



№4

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта

23-29 января
2023 года

Трамвайный транспорт в России: ключевая проблема путей и острый запрос на шлифовальную технику

Увы, но достаточно масштабные обновления подвижного состава в нашей стране – это лишь часть айсберга. Для новых низкопольных вагонов требуется идеальная инфраструктура. Современный трамвай можно сравнить с дорогой иномаркой и не только по цене. Огромное количество датчиков и электроники на борту безусловно делают вагон очень экономичным и удобным для пассажиров, но согласитесь, если долго ездить по бездорожью, то вы убьёте любой современный автомобиль. То же самое происходит и с подвижным составом. Увы, но практика поставок даже полунизкопольных вагонов показала, что вагоны не выдерживают эксплуатации на убитых временем путях. И это касается не только капризных плат и электроники, но и силовых элементов тележек. Когда стыки между рельсами достигают размера сигаретной пачки, то это ненормально. При этом в ряде хозяйств взялись и или поддерживают или наводят порядок в путевом хозяйстве. Но есть системная проблема для всех трамвайных хозяйств. Это волнообразный износ, который возникает из-за частого загрязнения поверхности рельсов автомобилями, применения песочниц, возникновения «наклёпа» и ряда других причин.

Наш коллега достаточно широко описал современное состояние противостояния трамвайных хозяйств и рельсов. Автор материал - Владимир Валдин, директор по решениям в области общественного транспорта, SIMETRA.

Россия: на фоне масштабных проектов модернизации и развития трамвайных систем в города все больше поступает современный подвижной состав, ходовая часть которого относится к путям куда «бережнее», чем ранее. Однако комфорт новых транспортных средств для многих горожан так и остается цитатами в буклетах, ведь техника сталкивается с мрачными буднями изношенной инфраструктуры.



Опыт показывает, что для того, чтобы городской рельсовый транспорт был по-настоящему комфортен и эффективен, в надлежащем состоянии должны постоянно поддерживаться обе составляющие системы «колесо-рельс».

Самая актуальная проблема

В отличие от транспорта дорожного, который «давит» на землю только в местах соприкосновения колес с дорогой, рельсовый подвижной состав опирается на нее всей поверхностью основания, на которое уложены рельсы. Это могут быть как шпалы, так и бетон. С одной стороны, такое распределение нагрузки позволяет значительно снизить общее воздействие на окружающую среду («привет» любителям сказок о том, что «тяжелые трамвайные вагоны разрушают дома»), с другой — определяет, как минимум, базовые требования к состоянию собственно головки рельса и междурельсовых соединений.

«Рваные» стыки не только усиливают перестук колес, но и становятся точками генерации мощной ударной нагрузки. Она ведет к быстрому разрушению как верхнего строения пути, так и прилегающих структур. Иные физические изъяны действуют медленнее, но способны генерировать шум, который распространяется через структуру полотна очень далеко, и разрушать, в первую очередь, уже сами вагоны.

Наиболее распространенное и так до конца не изученное явление среди них — волнообразный износ головки рельсов, который неизменно сопутствует эксплуатации. С ним давно привыкли считаться, как с данностью. Но если на железной дороге и метрополитенах регулярная шлифовка как единственный метод минимизации его влияния является постоянной статьей эксплуатационных расходов, то в большинстве российских трамвайных хозяйств ему практически не оказывается никакого сопротивления до того момента, как не придет пора поменять рельсы целиком.

Даже при условии исправности двигателей, подвески и тележек вагонов именно «волна» выступает основным генератором постоянного шума и вибраций при их движении, создает дискомфорт в езде и провоцирует как минимум введение скоростных ограничений. Это негативно сказывается и на привлекательности самого транспорта, и на стоимости его эксплуатации. Не говоря уже о собственно механическом разрушении.



«Волна» на поверку оказывается, вероятно, одним из главных источников непроизводительных расходов для трамвайных хозяйств, которые из всех видов рельсового транспорта подвержены ей наиболее сильно:

на участках с «мягкими» (не термозакаленными) рельсами трамвайного типа, особенно в условиях, когда некачественная балластная подушка не обеспечивает достаточной жесткости рельсошпальной решетки;

на участках совмещенного полотна, особенно при деформации и разрушении прилегающего покрытия, и переездах;

- в местах разгона и торможения;
- в кривых, включая участки входа и выхода из них;
- на подъемах, спусках и мостах;
- там, где проходит много вагонов с «квадратными» колесами (еще одна чисто «трамвайная» удивительная статья экономии — на регулярной обточке бандажей).

Таким образом, с учетом преимущественно используемых материалов и характера прохождения трамвайных путей, «волна» в этих условиях возникает практически везде.

Такой специфичный износ возникает во всех случаях вследствие взаимодействия «колесо-рельс» и имеет резонансную природу. На его образование и амплитуду получающейся «стиральной доски» влияют собственные частоты колебаний подвески, вагонов, рельса. «Волна» активно развивается на участках совмещенного полотна, будучи усиленной абразивной пылью от истирающегося асфальта. Кроме того, ее развитие могут провоцировать особенности конструкции тележек. Например, замечено, что появление второй ступени в подвешивании современных вагонов ведет к резкому изменению частот и амплитуд колебаний, снижению неподрессоренной массы и способно заметно снизить негативное влияние на путь, хотя и не полностью уничтожить.

Причин для массовости распространения этого явления видится две: явно укоренившееся на подсознании отношение к этому виду транспорта, как к в первую очередь наиболее быстровозводимому средству регулярной доставки большого потока рабочих на смену и обратно, что привело к негласной допустимости в его отношении «стандартов» лесовозных узкоколеек, и недостаток серийного оборудования для шлифовки путей.



