

## «Мировая тенденция»: эксперт - о развитии в Петербурге электротранспорта



Этой осенью в Петербурге появился новый троллейбусный маршрут. «Рогатые» машины побежали по центральным улицам города под номером 12. Не на всей трассе есть провода, но это не проблема для троллейбусов с увеличенным автономным ходом (ТУАХ). Всего же в городе одиннадцать подобных маршрутов. Ранее петербургские власти также объявили о грядущем расширении трамвайной сети и строительстве специализированного парка электробусов в Красногвардейском районе.

Ставка на электротранспорт, несомненно, положительно скажется на развитии общественного транспорта, считает профессор Высшей школы транспорта Института машиностроения, материалов и транспорта Андрей Горев. Однако для повышения эффективности его работы одного только обращения к современным технологиям недостаточно.

Своими размышлениями Андрей Горев поделился с «Петербургским дневником».

**- Андрей Эдливич, по информации Комитета по транспорту, сегодня в Петербурге эксплуатируется уже 257 троллейбусов с увеличенным автономным ходом. Закупаются и новые машины в рамках программы по обновлению подвижного состава электротранспорта и модернизации инфраструктуры. Насколько перспективна выбранная городом**

**стратегия?**

- Мы идем к тому, что весь транспорт рано или поздно будет электрическим. И это мировая тенденция. Причем дело не только в экологии. Троллейбус работает 15-20 лет, а в некоторых городах и по 50! Автобус же по разным причинам выходит из строя максимум через 10 лет. Если посчитать жизненный цикл и затраты на эксплуатацию, то получается, что троллейбус выгоден городу.

«Горэлектротранс» активно приобретает ТУАХ с 2017 года. Сразу было понятно, что данный тип освобождает троллейбусы от главного недостатка – привязки к контактной сети. Это мировая тенденция. Сегодня во многих европейских городах именно так развивают маршрутную сеть. При полной загрузке можно двигаться без проводов десятки километров в зависимости от мощности аккумулятора. А динамическая подзарядка дает возможность обойтись без специальных станций. Пока троллейбус под проводами, пополнение запаса электроэнергии происходит прямо во время движения.

Нужно, однако, строить и контактную сеть. В мире исходят примерно из таких пропорций: там, где троллейбус ходит реже, чем раз в 15 минут, контактную сеть строить невыгодно, но если чаще – она нужна. Инфраструктура, построенная сейчас, будет служить 30-40 лет, такие вложения окупятся сторицей.

**- В то же время в Петербурге вскоре существенно увеличится и парк электробусов. Насколько перспективен этот вид подвижного состава?**

- Пока электробусы менее эффективны. У них выше цена, и для них требуются специальные зарядные устройства. Батарея электробуса больше, а служит раза в два меньше, чем на ТУАХ. При этом затраты на строительство контактной сети сопоставимы с созданием зарядных станций. Пока что из всего колесного транспорта электробусы – самый дорогой вид.

Что касается экологии, их появление на улицах станет большим плюсом. Но с этой точки зрения парк электробусов нужно, наверное, строить ближе к центру города. Понятно, что там экологические проблемы куда острее, чем в Красногвардейском районе. Хотя и там можно было бы справиться троллейбусами с автономным ходом.

**- А как можно оценить идею создания новых трамвайных линий в центре Петербурга. Чем обоснована эта идея, заложенная в Генплан?**

- Трамвай – это экологичный вид транспорта с большой вместительностью. Главная цель его развития в Петербурге – восстановить интегрированность всей системы. Из-за демонтажа трамвайных путей она развалилась на кусочки. Сейчас важно задействовать трамвай на поперечных, хордовых направлениях. Наше метро

построено радиусами, с юга на север, а между ними связь очень плохая.

Я был приятно удивлен, что в Генплан попала линия по Большому проспекту Петроградской стороны. Она должна стать частью линии, которая соединит Васильевский остров, Петроградскую и Выборгскую стороны, затем уйдет в тоннель за Лесным проспектом и через площадь Калинина обеспечит трамвайную связь с Веселым Поселком.

Мост через Неву, который нам обещают построить в створе Большого Смоленского проспекта, позволит трамваям достигнуть улицы Салова и дальше по Благодатной улице с выходом к Кировскому заводу. Получится большое трамвайное полукольцо Петербурга. Расчеты показали, что только эта линия удвоит объем перевозок трамваем в городе! Таким образом, можно говорить еще и о повышении эффективности общественного транспорта.

**- Кажется, общественному транспорту в любом городе трудно зарабатывать, и в большинстве случаев он несет социальную функцию, будучи дотационным. Чем измерить его эффективность?**

- Пока что у нас один трамвай в год перевозит пассажиров в два раза меньше, чем в Хельсинки, и в три раза меньше, чем в Мюнхене. Конечно, транспорт общего пользования не будет прибыльным весь. Но какие-то маршруты – вполне! Трамвай №100 везет эксплуатационную прибыль, автобус №39 везет прибыль. И чем больше мы сделаем таких маршрутов, тем лучше.

