

Концессия встала на рельсы: эксперты — о развитии трамвайной сети на Юге

Города Юга испытывают проблему с совместным развитием транспорта и застройки

В последние годы все большее число регионов России заключают концессионные соглашения по развитию и модернизации транспортной инфраструктуры. Не стали исключением и города Юга: Ростов-на-Дону, Таганрог и Краснодар, где соответствующие документы подписали для реализации проектов трамвайных сетей. Анализируя проблемы отрасли в этих регионах, в Холдинге «Синара-Транспортные Машины» отметили, что города Юга и Кавказа испытывают потребность в обновлении подвижного состава городского общественного транспорта.

«Современный и удобный транспорт не только повышает качество жизни горожан, но и позволяет сократить пробки за счет постепенного отказа от использования личного транспорта, например, для поездок на работу. Кроме того, трамваи, троллейбусы и электробусы, отвечающие всем существующим сейчас требованиям, оказывают гораздо меньше негативного влияния на экологию», — добавили в компании.

Помимо этого, общественный транспорт является неотъемлемой частью городской инфраструктуры. Часто в активно растущих городах темпы создания транспортной инфраструктуры и жилищного строительства не совпадают, что порождает множество проблем для горожан. Однако городской общественный транспорт должен стать настоящей системой, каждый элемент которой взаимодействует с другими ее составляющими. Речь идет о сети пересадочных пунктов, синхронизации маршрутов различных видов общественного транспорта, удобном для пассажиров билетном меню, перехватывающих парковках.

«В целом, городской общественный транспорт сегодня переживает свою эпоху ренессанса. Причем это общемировая тенденция, а не только российская. Также мы наблюдаем, что уровень комфорта и надежности предоставляемых услуг по перевозке пассажиров ставится на первое место. Причем комфорт должен присутствовать во всех параметрах: проезд, регулярность рейсов, время, которое требуется для перемещения. Следовательно, если у людей будет возможность сделать выбор в пользу по-настоящему качественной предоставляемой услуги проезда, они этот выбор сделают. И наша задача также заключается в том, чтобы эта услуга была обеспечена», — считают в холдинге.

Холдинг «Синара-Транспортные Машины» реализует проекты по развитию и модернизации трамвайной инфраструктуры в Краснодаре, Ростове-на-Дону и Таганроге. Концессионное соглашение с администрацией Таганрога было заключено в мае 2021 года. Объем инвестиций в проект составил порядка 11,8 млрд руб. За два года в Таганроге реконструировали 45,5 км трамвайных и 43,4 км контактных сетей. В ходе работы обновили 50 единиц подвижного

состава и восемь подстанций, установили 102 остановочных комплекса, завершили строительство диспетчерского пункта и депо.

Концессионное соглашение с администрацией Краснодара было заключено в сентябре 2022 года. В рамках него в городе построят новые трамвайные линии и закупят транспорт. Концессионер должен будет построить 35,6 км трамвайных путей и закупить 100 единиц транспорта. Объем инвестиций оценивался в 28,4 млрд руб. До конца 2024 года планируют построить участок путей от Западного депо до ЖК «Немецкая деревня». В 2025 году направление продлят до спорткомплекса «Баскет-Холл». Финальный этап строительства должен завершиться в 2026 году, когда ветку протянут до улицы Московской.

Модернизацию трамвайной инфраструктуры в Ростове-на-Дону планируют завершить в 2028 году. Стоимость проекта составляет 61 млрд руб. С 2023 по 2028 годы в Ростове планируют построить и модернизировать 119 км трамвайных путей, возвести два депо, а также построить и реконструировать 21 тяговую подстанцию, закупить 76 трехсекционных трамваев и модернизировать имеющийся подвижной состав — 30 односекционных единиц транспорта.

Краснодарский трамвай

Практически во всех городах России наблюдается проблема совместного развития транспорта и застройки. В частности, это касается и трамваев, сообщил директор по решениям в области общественного транспорта компании Simetra (ООО «А+С транспроект»), разработчик транспортной стратегии Краснодара Владимир Валдин.

«Во времена СССР линии электротранспорта в Краснодаре и Ростове-на-Дону, как и еще во множестве мест, не были доведены до новостроек, что в свою очередь сильно сказалось на их популярности и на перетоке пассажиров на маршрутки и личный автотранспорт. В конечном итоге трамвайная сеть почти во всем Ростове, кроме центра, была разрушена», — пояснил эксперт.

