

ШЕЛ ТРАМВАЙ В АДДИС-АБЕБЕ...

В.П. НЕМЧЕНКО

Наш собкор в Эфиопии

Ключевые слова: трамвай, Аддис-Абеба, окружающая среда

В первые дни работы трамвая вагоны шли переполненными. Было интересно наблюдать, как пассажиры - особенно дети и молодежь - просто катались и радовались, как они бурно приветствовали неожиданно открывавшиеся перед ними достопримечательности столицы.

Один маршрут трамвая проложен с юга на север, а другой - с востока на запад: они соединили окраины и центральную часть четырехмиллионного города. Каждая ветка получила своё название: первый маршрут стал «синим», второй - «зеленым». Именно такого цвета бесшумно бегут элегантные трамваи китайского производства, перевозя в двух комфортабель-

В Африке южнее Сахары появился трамвай. Две линии этого вида транспорта - легкорельсовой системы, как называют его эфиопы, - запущены в Аддис-Абебе недавно. Первая линия в столице Эфиопии была торжественно открыта для эксплуатации 20 сентября 2015 г., вторая - месяц спустя.

ных вагонах до 280 пассажиров.

Запуску трамвайного сообщения в эфиопской столице предшествовали почти четыре года упорного труда. На начавшееся в январе 2012 г. строительство 32 км путей было потрачено \$475 млн: 85% средств выделил китайский

«Экспортно-импортный банк», остальное - правительство Эфиопии. Строительство вела «Эфиопская железнодорожная корпорация» совместно с «Китайской железнодорожной группой компаний». Специалисты из КНР продолжают и сейчас обучать эфиопских вагоновожатых управлению легкорельсовым транспортом.

Такой масштабной стройки Аддис-Абеба ещё не видела. Её площади и улицы ежедневно - даже в выходные - заполняли рабочие в спецовках, экскаваторы, бульдозеры, самосвалы. Из-за этого часто возникали дорожные заторы.

Трамвай среди новостроек Аддис-Абебы.





Трамвайный виадук на площади Мескел.

Но жители стоически переносили неудобства, понимая необходимость и значение нового и необычного для них вида транспорта.

Билеты на трамвай можно купить на каждой из 39 остановок. Плата за проезд зависит от расстояния и колеблется от 10 до 50 центов, что несколько ниже цены билетов на автобус и маршрутку и уж гораздо дешевле поездки на такси. К тому же привычный транспорт предоставляет пассажирам лишь минимум удобств, а ожидание на остановках составляет довольно продолжительное время. Да при этом значительная доля таксопарка - довольно экзотичные малолитражки: не меньше половины из них - российские «жигули», в т.ч. «копейки». Зато они без труда и даже с полным салоном пассажиров, пусть и не спеша, преодолевают столичные, зачастую весьма крутые, подъемы.

Рельсы проложены по многочисленным высоким виадукам - с них отрываются живописные пейзажи Аддис-Абебы, лежащей в окружении гор,



Вагоны идут по виадукам.

покрытых вечнозелеными лесами. Даже над центральной площадью столицы Мескел (ее название означает ортодоксальный эфиопский крест) трамвайные линии проходят на высоте пятиэтажного дома. Один из участков в центральной части города был специально упрятан в подземный туннель для того, чтобы не пришлось сносить исторически ценные постройки и памятники - например, статую Менелика II: император верхом на боевом коне.

С инженерной точки зре-

ния, проект получился довольно сложным: много эстакад, выделенных участков, дорожных развязок, автомобильных переездов со светофорами и шлагбаумами. Но, несомненно, он значительно улучшил транспортную ситуацию и способствовал решению проблемы пробок, из-за которых многомиллионный город часто был парализован.

Согласно статистике, сейчас трамваем пользуются каждый час 60 тыс. человек. Вагоны всегда заполнены - никогда я не видел даже полупустых. Для горожан важно и то, что

таксисты не могут теперь необоснованно завышать цены на свои услуги. Трамвай, в отличие от автомобильного транспорта, не оказывает негативного воздействия на окружающую среду.

Эфиопские власти надеются со временем продолжить развитие трамвайной сети в столице и других крупных городах страны.