000000 человек [3].

В целом, перспективы трамвайного транспорта в г.Краснодаре очень обширны, хотя и туманны в ближайшем будущем. В 2013 г. была закуплена

самая внушительная партия односекционных частично низкопольных трамваев в размере 25 единиц (рис. 3), но после этого 2 года закупки новой техники не производились.



Рисунок 3 – Частично низкопольный трамвайный вагон модели 71-623 в восточном депо г. Краснодара.

Хоть ежегодно и проводится капитально-восстановительный ремонт с модернизацией старых трамваев «Tatra T3», этого все равно не достаточно, чтобы порядка 70 % техники, выпускаемой на линии в Краснодаре, не были бы в аварийном состоянии, т.е. с износом, близким к 100%. Краснодарское трамвайно-троллейбусное управление взяло курс на тестовую эксплуатацию трамвая 71-931 «Витязь» Тверского вагоностроительного завода, но дальнейшие закупки новой техники пока более туманны, чем реальны.

Похожим словами можно описать ситуацию с развитием маршрутной сети трамвая в новые микрорайоны города: обещанные еще в 2010 году городскими властями 2 линии - в микрорайон Московский и в активно развивающийся Восточно-Кругликовский – до сих пор не начали строить. Следует отметить, что последняя трамвайная линия в Краснодаре была сдана в эксплуатацию в 1998 г. [4].

Особое внимание хочется обратить на попытки обособления совмещенного трамвайного полотна в Краснодаре. Процент выделенного

трамвайного полотна, обособленного от движения автомобильного транспорта на 2000 г. составлял 75% от общей протяженности сети. В 2012 г. ряд краснодарских улиц с трамвайным движением были «освобождены» от автомобилей, путем введения знака « Движение запрещено». Этим удалось создать беспрепятственное движение трамваям на какое-то время. Спустя пару месяцев автомобилисты периодически «штурмуют» улицы с трамвайным движением, объезжая поднадоевшие «пробки», доходящие до безумия (рис. 4).



Рисунок 4 – Заторы на трамвайном полотне, совмещенном с проезжей частью автомобильного транспорта, в г.Краснодаре.

Таким образом, надо осознать, что Россия, в отличие от стран Запада находится в более выгодном положении, т.к. может анализировать опыт более развитых, западноевропейских стран, и вместо закрытия своих трамвайных систем, наоборот, совершенствовать путевое хозяйство, инфраструктуру и обновлять подвижный состав трамваев, что значительно дешевле открытия всей системы «с нуля».

ЛИТЕРАТУРА

1. Федоров И. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза в двух томах. М.: АО «Иван Федоров», 1997. - 467 с.;
2. Варламов И. Плохой Владивосток //Livejournal: сетевой журнал. , 2014. -12 с.– [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.http://varlamov.ru/1090620.html>
3. Сообщество «Трамвай Live». [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://vk.com/tramway_live (дата обращения: 15.01.2016), 2016.
4. Бодня О.Ю. Трамвай, троллейбус и Краснодар: история развития в столице Кубани (XX - начало XXI в.). – Краснодар: Традиция, 2012.- 336 с.

REFERENCES

1. Fedorov I. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Soyuz v dvukh tomakh. M.: AO «Ivan Fedorov», 1997. - 467 с.;
2. Varlamov I. Plokhoy Vladivostok //Livejournal: setevoy zhurnal. , 2014. -12 s. – [Elektronnyy resurs] – Rezhim dostupa: <http://www.http://varlamov.ru/1090620.html>
3. Soobshchestvo «Tramvay Live». [Elektronnyy resurs] – Rezhim dostupa: https://vk.com/tramway_live (data obrashcheniya: 15.01.2016), 2016.
4. Bodnya O.Yu. Tramvay, trolleybus i Krasnodar: istoriya razvitiya v stolitse Kubani (XX - nachalo XXI v.). – Krasnodar: Traditsiya, 2012.- 336 s.

*THE ROLE AND DEVELOPMENT TRAM TRANSPORT
IN THE RUSSIAN FEDERATION*

E.A. KRAVCHENKO, D.S. SOROKIN

*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072,
e-mail: streetcardesire@mail.ru*

The paper contemplates background and enhance of the streetcars in Russia. Emphasize its' features and influence on the formation of a well-maintained environment. Russia's experience of development and degradation of tram infrastructure by the example of major Russian cities and the results of these actions was described. The prospects for the development of tram transport in Russia were estimated. The conclusions about the tram as a modern city-forming instrument were done.

Key words: public transport, tramway, automobilization, trams' infrastructure.