Потерянное шлифовальное наследие

В советское время в отдельных наиболее продвинутых хозяйствах — Москвы, Ленинграда, столиц союзных республик — в послевоенные годы вагоны-рельсошлифовщики строились малыми партиями собственными силами и далее обслуживались, соответственно, как «самоделки», обычно постепенно выбывая из игры. Попытка серийного выпуска спецвагонов для всего СССР была предпринята в 1980-х на базе Воронежского ремонтного трамвайно-троллейбусного завода (ВРТТЗ), который успел произвести модель РШМв-1 на базе серийного КТМ-5МЗ в количестве аж 11 штук. Также 8 единиц для разных городов в те же годы построили и в Ленинграде/Санкт-Петербурге на базе моделей ЛМ-68 и ЛМ-68М.

Помимо передраг того периода, расширению производства и применения рельсошлифовщиков на трамвае явно не способствовал, по словам эксплуатационников, очень низкий уровень надежности этой техники. Даже в тех хозяйствах, для которых эти вагоны были куплены или где сохранялись предшествующие им «самоделки», они больше стояли, чем работали. В конечном итоге, к рубежу веков процесс шлифовки путей в городах России практически прекратился, и сейчас можно утверждать, что выросло уже целое поколение эксплуатационников, которые вообще вряд ли знают, что это такое. «Стиральная доска» же продолжила свое победное шествие, в значительной степени однозначно способствуя сокращению протяженности путей и закрытию целых систем. Официальная статистика такого дефекта не ведется или недоступна, но его протяженность в отдельных городах оценочно может достигать от половины до 2/3 протяженности систем.

К концу второй половины 2010-х рельсошлифовщики служб пути, работающие на постоянной основе, сохранились только в Нижнем Новгороде, Ижевске и Волгограде, причем в последнем — явно благодаря метротраму. Числятся работоспособными 3 машины в Москве, однако свидетельств их применения за последнее время практически нет. Отдельно отличился Краснодар, где на замену выбывшим штатным путевым машинам был последовательно построен на базе собственного производства и регулярно использовался по очереди ряд рельсошлифовальных прицепов.



Такая достаточно простая конструкция, по сути «тележка с камнями», в отличие от «заводского» оборудования не очень корректно обходится с профилем сечения рельса, но позволяет длительное время поддерживать в нормативном состоянии его верхнюю рабочую грань, что для относительно невысоких скоростей городского уличного транспорта оказывается вполне достаточным. Совсем недавно, в 2020-м, был заново введен в эксплуатацию спецвагон в Челябинске. Чуть раньше вновь заработал и единственный рельсошлифовщик в Санкт-Петербурге, хотя и не очень активно.



Еще несколько сетей — разветвленная в Екатеринбурге, небольшие в Бийске и Новотроицке, а также состоящие из одной линии «скоростные» в Старом Осколе и буквально недавно закрывшаяся в практически идеальном для российского трамвая состоянии пути в Усть-Илимске, — сделали ставку на регулярную регламентную обточку бандажей, которая позволяет свести образование «волны» к минимуму. Примерно так же обстоит дело в Магнитогорске и Череповце, где рельсошлифовщики были списаны менее 10 лет назад, что пока позволяет этим городам использовать прежние заделы.

Несомасштабные друг другу трамвайные хозяйства Санкт-Петербурга, Москвы и Нижнего Тагила закупают периодическую шлифовку отдельных участков силами сторонних подрядчиков, объемы работ для которых разыгрываются на конкурсах и выполняются с использованием машин московской компании СРС и переоборудованной спецтехники Истьянского машзавода. Явная недостаточность такого подхода особенно ярко проявляется в первом, где есть протяженные участки «стиральной доски» с датами постройки, находящимися глубоко в пределах нормативных межремонтных сроков, но по глубине износа уже являющимися кандидатами на капремонт. Особенно «не повезло» петербургским путям на разводном Володарском мосту, которые после многочисленных жалоб на шум были переложены в начале 2010-х по дорогостоящей импортной технологии. Из нынешнего состояния спустя всего десятилетие просто шлифовкой их уже не вывести.



Регуляторика для спроса

Здесь настает самое время напомнить, что процедура позволяет продлить срок службы трамвайного пути очень надолго. Но, как и все регламентные работы, она должна выполняться на регулярной основе и выполняться тогда, когда «волна» только-только начинает проявляться, что выражается в проявлении специфичного рисунка на поверхности качения рельса еще до начала шума и тряски на ходу. При такой глубине развития дефекта современные технологии позволяют вести обработку на высокой скорости и делать это, соответственно, в дневное время без нарушения графика движения трамваев. Технические условия по шлифовке, которые действуют на сети РЖД, допускают «снимать» до 3 мм толщины металла, хотя особенно на магистральных путях вряд ли до такого доходит даже близко.

При этом ни в Правилах технической эксплуатации трамвая, ни в недавно обновленном Своде правил 84.13330 «Трамвайные пути» нет ни намека на необходимость шлифовки, а нормативная документация, подобная железнодорожной, отсутствует. Возможно, помимо ставшей уже притчей во языцех бедности трамвайщиков, это обстоятельство тоже является одной из причин такого странного отношения к рутинному сервису, но ведь ясно же, что «скупой платит дважды».

