



№14

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной
ассоциации предприятий городского
электрического транспорта

03 -09 апреля
2023 года

На стыке эпох...



Последнее большое интервью, которое дал Юрий Николаевич Горлин к своему 80-летнему юбилею в 2016 году. В память об этом человеке мы публикуем его сегодня в нашем выпуске.

Рекорды ленинградского-петербургского трамвая, огромные пассажиропотоки, быстрый рост предприятия, с одной стороны, и тяжелые времена, когда необходимо было сохранить электротранспорт, когда не хватало финансирования на самое насущное – с другой. Всему этому, уж так сложилось, нашлось место в профессиональной судьбе Юрия Николаевича Горлина, руководившего предприятием 20 лет. В свой юбилей он встретился с друзьями и коллегами в петербургском Горэлектротрансе.

Юрий Горлин возглавил предприятие в одной стране, а передал бразды правления совсем в другой. Другое государство, другие социально-экономические и политические условия, другие законы. И сегодня сложно однозначно сказать, когда было труднее и что является большей профессиональной заслугой – пик перевозок в конце 80-х, когда на линию ежедневно выходило свыше двух тысяч трамваев и более тысячи троллейбусов или работа в период глубокого экономического спада, практически на энтузиазме, на честном слове.

Многие уже забыли, что такое 90-е, как жилось и работалось в те годы. Горэлектротранс даже тогда оставался для горожан символом стабильности. Когда многие предприятия закрывались, когда не платили зарплату - на электротранспорте таких проблем удалось избежать во многом благодаря управленческому и политическому таланту Юрия Горлина. О своей работе руководитель предприятия на стыке двух эпох вспоминает в интервью.

- Вы окончили Ленинградский техникум железнодорожного транспорта, затем – ЛИИЖТ. Ваш профессиональный путь «возникал под ногами идущего» или транспорт начался с романтической детской мечты?

- Нет, я эту отрасль не выбирал. У меня был брат на полтора года старше, он поступил в техникум, и я за ним туда же. В роду никого не было из транспортников. Я хотел стать военным. Пытался поступить в училище, но меня не взяли – я сын «врага народа», у меня отец репрессирован. Пошёл на Октябрьскую железную дорогу работать – оттуда командировали в институт: были тогда «хрущевские стипендиаты», я без распределения возвращался обратно. Доработал до зама главного инженера Дороги, и однажды меня вызвали в обком партии и сказали: «Надо сюда» (в ТТУЛ – Прим ред.).

- Вы возглавляли Горэлектротранс 20 лет. Это время пришлось на самые разные периоды жизни страны – перестройка и распад СССР, забастовки рабочих, дефолт. Как удалось сохранить устойчивость ключевого транспортного предприятия Ленинграда?

- Да, время было лихое в 90-е, кошмар и издевательства над руководителями. Город потерял уйму профессионалов.

Перевозка пассажиров – очень серьёзное, сложное, нужное дело. Мы в то время осуществляли 43% всех перевозок, 25% вёз метрополитен и остальное автобус. У города исторически отношение было серьёзное к Трамвайно-троллейбусному управлению. Начальник Управления всегда был ещё и депутатом, а вот Михаил Хрисанфович Сорока (начальник ТТУЛ в годы войны – Прим. ред.) был членом горисполкома, вхож был к Жданову. И в наше время у меня были прямые телефоны горкома партии, мэра города, «смольнинская вертушка». Все понимали серьёзность этой отрасли и помогали.

- Какое из Ваших профессиональных достижений, а их было очень много, Вы считаете главным для городского электротранспорта и для Вас, как для руководителя?

После войны нашим предшественникам пришлось срочно восстанавливать отрасль. Такой объём перевозок свалился на электротранспорт, что все усилия были брошены на то, чтобы только везти пассажиров. Поэтому в 80-е годы нам пришлось в корне всё менять – модернизировать производство, внедрять новые методы, подвижной состав большой вместимости. Стали активно использовать трёхвагонные трамвайные поезда, всего их было 53. Потом и троллейбусные поезда сделали. Потом сами стали делать троллейбусы для себя.

У нас завод выпускал по 160 трамваев в год, 80 оставляли себе, остальные распределяли по городам Союза. Свои отдавали, а брали Усть-Катавские. Удалось убедить, чтобы у нас оставили все 160.

Ещё по 600 вагонов ремонтировали. Каждый год строили новую конечную станцию, новую дистанцию пути, новую подстанцию. По 12 км троллейбусных и 6-7 км трамвайных линий, по 40 км трампутей ремонтировали.

У нас работало 20 тысяч человек в системе, из них – порядка 12 тысяч в общежитии жили. Мы каждый год получали от горисполкома триста комнат в коммуналках для отселения семейных, строили свои общежития громадные. Большое внимание социальной сфере уделяли. Были свои детские сады, детский оздоровительный лагерь.

- 1997 год, тяжелейший экономический кризис. Вы принимаете решение провести капитальный ремонт и восстановление ретротехники. Сегодня это гордость Музея городского электрического транспорта. Как Вам далось это решение в условиях жесточайшего недофинансирования?

У нас оказались такие влюбленные в технику «фанатики». Мы восстановили все вагоны, которые выпускал Ленинградский завод, и все они в музее. И по троллейбусу тоже были такие активисты. Находили троллейбусы наши старые – ЯТБ, МТБ, ЗиУ пятый, – в садоводствах и оттуда их вытаскивали. Мы их тягачами привозили сюда, на троллейбусном заводе реанимировали. Люди говорят: «Давайте сделаем!», берутся за это дело. Ну, конечно, надо было поддержать, помочь.

- Ещё одна важная историческая веха. Трамвайный Ленинград дважды в Книге рекордов Гиннеса: по протяженности трампутей и благодаря самому длинному трамваю ЛВС-89. Петербург XXI века когда-нибудь сможет побить рекорд или хотя бы приблизиться к нему?

Вот будет разрастаться – тогда приблизится. У нас было 700 км в однопутном исчислении, Москва была второй – там 300 км. А по троллейбусу мы идём за Москвой, а Минск третий.

- Что необходимо сделать, чтобы рекорды продолжились?

Повернуться лицом к трамваю. Ведь никто столько не везёт, сколько везёт трамвай. Я и тогда говорил, не надо снимать трамвай, давайте его обособливать. Надо выделять трамвайные пути, и тогда трамвай будет привлекать, он будет в разы быстрее. Вот Московский проспект – всё стоит, а трамвай идёт.

Когда мы эти плиты на трамвайных путях мостили, нас тоже не понимали – «Зачем?» А сегодня очевидно – это красиво, нет пыли. Спецмашины, скорая помощь тоже проезжают по этим плитам.

Троллейбус с автономным ходом – это тоже хорошая технология, надо внедрять. Мы пытались это делать, но тогда не было таких аккумуляторов, как сейчас. Экспресс в аэропорт хорошо бы построить, вот было бы престижно!

- Вот и получается, что если придать одному только трамваю скорость - весь мегаполис станет мобильнее...