В Краснодаре же, ввиду другого отношения к этому транспорту, сеть сохранилась и на данный момент фактически играет роль метро.

«Линии, которые планируют построить в направлении Западного обхода, районов Восточно-Кругликовский и Гидрострой, поспособствуют организации беспересадочного сообщения и снизят нагрузку на дороги. Можно сказать, что Краснодар — место, где трамвай действительно популярен у людей, так как этот вид транспорта позволяет избежать пробок», — добавил Валдин.

На данный момент, по оценке эксперта, трамвайные линии, которые планируют построить в городе, охватывают практически все территории ведущейся и перспективной застройки. При этом для Краснодарской агломерации наиболее проблемной частью в транспортном отношении является формально не входящая в нее застройка смежной левобережной Адыгеи, куда проложить трамвайную линию сложно чисто на административном уровне из-за многочисленных нюансов межрегионального взаимодействия.

Что касается внимания застройщиков к транспортной доступности во время выбора участка под проекты, то оно будет увеличиваться в дальнейшем. Хотя уже на сегодняшний день развитие трамвая в Краснодаре значительно влияет на строительство, считает директор департамента коммерческой недвижимости агентства недвижимости «Аякс» Мурат Псеунов. По его мнению, внедрение современных трамвайных систем способствует снижению

автомобильной нагрузки на дороги, улучшению экологической обстановки и сокращению пробок.

«С точки зрения строительной отрасли, развитие трамвайной инфраструктуры также может стать дополнительным катализатором для строительства значимых коммерческих объектов и новых жилых комплексов вблизи новых транспортных узлов и остановок», — отметил Псеунов.

С таким мнением согласился и коммерческий директор строительного холдинга DOGMA Павел Петров. «Безусловно, развитая транспортная инфраструктура является одним из приоритетных факторов при выборе площадки под строительство новых объектов. Однако, это необязательно должна быть трамвайная линия. Когда мы начинали строить на Западном обходе микрорайон «Самолет» и жилой комплекс «Парк Победы» на Ближнем Западном обходе, о трамвае и речи не было», — рассказал он.

Для людей вопрос транспортной доступности также является одним из приоритетных, добавил директор департамента коммерческой недвижимости.

«Наличие удобных транспортных связей может повысить уровень комфорта и качества жизни жителей. Близость к трамвайным узлам может означать легкий доступ к развлекательным, культурным и коммерческим объектам в любой части города. Современный житель Краснодара полностью осознает потребность в легком и комфортном получении услуг и готов заплатить больше, если его будущая квартира или дом будет расположен вблизи остановки общественного транспорта», — объяснил Псеунов.

Высокая конкуренция

Благодаря развитию инфраструктуры электротранспорта Таганрог может стать трамвайной столицей Ростовской области и Юга. Такую точку зрения высказал директор научно-проектной организации «Южный градостроительный центр» Сергей Трухачев. По его словам, в Ростове-на-Дону ситуация иная из-за разнообразия других видов транспорта.

«Если сравнивать Ростов и Таганрог, то у Таганрога, на мой взгляд, гораздо больше перспектив в развитии трамвайной инфраструктуры. Мы разрабатывали генплан Таганрога в 2018 году — там более 80% трамвайного полотна протрассировано за пределами улиц и дорог, то есть трамвай идет по собственной территории, пересекается с автомобильным сообщением, но не идет вместе с ним. Это позволяет существенно увеличить скорость и избавить трамвай от пробок. Я думаю, что у Таганрога есть все шансы стать трамвайной столицей как минимум Ростовской области, если не всего Юга России. А вот в Ростове, напротив, есть много других видов транспорта, и трамвай даже с реализацией первого этапа концессионного соглашения не перетянет на себя большую часть пассажиропотока. В условиях реализации всех этапов развития трамвайной инфраструктуры эта ситуация может измениться», — рассказал Трухачев.

Преимущества таганрогского трамвая выделяют и городские власти. Как прокомментировал заместитель главы администрации города Таганрога по вопросам транспорта, начальник управления транспорта Дмитрий Беликов, новый вид транспорта оценили и горожане, и гости Таганрога. В настоящее время работы по модернизации трамвайной сети находятся на стадии завершения, после чего в городе ожидается увеличение пассажиропотока трамвая на 10-15%.

