



ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА

06.08.2018 АВТОР ДАРЬЯ МАЛИНОВСКАЯ

Что ждёт московский монорельс в недалёком будущем?

В июле 2018 стало известно, что монорельсовый транспорт в Москве доживает свои последние месяцы. Заместитель нынешнего мэра столицы Марат Хуснуллин сообщил, что существует несколько вариантов развития ситуации. Какой вариант предложит зарубежный учёный Александр Сладковски?

Один из них – организация полноценного трамвая-монорельса. В настоящий момент специалисты выясняют, позволяет ли конструкция сделать это. Если вопрос будет решен положительно, трамвай предполагается соединить с действующими трамвайными линиями.

Хуснуллин рассказал каналу Рен ТВ, что решение будет принято в течение трёх месяцев, то есть вплоть до октября текущего года. К тому же заместитель Собянина подчеркнул, что это очень важная связка между двумя линиями метро и ее необходимо сохранить.

Ранее с предложением превратить московский монорельс в надземный парк

протяженностью 4,7 км выступило архитектурное бюро Wowhaus. Специалисты компании предложили спустить монорельсовые поезда на землю и связать с трамвайной сетью города.

Комментарий эксперта

Заведующий кафедрой «Логистики и транспортных технологий» Силезского технического университета, профессор, д.т.н. Александр Сладковски:

Вопрос, что лучше для городского транспорта, трамвай или монорельс, является достаточно старым, но дискуссии продолжаются и сегодня (см., например, [Trams vs Monorail](#)). И, скорее всего, правильно было бы ответить на данный вопрос таким образом: Современные мегаполисы испытывают огромные проблемы с наземным транспортом. Развитие трамвайной сети было бы предпочтительно, поскольку ее инфраструктура значительно дешевле в сравнении с монорельсовым транспортом. Однако из-за сложности дорожного строительства в центральной части городов, это практически невозможно. В данном случае монорельс является прекрасной альтернативой. Этот вид транспорта дешевле метро и может существенно разгрузить транспортные потоки.

Единственное требование к развитию такой сети состоит в том, что сеть монорельсовых сообщений должна дополнять существующую транспортную сеть. Создаваемые пересадочные узлы, которые очевидно будут многоуровневыми, должны обеспечивать достаточно быструю и удобную пересадку с одного вида транспорта на другой. Пассажир не должен терять много времени на переходы или на ожидание пересадочного лифта.

Создание гибрида, т.е. монорельсового поезда, который бы в дальнейшем переходил на обычную трамвайную колею, представляется возможным, но нецелесообразным. Достаточно на стыковочной (обычно конечной) станции обеспечить пересадку монорельс – трамвай на одном уровне с взаимоувязанными графиками движения, с тем чтобы такая пересадка занимала у пассажира минимальное время.

Другие технические решения, которые бы объединяли трамвайную и монорельсовую сеть в единое целое, базируясь на одном транспортном средстве, как было указано выше, возможны, но представляются неоправданными, как со стороны технической, так и со стороны экономической. Аналогичных проектов существует множество, например, трамвай – автобус. Тем не менее, нет сведений об эффективном использовании таких решений в крупных мегаполисах.

Даже, казалось бы, более простое техническое решение, как изменение расстояния между колесами железнодорожных колесных пар для перехода на колею с другим стандартом, вызывает многочисленные затруднения и вводится в жизнь с огромным трудом.

Таким образом, представляется целесообразным параллельное и взаимосвязанное развитие трамвайных и монорельсовых сетей в больших мегаполисах, обеспечивая при этом их взаимодействие, а также обновление технических средств и инфраструктуры трамвайных сетей, которые по мере возможности должны получать выделенное пространство для движения поездов, что обеспечит увеличение скорости движения трамваев.

📁 СЕТЕВОЕ ИЗДАНИЕ "АГЕНТСТВО ТРАНСПОРТНОЙ ИНФОРМАЦИИ"

МОСКВА, ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ



📶 36
📶 17
📶 16

Рамблер
ТОП100