За последние пару лет цена километра двухпутной трамвайной линии значительно превысила 300 млн рублей, а цена новых одиночных вагонов только в течение 2022 года превысила 70 млн, сделав отечественные трамваи — в пересчете на метр длины — одними из самых дорогих в мире. С другой стороны, долгожданное понимание важности поддержания и развития инфраструктуры городского транспорта наконец выразилось в принятии ряда принципиальных решений на высшем уровне, из которых самое свежее Постановление Правительства России от 16.01.2023 № 26, затрагивающее инвестиционные проекты в этой области. Но ни в одной из недавно представленных программ реконструкции и развития трамвайных систем тема последующей регламентной шлифовки путей, как способа продления их нормативной жизни и снижения затрат сторон на содержание этих предприятий, не звучала и не звучит даже косвенно.

Это вряд ли удивительно, учитывая, что новые системы явно пока что склонны наследовать «традиционные» подходы, в том числе, и в этом аспекте. Однако, если предположить (а это, по всей видимости, так и должно





быть), что путевое хозяйство должно от многих заключенных за последние годы концессий затем перейти в руки городов не в печальном виде «стиральной доски» с кучей скоростных ограничений, то, как минимум, крупнейшие из них должны предусматривать, в идеале, закупку собственного специального оборудования, или хотя бы включать контракты на периодическую обработку всей протяженности на субподряде.

Мировая трамвайная история знает несколько, к сожалению, полузабытых примеров, когда при передаче частных систем муниципалитетам по окончании срока соответствующих договоров хозяйства оказывались в таком состоянии, что закрыть их выходило дешевле, благо что автобусная тема была на подъеме. В ряде далеко не единичных случаев именно это и происходило. Кое-где, например, в Риге и Выборге, при подобной ситуации на переломе 1920-30-х годов сохранение трамвайного транспорта удалось отстоять ценой значительного незапланированного фактически восстановительного финансирования.

За последние годы у части российских трамвайщиков в этом плане все же произошел определенный «прорыв сознания», который выразился пока, чаще всего, в приобретении ручных недорогих рельсошлифовщиков. Свежий опыт использования такого оборудования приобрел, например, Новосибирск. Правда, объемы выполняемых с его помощью работ исчисляется десятками метров — при потребности во многих километрах путей, которые еще вполне можно «спасти». К сожалению, с учетом сложившейся в России практики выпуск более производительной техники для городских условий ограничен фактически штучным производством, а для подсчета количества машин в эксплуатации во всех городах хватит пальцев двух рук. Скоростные серийные аппараты от Plasser & Theurer или Vossloh, которые оченьгодились бы на путях крупнейших систем, теперь и вовсе стали недоступны. Тем не менее, при наличии потенциального заказа их выпуск и сервисное обслуживание вполне могли бы наладить отечественные производители аналогичной спецтехники для железнодорожного транспорта.

Для того, чтобы перезапустить подотрасль и в итоге сэкономить миллиарды только непосредственных расходов, нужно не так уж много. Во-первых, понять, что проблема волнообразного износа даже в минимально близких к нашим масштабам существует только в очень

ограниченном количестве «трамвайных» стран. Во-вторых, сделать положение о необходимости таких регламентных работ обязательным хотя бы для новых и реконструируемых участков, с донесением этого в явном виде до всех участников отрасли. В конце концов, мы же не выбрасываем пиджак только потому, что у него треснула пуговица?



Пермь:

Негабаритную кривую, где столкнулись два вагона, реконструируют



В центре Перми на пересечении улиц Ленина и Куйбышева произошло ДТП с участием двух трамваев. Причиной столкновения вагонов, которые следовали во встречных направлениях, назвали нарушение правил проезда перекрестка одним из водителей трамваев. Как стало известно, этот участок путей реконструируют с расчетом на то, чтобы избежать таких аварий в будущем.

На перекрестке Ленина и Куйбышева действуют строгие правила проезда для водителей трамваев. Уже 10 лет инструкция запрещает электротранспорту въезжать на этот перекресток при наличии вагона во встречном направлении.

В пресс-службе МУП «Пермгорэлектротранс» сообщили о возможном решении проблемы, из-за которой действуют упомянутые ограничения:

— В рамках реализации трехстороннего соглашения о реконструкции городской трамвайной системы решение по указанному участку трамвайных путей будет приниматься на этапе проектирования специализированной проектной организацией.

Другими словами, в рамках заключенного концессионного соглашения на модернизацию трамвайной инфраструктуры в Перми власти обратят внимание концессионера на необходимость решить проблему и при укладке новых трамвайных путей предусмотреть безопасный габарит при одновременном движении вагонов во встречном направлении.

Провести реконструкцию трамвайной инфраструктуры на перекрестке улиц Ленина и Куйбышева должны до конца 2025 года. Разработку проектной документации для этого участка ООО «Мовиста-Пермь», которое выступает концессионером, по данным новостных источников, еще не начинало.



Таганрог:

«Таганрогский трамвай» как важный экспонат



«Таганрогский трамвай» стал центром выставки о вкладе госкорпорации «ВЭБ.РФ» в развитие экономики России, которая проходит в Совете Федерации.

На открытии экспозиции председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко и председатель «ВЭБ.РФ» Игорь Шувалов обратили особое внимание на проект по комплексной модернизации транспортной сети Таганрога.

Совет Федерации принимает активное участие в жизни «Таганрогского трамвая», а Валентина Матвиенко с самого начала взяла его под личный контроль. Она участвовала в открытии новых маршрутов и гашении уникальной почтовой марки, а также записала две истории для культурного проекта «Окно в Таганрог: взгляни на город иначе!».