Скоростной трамвай впервые в Союзе появился именно в Петербурге. Ещё до войны была построена Стрельнинская линия. Она вылетная, без пересечений, 36 маршрут. Потом была линия в Озерки - тоже скоростная: там трамвай вынесли от Поклонной горы и до улицы Жени Егоровой. Города ещё там не было, мало переездов - они уже позже появились, когда застроились новые районы. Но, вообще, вопрос о скоростном трамвае остро встал ещё в 1983 году. Лев Николаевич Зайков нас даже тогда в Киев отправлял изучать опыт - там был скоростной трамвай с системой автоблокировки, на обособленном пути, с переездами, с платформами.

- Каким должен быть петербургский электротранспорт для пассажира, какими качествами он должен обладать?

Как на Западе. Там есть традиционное метро, а есть метро мелкого заложения: рельсовый состав нырнул под площадь, через километр вынырнул и идёт по земле, как трамвай. Практически везде - по обособленным путям. Нужно внедрять новые методы укладки трамвайных путей, бороться за выделение трамвайных линий. Пассажиру скорость нужна и комфорт!



Архангельск:

В городе восстановили последний городской трамвай



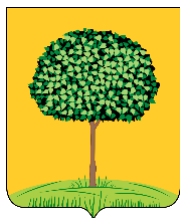
Архангельский краеведческий музей сумел сохранить и восстановить последний городской трамвай КТМ-1. Трамвай производства Усть-Катавского вагоностроительного завода имени С.М.Кирова, находящегося в Челябинской области, планируют установить на одной из улиц города. Сейчас идёт дискуссия о конкретном месте и дате установки.

По словам заведующего отделом военной истории Архангельского краеведческого музея Игоря Гостева, музейный трамвайный вагон был выпущен в 1957 году. Вагон имеет незначительные отличия от оригинальных серийных трамваев, так как после его вывода из эксплуатации на городских трамвайных линиях он был переоборудован для служебных нужд.

Сейчас вагончик находится в цехе завода «Красная кузница», в архангельском филиале Центра судоремонта «Звёздочка», где проводилась его реставрация. У трамвая полностью восстановлено утраченное остекление, отремонтированы и заменены повреждённые элементы кузова.

Трамвай упакован в целлофановую плёнку и напоминает подарочную игрушку в обёртке. Это связано с тем, что он находится на территории действующего цеха завода, и нуждается в защите от воздействия агрессивной окружающей среды: пыли, металлической стружки и воздуха. По словам работников Архангельского краеведческого музея, после прошлой реставрации в 2016 году трамвай не был защищён, из-за чего со временем его вновь пришлось перекрашивать и реставрировать.

Трамвайная сеть, которая считалась самой северной в мире, действовала в Архангельске с 1916 по 2004 годы. В годы Первой мировой, Гражданской и Великой Отечественной войн трамвайное движение в городе не прерывалось, по трамвайным линиям Архангельска производилась транспортировка жизненно важных грузов. В 2004 году трамвайные линии Архангельска были закрыты и демонтированы, поскольку их работу признали убыточной.



Липецк:

Город получит 4,45 млрд на электротранспорт

Об этом сообщили в пресс-службе администрации Липецка. Напомним, 1 апреля стало известно, что область вошла в число 10 регионов, которые в рамках федпроекта «Развитие общественного транспорта» получают субсидии на развитие городского электрического транспорта. Липецкая область получит 4,45 млрд рублей на условиях софинансирования. Еще 5 % к этой сумме добавит регион. Средства направят на развитие электротранспорта Липецке. Известно, что их направят на модернизацию трамвайной системы в рамках заключенного концессионного соглашения. А также в городе появятся 10 электробусов и три зарядных станции для них. Ожидается, что транспортные средства выйдут на улицы города в конце года.

«Уже сейчас, согласно соглашению между правительством региона, ПАО «КАМАЗ» и Sitronics Group, в Липецке проходит тестирование электробус КАМАЗ-6282. Оценить качество его работы могут пассажиры нескольких районов – он курсирует по разным маршрутам», - напомнили в липецкой мэрии.

К концу 2023 года в Липецке появятся 28 новых трамваев и 27 остановок. В областном центре готовятся к обновлению электротранспорта, сообщает пресс-служба регионального правительства. Ремонт трамвайных путей начнут в мае.

Напомним, концессионное соглашение подписали 5 октября прошлого года. Модернизировать всю трамвайную сеть должны до конца 2025 года. В проект вложат 14,5 миллиардов рублей. По договору подрядчик должен построить новую ветку длиной около 5 километров. Также компания отремонтирует почти 41 километр путей.

Всего Липецк закупит 46 трамваев. Кроме того, регион планирует приобрести 10 электробусов. В городе уже три недели тестируют КАМАЗ-6282, работающий на батарее.



Санкт-Петербург:

Трамваи и троллейбусы в подорожали в 1,5–2 раза за 5 лет

В Петербурге в последние недели объявлены массовые закупки трамваев, троллейбусов и автобусов. С тем, что изношенную технику надо менять на современную, никто не спорит. Но «Фонтанка.ру» присмотрелась к ценам, вспомнила свое возмущение 5-летней давности, и самой стало неловко.

Принадлежность к одному типу подвижного состава не означает, что вагон или автобус одинаковые. Меняются материалы, габариты, узлы, пассажироместимость, информационное оборудование. Тем не менее динамика цен такова, что она точно не объясняется только добавлениями в техзадание.

В новом аукционе за 16,5 млрд Горэлектротранс ищет поставщика для 116 трамваев. Для них есть производственный план на 2023–2026 годы, но в документации специально прописано, что он неравен графику поставки. Для тех типов, поставки которых должны начаться уже в текущем году, придумана понятная система расчетного «подорожания»: в 2024 году умножаем цену на 1,0487, в 2025-м — на 1,0457 — это официальная прогнозная инфляция, в 2026-м — на 1,04, это «ожидаемая».

А вот точка отсчета — это цена на 2023 год. **Двухсекционный трамвай стоит 134,2 млн** (и дальше по годам — 140,7 млн, 147,2 млн и 154 млн). **Трехсекционный односторонний — 157,7 млн** (165,3 млн и 172,9 млн в следующие два года). **Трехсекционный двухсторонний — 170,5 млн** (он один в партии, так что дальше цены не считали). С односекционными сложнее, но ненамного. Они должны начать приезжать только в следующем году, цена на 2024 и 2025 годы — 93 млн и 102 млн. Если логику ГЭТ экстраполировать на этот трамвай, выходит, что одиночный вагон в 2023 году стоил бы 88,7 млн.

Самое простое — посмотреть на те контракты, которые были заключены в прошлом году и исполняются прямо сейчас. Их, как известно, три. Два исполняет ПК ТС — на 57 и на 81 трамвай. В первом расчетная цена двухсекционного трамвая в 2022 году составляет 119,8 млн, а в 2023-м, что важнее, — 131,8 млн. Трехсекционный односторонний — 143,3 млн и 157,7 млн рублей, трехсекционный

двухкабинный — 115 млн и 170,5 млн. По второму контракту двухсекционный «Богатырь-М» стоил 119,8 млн, в 2023-м — 120,9 млн, а трехсекционный односторонний «Витязь-М» — 120,9 млн в 2022 году. Речь идет именно о расчетной стоимости, она может колебаться вслед за комплектующими, если в контракте применяется так называемая «формула цены».