«Можно сказать, что преимущество новых трамваев по достоинству оценили и горожане, и гости Таганрога. Завершение ремонтных работ в депо позволит осуществить

дополнительный выпуск трамваев на линию, а также повысит качество и сократит сроки их технического обслуживания. Таким образом, увеличение пассажиропотока трамвая планируется в диапазоне 10-15%», — сообщил Беликов.

Сказ о трамваях в Ростове

С мнением, что трамвайная инфраструктура, как и любая другая, влияет на строительство и отражается на предпочтениях покупателя при выборе жилья, согласился и директор научно-проектной организации «Южный градостроительный центр». Однако, по его словам, на данный момент транспорт не является приоритетным критерием при выборе территории для жизни и застройки.

«Яркий пример — жилой район «Суворовский» в Ростове. Еще при его проектировании и принятии решения о строительстве, эксперты прогнозировали транспортный коллапс. И сегодня это видно по части общественного и личного транспорта. Если бы решения транспортной инфраструктуры создавались одновременно с проектированием района, сейчас наблюдалась бы совершенно иная картина. В ближайшее время история ждет своего повторения на левом берегу Дона, там, где идет массивированная застройка», — пояснил эксперт.

Он также отметил, что единственный способ для решения транспортных проблем, который встречается в мировой практике, — это обращение к опережающему развитию общественного транспорта.

«Нам необходимо комплексное развитие не только трамвая, но и остальных видов, за счет включения элементов скоростного рельсового транспорта. Надеюсь, эту роль будут выполнять трамваи», — подчеркнул Трухачев.

Специалист по недвижимости агентства недвижимости «Этажи» в Ростове-на-Дону Андрей Иванов согласился с существующей транспортной проблемой в городе. По его мнению, строительство новых средств передвижения и доставки граждан в особенно удаленные районы и в центр положительно повлияет на строительство в Ростове-на-Дону.

«Потому что на сегодняшний день все, что мы видим в Ростове, это нехватка общественного транспорта в целом — начиная от автобусов и заканчивая такси, цены которого выросли в последнее время в два раза», — прокомментировал Иванов.

Он также добавил, что несмотря на остро стоящий вопрос транспорта на данный момент это не играет приоритетную роль среди покупателей.

«Сейчас решающим фактором для покупателей при покупке жилья является, конечно же, его стоимость. Но каждый из них всегда задает вопрос о транспортной доступности. Зачастую мы, как агентство недвижимости, откровенно говорим, что из некоторых районов Ростова, того же Суворовского, доехать вовремя почти невозможно, либо на это закладывать несколько часов. Некоторые люди отказываются от предложений, идут в сторону удорожания жилья», — пояснил специалист по недвижимости.

Взгляд сверху

В целом развитие трамвайной сети в городах, где эта инфраструктура сложилась исторически, положительно влияет на их становление, подчеркнул урбанист Святослав Мурунов.

«Развитие трамвая там, где он был исторически, — это всегда хорошо. Во-первых, потому, что он возвращает в город культуру передвижения, во-вторых, это экологически чистый вид транспорта, в-третьих, трамвай создает особую скорость и количество перемещаемых людей. Плюс, для городов, которые разрослись в советское время и сильно обросли спальными и промышленными районами, это хорошая возможность организовать быстрые связи с ними», — рассказал он.

По его словам, глубина транспортной проблемы зависит не столько от наличия трамвая в том или ином городе, сколько от полицентричности его развития, потому что обычно трамвай соединяет разные районы. Если в городе все районы спальные, то наличие трамвайной сети транспортную проблему не решит.

«Поэтому трамвай нужно рассматривать в комплексе с развитием самих районов — какие районы хотим связать, где вернуть маршруты и где проложить новые. Также необходимо определить цели использования трамвая — это только передвижение людей или, может, еще и туристическая функция. Например, в Калининграде сейчас в один из трамваев добавили исторический маршрут и он стал городским артефактом, культурной площадкой на колесах», — объяснил урбанист.

Он подчеркнул, что городская среда, девелопмент, жители и бизнес обычно выигрывают от появления трамвая, потому что это один из способов быстрого передвижения без пробок. Там, где появляются трамваи, возникает возможность организации небольших транспортно-пересадочных узлов, что повышает трафик для бизнеса и увеличивает ценность района для девелопмента. Также это повышает удобство, которое измеряется способами передвижения и временем на дорогу для граждан.