Калуга:

Муниципальный парк общественного транспорта значительно изношен

На совещании в горуправе начальник управления горхозяйства Александр Шпиренко доложил Дмитрию Денисову, что муниципальный парк общественного транспорта изношен на 71%. Чтобы полностью обновить его нужно примерно 5 млрд рублей, которых у города, конечно, нет.

"Для полного обновления требуется почти 5 миллиардов рублей. Естественно, муниципалитет такими средствами не располагает, поэтому мы третий год подряд подаем заявки на федеральное финансирование в министерство транспорта Российской Федерации. Две предыдущие заявки у нас были отклонены. В этом году мы в очередной раз сформировали заявку на получение инфраструктурного бюджетного кредита", - рассказал чиновник.

В рамках заявки планируется приобретение низкопольных транспортных средств большого и среднего класса - 280 автобусов и 75 троллейбусов на сумму 4 миллиарда 700 миллионов рублей.

Следует отметить, что сегодня многие муниципалитеты сталкиваются с этой проблемой. Увы но это накопленная задолженность. Десятилетия городские власти «экономили» и не обновляли подвижной состав, поэтому одновременно найти эти средства, которые копились годами очень сложно.



Ленинградская область:

Областные трамвайные планы может реализовать банк ВТБ

Губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко провёл рабочую встречу с руководителем банка ВТБ Андреем Костиным.

«В развитие соглашения о сотрудничестве с ВТБ провел рабочую встречу с руководителем банка Андреем Костиным. Он подтвердил готовность финансового участия ВТБ в важных для Ленобласти и всей агломерации проектах: строительстве линий скоростного трамвая из Петербурга во Всеволожск и Новосаратовку и сооружении областного участка широтной магистрали скоростного движения (ШМСД) во Всеволожском районе. По всем объектам планируемый срок ввода — 2025 год», — сообщил в понедельник губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко в своем телеграм-канале.

Как уточнили в комитете Ленинградской области по транспорту, предварительно намечены трассировки (маршруты) линейной части скоростного трамвая из Петербурга во Всеволожск и Новосаратовку. Трамвайная линия планируется для микрорайона Южный во Всеволожске. Решение о начертании прохождения трамвайной линии пока не принято. Рассматриваются различные варианты оптимальной трассы с учетом прогнозируемого пассажиропотока, ведется работа по подготовке к разработке технико-экономического обоснования строительства трамвайной линии. По результатам технико-экономического обоснования будет окончательно определен выбор трассировки линейной части скоростного трамвая.

На разработку технико-экономического обоснования по строительству трамвайной линии в Новосаратовку заключен внебюджетный договор. Срок разработки документации — шесть месяцев.

В пресс-службе областного правительства также объяснили, что доля участия частного партнера в проектах будет определена после проведения технико-экономического обоснования. Стоимость строительства трамвайных линий из Новосаратовки и Всеволожска до Петербурга оценивалась в 15 и 18 млрд рублей.



Иваново:

Подведены итоги творческого конкурса "Новогодний троллейбус", а пассажиры в прошедшем году оценили обновление подвижного состава.



Подведены итоги творческого конкурса "Новогодний троллейбус". Он проходил с конца ноября до середины декабря. В этом году он проходил в вокальном формате. Участникам нужно было записать песенное поздравление собственного сочинения и прислать на электронную почту МУП "Ивановский пассажирский транспорт". Победителей выбирали в 6 возрастных категориях. Им вручили сладкие подарки.

Тем временем количество пассажиров ивановских троллейбусов увеличилось более чем на 1 миллион. Всего в 2022 году услугами городского пассажирского электротранспорта воспользовались свыше 7,1 млн пассажиров. В прошлом году Ивановскому троллейбусу исполнилось 60 лет. Сегодня в городе – 11 маршрутов, на них задействовано 130 троллейбусов.

При поддержке губернатора Станислава Воскресенского обновляется и троллейбусный парк: в 2020-2021 годах для города закупили 39 современных троллейбусов отечественного производства «Адмирал». За счет этого подвижной состав электротранспорта удалось обновить на треть.

Городские троллейбусы стали одними из первых переходить на удобные безналичные формы оплаты проезда. В салонах устанавливают валидаторы - терминалы для безналичной оплаты проезда банковской и социальной картами, а также с помощью функции NFC. На текущий момент 42 единицы троллейбусного транспорта оснащены бортовым стационарным оборудованием.

Доля пассажиров, воспользовавшихся безналичной оплатой проезда в 2022 году, составила 40,8%.



Новокузнецк:

Новая маршрутная троллейбусная сеть

Стал известен план нового трамвайного кольца стоимостью 23 млн рублей



Инфраструктура электротранспорта не обязательно должна быть единой сетью. Многое зависит от пассажиропотоков и экономической целесообразности.

В Новокузнецке в ближайший год должна появиться новая троллейбусная маршрутная сеть, которая физически не будет связана с существующими контактными и кабельными сетями «рогатых». В Новоильинском районе будут работать троллейбусы с увеличенным автономным ходом. Провода они будут использовать для подзарядки аккумуляторных батарей без потери времени на стоянку. Проектирование линий электротранспорта начнётся в ближайшее время

Лидирующее по обсуждениям в соцсетях разворотное кольцо для трамваев на привокзальной площади Новокузнецка всё-таки будет построено в скором времени. Всего, по планам, на работу выделено два месяца.

Администрация Новокузнецка объявила конкурс (№ 0139300002923000001) на строительство кольца для трамваев на привокзальной площади. Как стало известно, на приём заявок осталось всего 11 дней, сам тендер объявлен 19 января, а окончание запланировано на 30 января текущего года.