Еще один действующий контракт на знаменитые ретротрамваи исполняет «Уралтрансмаш», «Фонтанка» писала, что он рекордный по цене — в основном из-за того, что это не прямая поставка, а лизинг. Так что стоимость вагона со всеми платежами поднималась до 209–246 млн, однако это некорректное сравнение. Зато недавно ГЭТ решил докупить 22 таких же трамвая без всякого лизинга и в документации сообщил, во сколько оценивает двухсекционный ретровагон — **в 141 млн рублей**. Вероятно, это и есть цена, очищенная от лизинга и от затрат на разработку самой модели и эксклюзивной тележки, ведь это будет уже не первая такая поставка.

Между тем еще в ноябре 2020 года ГЭТ покупал 13 трамваев в лизинг от ПК ТС через компанию «Тяжпромлизинг» чуть более чем за миллиард. Со всеми лизинговыми платежами двухсекционный обходился в 80,8 млн, а трехсекционный одноголовый — в 121 млн, то есть на 50 млн и на 45 млн меньше, чем по новым прямым поставкам. Незадолго до этого ПК ТС впервые презентовала свой алюминиевый большой вагон.

Если дальше во тьму веков, то в мае 2019 года Горэлектротранс заключил контракт с ПК ТС почти за 2 млрд рублей на 21 трехсекционный односторонний вагон. «Фонтанка» писала, какая борьба развернулась за него, ведь по тем временам расценки выглядели очень привлекательно, шутка ли — 96,5 млн рублей, то есть на 60 млн меньше, чем сейчас. В небольших контрактах 2017–2018 годов до 5 вагонов разброс по трехсекционникам был велик — от 76 млн до 93,5 млн.

В новых аукционах предприятие закупает не только трамваи, но и троллейбусы. Именно здесь резко бросается в глаза подорожание, потому что многие помнят свое предыдущее удивление. Если вкратце, то сейчас покупают **79 больших**

троллейбусов (их оценивают сейчас в 34,4 млн, а в 2025 году — в 38,3 млн). В действующем контракте на 166 машин «Авангарда» с «Транс-Альфа», заключенном в прошлом году, одна такая машина оценивается в 29,7 млн. А в знаменитый «золотой контракт» с ПК ТС 2020 года уместилось аж 87 машин, то есть каждая обошлась в 21,7 млн; и это в лизинг, то есть с дополнительными платежами за рассрочку.

Кроме того, ГЭТ намерен сейчас закупить еще и 30 троллейбусов с увеличенным автономным ходом (ТУАХ). Еще несколько лет назад это было экзотикой, все изменилось после памятной 2-миллиардной закупки у компании «Тролза-Маркет» в 2017 году. Она запомнилась не только тем, что запустила в Петербург «безрогих» (которым не сразу нашли место), но и тем, что каждый из 105 троллейбусов обошелся более чем в 19 млн рублей. По тем временам — очень много, заговорили о намеренном завышении. Так вот в новом аукционе один ТУАХ оценивается почти в 40,5 млн. В этот интервал попало еще несколько закупок «автономных троллейбусов». Один прошлогодний контракт с БКМ на 97 машин еще исполняется, там одна машина стоит 34,5 млн. Еще один лизинговый договор на 35 троллейбусов подписали в 2020 году: при стартовой стоимости в миллиард цену в итоге сбили до 690 млн — получается, каждый троллейбус со всеми платежами обошелся в 19,8 млн. В 2018 году 10 ТУАХ прикупили по 20,4 млн.



Волгоград:

110 лет отмечает 9 апреля волгоградский трамвай

Протяженность первой трамвайной линии в городе составляла около 10 км на маршруте было 22 остановки.

В 1913 году в Царицыне (именно такое имя носил Волгоград век тому назад) в этот день открылся первый трамвайный маршрут, напомнили жителям историю сотрудники МУП «Метроэлектротранс».

Трамвайное движение должно было соединить три царицынские железнодорожные станции — Волжскую Волго-Донской железной дороги, Царицын (Волгоград-I) Грязе-Царицынской железной дороги и Тихорецкую (Волгоград-II) Владикавказской железной дороги. А проходила линия от станции Тихорецкой в сторону центра

города до пл. Никольской (сейчас это пл. им. Ленина). Протяженность маршрута составляла не более 10 км на маршруте было 22 остановки.

14 декабря 1914 г. в эксплуатацию ввели вторую трамвайную линию - от купеческой пристани на берегу Волги (Центральная набережная) до полицейского участка на ул. Воронежской (ныне - ул. Коммунистическая). К началу 1916 г. была построена трамвайная линия до завода ДЮМО (завод «Красный Октябрь»). Затем в период Гражданской войны в Царицыне развитие трамвайной сети приостанавливалось.

В 1927 году был открыт трамвайный маршрут, который проходил от площади Базарной (впоследствии – Октябрьской) до совбольницы (ныне - областная больница). Вскоре после этого трамвай стал ходить и до строящегося Сталинградского тракторного завода. В начале 1930-х годов была построена линия в Ельшанку, открыт маршрут №4, связавший центр города с деревообрабатывающим заводом им. Куйбышева.

В Волгограде развитие экологически чистого электротранспорта является приоритетным направлением. В конце 2022 года мэрия заключила соглашение о развитии электротранспорта с АО «ЭлектроТранспортПлюс». На развитие инфраструктуры будет направлено порядка 12 млрд руб, сообщают "Городские вести". Продлить линию СТ планируется от разворотного кольца «ВГТЗ» до ул. Михайлова вдоль ул. Тракторостроителей, а завершить реконструкцию наземной части линии СТ - от ул. Землянского до пл. Титова. Также подрядчик приобретет 12 трехсекционных и 50 односекционных трамваев. Все это позволит обновить подвижной состав и инфраструктуру линии скоростного трамвая практически полностью.



Москва:

Как выглядели первые московские трамваи

Московскому трамваю 6 апреля исполнилось 124 года. Каким он был, когда вышел на первый маршрут, и как менялся с течением времени?

Первый электрический трамвай поехал от Бутырской заставы до Петровского парка 6 апреля 1899 года. Движение открыли в торжественной обстановке: присутствовали первые лица города, священники провели молебен. Днем позже трамвай

покатились по обычному расписанию: с 8 утра до 8 вечера.

До электрических трамваев в Москве с 1872 года работала система конных железных дорог, в просторечии - конка. А в некоторые пригороды ходил паровой трамвай: по сути, паровоз с прицепленными вагонами конки. Она продолжала работать и после появления электротрамвая - до 1911 года. "Паровик" продержался еще дольше - до начала 1920-х годов.



"А" - самый известный трамвайный маршрут столицы, ездивший с 1911 года по Бульварному кольцу. С годами его трасса менялась, но до сих пор часть линии остается привязанной к бульварам - от "Чистых прудов" до Яузы. В свое время на этом маршруте работал кондуктором будущий писатель Константин Паустовский.

