

Трамваи возвращаются на улицы Баку

Государственный комитет по градостроительству и архитектуре Азербайджана рассматривает возможность восстановления трамвайных перевозок в Баку. Об этом заявил советник председателя комитета Руфат Махмуд, подчеркнувший, что этот вопрос рассматривается. "Для повышения мобильности в городе рассматриваются, измеряются и оцениваются различные сценарии, в том числе и трамвай, как вид общественного транспорта", отметил Р. Махмуд.

Это, очевидно, первая ласточка в огромном и важном для всего Баку вопросе возвращения экологически чистого вида транспорта в столицу. Городу нужны трамваи, так как мы задыхаемся в пробках и смоге. Столицу, убежден, может спасти только метро и трамваи. Но как? На эту тему много говорят в последнее время, и свет в конце туннеля есть. Мы решили собрать всю наиболее интересную информацию о возможном будущем бакинского трамвая и расскажем вам о том, когда и как он вновь может появиться на улицах нашего города.

Государственный интерес воодушевляет

В продолжение темы хочу сказать, что начнется исследование экономической целесообразности возвращения трамваев на улицы Баку и других городов страны. Об этом говорится в "Государственной программе по безопасности дорожного движения в Азербайджанской Республике на 2019-2023 годы". Это исследование будет проведено в рамках работ по развитию инфраструктуры общественного транспорта в Азербайджане, увеличению количества видов общественного транспорта и подготовке предложений в этой сфере. Исполнение Госпрограммы в основном поручено Министерству транспорта, связи и высоких технологий Азербайджана.

Таким образом, вопрос восстановления движения трамваев в Баку вновь оказался на повестке дня. Говорю вновь, потому что возвращение трамвая в Баку обсуждалось еще в 2013-м году, когда представители Госкомитета по архитектуре и градостроительству Азербайджана сообщили СМИ о том, что рассматривается пять вариантов возобновления трамвайных линий в Баку. Одним из наиболее реальных было то, что трамвайная линия будет проложена от района площади Азнефть до района Зыхского шоссе, то есть вдоль берега и через "Baku White City" Но прошло 6 лет, и пока трамвайных линий мы не видим...

Тут нужно сделать небольшой экскурс в историю и вспомнить, что уничтожил бакинский трамвай глава ИВ Баку Гаджибала Абуталыбов в 2004-м году. Рельсы из высококачественной советской стали и провода продали на арматуру, вагоны на металлолом, территорию трамвайных парков продали под высотки. Почему же в Баку был упразднен такой удобный и экологически чистый вид транспорта? Отметим, что наши градостроители совершили ту же самую ошибку, что и градостроители многих европейских городов в 50- 60-е годы: закатав трамвайные линии в асфальт, думали, что избавятся от насущной проблемы пробок на дорогах. Происходило это везде примерно по одной и той же схеме: уровень автомобилизации рос, машинам начинало не хватать места, и тут-то автомобилисты и замечали большие пространства в городе, используемые под непонятные железные "драндулеты", ходящие раз в 5-10 минут. И потому многие ошибочно подумали, что ликвидация трамваев и трамвайных линий - и есть гениальное решение проблемы, связанной с пробками.

Но проблема пробок не только не решилась, но и усугубилась. Что же по большому счету случилось, почему такой просчет? А все дело было в простейшей логической ошибке: градостроители пытались увеличивать пропускную способность, измеряемую в транспортных средствах, а не в людях. Согласно их логике, по трамвайной ветке, где ходит один трамвай раз в 5 минут, можно запустить 50 машин, и потому (как им казалось) пропускная способность увеличивается в целых 50 раз! Но почему-то градостроители не учли тот факт, что трамвай - даже тот, который ходит раз в 5 минут, может перевозить 200 человек, а если трамвай можно запустить раз в 2,5 минуты, тогда он вообще сможет перевозить 400 человек. А 50 машин портят экологию и в большинстве своем везут толь ко одного человека.

Дешевый и удобный

Кроме того, трамвай - единственный вид транспорта, который никогда не будет стоять в пробках, так как его линия априори не будет занята машинами и автобусами в часы пик. Есть еще одно немалое преимущество: трамвай ко всему прочему еще и очень дешев по сравнению с другими видами транспорта со схожей пропускной способностью. Тут стоит отметить, что километр самого навороченного, бесшумного скоростного трамвая стоит примерно в 8-10 раз дешевле прокладки километра метро, о чем еще много лет назад написала наша коллега, известная журналистка Яна Мадатова.