По условиям, описанным в госзакупке сказано, что работы должны начаться 1 апреля 2023 года и продлятся 2 месяца. Начальная стоимость — 23 933 953,60 рублей.

В соцсетях уже стали появляться первые комментарии по поводу этого кольца.

Большинство негодований жителей заключается в следующем: во-первых, новокузнецчане переживают, что будет негде припарковать машину, ведь парковки, которую собираются оставить, будет явно маловато, а та, что недалеко от пригородного вокала — платная; во-вторых, неудобство передвижения; в-третьих, жители недовольны тем, что ответственные за строительство люди не прислушиваются к мнению жителей.

От редакции заметим, что создание нового кольца полностью вписывается в правильную идеологию устройства городов, когда на первом месте находится общественный транспорт, а не личные автомобили.



Саранск:

В городе не намерены закрывать движение троллейбусов



В Администрации Саранска сообщили, что в социальных сетях прошла некорректная информация о закрытии движения троллейбусов.

В Администрации сообщили, что автопарк муниципального предприятия г.о. Саранск «ГЭТ» насчитывает 101 единицу автобусов, а троллейбусный парк – 74 единицы.

Отмечается, что троллейбусные маршруты сохраняют свою работу с поэтапным обновлением подвижного состава до 2035 года.

Также в перспективе планируется развивать маршрутную сеть в микрорайонах "Юбилейный", "Квартал", и новый маршрут через строящуюся дорогу Светотехстрой-Химмаш.

Напомним, в Саранске новые автобусы вышли на маршруты.



Минск:

Гендиректор "БКМ Холдинга": спрос на технику высокий, третий квартал по контрактам закрыт



Спрос на технику "БКМ Холдинга" высокий, третий квартал по контрактам полностью закрыт. Об этом сообщил журналистам генеральный директор ОАО "Управляющая компания холдинга "Белкоммунмаш" Тарас Мурог, передает корреспондент БЕЛТА.

"Третий квартал полностью закрыт и ведутся переговоры по четвертому кварталу. Спрос на технику высокий. Мы для себя поставили цель - 160% относительно прошлого года. В 2023 году в планах выпустить 300 единиц техники - троллейбусы, трамваи, электробусы", - сказал Тарас Мурог.

По его словам, у техники предприятия большой спрос со стороны Российской Федерации, проявляет интерес Казахстан. "Мы сотрудничаем практически со всеми регионами России - с Сибирью, есть крупные контракты с Екатеринбургом и Краснодаром, продолжаем двухгодичный контракт с Санкт-Петербургом, целимся также на Москву. Очень востребована трамвайная тематика на российском рынке. По данному направлению мы реализуем проект с Нижним Новгородом. Особым спросом пользуются троллейбусы с увеличенным автономным ходом, также есть интерес к электробусам, - рассказал гендиректор. - Мы не

останавливаемся на достигнутом, смотрим и на другие рынки".

"БКМ Холдинг" является ведущим производителем городского электрического транспорта в СНГ: электробусов, троллейбусов, трамваев и зарядной инфраструктуры. При производстве транспорта используются только передовые технологии в области машиностроения с использованием комплектующих ведущих мировых производителей. Продукция предприятия отвечает всем основным требованиям, предъявляемым к современному городскому электротранспорту: безопасность, экологичность, экономичность в эксплуатации и длительный срок службы.



Минск:

Антисанкционный электробус, электрокар и современный трамвай – на "Белкоммунмаше" обсудили программу развития электротранспорта

Создать собственный электрокар! О реальных сроках выпуска белорусского авто на батарее говорили на этой неделе на "Белкоммунмаше". На площадке этого предприятия прошло совещание по реализации комплексной программы развития электротранспорта до 2025 года. Приняли ее два года назад. И многие мероприятия идут по графику. Но вот где проседаем, так это в части создания своего легкового электромобиля. И конечно, важно посмотреть, что в этом направлении уже сделали наука и промышленность.

Два года назад в этих цехах обсуждали основные направления пятилетней программы развития электротранспорта. Тогда акцент был на сеть зарядок, ведь для того, чтобы на дорогах становилось больше электрокаров, важна и инфраструктура для подпитки. За полтора года она увеличилась кратно, появился и супербыстрый зарядный комплекс. Поэтому самое время посмотреть, что с производством техники на батарее, есть ли спрос, удалось ли заместить выпавшие импортные комплектующие.

Белорусский трамвай в Нижнем Новгороде

Вот такие трамваи мы собираем для Нижнего Новгорода. Первый уже проходит там испытания. Но заказ до 2024 года на 170 единиц. Причем сразу будем отправлять готовые трамваи, после комплектующие, из которых машины начнут собирать партнеры, а далее на нашем оборудовании в Нижнем Новгороде станут и сами выпускать вагоны под ключ: варить и кузов, и внедрять всю

начинку. Это пример нашей промышленной кооперации.

Сегодня "Минин", названный в честь Минска и Нижнего Новгорода, показали премьеру. Здесь, на "Белкоммунмаше", полны оптимизма, интерес большой и к нашим трамваем, электробусам и троллейбусам с увеличенным автономным ходом, это когда и без электролиний они могут ехать. Уже в списке покупателей Санкт-Петербург, Краснодарский край, ведутся переговоры с Татарстаном.

Прошлый год на предприятии называют непростым. Да это и понятно - пришлось искать детали у новых поставщиков. Это заняло определенное время, но все вопросы удалось решить. Ведь альтернатива всегда есть. Этот как раз тот самый антисанкционный электробус, где вместо европейских комплектующих - белорусские, российские и китайская батарея. Да, над своей еще работаем. Что сделано и что еще нужно для аккумулятора и собственного электрокара? К этому мы постепенно идем.