В годы Первой Мировой войны в Москве вырос спрос на грузовые перевозки в черте города. Автомобилей-грузовиков не хватало и тогда на помощь пришел трамвай. Пассажирские вагоны переоборудовались и направлялись на перевозку стратегически важных грузов. Грузовой трамвай остался в городе и после войны, к некоторым предприятиям даже провели отдельные служебные трамвайные ветки.

Самым известным трамваем города можно считать довоенный вагон КМ №2170 - ныне экспонат Музея транспорта Москвы. После ухода на заслуженный отдых он переквалифицировался в киноактера и снялся во множестве фильмов, включая "Мастер и Маргарита", "Место встречи изменить нельзя", "Покровские ворота".

Первые трамваи с кондиционерами появились почти 70 лет назад - в 1956 году. Сегодня эта опция воспринимается пассажирами как неотъемлемая и привычная. В каждом современном вагоне есть система климат-контроля, которая поддерживает комфортную температуру и жарким летом, и морозной зимой. Интересно, что в кабине водителя установлены отдельные кондиционеры, чтобы он мог настраивать подходящий для себя климат.

Более 460 вагонов столичного трамвайного парка - это современные трехсекционные трамваи "Витязь-Москва". Вес одного равен 40 легковым авто или целому стаду из 50 быков. Трамвай -



трехсекционный, с низким полом. Он может за раз перевезти столько же пассажиров, сколько три обычных автобуса или электробуса. Салон может вместить до 260 человек - в последних моделях 70 сидячих мест и две площадки для пассажиров с колясками, велосипедами и маломобильных.

Московские трамваи на 90% состоят из российских деталей, и уровень локализации производства продолжает расти. За последние шесть лет в столицу поступили более 500 трамваев производства ООО "ПК Транспортные системы". В ближайшие три года придут еще 150 трамваев последнего поколения - парк вагонов будет обновлен на 100%, сегодня он уже на 95% состоит из современных моделей.



Уфа:

В город привезли первый из семи старых трамваев из Москвы



В Уфу начали поступать московские трамваи. Как сообщили «Башинформу» в пресс-службе уфимской мэрии, по договоренности между администрацией Уфы и правительством Москвы столице республики безвозмездно будет передано 7 трамвайных вагонов модели «Татра» ТЗ МТТЧ (модернизированный трамвай «Татра» чешский).

На 6 апреля 2023 года в депо № 2 уже поступил первый трамвай. После технического обслуживания, документального оформления и прохождения всех подготовительных процедур вагон планируют выпустить на линии в северной части города.

Доставка оставшихся трамваев будет производиться еженедельно. До середины мая 2023 года все вагоны должны прибыть в город.

Хотя московские трамваи уже не новые, они значительно моложе уфимских, средний износ которых составляет 98%. Кроме того, столица передает подержанный транспорт регионам бесплатно, что не создает дополнительной нагрузки на муниципальный бюджет. С учетом стоимости нового трамвайного вагона порядка 30 миллионов рублей, на закупку 7 единиц понадобилось бы порядка 200 миллионов рублей, что весьма существенно для городского бюджета.

В конце 1990-х годов Уфа уже получала подержанные «Татры ТЗ», которые ранее эксплуатировались в Восточной Германии. Закупка по очень демократичной цене около трех десятков немецких «Татр», бывших в очень хорошем

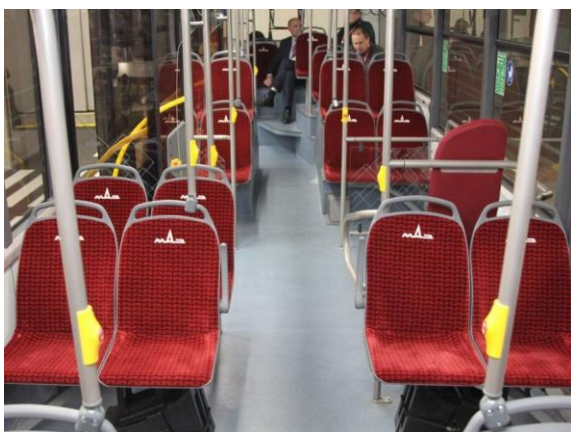
техническом состоянии, позволила обновить и поддержать парк электротранспорта в условиях непростых экономических реалий тех лет.

Как ранее сообщал «Башинформ», в 2021 году из Москвы планировалось передать Уфе 23 трамвая КТМ 71-623-02 и 27 вагонов «Татра ТЗ», но эти планы не были реализованы. Однако даже поставка 7 исправных вагонов позволит заметно улучшить трамвайное сообщение в северной части города. На данный момент всего у Уфы есть 92 трамвая. Их износ составляет 99%.



Казань:

Ко Дню города появится 25 новых троллейбусов



Казань закупила 25 новых троллейбусов, их планируется запустить на линии ко Дню города. Среди преимуществ электротранспорта – экологичность, высокая маневренность и плавность хода, сообщает пресс-служба МУП «Метроэлектротранс». С АО «Сбербанк лизинг» заключен договор по поставке троллейбусов МАЗ-303Т20, произведенных на Минском автомобильном заводе. Срок поставки составляет 180 дней.

Кузов троллейбуса собран на базе современного низкопольного автобуса МАЗ-303. Высокая площадь остекления обеспечивает хорошую обзорность. Многие детали облицовки изготовлены из стеклопластика и алюминия, их легко заменять по отдельности после мелких повреждений.

Благодаря отсутствию шахты моторного отсека в салоне количество мест увеличено до 90. 34 из них – сидячие, в том числе 14 – на низком полу. Троллейбус может продолжать движение без контактной сети и проехать на автономном ходу до 2 км.

Модель МАЗ-303Т20 обладает современным дизайном, оснащена розетками для зарядки смартфонов, кондиционером и креслами с антивандалным покрытием. Комфорт для пассажиров также обеспечит низкий уровень пола.

Помощь в приобретении новых троллейбусов оказали Раис Татарстана Рустам Минниханов и Мэр города Ильсур Метшин. Таким образом, парк троллейбусов будет полностью обновлен.

Напомни, что в этом году 27 ноября казанский троллейбус отметит юбилей – 75 лет с начала движения.



Париж:

В городе запретят аренду электросамокатов с 1 сентября



Париж запретит электросамокаты с 1 сентября 2023 года. Такое заявление сделала мэр столицы Анн Идальго, после того как общественность проголосовала за их удаление с улиц, но операторы электросамокатов надеются, что отмены не будет.

«С 1 сентября в Париже больше не будет проката электросамокатов», — заявила Идальго на пресс-конференции в воскресенье, 2 апреля.

Запрет на электросамокаты набрал 89% голосов французов, отметили в учетной записи мэрии в Twitter. Было объявлено о длинных очередях у урн для голосования по всему Парижу, при этом явка на референдум оказалась низкой и составила всего лишь 7,46% зарегистрированных избирателей. Операторы электрических самокатов выразили надежду на то, что Идальго найдет компромисс в этой ситуации.

«Мы по-прежнему надеемся, что сможем продолжить работу с мэром Идальго, будут приняты разумные правила вместо запрета на электрические самокаты, а Париж сможет избежать шага назад», — сообщил представитель компании электросамокатов Lime.