Далее: если говорить о маршрутах автобусов, то главная проблема заключается в том, что маршруты эти почему-то проложены изначально неудобно: пассажиры несколько раз должны пересаживаться в различные виды транспорта, чтобы добраться до точки назначения. Если бы был трамвай, следующий точно по курсу и по графику, то вряд ли мы, пассажиры общественного транспорта, будем жаловаться на пробки. Но для этого нужно, чтобы Бакинское транспортное агентство создало план развития сети трамвайных линий в строгой связке с комплексной транспортной схемой Баку. Задача архисложная, особенно если учесть масштабную загруженность дорог. Кроме того, современные бакинские трамваи должны в корне отличаться от старых моделей, а именно быть экологически чистыми, бесшумными и комфортабельными. В качестве примера можно привести Испанию, где спустя 40 лет после упразднения трамвайных линий, на улицы Мадрида был запущен новый сверкающий трамвай.

Успех первой трамвайной линии в Мадриде был поистине ошеломительным. Городские власти инвестировали в новый транспорт целых 180 миллионов евро, но уже после года эксплуатации решили расширить проект. Город стал заметно свободнее от чадающих автобусов, а пробки на дорогах значительно сократились. Кроме того, мадридское метро, перегруженное в часы пик, смогло за много лет перевести дух. Примеру Мадрида последовали и другие города Испании: вскоре трамваи появились и в промышленной столице севера страны, Бильбао. А в Швейцарии был создан первый в мире международный трамвай, который перевозит пассажиров в страны ЕС. Дело в том, что швейцарские власти, озабоченные загазованностью городов, стимулируют интерес, населения к использованию этого экологически безупречного транспорта. Специальные месячные проездные билеты дают право на бесплатные пересадки, а студенческие и туристические билеты предусматривают значительные скидки.

Более того - сегодня во всех странах Европы используется бесшумленный скоростной трамвай, и отметим, что этот вид транспорта особо любим и почитаем как жителями стран ЕС, так и туристами.

Трудное, но нужное решение

Но вот только решится ли Комитет по градостроительству на такой глобальный шаг. Ведь вернуть трамваи на улицы Баку – это значит признать свою тактическую и стратегическую ошибку, допущенную много лет назад. Помимо этого, государство ежегодно выделяет на ремонт и прокладку новых дорог гигантскую сумму казенных денег, а покупка достаточного количества трамваев и прокладка рельс - очередная многомиллионная затрата для госбюджета, который напрямую зависит от цен на нефть. Как мы уже указывали в начале статьи, уничтожение в Баку трамваев привело к тому, что не осталось специалистов в этой области, а значит, нужно обучать новые кадры, посылать эти кадры на стажировки в другие страны, создавать новый трамвайный парк - с учетом всех современных требований, связанных с этим видом транспорта. Ведь современный трамвай уже молотком и отверткой не починишь, он требует иного подхода. А значит, надо обучать и ремонтников.

Но самая главная проблема – отсутствие конкретного плана прокладки трамвайных линий на бакинских дорогах. Точнее, нас уверяют, что он есть, но вот только внедрение этого плана в жизнь как говорится, "далеко за горами" потому что это неудобно, весьма затратно, и главное сопряжено с огромными проблемами на дорогах, где любой ремонт способствует самому настоящему транспортному коллапсу.

С другой стороны, стоит ли государству затрачивать громадные средства на покупку новых автобусов, которые все равно не справляются с пассажиропритоком и простаивают в часы пик, когда можно было разработать грамотную (!) стратегию закупки трамваев и прокладки трамвайных линий? Ведь для начала можно было запускать пробные маршруты. Кроме того, цена за проезд в трамвае не должна превышать цену проезда в автобусах, так как потребитель ни в коем случае не должен платить из своего кармана на покупку трамваев, прокладку линий и текущий ремонт этого вида транспорта. Трамвайный маршрут следует прокладывать по наиболее загруженным улицам и

проспектам, но так, чтобы не было прямого дублирования метро. Понятно, что для конечных станций трамвая в центре города мест немного, но все же их нужно создать, необходимо построить трамвайные линии, ведущие через центр Баку. Однозначно, жители столицы с радостью и надеждой ждут возвращения любимого вида транспорта.

Время не ждет

К 2050 году более 70% процентов населения Земли будет жить в крупных городах. Это, несомненно, породит в будущем большие проблемы, над решением которых уже сегодня работают лучшие умы человечества. И первое, что следует предпринять, это защитить экологию и упорядочить городской транспорт. И тут роль трамваев трудно переоценить.

Основное отличие трамвая от остальных типов общественного транспорта заключается в том, что у него есть первостепенное право проезда. Все это дает трамваю очевидное преимущество в современном городе: время в пути не зависит от пробок. Такая стабильность и есть основное конкурентное превосходство трамвая над автобусами и даже такси. Другим неоспоримым достоинством трамвая является отсутствие вредных выбросов и минимальный вред экологии. Именно поэтому современные мегаполисы и просто крупные города пересматривают свое отношение к этому виду транспорта.

