

**Скоростной трамвай как альтернатива метро**

Тумилович В.Н.

Белорусский государственный университет транспорта

Применение скоростных трамвайных линий сопряжено, в городах, с определенными трудностями.

Дело в том, что трамвай, имея нулевую маневренность (невозможность обгона) вынужден следовать за впередиидущим трамваем. Средняя скорость передвижения трамвая по центру города, хотя и выше чем у автобуса (примерно 20 км/час), а у автобуса всего 18, но явно недостаточна для всевозрастающих требований к перевозкам пассажиров.

Во многих городах Российской Федерации, с целью лучшего использования свойств трамвая (возможность быстрого разгона и возможности рекуперации при торможении) применяют заглубление трамвайных линий под дорогу, при этом трамвай называют – метротрам.

Это дает возможность увеличить скорость примерно в два раза, однако это очень дорогое удовольствие.

Стоимость одного километра такого строительства сопоставимо со стоимостью строительства метро, а качество перевозок - намного хуже, чем в метро, по той простой причине, что габарит трамвая по ширине меньше, чем вагона метро.

Как по количеству перевозимых пассажиров, так и по качеству перевозок трамвай, безусловно, уступает метро, но превосходит троллейбус и автобус.

Наполняемость трамвая на протяжении маршрута не одинакова. При линейном (не кольцевом) маршруте имеет один или два пика загрузки примерно в середине маршрута, тогда как ближе к конечным остановкам сходит на нет.

Для сглаживания неравномерности применяют кольцевые маршруты, где пассажиронаселенность по всему маршруту более равномерна.

Однако все вышесказанное применимо для маршрутов городского транспорта в малых и средних городах.

Будущее за скоростным движением, но оно невозможно без слома старых стереотипов и без капитальных вложений.