В РФ с 1 февраля вступило в силу ограничение скорости гироскутеров, моноколес и электросамокатов до 25 км/ч.

В том же месяце Минтранс России указал на важность создания в субъектах парковок и инфраструктуры для электросамокатов, моноколес и иных средств индивидуальной мобильности путем интеграции их «в транспортную систему».



Новосибирск:

Пути для скоростных трамваев обустроят на левобережье Новосибирска

На левобережье Новосибирска в 2023 году планируют запустить скоростные трамваи. Для этого начали обустривать обособленные, приподнятые над дорогой пути, которые позволят трамваям курсировать без задержек.

Первым участком, по которому начнут курсировать скоростные трамваи, станет улица Сибиряков-Гвардейцев. Как сообщили в мэрии Новосибирска, здесь уже сняли асфальт и готовятся к укладке рельсов для обновленной линии. Следующая на очереди — улица Мира, где также обновят пути и поднимут их над проезжей частью. Этот же подход применят при строительстве линии

по улице Широкой с подъемом на эстакаду четвертого моста через реку Обь.

В администрации также отметили, что планируется нарастить темпы обновления трамвайного парка Новосибирска. Уже в этом году обещают обеспечить город десятью новыми вагонами.

«Если прошлые годы мы собирали по пять трамвайных вагонов, то с этого года и, надеемся, в последующем — по десять трамвайных вагонов. Контракт отыгран, в Минске уже приступили к производству кузовов. К концу лета мы начнем получать кузова, и наше предприятие в Новосибирске приступит уже к окончательной сборке трамвайных вагонов. Поставка всех вагонов должна быть завершена до конца декабря», — цитирует заместителя главы управления пассажирских перевозок мэрии Михаила Никулина муниципальное информагентство.



Ярославль:

В Ярославле с онлайн-карт пропал электротранспорт



Жители Ярославля заметили, что с некоторых онлайн-карт пропал электротранспорт. Так, ярославец, который добирается на работу на троллейбусе № 5, утром 5 апреля не нашел его на «Яндекс.Картах».

— Троллейбусы все с карт пропали. Дня 4 точно, как, — рассказал он.

В «Яргорэлектротрансе» пояснили, что для отслеживания трамваев и троллейбусов можно скачать отдельное приложение, где отображается весь городской транспорт.

— Есть «Ярославль область транспорт». Это приложение. Оранжевая иконка с буквой «Я» и медведем с секирой, — объяснили на предприятии.

Также отследить движение трамваев и троллейбусов в городе можно по карте на сайте ГБОУ «Яроблтранс». Аналогично власти предлагают следить за движением автобусов.

По состоянию на 6 апреля на «Яндекс.Картах» вновь стали отображаться троллейбусы. А вот в сервисе «2ГИС» — нет.



Мурманск:

Троллейбус на время стал съёмочной площадкой



Мурманск не перестает удивлять. На минувшей неделе по его дорогам проехал светомузыкальный троллейбус с танцевавшими под зажигательный диджей-сет пассажирами. Дело было далеко за полночь, и возвращавшиеся домой горожане не верили своим глазам.

На следующее утро по соцсетям разлетелись видео, набравшие тысячи просмотров и сотни комментариев. Впечатленные северяне захотели присоединиться к необычной вечеринке. А в одном из местных Интернет-сообществ заявили, что якобы такой веселый троллейбус курсирует по городу регулярно. Что же произошло на самом деле, выяснил «Вечерний Мурманск».

– Никакой вечеринки не было, – заверил генеральный директор АО «Электротранспорт» Сергей Коробков. – Это была съемка клипа, весь процесс занял около двух с половиной часов. Ребята серьезно подготовились, в безопасности проведения записи я убедился лично.

Съемка видеоролика велась на протяжении всего маршрута. Как это было, нам рассказал идейный вдохновитель и популяризатор электронной музыки в Мурманской области Дмитрий Габур.

– Мероприятие проводилось командой электронного проекта «FORMAT», который я создал в 2019 году, – пояснил Дмитрий. – Сотрудничество с «Электротранспортом» происходило на некоммерческой основе. Маршрут был выбран на усмотрение водителя, за исключением нескольких моментов съемки. В машине находились 25 человек, каждый имел доступ к сиденью или поручню. Троллейбус двигался с минимальной скоростью, аппаратура была также закреплена, поэтому внутри все было крайне безопасно для гостей рейса. Так воплотилась в жизнь одна из моих старых идей. Хочется сказать спасибо всем, кто поддержал этот проект!

Сейчас над записанными в троллейбусе кадрами колдуют видеомонтажеры, после чего готовый клип можно будет увидеть в официальной группе электронного проекта «FORMAT EVENT» в социальной сети «ВКонтакте».



Нижний Новгород:

«Чистое небо» уничтожит троллейбус, а водителей переучат для управления новыми 60 электробусами

После прибытия электробусов в Нижний Новгород водители троллейбусов пройдут курсы переобучения. Об этом рассказали в региональном Центре развития транспортных систем.

Как пояснили эксперты, электробус относится к виду транспортного средства «автобус». При этом работает он не на топливе, а приводится в движение электродвигателем от аккумуляторной батареи.

Для управления электробусом необходимо иметь права категории «Д». При этом у водителей троллейбусов — права категории «Тб», поэтому им придется пройти переобучение.

После обучения, сдачи экзаменов в ГИБДД и получения водительских удостоверений категории «Д» водители троллейбусов смогут пересесть на электробусы.

В ближайшее время в городе начнут курсировать шестьдесят электробусов. Их закупят взамен всем троллейбусам в депо № 1 в Нижнем Новгороде. Об этом сообщил глава региона Глеб Никитин в своем Telegram-канале.

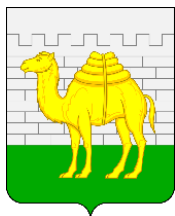
Напомним, на днях правительство РФ одобрило заявки на финансирование проектов по комплексному развитию городского электротранспорта 10 регионам России. В их числе оказалась Нижегородская область. На предоставленные федералами средства планируется возместить затраты на закупку трамваев «МиНиН», а также приобрести электробусы.

По словам Никитина, современные электробусы должны прийти на смену старым троллейбусам. В первую очередь ими оснастят депо, обслуживающее нагорную часть города.

Замена на электробусы позволит восстановить привычные маршруты № 9 и № 31, а также продлить маршруты до новых микрорайонов, чтократно увеличит пассажиропоток, — отметил он.

Глава региона добавил, что модернизация инфраструктуры для троллейбусного движения слишком затратна. Поэтому всю контактную сеть планируется убрать по примеру проекта «чистого» неба в центре города.

Также изменения ждут 2-е и 3-е депо, которые обслуживают троллейбусные маршруты в заречной части Нижнего Новгорода. Но, какие именно, не уточняется.