Прежде всего вся сеть должна быть изолирована от автомобильного движения. Понятно, что не на всех улицах в городе, но уж точно в основных транспортных коридорах мы можем обеспечить приоритет транспорта общего пользования. Сейчас эти работы уже идут на трассах нескольких трамвайных маршрутов.

Светофорное регулирование, запрет некоторых поворотов для автомобилистов, видеофиксация нарушений и целый ряд других мер помогут транспорту ходить достаточно быстро, с эксплуатационной скоростью до 20 км/ч, соблюдая установленный график. И тогда, садясь, например, в 6-й или 55-й трамвай, пассажиры будут уверены, что через определенное время они точно окажутся в нужном им месте. Такое же решение напрашивается и для автобусов в аэропорт. Нужно сделать для них выделенную полосу посередине Пулковского шоссе, светофорами отрегулировать приоритет, и это обеспечит на 15 лет вперед необходимую провозную способность. Причем стоить это будет несколько миллионов, а не несколько миллиардов, как в предлагаемых проектах прокладки метро или железной дороги.

Кстати, увеличение скорости позволяет уменьшить количество транспортных средств. Если оборот станет быстрее, значит, самих автобусов, троллейбусов и трамваев на

маршруте понадобится меньше. Как и водителей, которые ими управляют. В том же Хельсинки трамвай обернется за день, сделав сто рейсов, наш, дай бог, пятьдесят.

**- В Москве частью системы городского транспорта теперь стали и диаметры железных дорог. О городской электричке в Петербурге говорят уже много лет.**

- Как вы думаете, почему с каждой приезжающей на платформу Девяткино электрички толпы пассажиров ломятся в метро? Ведь многие из пересаживающихся могли бы ехать и дальше, до Финляндского вокзала! Все дело в скорости, которая резко падает, когда поезд оказывается в черте Петербурга. А еще в том, что несколько дополнительных станций в пригородном поезде – это дополнительные траты на билет.

Городская железная дорога – это система по определению, более быстрая, она должна быть быстрее, чем метро. А кроме того, тарифно интегрирована в транспортную сеть. То есть стоимость проезда на электричке по городу не должна отличаться от стоимости проезда в метрополитене, и все проездные документы должны действовать в ней так же, как в любом другом маршрутном транспорте.

Чтобы горожане активно пользовались ею, обязательно нужны и удобные транспортно-пересадочные узлы. В идеале на ТПУ пассажир под одним навесом, одной крышей пересаживается в автобус или метро. А не так, как это происходит сегодня, например, у платформы Новая Охта, где от электрички до трамвая нужно идти более 500 метров под дождем и ветром.

**- Одним из препятствий в создании городского железнодорожного сообщения обычно называют то, что все наши вокзалы, кроме Ладожского, тупиковые.**

- Еще в советское время была утверждена схема освоения подземного пространства Ленинграда, где был предусмотрен туннель под Невой, соединяющий московское и финляндское железнодорожные направления. И сегодня специалисты по туннелестроению говорят, что его можно сделать выше уровня метрополитена, что существенно удешевит строительство. А в результате существенно повысится качество нашей транспортной системы.

Человек из пригорода сможет быстро на электропоезде добираться до центра или проезжать через него насквозь. Скорость перемещения по городу станет выше, и мы добьемся снижения среднего времени поездки. Сегодня все специалисты сходятся в том, что больше 60 минут в пути – это плохо, человек чувствует усталость от дороги. В нашем городе этот порог уже превышен. Расчеты показывают, что петербуржцы на дорогу до работы тратят 72 минуты.

**- А может ли трамвай стать альтернативой метрополитену?**

- В нашей подземке скорость сообщения составляет 22 км/час, и то, если вы едете без

пересадки. Сам поезд едет, конечно, быстрее. Но пока вы входите на станцию, преодолеваете турникет, спускаетесь на эскалаторе, идете по подземным галереям, выходите на платформу и штурмуете вагон в час пик, скорость вашего перемещения как пассажира существенно снижается. Увеличение эксплуатационной скорости трамвая на практике означает, что он действительно может стать неплохой альтернативой.

В то же время в городе есть районы, где общественного транспорта более чем достаточно, но его пропускная способность исчерпана. Например, на проспекте Ветеранов к вашей остановке чуть ли не каждую минуту подъезжает автобус или троллейбус, но уехать все равно бывает сложно. Ожидать там строительства метро в ближайшие годы точно не стоит. И единственной альтернативой в таких случаях становятся трамвайные линии, которые будут существенно дешевле, а построить их можно гораздо быстрее.

Материал взят с [новостного портала «Петербургский дневник»](#)