

Возрождение трамвая в США

Сторонники возрождения трамвайных сообщений в США стремятся найти поддержку со стороны общественности и источники финансирования для создания соответствующих современным требованиям систем городского транспорта, что, в свою очередь, способствует росту деловой активности в центральных районах городов.

Во времена преобладания конных экипажей появился и занял ведущие позиции новый вид транспорта — трамвай. Позднее главная роль перешла к автомобилю и многие трамвайные линии были закрыты. Однако в последние годы в США в определенной степени наблюдается ситуация возрождения трамвайных сообщений.

Одна из основных причин этого заключается в изменении тенденций в градостроительстве. Если раньше предпочтение чаще отдавали собственным загородным домам, то теперь вновь большим спросом пользуется жилье в центре города или недалеко от него. В такой ситуации трамвайные сообщения прекрасно выполняют функции сбора и распределения пассажиров. При своей относительно невысокой скорости трамвай хорошо подходит для перевозок пассажиров в центральных районах с плотным уличным движением, улучшает транспортную доступность деловых районов и в результате способствует ускорению их экономического развития, не говоря уже об экологической чистоте этого вида транспорта.

В нескольких городах США — Лос-Анджелесе (штат Калифорния), Тусоне (штат Аризона), Омахе (штат Небраска) и других ведется работа, направленная на поддержку возрождения и развития трамвая в расчете на получение в дальнейшем выгод и доходов от оживления деловой активности в цент-

ральных районах городов. Однако вернуть трамваю его былую роль намного сложнее, чем просто создать транспортную систему и оживить вызванного этим экономического роста. Как и любой проект в области общественного транспорта, строительство линий трамвая требует признания своей значимости в общественном мнении и достаточного финансирования, чтобы увеличить возможности получения городом необходимых средств. При их наличии трамвайные сообщения могут стать средством стимулирования развития города.

Проекты трамвайных линий

В Лос-Анджелесе старая идея, получившая новое звучание благодаря возросшему сейчас вниманию к экологическим проблемам, воплощается некоммерческой организацией *Bringing Back Broadway* («За возрождение Бродвея»), которая выступает в поддержку проекта трамвайной линии в исторически сложившемся районе театров и других объектов культуры в центральной части города. Этот театральный район, в девяти кварталах которого сосредоточены 12 самобытных театров разных жанров, считается крупнейшим к западу от Миссисипи. Предложено построить линию длиной 5,6 км, которая пройдет по лос-анджелесскому Бродвею, соединяя ряд важных пунктов в центре города: район финансовых учреждений

и музыкальный центр с одной стороны и городской конференц-холл с другой. Сторонники трамвайных сообщений считают, что они будут содействовать усилиям по возрождению района, который был когда-то одним из самых оживленных средоточий розничной торговли в стране, однако со временем коммерческая активность здесь снизилась. Пока на реализацию проекта поступило только 10,5 млн. дол. из 100 млн. необходимых. Если в ближайшее время не будут выделены гранты из федеральных источников, намеченную на 2014 г. дату ввода в эксплуатацию новой системы придется переносить.

В Тусоне на открытом некоммерческой организацией *Old Pueblo Trolley* экспериментальном маршруте протяженностью 1,76 км работают два ретровагона трамвая, один из которых ранее эксплуатировался в Брюсселе, а другой — в Киото и Осаке (Япония; рис. 1). Маршрут действует только по пятницам (с 18 до 22 ч), субботам (с 12 до 24 ч) и воскресеньям (с 12 до 18 ч), стоимость проезда — 1 дол. США. К ноябрю 2011 г. планируется построить двухпутную линию длиной 6,3 км от университета штата Аризона через центр города (частично по действующей трассе ретротрамвая, ныне в основном однопутной) в расположенный на западе новый район, застраиваемый частными инвесторами. Стоимость реализации проекта, включая затраты на инфраструктуру и подвижной состав, — 161,4 млн. дол. Линия с 19 остановками позволит доби-



Рис. 1. Ретровагон трамвая в Тусоне

раться до центральной части города. При условии, что на линии одновременно будут работать шесть вагонов трамвая, время ожидания для пассажиров не превысит 10 мин (вечером — 20 мин).