Челябинск:

«Синара — Транспортные Машины» назвала размер зарплаты водителей новых троллейбусов и выкатила новый троллейбус на обкатку



В Челябинске готовятся к выходу новые троллейбусы местного производства. Обкатка должна начаться уже в апреле. В это время первая группа водителей уже заканчивает обучение. Об этом КП-Челябинск рассказал гендиректор компании «Синара — ГТР» Сергей Брусник. Набор сотрудников нового предприятия продолжается, при этом за рулем будут и женщины.

— Развеиваю миф, мы обучаем и женщин, — уточнил в эфире радио «Комсомольская правда-Челябинск» (95,3 FM) Сергей Брусник. — Также мы рассматриваем иногородних граждан. Например, житель Чебаркуля может пройти курсы и работать. Индивидуально мы проговариваем компенсацию за проезд. Троллейбусы изготавливаются на заводе на площадке ЧТПЗ, и сегодня идет активный набор на ведущие специальности на данном предприятии.

Получать водители новых троллейбусов «Синара» будут 45 тысяч рублей сразу по окончании курсов. В течение года доход может вырасти.

— Заработная плата рассчитывается из ставки, месячной нормы и надбавок, — раскрыл подробности гендиректор компании. — При повышении квалификации с 3 до 1, безаварийном вождении в течение первого года зарплата может вырасти до 65-70 тысяч рублей. Думаю, это возможно.

В Челябинске троллейбус «Синары» опробовали на тестовом маршруте горожане заметили его в Ленинском районе. Новый троллейбус заметили на улице Машиностроителей, недалеко от проходной Челябинского трубопрокатного завода.

— Первый троллейбус в Челябинске. Увидел рядом с ЧТПЗ, — рассказал автор снимков.

В пресс-службе «Синара — Транспортные Машины» (СТМ) объяснили 74.RU, что начали подготовку к обкатке нового троллейбуса в городских условиях.

«Состоялось пробное подключение машины, собранной на линии ЧЗГЭТ (Челябинский завод городского электрического транспорта), к контактной троллейбусной сети и ее движение по тестовому маршруту. Все системы сработали штатно», — сообщили в пресс-службе компании. — Перед началом пассажирских перевозок

троллейбусы первой партии должны пройти весь комплекс пусконаладочных работ по широкому чек-листу подготовки транспортного средства. Это целый перечень работ для ввода в эксплуатацию каждой машины в соответствии с требованиями транспортной безопасности, в том числе обкатка.

Обкатка будет проходить в реальных условиях на участке троллейбусной контактной сети, но без пассажиров



Краснодар:

Экологично, быстро и дешево: 10 из 10 краснодарцев выбирают трамвай

Пожалуй, самым приоритетным видом общественного транспорта в Краснодаре являются трамваи. Государство, край и город продолжают ежегодно финансово поддерживать электротранспорт.

На днях Кубань получила субсидию в размере 8,3 млрд руб., которая пойдет на развитие трамваев, троллейбусов и электробусов. Соответствующее постановление подписал председатель Правительства РФ Михаил Мишустин.

Кроме того, в Краснодаре проложат трамвайные линии в районе Западного обхода в рамках концессионного соглашения с «Синара ГТР - Краснодар», что позволит охватить большую часть округа и соединить его с центром.

Но уже сейчас большинство жителей определили трамвай своим основным и любимым средством передвижения. «Краснодарские известия» опросили горожан и узнали, с чем связан такой выбор.

«Пару лет назад я переехал из Краснодара в Москву, здесь транспорт на уровне. Но несколько раз в год я приезжаю в Краснодар и замечаю положительную динамику. Общественный транспорт, особенно трамваи, обновляется — заменили почти весь парк. В вагонах достаточно комфортно: есть и зарядки, и кондиционеры. Краснодарские трамваи можно действительно поставить на один уровень с московскими»- Константин Литовко, юрист.

«За последние пять лет на дорогах Краснодара, по моим ощущениям, появилось в 10 раз больше автомобилей. Конечно, на машине уже не хочется передвигаться по городу и стоять в пробках. Трамвай — другое дело. Без преувеличения могу сказать, что в кратчайший срок можно добраться в любую точку



Краснодара – и всего за 35 рублей. Есть пара часов в будние дни, когда вагоны переполнены, но все равно я выигрываю время и деньги»- Евгений Иштулкин, повар.



«После переезда в микрорайон, где есть трамвайная ветка, я выдохнула и расслабилась. Серьезно. Да, трамваи, к моему сожалению, пока добираются не во все концы города, но я очень надеюсь, что в будущем так и будет и я больше никогда не сяду в маршрутку. Как будущая мама, я вижу множество плюсов трамваев — можно без проблем перевезти коляску, велосипед, самокат даже в час пик, поскольку трамваи гораздо вместительнее. Кроме того, на мой взгляд, поездки в трамваях безопаснее — они передвигаются в своей колее, по рельсам, и никогда водитель одного трамвая не «подрежет» другого. В Краснодаре очень активное движение, поэтому нередки случаи нарушения ПДД маршруточниками, мы об этом читаем ежедневно»- Марина Утукина, журналист.

«Люблю краснодарские трамваи за то, что они начинают выходить на линию очень рано, если мне не изменяет память, около пяти утра. Маршруток я в такое время не наблюдаю. Заметила, что вечером, примерно после 20:00, троллейбусов и автобусов становится все меньше и меньше на дорогах. Поймать свой маршрут, который не идет в депо, очень сложно. Зато с трамваями проблем нет»- Дарья Пухальская, менеджер по продажам.



Экспертное мнение: по словам директора МУП «КТТУ» Александра Грачева, краснодарский трамвай стоит выбирать за то, что он самый быстрый, вместительный, экологичный и стабильно осуществляющий перевозку. «Он не стоит в пробках, нет необходимости искать парковку и платить за нее. Передвижение на трамвае дешевле по сравнению с эксплуатацией автомобиля. За три года мы обновили 103 вагона, которые обладают системой кондиционирования. В этом году мы планируем по концессии получить еще 40 вагонов и, таким образом, обновить половину парка»- Александр Грачев.



Саратов:

До конца года в Саратове впервые появятся 20 новых электробусов



Саратов должен получить 20 новых электробусов уже в 2023 году. Об этом корреспонденту ИА «Версия-Саратов» рассказали в министерстве транспорта и дорожного хозяйства региона.

Речь идет о большой сумме в 6,11 миллиарда рублей, которую правительство РФ выделило Саратовской области на реализацию проектов, связанных с комплексным развитием городского электрического транспорта, а также с освещением и благоустройством прилегающих территорий. Всего на эти цели 10 российских регионов получат 86,5 млрд рублей в ближайшие три года. Саратовская область получит 6 млрд 119,3 миллиона рублей из общей суммы (по 2,2 млрд рублей поступят в 2023 и 2024 году, оставшаяся часть суммы — в 2025 году).

Как оказалось, средства пойдут на реконструкцию четырех маршрутов и строительство новой 67-километровой линии скоростного трамвая, строительство смешанного путепровода на Стрелке и закупку 20 электробусов. Новые машины закупят для МУПП «СГЭТ» вместе с 6 зарядными станциями. Пока ни одного электробуса в Саратове нет.