Собственное производство

Говорили так же и о производстве собственных электродвигателей. Есть уже свои из Могилева, но большинство - российские агрегаты. Обсуждаются под это производство и новые инвестпроекты. Ведь спрос на детали для электромашин будет только расти.

Грузовик из опытной эксплуатации уже опрашивается на маршрут и будет работать в одной крупной торговой сети. Обещают 200 км на одной зарядке. Да, эта машина дороже, чем бензиновая, но окупается быстрее.

Эко-тренды

Впереди еще большая работа по совершенствованию сделанных моделей, а также созданию новых. Но дело выгодное, ведь все белорусские предприятия машиностроения подхватили этот эко-тренд и готовы собирать авто от мала до велика.



Нижний Новгород:

Бафанов объяснил, зачем городу электробусы и троллейбусы с автономным ходом



Директор ГКУ НО "Центр развития транспортных систем" Артем Бафанов в ходе прямого эфира 20 января объяснил, зачем Нижнему Новгороду электробусы и троллейбусы с автономным ходом.

По его словам, в настоящий момент подвижной состав и инфраструктура троллейбусов сильно изношена. Стоимость приобретения нового подвижного состава разная, но сейчас рынок насыщен вариантами электробусов, поэтому стоимость стала более конкурентной. При этом замена всей инфраструктуры и создание новой оказываются соизмеримы по затратам.

«Не надо забывать про инфраструктуру. Контактные сети нужно менять, тяговые подстанции надо менять, ремзону приводить в порядок. В итоге получается, что и тот, и другой вид транспорта соизмерим по затратам», — отметил Бафанов.

По словам депутата Владимира Солдатенкова, троллейбусы с автономным ходом нужны на тех участках, где нет контактной сети.

«Есть контактная сеть троллейбуса, которая заканчивается на Минеева. А дальше есть ЖК Торпедо. Троллейбус с автономным ходом может доехать», — отметил Солдатенков.

В прошлом году город закупил два троллейбуса с автономным ходом, которые в настоящий момент тестируются. На основании этой информации планируется определиться с модификацией и моделью троллейбуса, а также заложить необходимые средства.

В Уфе в этом году могут появиться новые троллейбусы. Ожидается, что 40 единиц будут поставлены уже к осени, сообщает городская администрация.

Делегация из Башкирии посетила с рабочим визитом Минск. О поставке новых троллейбусов, по данным уфимской мэрии, Глава Башкирии Радий Хабиров рассказал новостному агентству «Sputnik Беларусь».

«У нас с белорусскими коллегами, прежде всего с «МАЗом», неплохо складывается ситуация с производством троллейбусов. Основные узлы и комплектующие наших башкирских троллейбусов – это белорусские агрегаты. За несколько предыдущих



Уфа:

В 2023 году столица Башкирии может получить 40 современных троллейбусов

лет мы наработали практику взаимодействия: порядка 80 предприятий нашей республики сотрудничают с компаниями Беларуси» - Радий Хабиров, глава Республики Башкортостан.



Уфа:

ВКМ Holding может получить контракт на поставку 73 трамваев

Как заявил первый вице-премьер – министр экономического развития и инвестполитики Башкирии Рустам Муратов, после реконструкции путей планируется приобретение 23 трамваев белорусского производства в 2024 году, еще 50 машин должны быть закуплены в 2026. По его словам, первый трамвай должен начать прохождение тестовой эксплуатации к июню этого года. В презентации Муратова в качестве иллюстрации был представлен рендер односекционного низкопольного трамвая белорусского производителя – ВКМ Holding.

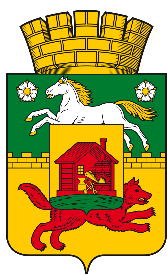
На 2022 год износ трамвайного парка Уфы составлял 99,5%, средний возраст превышал 40 лет, нуждались в списании 96 из 100 машин. В мае 2022 года Уфа отказалась от закупки у Москвы 50 б/у трамваев: власти города объясняли это тяжелой экономической ситуацией. Ранее, в апреле 2021 года, «Синара ГТР Уфа» подписала соглашение о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) по проекту модернизации трамвайной сети Уфы на 27,6 млрд руб. с планами обновления подвижного состава, однако позднее инструмент СЗПК был заморожен и перезапущен осенью-2022.

Также в августе прошлого года власти Башкирии анонсировали планы освоения производства трамваев и тележек Уфимским трамвайно-троллейбусным заводом (УТТЗ). Отмечался план инвестировать 1,4 млрд руб. и обновить мощности, что позволит в том числе выпускать ежегодно до 40 трамваев.

В 2022 году ВКМ Holding в составе СП «Нижэкотранс» получила один из крупнейших контрактов на российском рынке – на 176 низкопольных трамваев для Нижнего Новгорода. Первая машина была представлена в декабре.

РЕКОНСТРУКЦИЯ ТРАМВАЙНОЙ СЕТИ В Г. УФА И ПОСТАВКА НОВЫХ ТРАМВАЕВ

- 2023 Строительство новых участков трамвайной сети и реконструкция существующих
- 2024 I этап закупки 23 единицы подвижного состава
- 2025 Оптимизация северных трамвайных маршрутов и соединение с южной частью города
- 2026 II этап закупки 50 единиц подвижного состава



Новокузнецк:

УКВЗ завершил поставку трамвайных вагонов в Новокузнецк



Усть-Катавский вагоностроительный завод (УКВЗ, входит в Госкорпорацию «Роскосмос») начал 2023 год с поставки четырех трамвайных вагонов в Новокузнецк, в максимально короткие сроки завершив исполнение контракта, заключенного в августе 2022 года с администрацией города. Всего по условиям контракта УКВЗ произведено и поставлено 12 односекционных частично низкопольных трамвайных вагонов модели 71-623-04.01.