Но сейчас Баку стал самым крупным городом в СНГ, где отсутствует трамвайная система поэтому сегодня, когда в столице практически каждый день возникают автомобильные пробки, все чаще можно слышать, что с трамваями поспешили, не следовало так скоро и радикально их убирать.

Помочь в восстановлении старого доброго вида транспорта в Баку предлагает французская компания "Alstom", являющаяся одним из мировых лидеров на рынке трамвайных путей. Директор завода по производству трамвайной техники в Ла-Рошеле Франсуа Папин с уверенностью заявляет, что "Alstom" - единственная компания, предлагающая услугу "трамвай под ключ".

"Alstom" реализует все этапы создания трамвайной системы: от проектирования до полной проверки линий в городской среде, включая производство и обслуживание самих трамваев и строительство соответствующей инфраструктуры. Компания может предложить и отдельные услуги, и блоки услуг по созданию и эксплуатации рельсовых путей и парка подвижного состава. Одним словом, французы приезжают в какую-либо страну, набирают команду из местных специалистов и незамедлительно сдают готовую работающую трамвайную линию.

Всего эта компания продала уже более чем 2500 трамваев в 50 городов мира, а модификация "Citadis" является мировым стандартом на рынке трамваев. Протяженность пройденного пути всех 1900 трамваев, уже находящихся в эксплуатации, составляет более 1 миллиарда километров, а объем пассажирских перевозок с момента ввода в эксплуатацию первого трамвая в 2000 году превысил 9 миллиардов. Срок эксплуатации трамвая "Citadis" превышает 30 лет, что в 2,5 раза больше, чем у любого автобуса, что повышает его инвестиционную привлекательность.

Благодаря модульному строению, один трамвай "Citadis" может перевозить от 142 до 319 пассажиров, одинаково решая вопрос мобильности как в крупных, так и в небольших городах. Последним дополнением к ассортименту "Citadis" стал "Citadis X05", преимуществами которого являются новейшие технологии, такие как двигатели с постоянным магнитом и улучшенное управление системой ОВКВ (отопление, вентиляция, кондиционирование воздуха) и вспомогательным оборудованием, что сокращает потребление энергии на 25%.

И все же самым наглядным примером того, как можно в кратчайшие сроки в крупном городе со старинной архитектурой, где никогда не было трамвайных маршрутов, создать развитую трамвайную сеть, является французский Реймс. Расположенный на севере страны город имеет сакральное для всей Франции значение. Именно здесь расположен известный Реймский собор, в котором испокон веков короновались все французские короли.

Последняя коронация здесь состоялась в 1825 году, когда на престол взошел Карл X из династии Бурбонов. Со временем роль Реймса в общественно-политической жизни Франции стала чисто символической. Современный Реймс - это город туристов и лучшего, если верить местным жителям, шампанского.

В 2006 году власти города приняли беспрецедентное решение ограничить движение транспорта в историческом центре города и обзавестись собственной трамвайной линией. Спустя два года "Alstom" начала здесь строительные-монтажные работы, а еще через два года был запущен первый тестовый трамвай. В апреле 2011 в торжественной обстановке трамвайная линия в древнем городе была введена в коммерческую эксплуатацию.

Всего за несколько лет "Alstom" удалось реализовать огромный объем работ: с нуля создана инфраструктура протяженностью 11,2 км, возведены 7 электрических подстанций, 23 пассажирские остановки, среднее расстояние между которыми 450-500 метров. Помимо этого, в исторической части города был создан участок бесконтактной сети протяженностью 1,9 км (от систем APS), то есть тамошние трамваи никак не связаны с электропроводами и питаются от подзарядки. Как результат - сейчас уже невозможно представить Реймс без трамвая. А ведь еще несколько лет назад его в городе просто не было. Пример Реймса наглядно показывает, как в кратчайшие сроки можно в лучшую сторону изменить транспортный облик города, создав новый удобный, быстрый и экологически чистый вид транспорта. При этом весь проект в Реймсе с момента проектирования до работающей системы обошелся в 400 миллионов евро. По сути, ничтожная сумма для проекта такого масштаба. А сколько денег ежегодно тратится на обновление автомобильных дорог в Баку? Конечно, по своим размерам Баку и Реймс несопоставимы, но ведь трамвайной сетью можно охватить хотя бы центр города. Это бы решило огромное количество транспортных проблем, избавило город от пробок, вернуло городу динамику и, наконец, заметно улучшило экологию.

Страницу подготовила Тамилла Сенджаплы