В Индианаполисе корпорация Downtown Indianapolis Streetcar приступила к углубленному исследованию потенциального маршрута трамвайной линии протяженностью от 1,6 до 2,4 км, на которой будут эксплуатироваться 4–5 вагонов. Линия соединит основные пункты тяготения в центре города и будет работать в течение всего дня.

Возможность осуществления подобного проекта рассматривается также в Омахе (население 432 тыс. чел.). Возникшая по общественной инициативе организация информирует население и выступает в поддержку эффективной системы общественного транспорта, включающей трамвайные и автобусные сообщения. Предложенная линия длиной 5,6 км предназначена для обслуживания нескольких районов от Северной Омахи до Южной Омахи и Бельвью, от Западной Омахи до Каунсил-Блаффс, университета Крейтона и нового бейсбольного стадиона.

«Зеленый» трамвай

Между тем Саванна (штат Джорджия) уже вошла в растущий список городов, где эксплуатируется трамвай, хотя здесь используется не совсем обычный подвижной состав. Линия River Street Streetcar длиной 1,2 км, которая проходит вдоль р. Саванна и обслуживает район бывших хлопковых складов, переоборудованных в рестораны, бары, отели, художественные галереи и магазины, открыта в середине января 2009 г.

Линия является частью транспортной системы центральной части Саванны. Жители и гости города могут перемещаться в центральных районах Саванны по кольцево-



Рис. 2. Дизельный трамвай в Саванне

му автобусному маршруту и линии трамвая, на остров Хатчинсон через реку можно добраться на пароме. Для создания взаимосвязанной системы общественного транспорта было организовано частно-государственное партнерство, которое занимается эксплуатацией линии за счет городских источников.

Трамвай в Саванне (рис. 2) представляет собой пример внимания к экологическим проблемам. Вагон трамвая, ранее эксплуатировавшийся в Австралии, переоборудован в высокотехнологичное самоходное транспортное средство с тяговым приводом, состоящим из двигателя на биодизельном топливе, генератора и тяговых двигателей. В качестве топлива используется применявшееся для приготовления пищи отработанное растительное масло, которое собирают на предприятиях общественного питания, расположенных в обслуживаемом линей трамвая коридоре. Расход топлива составляет около одного галлона



Рис. 3. Один из остановочных пунктов трамвая в Портленде

(3,785 л) в час. Этот вполне экономичный и экологичный вид транспорта местные жители называют «зеленой машиной».

Доводы в пользу развития трамвая

Формирование общественной поддержки проекта стоимостью в несколько миллионов долларов является, как правило, нелегкой задачей. В центральной части Омахи трамваев не было 50 лет, и, когда компания Omaha Streetcar впервые предложила возродить трамвайные сообщения, горожане в основном не испытывали по этому поводу особого энтузиазма.

В других городах сторонники трамвая также сталкиваются со скептическими настроениями местного населения и администрации. Поэтому особенно важно давать разъяснения по системным преимуществам новой транспортной системы, чтобы заручиться поддержкой проектов возрождения трамвая, которые зачастую финансируются за счет общественных средств.

Наиболее часто сторонники трамвая делают упор на его способность содействовать экономическому развитию. Так, в Портленде, штат Орегон, сооружение линии трамвая стоимостью 100 млн. дол. способствовало инвестированию в развитие города примерно 2,3 млрд. дол., повышению цен на недвижимость и росту налоговых поступлений. Открытие в 2001 г. линии в районе Пёрл-Дистрикт (рис. 3) способствовало появлению доступного по цене жилья и привлечению жителей в центральную часть города.

Перспектива строительства линии трамвая в Тусоне уже способствовала ускорению застройки вдоль ее предполагаемой трассы. Каждый доллар инвестиций приносит обществу 7 дол. прибыли. В 2009 г. в городе был открыт первый за последние 50 лет новый торговый центр, разместившийся в перестроенном

старом здании вместе с жилыми квартирами.