Отметим, что ранее Саратов получил по нацпроекту «Безопасные и качественные дороги» 70 новых троллейбусов «Адмирал», некоторые — с запасом автономного хода. Также Москва в связи с переходом на электробусы отдала часть подержанных троллейбусов и трамваев. При этом на городских маршрутах в Саратове все еще ездят советские ЗиУ-9.



Йошкар-Ола:

Транспортная реформа в Марий Эл набирает ход

Два года назад в республике стартовал комплекс мероприятий в области общественного транспорта, который по праву можно называть реформой отрасли. О том, как она продвигается, на встрече с депутатами Государственного Собрания республики рассказал министр транспорта и дорожного хозяйства Марий Эл Александр Герасименко.

Приступить к преобразованиям заставила сама жизнь. Так, йошкар-олинское муниципальное предприятие «Троллейбусный транспорт» (МП «ТТ») находится в неравном положении с частными перевозчиками, которые перехватывают значительную часть пассажиров. Этому способствует

повсеместное дублирование маршрутов. К примеру, коммерческий маршрут 40к совпадает с троллейбусными на 68 процентов, 34к – на 87, 22к – на 90.



Другая беда – физический и моральный износ подвижного состава. При этом на улицах преобладают автобусы малого класса, что вряд ли является оптимальным решением.

Сказывались также невозможность оплатить проезд безналом и отсутствие автоматизированных систем контроля за работой общественного транспорта. Последнее было на руку тем же частникам, которые крайне неохотно выпускали свои автобусы в вечерние часы, когда выручка меньше. Добавим, что тогда в Йошкар-Оле не было даже нормально работающего автовокзала.

Помимо решения этих проблем, реформа направлена на совершенствование транспортной инфраструктуры, разгрузку дорожной сети, повышение качества и безопасности перевозок, использование цифровых технологий.

Одним из самых значимых достижений стала разработка комплексной транспортной схемы муниципальных (йошкар-олинских) и межмуниципальных маршрутов. Ее главными задачами были оптимизация регулярных маршрутов и упорядочение дорожного движения.



Результаты уже налицо. Так, в 2022 году были установлены два новых автобусных маршрута по нерегулируемым тарифам. В 2023-м к ним прибавились еще семь, а также два троллейбусных.

Но это только начало! Сейчас по инициативе Главы Марий Эл Юрия Зайцева, создаются семь дополнительных автобусных маршрутов. В отличие от предыдущих, тарифы на них регулируются государством, и на эти цели будут выделяться средства из республиканского бюджета. В нынешнем году их объем должен составить 31 миллион рублей.

Как уже говорилось, одной из острейших проблем остается изношенность подвижного состава. При этом средний возраст троллейбусов намного выше, чем автобусов (29 лет против 10). В результате снижается частота выпуска транспорта на линию, растет число ДТП.

Ситуация усугубляется тем, что сегодня все автобусы принадлежат частникам, которые не очень-

то хотят тратиться на их замену. Исходя из этого, Правительство республики решило существенно обновить подвижной состав МП «ТТ». Начало уже положено: для пополнения парка закуплены не только новые троллейбусы, но и автобусы (соответственно, 10 и 50 единиц).



В 2024-2025 годах планируется за счет средств Инфраструктурного бюджетного кредита приобрести дополнительно пять троллейбусов с возможностью работы на автономном ходу. Их общая стоимость составит 133,5 миллиона рублей. Кроме того, уже сформированы и направлены заявки на закупку еще 50 автобусов и 50 троллейбусов (30 из них - на автономном ходу).

Практически все готово к открытию семи новых Транспортное обслуживание некоторых столичных микрорайонов (Фестивальный, Западный, 9В), промышленной зоны на улице Строителей будет прорабатываться дополнительно. Кроме того, по разным причинам (включая прокладку новой контактной сети на улице Петрова) подкорректируют существующие троллейбусные маршруты.

Актуальнейшая тема - внедрение автоматизированной информационной системы (АИС) «Управление транспортом». Помимо прочего, она позволяет отслеживать, соблюдают ли частники утвержденные графики перевозок. Неспроста многие из них пытаются отмахнуться от подключения к АИС!

В 2023 году направлены заявки на приобретение подвижного состава: 50 автобусов на сумму - 350 млн руб. и 20 троллейбусов по индивидуальной программе развития республики на общую сумму - 540 млн руб. 30 троллейбусов на автономном ходу по поручению Президента РФ общей стоимостью 1 млрд 17 млн руб.



Самара:

Из-за долга в 40 млн трамваи и троллейбусы угрожают отключить от питания

Задолженность Трамвайно-троллейбусного управления Самары может быть лишено электричества для трамваев и троллейбусов.

Информация появилась из ПАО "Самараэнерго". Задолженность в размере 40 миллионов рублей дает основание организации отключить от питания трамваи и троллейбусы. В "Самараэнерго" рассказали, что такая сумма равна полуторамесячному использованию электричества всем электротранспортом в городе.

Сообщается, что проводились специальные заседания с руководителями Трамвайно-троллейбусного управления. Оказалось, что подача электричества может остановиться уже 11 апреля 2023 года.

В "Самараэнерго" рассказывают, что такая ситуация большая редкость для Самарской области. Однако, подобное уже случалось в городе Тольятти. Тогда в 2014-2015 годах были введены ограничения для городских троллейбусов.

Тем временем Самарская мэрия ответила на угрозы «Самараэнерго», объяснив, что движение трамваев и троллейбусов будет продолжаться без перебоев. Гражданам можно не паниковать. Власти уверяют, что она будет погашена в течение двух ближайших недель. Данная информация до ПАО «Самараэнерго» уже доведена.

Директор МП «ТТУ» Самары Михаил Ефремов прокомментировал ситуацию с возможным обесточиванием трамваев и троллейбусов. Отключить электричество предприятию из-за долга в 40 млн рублей грозит ПАО «Самараэнерго».

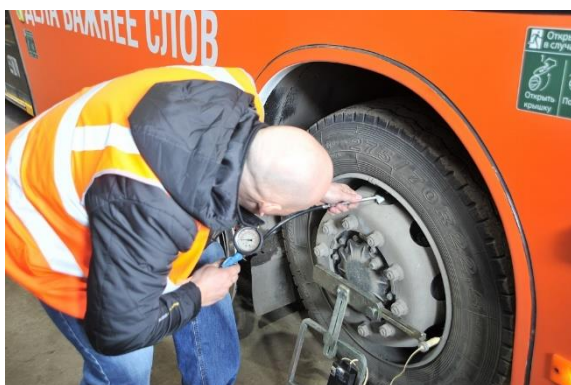
- В такой задолженности нет ничего из ряда вон выходящего. Периодически они образуются, мы их погашаем и работаем дальше. Фактически это задолженность за февраль, когда в транспорте включали отопление из-за сильных морозов и тратили много электроэнергии, и два авансовых платежа за март, - рассказал Михаил Ефремов «КП-Самара».

По словам руководителя ТТУ, уже написаны гарантийные письма. Михаил Ефремов отметил, что на работе трамваев и троллейбусов это никак не скажется. Они продолжат ходить по улицам Самары в обычном режиме.



