

20 Февраля 2018 ОБЩЕСТВО

«Струна» или канатка — что больше подойдет Краснодару?



Источник фото: news.21.by

Краснодар, 20 февраля - Юг Times. На минувшей неделе, во время ежегодного экономического форума в Сочи, мэр кубанской столицы **Евгений Первышов** презентовал премьер-министру РФ **Дмитрию Медведеву** инвестиционный проект канатного метро. «Для Краснодара и южных городов это хороший вариант, — одобрил инвестпредложение глава правительства. — Климат позволяет. Это может сработать. Главное — канатное метро не связано с наземным трафиком. Краснодару это подходит. Пробуйте».

Новый вид общественного транспорта способен победить пробки и увеличить общую скорость пассажиропотока.

Председатель региональной общественной организации гражданских инициатив в области градостроения «Независимый градостроительный совет Кубани» Александр Жолтиков рассказал «Юг Times» о возможности внедрения альтернативного вида общественного транспорта в Краснодаре и о канатках на «струнных рельсах».

— Схема, которую одобрили краснодарские власти и общественники, кажется несколько непрактичной. Потому что для строительства такой сети в Краснодаре необходимо преодолеть несколько очень важных препятствий. Во-первых, в городе трудно найти участок, который был бы свободен от инженерных коммуникаций. Во-вторых, средняя

скорость предлагаемой канатки, мягко говоря, невысокая. И, наконец, в-третьих, в городе не соблюдаются градостроительные нормы в части высотности зданий. В том же историческом центре малоэтажная застройка щедро разбавлена многоэтажками.

АЛЬТЕРНАТИВА ДЛЯ МОСТА

Примеров реализации подобных проектов в черте города не так много. Так, в Оренбурге еще в 2006 году построили дорогу «Европа — Азия». Название ей дали, потому что она проходит через условную географическую границу между двумя частями света. Длина дороги — 230 метров. Она имеет всего два остановочных пункта. Примерная скорость вагончиков — 11 километров в час. Стоимость проезда в одну сторону составляет около 40 рублей.

Канатка в Нижнем Новгороде посolidнее. Ее длина — чуть более 3,5 километра, а билет в один конец стоит 100 рублей. Зато транспорт движется быстрее — от 22 до 28 километров в час.

Обе дороги объединяет то, что они используются в качестве альтернативы мостовой переправы через Урал и Волгу соответственно.

В этом контексте логичнее было бы сделать пилотный проект через реку Кубань, например, из Юбилейного микрорайона к торговому центру «Мега-Адыгея».

ОТ ДИНСКОЙ ДО КРАСНОДАРА

Я уже несколько месяцев занимаюсь анализом перспектив этого вида транспорта и пришел к выводу, что для начала разумнее было бы рассмотреть некий пилотный проект с более высокой расчетной скоростью, чем заявленные 27 километров в час. Тем более что такие высокоскоростные канатные дороги уже существуют и достаточно успешно проходят испытания.

В частности в Белоруссии построили полигон для «струнного транспорта». Это проект, над которым инженер-изобретатель, член-корреспондент Российской академии естественных наук **Анатолий Юницкий** работал около 40 лет. Он обещает, что его детище сможет развивать в городской черте скорость до 150 километров в час. Главная особенность изобретения российского академика — новая технология, представляющая собой рельс без стыков. Его основой являются струны (пучок стальных проволок) и специальный бетон. Это позволяет достигать самых высоких эксплуатационных показателей, минимальных нагрузок, низких затрат энергии и максимальных скоростей (0,7-0,9 литра на 100 пассажиров).

Кстати, премьер-министр РФ Дмитрий Медведев пару лет назад ознакомился с проектом. Глава правительства высказался достаточно осторожно, но дал поручение собрать информацию о проекте. В результате некоторые города России, например, Ульяновск, заинтересовались этим видом транспорта, включив его в свои стратегические планы развития.

Технология «струнной дороги», так инженер называет свое запатентованное в Российской Федерации изобретение, вряд ли может быть использована внутри города из-за малых расстояний и высокой расчетной скорости.

Но есть вариант протестировать детище Юницкого, например, между Динской и Краснодаром, от центральной части станицы к району «Красной площади». Расчетная длина экспериментальной дороги может составить от 15 до 30 километров с 6 площадками для сбора пассажиров, около которых необходимо оборудовать перехватывающие парковки. Километр такой дороги обойдется примерно в 90-120 миллионов рублей.

Такой транспорт в перспективе существенно разгрузит Ейское шоссе и будет работать круглосуточно. Днем перевозить пассажиров, а ночью — грузы.

ЗЕМЛИ НУЖЕН МИНИМУМ

Также разработка Анатолия Юницкого может быть интересна и в контексте строительства дорожных обходов Краснодара — Южного и Дальнего Западного. Струнная дорога связала бы все городские окраины с центром и существующей системой общественного транспорта. Это придало бы новый импульс развитию агломерации.

Учитывая, что многие девелоперы сейчас активно возводят на окраинах большие жилые комплексы, строителей можно было бы привлечь в качестве соинвесторов.

Привлекательность надземного транспорта Юницкого заключается в том, что он, как и канатка, не потребует выделения огромных участков и перевода земли из одной категории в другую, как для автомобильных дорог. Для прокладки трассы нужен участок площадью 10x10 квадратных метров на один километр дороги — без нарушения ландшафта, имеющих построек, инженерных коммуникаций и сооружений.

И еще одно несомненное достоинство — можно выбрать несколько вариантов двигателя с разными видами топлива: газом, бензином, электродвигателем.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ МЭРИИ: В ЧЕМ ЕГО ПЛЮСЫ?

Предложенный на форуме в Сочи инвестпроект в ноябре 2017 года был одобрен членами Стратегического совета при главе города. Как отметил Евгений Первышов, канаткой уже заинтересовались строительные компании, которые планировалось привлечь в качестве возможных инвесторов. В частности называлась австрийская фирма «Доппельмайр», которая является мировым лидером в области строительства и обслуживания аналогичных систем.

Дорога, по мысли авторов, должна включать в себя следующие остановки: кольцо на улице Красных Партизан — «Немецкая деревня» — «Красная площадь» — «Лента» на улице Российской — краевая больница — стадион ФК «Краснодар» — ТРЦ «Галерея» — Ботанический сад. В центре этой кольцевой трассы — станция в районе троллейбусного депо по улице Дзержинского.

Такая схема расположения остановочных пунктов очень привлекательна и выглядит реализуемой, учитывая, что над проектом работали известные экономисты и инженеры. Кроме того, идею проекта уже поддержали некоторые крупные предприятия: строительная компания «Европея» и «Семья».

Общая длина дороги составит 36 километров, скорость передвижения по ней — 27 километров в час. По оценке компании Ernst & Young, сумма затрат на один километр дороги составит 100-120 миллионов рублей. Это с учетом всей инфраструктуры — остановочными комплексами, оборудованием, кабинами.