Наряду с содействием ускорению экономического развития не менее важны и другие аспекты. Прежде всего, использование трамваев позволяет ограничить количество автомобилей в центральных районах: воспользовавшись общественным транспортом, можно добраться до границ центра, а затем для перемещения в его пределах пользоваться трамваем. Поскольку сокращение числа автомобилей означает уменьшение потребности в парковках, занимаемые некоторыми из них земельные площади частично могут быть использованы более эффективно для других целей.

Проект строительства трамвайной линии в центре Лос-Анджелеса обсуждался в течение многих лет, однако реально не продвигался до создания некоммерческой корпорации L. A. Streetcar, в число первых задач которой входило формирование группы консультантов, учреждение совета директоров и организация поиска средств. Именно такой подход важен для реализации проектов развития трамвая — в его отсутствие многие проекты обсуждались, но не все были реализованы.

Финансирование

Успех реализации проекта линии трамвая, как и любого проекта системы общественного транспорта, в конечном итоге зависит от финансирования. Существует много способов привлечения средств для реализации проектов трамвайных систем, стоимость которых составляет 6,25–15,63 млн. дол. в расчете на 1 км пути, но в большинстве случаев требуется, по крайней мере частично, финансирование из федеральных источников.

Поскольку многие муниципальные образования вынашивают идею

создания систем трамвая, борьба за получение таких средств из достаточно ограниченных федеральных источников становится все более жесткой. Более жизненными и предпочтительными являются комбинированные варианты. Примеры успешной реализации проектов строительства новых систем трамвая представляют Портленд, где за счет частных источников покрыто около 40% расходов по строительству и обустройству первой линии, и Сиэтл, где половина расходов понесена частным сектором.

В Лос-Анджелесе рассчитывают значительную часть необходимых средств получить по закону 1982 Benefit Assessment Districts, дающему право местным властям на выпуск ценных бумаг с целью финансирования коммунальных проектов по развитию автомобильных дорог, обустройству улиц (тротуаров), систем канализации и водоснабжения и им подобных. Могут быть привлечены и средства городского агентства реконструкции и федеральные гранты.

Для осуществления проекта трамвайной линии в Тусоне федеральная транспортная администрация предоставила 25 млн. дол., региональная транспортная администрация — 87,7 млн. дол. Еще примерно 50 млн. дол., возможно, удастся получить из фондов финансирования других федеральных программ и местных источников. Ожидаемые эксплуатационные расходы оцениваются в 3 млн. дол. в год, прогнозируемый пассажиропоток — 3,6 тыс. чел. по будням. Для будущей линии заказаны семь вагонов модели Astra компании Škoda (Чехия), которые выпустит по лицензии компания United Streetcar. Стоимость одного вагона — 3,7 млн. дол.

В Индианаполисе рассчитывают, что город будет способен финансировать строительство линии трам-

вая без федеральной помощи, хотя это потребует от местного руководства разработки проекта системы в пределах утвержденного бюджета. К тому же местные власти полагают, что федеральное финансирование может привести к росту расходов и затягиванию сроков реализации проекта.

В Омахе, пока сторонники трамвая добиваются финансирования, филантропические группы оплатили технико-экономическое обоснование проекта. Здесь также не исключают варианты привлечения частного финансирования.

Различные варианты

При реализации проектов трамвайных систем используются различные источники финансирования в зависимости от местных условий. В каждом случае требуется свое решение, учитывающее специфику конкретной ситуации. Учитывая, что создание систем трамвая требует значительных средств, ценен каждый новый пример успешного решения вопроса о финансировании. При большей поддержке общественности становится значительно проще организовать частно-государственное партнерство. Ожидается, что по мере реализации проектов в Тусоне, Лос-Анджелесе, Омахе и Индианаполисе другие муниципальные образования также придут к рассмотрению возможности организации новых или возрождения бывших трамвайных сообщений. Трамвай расценивается уже не как элемент наследия прошлого, а как вполне современное средство передвижения.

R. Garrett. *Progressive Railroading*; 2009, № 4, p. 44, 46–48; материалы корпорации L. A. Streetcar (www.lastreetcar.org) и некоммерческой организации Lightrailnow (www.lightrailnow.org).