Хабаровск:

**Хабаровский МУП «ГЭТ»
теперь сам проводит
техосмотр троллейбусов**



Новый пункт технического осмотра электрического транспорта — единственный в ДФО. Уже есть заявки от коллег из Владивостока, которые обратились за помощью в вопросах проверки троллейбусов и трамваев.

— Так как станция передвижная, это значит, что мы можем использовать оборудование как в городе, так и за его пределами. Сейчас прорабатывается вопрос по оказанию технической помощи предприятиям в других городах Дальнего Востока, — отметил Виктор Брайков, директор МУП «Городской электрический транспорт».

Ранее для техосмотра предприятие МУП «Городской электрический транспорт» привлекало специалистов из других городов, однако теперь этим занимаются хабаровские сертифицированные специалисты.

Предприятие приобрело специальное оборудование на сумму более полумиллиона рублей и провело обучение персонала в сертифицированном центре Екатеринбурга.

Сейчас мобильность оборудования позволяет специалистам проводить внеочередные проверки определённых параметров электрического транспорта вне депо, а прямо на остановочных пунктах. Важно, что оборудование, которое используется российского производства и проблем с закупками его в случае неполадок не будет.

— Безопасность пассажиров превыше всего. По существующему законодательству мы дважды в год проводим полный технический осмотр всего нашего парка электрического транспорта, проверяем наличие необходимого инструментария. Если технике меньше пяти лет, то раз в год, — рассказала Ольга Нечирпочук, аккредитованный оператор технического осмотра МУП «Городской электрический транспорт».

Напомним, что в прошлом месяце хабаровской мэрии поступили деньги на покупку новых троллейбусов. Всего в городскую казну на покупку нового электротранспорта поступило двести миллионов рублей. Средства поступили от Минвостокразвития и правительства Хабаровского края. Планируется, что ожидаемая партия из пяти машин прибудет в Хабаровск в августе этого года.



Пермь:

Пермскому краю выделяют более 5 миллиардов рублей на развитие электротранспорта

Пермский край вошел в число десяти регионов, которые получают субсидии из федерального бюджета на развитие электротранспорта.

— Общий объем субсидии составит 5,177 миллиарда рублей, — рассказали в пресс-службе регионального правительства. — Эти средства пойдут на модернизацию трамвайного сообщения, а также запуск электрических автобусов.

В целом программа модернизации электротранспорта включает в себя следующие пункты: ремонт 35 километров трамвайных путей; реконструкцию депо «Балатово» и тяговых подстанций; поставку 44 трамвайных вагонов и 16 электробусов; строительство зарядной инфраструктуры.



Калининград:

При реконструкции Ленинского проспекта в центре проезжей части появится остановка для пассажиров трамвая

В Калининграде реконструируют участок Ленинского проспекта от площади Калинина до Багратиона. Проект предоставили в администрации города.

Трамвайные пути перенесут ближе к Дому искусств. Это позволит освободить часть дороги для машин. Сейчас кое-где образуется бутылочное горлышко, когда проезжая часть сокращается до одной полосы. По новой концепции дорога будет двухполосной в сторону центра, а после трамвайной остановки ехать будет можно в три ряда. Судя по схеме, выделять полосу для общественного транспорта не планируют.

Трамвай будет делать остановку посреди дороги. Вдоль проспекта появится велодорожка: местами ближе к проезжей части, на других участках — примыкающая к газону. Тротуар тоже станет нестандартным: шириной от двух до 10 метров. Проект не предусматривает какие-то решения относительно входов в магазины: крылечки остаются на пути пешеходов.

При этом на Ленинском проспекте уберут брусчатку. Реконструкция запланирована на конец 2023-го — начало 2024 года.





Кострома:

Возбуждено уголовное дело по факту халатности при организации транспортного обслуживания населения в городе Костроме

Следственными органами Следственного комитета Российской Федерации по Костромской области по поручению Председателя СК России возбуждено уголовное дело по факту халатности, допущенной должностными лицами администрации г. Костромы и Костромской области при предоставлении транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания, по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 293 УК РФ (халатность).

По версии следствия, с 2016 года по настоящее время, должностные лица г. Костромы и Костромской области не исполнили надлежащим образом свои должностные обязанности по обеспечению нормального функционирования деятельности МУП г. Костромы «Троллейбусное управление», вследствие чего были существенно нарушены права и законные интересы граждан – пассажиров общественного транспорта г. Костромы и организации - МУП г. Костромы «Троллейбусное управление», охраняемые законом интересы общества и государства, выразившиеся в необоснованном сокращении троллейбусных маршрутов, снижении транспортной доступности для жителей г. Костромы, реальной возможности сокращения рабочих мест на указанном предприятии, ограничении конкуренции в организации пассажирских перевозок на территории г. Костромы. Граждане ранее публично обратились к руководству СК России с просьбой разобраться в сложившейся ситуации.

В настоящее время проводятся следственные и иные процессуальные действия, направленные на установление всех обстоятельств произошедшего.



Оренбург:

Алексей Кудинов: идёт вторая проверка Следственного комитета России по троллейбусам в Оренбурге

Первый заместитель главы Оренбурга прокомментировал проверку Следственного комитета по проблеме троллейбусных маршрутов в областном центре. Мероприятия были организованы после того, как глава СК РФ поручил заняться этим вопросом региональному комитету. К Александру Бастрыкину обратилась инициативная группа, озабоченная исчезновением с улиц троллейбусов.

«Кому-то что-то нравится, кому-то нет. На 10 маршруте заменили троллейбусы на автобусы. Люди больше рады: тепло, комфортно. Что касается экологии, то автобусы работают на метане, а это экологичное топливо. С троллейбусами много проблем. Обновлять дорого. То, что касается проверки Следственного комитета, то уже прошла одна проверка, сейчас идет вторая. Пока мы движемся в сторону оптимизации работы троллейбусного парка», - сообщил Алексей Кудинов в программе ГТРК «Оренбург».

Троллейбусный парк в Оренбурге действительно крайне изношен – машинам по 17 лет, контактная сеть изношена, зафиксированы случаи поражения электрическим током пассажиров и случаи, когда провода падали на автомобили, блокируя движение.

Эксперты говорят, что для того, чтобы возродить этот вид транспорта в Оренбурге, далеко недостаточно просто обновить парк. Необходимо будет заменить всю контактную сеть, а это уже миллиардные расходы, которые Оренбург в своём бюджете никогда не изыщет.

В выпуске использованы фотоматериалы с сайтов: transphoto.org, bashinform.ru, khv27.ru, 74.ru, klops.ru и материалы изданий: m.region29.ru, rg.ru, samaraonline24.ru, lipetsk.kp.ru, vmnews.ru, vm.ru, 76.ru, lipetsktime.ru, iz.ru, nversia.ru, opennov.ru, kzn.ru, newsib.net, fontanka.ru, ki-news.ru, oren.aif.ru, chel.kp.ru, marpravda.ru, ufa.kp.ru, gorvesti.ru, bashinform.ru, khv27.ru, 74.ru, perm.kp.ru, 59.ru, klops.ru, kostroma.sledcom.ru

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 несёт ответственности за достоверность информации, представленных в них.