Есть ли будущее у «рогатых» в Тюмени?

На фоне участившихся случаев ДТП в Тюмени с участием автобусов и маршруток, а также неуклонно растущими темпами численности населения города и автомобилизации, не грех вспомнить о мероприятиях, заложенных документами территориального планирования города Тюмени, а именно об устройстве трамвайной сети.

В то время как тюменцы на тему трамваев только шутят, в Поволжье вовсю озабочены поиском инвесторов на строительство сети скоростного трамвая, в соседнем Екатеринбурге презентуют новую схему организации общественного транспорта, на популярной платформе «Change.org» в сети Интернет успешно собирают подписи к петиции в поддержку создания в России частного наземного легкого метро с бесплатным проездом, а в глобальном мире вовсю тестируются автоматизированные транспортные системы. Однако, попытки идти в ногу со временем доступны не каждому бюджету — во многих городах России трамвайное движение

закрывается по причине долгов предприятий и полного износа сети.

Автор-урбанист Екатерина Журавлева подготовила специальный материал-исследование о попытке внедрения трамвайной сети в Тюмени, об истории электрического транспорта и перспективах его развития. С чего все начиналось, готова ли транспортная система к новым нагрузкам, есть ли будущее у тюменских трамваев, во сколько городу обошлось бы строительство трамвайных путей?

Хочется напомнить, что с легкой руки тюменских властей в 2009 году с улиц города пропали троллейбусы. Решение было принято без проведения процедуры публичных слушаний и вопреки возмущениям общественности. Объяснением властей о причине отказа от данного вида транспорта послужило наличие пробок, его убыточность и «низкая востребованность». К слову, в ту пору АО «Тюменское троллейбусное предприятие» обеспечивало работой 300 человек, а цветные троллейбусы красовались на многих тюменских фотокарточках.

Интересно, что предприятие по ул. Республики, 200 работает и по сей день. Подвижный состав распродан, частично курганцам (которые на днях объявили о закрытии троллейбусного движения из-за банкротства предприятия), а недвижимость – территория и строения, используются для получения той самой пресловутой прибыли, с которой не вышло при действующих троллейбусах.

Теперь о планах. Скорое будущее Тюмени как города-миллионника в первую очередь подразумевает переход на экологичный общественный транспорт, в том числе транспорт на электрической тяге. О будущем троллейбусов речи пока не идет, но о пуске скоростных трамваев слышно часто.

Из года в год новости про тюменский трамвай занимают почетные первые места в рейтинге первоапрельских шуток. Однако, появление подобного рода информации имеет под собой достаточно официальное объяснение. Еще генеральным планом 1987 года было предусмотрено устройство в городе линий скоростного трамвая. С тех пор данное предложение «кочует» из документа в документ, предусмотрено оно и действующим генеральным планом города Тюмени:

Основанием данного предложения служат результаты математического моделирования перспективных пассажирских потоков на сети общественного транспорта. При увеличении численности населения с 599,0 тыс. чел до 1000 тыс. чел общий объем передвижений на общественном транспорте возрастет с 84,4 до 122,8 тыс. пасс/час, а поток пассажиров на наиболее нагруженных участках (ул. Пермякова) увеличится с 7,35 до 11,0 тыс. пасс/час в обоих направлениях. Автобусные линии даже при большой вместимости подвижного состава не могут провозить более 3-4 тыс. пасс/час в одну сторону. Трамвайные же линии способны провозить 10-15 тыс. пасс/час.

В основу первого варианта предлагаемой схемы скоростной трамвайной сети положено кольцо, которое соединит центральную часть города с южной. Общая протяженность трамвайной сети составляет 24,9 км, в том числе на эстакаде – 6 км, на обособленном полотне – 18,9 км. Связь внутри 6-го планировочного района «Центральный» обеспечит линия трамвая, проходящая по ул. Герцена, ул. Республики (участок ул. Профсоюзная – ул. 50 лет Октября). В связи со стесненностью уличного пространства большая часть трамвайного пути пройдет на эстакаде. Для связи центра города Тюмени с северными и южными районами необходимо

преодоление естественных и искусственных барьеров. Предлагается пересечение трамвайной сети с магистральной железной дорогой двумя путепроводами: по ул. Пермякова и по ул. Калинина. Внутри планировочных районов «Южный» и «Тюменский» линия трамвая пройдет по ул. Широтная, ул. Ставропольская. Таким образом, образуется кольцевая сеть, связывающая части города, разделенные железной дорогой. Тупиковая сеть прокладывается в район новой жилой застройки, расположенной в юго-западной части города. Связь Заречной части города Тюмени с центральной зоной обеспечивается Парфеновской линией. Для организации этого направления необходимо строительство трамвайного моста в створе ул. Холодильная.