Во время поездки на трамвае пассажиры в полной мере могут оценить его удобство, комфорт и современные опции, среди которых система кондиционирования воздуха с функцией климат-контроля, Wi-Fi, USB-разъемы для зарядки гаджетов, 100% низкий уровень пола в зоне посадки-высадки пассажиров. В трамваях предусмотрены места для маломобильных пассажиров и пассажиров с детьми.

«Мы рады укрепить сотрудничество с администрацией Новокузнецка и поставить в город партию новых трамваев производства УКВЗ. Здесь уже успешно эксплуатируются наши современные и комфортные вагоны модели 71-623-04. Они хорошо известны на рынке и очень востребованы благодаря своей простоте в эксплуатации, надежности и адаптивности под любой инфраструктуре. Трамваи приобретены Новокузнецком в рамках федерального проекта «Чистый воздух» национального проекта «Экология», - сообщил генеральный директор УКВЗ Роман Новиков.

Напомним, что ранее предприятие Роскосмоса успешно исполнило заключенный с администрацией Новокузнецка в 2021 году контракт, поставив 20 вагонов модели 71-623-04.



Новосибирск:

Новые троллейбусы "Горожанин" будут распознавать пассажиров

В Новосибирск из Уфы прибыли 9 низкопольных троллейбусов нового поколения. Их подключат к системе «Безопасный город» и оборудуют датчиками для распознавания лиц системе. Об этом 23 января сообщил губернатор региона Андрей Травников. Кроме датчиков распознавания лиц, в троллейбусах будут ЖК-панели с информацией о поездке, гнезда для USB-зарядки и батарея, которая позволит проехать более 40 километров автономно, без контактной сети.



Краснодар:

Стартовали общественные слушания по строительству новой трамвайной ветки



В понедельник, 23 января, в Краснодаре стартовали общественные обсуждения проекта планировки и проекта межевания территории по части будущей трамвайной линии от Западного депо до кольца в районе ЖК «Немецкая деревня».

Западная трамвайная линия будет построена по концессионному соглашению, которое подписали в сентябре 2022 года администрация края, мэрия и концессионер «Синара — ГТР Краснодар». Первый ее этап — от Западного депо до «Немецкой деревни» — должен быть реализован до конца 2024 года.

Главная задача администрации Краснодара — обеспечить условия для начала работ, предоставив земельные участки. Это довольно сложная и строго регламентированная процедура. Важной частью ее являются проходящие сейчас общественные обсуждения проекта планировки и проекта межевания территории.



Владивосток:

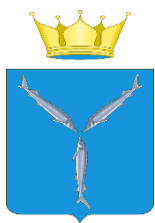
В планах создание новых выделенных полос для общественного транспорта



Работы по созданию приоритетного проезда общественного транспорта продолжатся во Владивостоке в 2023 году. В планах построить около 14 километров выделенных полос от остановки «Некрасовская» до кольца в районе «Инструментального завода» и не только.

В администрации Владивостока сообщили, что проекты по созданию полос уже готовы.

«Комфортный общественный транспорт, современная дорожная инфраструктура, оптимизация дорожного трафика и развитая сеть общественных пространств — все это признаки города, привлекательного для людей. Мы твердо встали на этот путь, готовы искать и претворять в жизнь новые для нашего города решения, которые уже успешно апробированы в сотнях лучших городов России и мира» — отметил градоначальник Константин Шестаков.



Саратовская область:

Необычно: русские троллейбусы не выдерживали аргентинской жары Росарио и линия Q перестала работать



В городе Росарио (Аргентина) не работает маршрут троллейбуса Q. Причина - у 12 купленных в России в 2017 году «Мегаполисов возникли проблемы. По одной информации исчерпали свой ресурс батареи автономного хода, и в жару машинам становится нехорошо, а по другой – проблемы в конструкции охлаждения батарей.

В рамках закупки фирме было предложено добавить усиленную систему охлаждения аккумуляторов, которая в России не используется, поскольку этого не требуют погодные условия.

«Эти транспортные средства, которые не тестировались в Росарио перед тем, как был заключен контракт на их поставку. Очевидно, что они предназначены для работы при других температурах, а не при тех, которые есть у нас в Росарио», – заявил Рохелио Бьянци, президент Mobility Entity Росарио.

Производитель уже не сможет помочь аргентинцам, так как: это была последняя экспортная поставка «Тролзы» перед закрытием, и поставки запчастей с тех пор сошли на нет. Троллейбусы ЗИУ/Тролза поставлялись в Аргентину с глубоко советских лет и вплоть до прекращения работы завода.

В последние недели среди прочих проблем и для того, чтобы не останавливать машину, водителям приходилось выключать кондиционер.

«В связи с высокими температурами, зарегистрированными в городе в последние дни, которые вызывают перегрев аккумуляторных батарей, обеспечивающих автономную работу троллейбусов, временно и до снижения жары движение по линии Q будет колмпенировано двумя другими линиями», – заявили в муниципалитете.

Между тем ни один из современных производителей троллейбусов в России не может похвастаться экспортом своих машин.



