

# Наземное метро: проблема – в «бутылочных горлышках»

МНЕНИЕ



Первый общественный транспорт двигался по Ярославлю на рельсовом ходу. Это была знаменитая «конка», которую в конце позапрошлого века сменил трамвай

Эх, матаня...

Об историческом аспекте существования трамвая уже написаны десятки статей. Все их авторы сходятся в одном: ключевым моментом его взлета и падения стал период индустриализации, когда возникла суровая необходимость перемещать десятки тысяч рабочих от их места жительства к промышленным гигантам – ЯМЗ, ЯШЗ, комбинату технических тканей... Изначально было принято решение использовать уже имеющиеся ресурсы. А именно железнодорожные пути – в том числе и технические их ветки. Отзвуком этих времен в Брагино, например, являет-

ся уже практически невидимая платформа станции «Северная», расположенная неподалеку от пересечения улицы Панина и Ленинградского проспекта. Оказывается, идея «наземного метро», столь горячо обсуждаемая в наши дни, не только появилась в далеком уже прошлом (речь идет о конце 50-х – начале 60-х годов прошлого века), но и была практически полностью реализована. По подсчетам современников, на пике этого проекта около 40% сотрудников ЯМЗ добирались к месту работы на «матане» – так ласково называли мотодрезину с несколькими вагонами, которая обслуживала эту ветку.

Длилась эта железнодорожная идиллия около десяти лет. Все это время строились дороги, открывались новые маршруты транспорта, а главное – проектировались и создавались трамвайные пути. В середине 60-х выяснилось, что возит «матаня» в основном воздух. И этот проект уступил место трамваю.

## За и против трамвая

Главным идеологом развития трамвая в Ярославле был председатель горисполкома Владимир Горулев. Именно его усилиями ветка трамвая в Брагино была спроектирована и построена с учетом

тех требований, которые применимы и сегодня при строительстве скоростного трамвая – самого вместительного и комфортного транспорта во всех цивилизованных странах. А именно: линия располагалась вне улиц с оживленным движением, практически не пересекаясь с ними. До сих пор брагинцы, с ветерком едущие на электрическом ходу мимо пробок на Ленинградском проспекте, добрым словом вспоминают Владимира Федоровича.

Однако были у этого вида транспорта и свои противники. Злые языки относят к ним Федора Лощенкова – первого секретаря обкома КПСС. Не то что бы Федор Иванович совсем отрицал существование трамвая в областном центре. Он, скорее, предпочитал «не складывать все яйца в одну корзину», склоняясь к гармоничному развитию всех видов общественного транспорта: трамвая, автобуса и появившегося тогда троллейбуса.

Но все же «приговор» развитию ярославского трамвая вынес... СЭВ – совет экономической взаимопомощи. Дело в том, что как раз в 60-х годах начал набирать силу венгерский завод «Икарус», который основную массу своей продукции поставлял в СССР. И приобретение автобусов обходилось дешевле, чем создание новых трамвайных маршрутов.

## Плюсы и минусы

Тем не менее в 80-х годах прошлого века ярославский трамвай переживал свои лучшие годы. Из узловой точки – Мукомольного переулка – можно было добраться до девятой больницы или улицы Блюхера – с пересадкой, до улицы Чкалова, вокзала Ярославль-Главный и площади Комсомольской. Существовала также локальная линия в Красноперекопском районе, по которой трамваи ходили от Московского проспекта до той же Комсомольской площади. Но тут в России случился капитализм, по-

сле чего выяснилось, что в рыночной экономике многие плюсы рельсового пути по городу оборачиваются его минусами. Сам вагон, если его правильно эксплуатировать, практически вечен. Но пути и контактная сеть требуют постоянного ремонта. Переезды тоже нужно поддерживать в нормативном состоянии. Кроме того, народ в новых реалиях стал активно пересаживаться на личные авто. И, самое главное, модернизация производства уже в середине девяностых не требовала такого объема пассажирских перевозок, как десятью годами раньше. Та часть трамвайных веток, которая проходила по центральным полосам городских улиц, снижала их пропускную способность для автотранспорта, количество которого постоянно повышалось.

## Хорошо забытое старое?

Когда экономисты стали считать возможный эффект от создания современных трамвайных линий, выяснилось, что рентабельным этот вид транспорта становится в том случае, если соединяет не узловые, а самые разнесенные точки населенного пункта. И не зря многие европейские города легко обходятся без автобусов и троллейбусов – но трамвай там есть. Проблема в том, что Ярославль по своей планировке, увы, не Европа.

К примеру, в начале нынешнего десятилетия городскими властями рассматривался вопрос создания ветки скоростного легкорельсового трамвая от торгового центра «Ярославский вернисаж» до торгового центра «Альтаир» с дополнительной веткой по проспекту Фрунзе в направлении аэропорта Туношна. Проект довольно живо обсуждался в кулуарах власти, пока эксперты не вынесли вердикт: невозможно. Если вести пути по центру некоторых проспектов, трамвай не будет скоростным. Да еще и отберет полосу у автомо-

бильного, в том числе и общественного, транспорта. А возможность выделить для него землю вне автодорог есть далеко не везде. Помимо этого по современным СНиПам расстояние от линии до стены ближайшего дома должно превышать 10 метров. В центре города такое требование выдержать абсолютно нереально. Есть и третья причина: пересечение Московского проспекта с железной дорогой в районе остановок «Выемка» и «Московский вокзал». Единственный способ как-то обойти это препятствие – увести трамвайную линию под землю. Но это уже... настоящее метро получается.

## Над или под землей?

О метро в Ярославле мечтают многие – правда, все больше в соцсетях. А что остается, кроме как мечтать? Буквально три номера назад мы озвучили на страницах газеты стоимость строительства километра типового туннеля – она практически соответствует стоимости километра эстакады Карабулинской развязки.

Правда, чтобы построить метро, необязательно закапываться в землю. Сегодня снова обсуждается идея проложить (точнее – подвесить) в Ярославле надземное метро. Причем звучат даже такие варианты, при которых пассажироперевозки будут бесплатными, а само строительство пройдет на деньги инвестора: средства предполагается возмещать за счет аренды торговых площадей на станциях. Причем такие же проекты рассматриваются еще в паре десятков городов России. Но тут, как говорится, время покажет.

Тем не менее скоростной трамвай городу действительно нужен – дело лишь за тем, как форсировать «бутылочные горлышки», которые сдерживают развитие не только рельсового, но и всех остальных видов общественного транспорта.

Анатолий КОНОНЕЦ

АНГЕЛ  
www.buroangel.ru



Вспольинское поле, 2  
Пр-т Октября, 96а  
т.: (4852) 72-87-77

Комплекс  
похоронных услуг

39900р.

Реклама

\*Срок действия предложения с 15.12.2018 г. по 31.12.2019 г.  
Подробности уточняйте по адресу г. Ярославль, пр-т Октября, 96а и по телефону (4852) 72-87-77