В действующем Генеральном плане 2008г. рассматривались варианты строительства метрополитена, либо подземного тоннеля по ул. Республики для движения автобусного транспорта. Второй вариант предусматривает более интенсивное развитие трамвайного транспорта.

При формировании схемы сети трамвайных линий основной упор ставился на решение следующих задач:
– обеспечение пересадки с пригородного и междугороднего внешнего транспорта, в том числе легкового на городской трамвай;
– увязка в единую сеть главных жилых районов городского округа;
– подключение к сети главных точек тяготения населения, таких как центр города, Антипинский промрайон, Тюмень-сити, гипермаркет МЕГА, технопарки, высшие учебные заведения, крупные предприятия здравоохранения;
– создание удобного и доступного для большинства населения вида общественного транспорта;
– прокладка трамвайных линий по новым магистральным улицам;
– создание разветвленной сети трамвайных линий связывающей все основные центры города в единую систему внеуличного транспорта.

Для решения этих задач предлагается строительство трамвайной сети протяженностью:
– наземные линии на первую очередь 27 км;
– участки линий, проходящих на эстакаде либо в тоннеле на первую очередь 14,5 км;
– наземные линии на расчетный срок 81 км;
– участки линий, проходящих на эстакадах, либо в тоннеле на расчетный срок 4,4 км.

Кроме этого, предусматривается организация конечных остановочных пунктов трамвая у автостанций, а также строительство перехватывающих парковок в данных узлах для обеспечения возможности пересадки с внешнего транспорта, в том числе легкового на трамвай. Так же предусматриваются трамвайные линии до проектируемого автовокзала, железнодорожного вокзала и аэропорта «Рощино». Данные решения сделают трамвайный транспорт наиболее привлекательным и удобным, так как он объединит всю транспортную сеть в единую систему с минимальным количеством пересадок, максимальной провозной способностью и наилучшими скоростными показателями.

Выбор варианта внеуличного транспорта требует детальной проработки и сравнения по технико-экономическим показателям в рамках специализированной работы». Стоит отметить, что строительство трамвайной сети обошлось бы нам на момент разработки проектной документации в 2010-м году в 6,5 млрд. руб.

Как и прочие подобные проекты, к примеру, взять известный проект городской электрички, данные разработки хороши лишь на словах. В реальном же исполнении они сталкиваются с

банальным несовершенством системы управления и многими другими проблемами: отсутствием специалистов, опыта управления подобными проектами, низким уровнем развития общественного транспорта, сложностью с отводом земли под строительство путей, переносом подземных коммуникаций, пересмотром всех маршрутов общественного транспорта, необходимостью строительства перехватывающих парковок, прочей сопутствующей инфраструктуры и пр.

Кроме того, мы столкнемся с отсутствием привлекательности данного вида транспорта для большинства ввиду отрицательного опыта и заблуждений по поводу разрушительной вибрации, малой маневренности, постоянного простоя трамваев в общей пробке.

Дмитрий Кошелев, член Общественной палаты Тюменской области, считает, что поспешно и необдуманно принимать подобные решения не стоит:

Подводя итоги, Дмитрий делится мыслью, что без повышения качества управления городским транспортом строительство трамвайных путей больше создаст новые проблемы, нежели решит существующие:

В заключение хочется добавить, что не только трамвай, но и любой другой транспорт хорош лишь в своем идеальном воплощении. Успех трамвая в первую очередь будет зависеть от качества подвижного состава, транспортных путей и своевременного их ремонта.

На сегодняшний день трамваи признаны самым эффективным способом перевозки людей по городу в плане площади земельных затрат. Одним из главных преимуществ является также высокая провозная способность. По одной полосе трамваи могут перевозить до 17 тысяч человек в час, для сравнения – автомобили лишь до 1800 человек в час. Благодаря заданной траектории движения, маневренности и отсутствию выхлопных газов, оседающих на фасадах зданий, трамваи идеальны для исторической части города и узких улиц. И, что очень актуально для Тюмени, трамвай может использовать железнодорожную инфраструктуру, как действующую, так и бывшую.

Отказавшись от экологичного транспорта в пользу автобусов и маршруток, мы сделали большой шаг назад. Более того, наличие в городе последних во всем мире считается признаком слаборазвитых стран, где небольшой городской бюджет не позволяет развивать транспортную инфраструктуру.