Тамбов:

"Тамбовгортранс" продаёт 4 тонны проводов



МУП «Тамбовгортранс» продаёт часть медных проводов, которые остались после демонтажа троллейбусной контактной сети. Начальная цена 4 130 килограммов провода МФ-85 составляет около 1,9 млн рублей. Аукцион состоялся 25 января на Единой электронной торговой площадке.

Напомним, что 30 ноября депутаты Тамбовской городской думы по инициативе главы администрации города Максима Косенкова согласовали «Тамбовгортрансу» совершение крупной сделки по продаже бывшего в эксплуатации медного провода, общей массой более 8 тонн и рыночной стоимостью 2,8 млн рублей.

Длина демонтированной сети составила 13 тысяч метров. Тогда же директор МУП «Тамбовгортранс» Игорь Ярцев заявил, что на балансе предприятия находятся всего 12 троллейбусов, из которых лишь четыре выходят на маршруты. При этом на реконструкцию контактной сети в Тамбове потребуется более 800 миллионов рублей.



Воронеж:

Камеры для фиксации нарушений ПДД установили на троллейбусах

Камеры для фиксации нарушений ПДД установили в воронежские троллейбусы. Об этом сообщили в региональном Департаменте дорожной деятельности.

Теперь за нарушениями правил дорожного движения будет следить мобильный комплекс "Дозор М-3", который установят на троллейбусах.

Такие "вторые глаза" уже появились на маршруте №7 "ВГУ" – "Памятник Славы". Оборудование будет фиксировать движение и остановку автомобилистов на выделенных полосах в нарушение ПДД.





Калининград:

Калининградцы высказали претензии: чем недовольны пассажиры «тройки» спустя месяц после запуска трамвая

С момента запуска в Калининграде трамвая №3 прошло больше месяца. «Клопс» собрал мнения пассажиров о восстановленном маршруте от Южного вокзала до Центрального парка.

Расписание

Был заявлен интервал в 10-12 минут, а фактически надо ждать дольше.

«На остановке «Зоопарк» перед самым моим носом в сторону центра ушла «тройка». Думаю, подожду следующего: обещано же в расписании 10 минут. В итоге уехать получилось только через 34 минуты», — говорит наш читатель Андрей.

На горячей линии ему подтвердили: транспорт задерживается. По словам калининградца, дожидаться трамвая никто не стал, многие ушли на автобус.

Удобства для маломобильных пассажиров

Калининградка Татьяна рассказала об отсутствии информации по передвижению «Корсаров». Только современные вагоны (Pesa снова на длительном ремонте) удобны для маломобильных пассажиров.

«Заявляли, что на маршруте №3 будут только «Корсары». На самом деле, пускают и «Татры», а узнать, когда какой, нельзя. Спасло бы ситуацию табло на остановках», — говорит пассажирка.

Электронные информаторы помогли бы всем: из-за ДТП на путях трамваи сбиваются с графика. Люди теряют время на бессмысленное ожидание.

Состояние путей

По Багратиона и Черняховского вагоны едут с минимальной скоростью. На одном из участков Ленинского проспекта пути не ремонтировали с 40-х годов прошлого века.

Перевод стрелок

Стопорит движение ещё одно обстоятельство: вагоновожатым приходится выходить из салона для перевода рельсов в нужное направление. Житель города Олег Редькин предлагает мэрии раскошелиться на две автоматические стрелки.

Трудная дорога к остановке

На Ленинском проспекте трамвайные остановки обустроили напротив автобусных. Выходящие из вагонов пассажиры упираются в припаркованный транспорт.

«Людам преграждает путь стена из автобусов. Между трамваем и тротуаром — машины, в одном ряду они останутся, в другом — нет. И такое бывает часто. Избежать всего этого легко: сделать остановку трамвая между автобусным карманом и перекрёстком с Ольштынской. Людям проще к трамваю попасть, машины более чётко пропускать их будут», — поделился соображениями один из калининградцев.

Плавающие маршруты

Рустам Хисамутдинов предлагает сделать оба маршрута плавающим: поскольку большинство пути у «тройки» и «пятёрки» совпадает, то некоторые рейсы №5 можно пускать к Центральному парку и, наоборот, №3 — до Бассейной. Это бы позволило бы сделать трамвай ещё более привлекательным для пассажиров.

В Барнауле закончился аукцион по определению разработчика проектной документации на продление контактной сети троллейбусной линии по улице Взлетной. Информация об этом опубликована на сайте госзакупок.

Речь идет об участке от улицы Попова до Северного Власихинского проезда, куда будет курсировать маршрут №7. Начальная цена контракта составила 4,5 млн рублей, а выполнить его необходимо до 19 апреля.

На конкурс подал заявку только один участник — АО "Проектный институт "Алтайкоммунпроект", который и стал победителем.

Как ранее сообщалось, троллейбус №7 планируются продлить для улучшения транспортного обслуживания новых микрорайонов в границах улиц Взлетной, Сергея Ускова, Балтийской. Нужно построить 3,5 км контактной сети.



Барнаул:

В Барнауле нашли разработчика проекта новой троллейбусной линии

В выпуске использованы фотоматериалы с сайтов:
transphoto.org
59.ru
v-tagile.ru
4vsar.ru
v1.ru
fontanka.ru
tulapressa.ru
vremyan.ru/
ROLLINGSTOCK Agency
clarin.com
.plassertheurer.com

Наполнение бюллетеня формируется ассоциацией исходя из принципа всеобъемлющего и равноправного освещения новостной повестки в отрасли. Бюллетень является агрегатором информации из открытых источников. Редакция старается максимально проверять используемые источники, однако не несет ответственности за достоверность информации, представленных в них.