



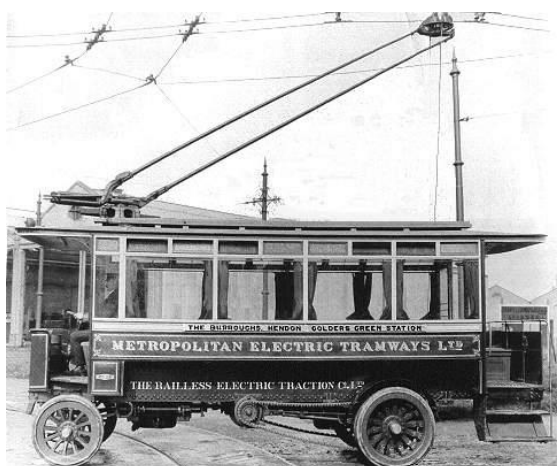
№15

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта

10-16 апреля
2023 года

День рождения троллейбуса!



Троллейбус – один из наиболее экологичных и удобных видов общественного транспорта. Миллионы людей ежедневно пользуются им по всему миру.

За историческое право создания троллейбуса, как и трамвая борются несколько версий. По одной из них, после экспериментов с трамваем Вернер фон Сименс открыл опытную линию 29 апреля 1882 года. Основой он взял идею своего брата, английского изобретателя, доктора Вильяма Сименса, высказанную в журнале Society of Arts в 1880 году.

Это была четырехколесная карета с двумя электрическими моторами, ток подавался с подвешенного над дорогой провода с помощью кабеля. Новинка получила имя «электромоте» и почти два месяца показательно курсировала в немецком Халензее по маршруту длиной в 540 метров. А перед этим – опытная линия была создана в городе Инстербург (ныне – Черняховск Калининградской области).

Имеются сведения, что в том же 1882 году американцем Финни из Питтсбурга был предложен тип электрического омнибуса, работа которого основывалась на принципе получения энергии от контактных проводов.

При этом есть ещё несколько версий, где впервые появились постоянные троллейбусные линии. Одной из первых называют линию между Берлином и его пригородом Шпандау.

В 1891 году была открыта троллейбусная линия протяженностью 4 км в Билятеле у Кенигштейна-на-Эльбе (Саксонская Швейцария), организатором и инициатором этой линии и целого ряда последующих был немецкий инженер Макс Шиман.

Само слово «троллейбус» возникло в английском языке. Дословно оно переводится как «трамвайный автобус». По внешнему виду первые модели напоминали вагоны трамваев. Некоторое время их так и называли – «безрельсовый трамвай».

За период 1882–1914 годов в Германии возникло около 20 троллейбусных предприятий, но позже они прекратили своё существование.

Российский троллейбус

В России троллейбус появился благодаря партнерской инициативе конструктора, изобретателя и предпринимателя П.А.Фрезе и инженера В.И.Шуберского. Первыми чудо-транспорт увидели жители северной столицы России. Произошло это 13 апреля 1902 года. И теперь эту дату принято считать днём рождения российского троллейбуса.

Вот как это было описано в прессе того времени журнале «Автомобиль» № 4 за 1902 год:

«В настоящее время в Петербурге построен автомобиль, приводимый в движение электрической энергией, получаемой от проводов вдоль пути, но ходящий не по рельсам, а по обыкновенной дороге. В России это первый опыт, и демонстрирование такой повозки-автомобиля для грузов производилось на фабрике «Фрезе и К°» во дворе дома № 10 по Эртелеву переулку 26 марта».

В следующем номере журнала была напечатана более подробная заметка под заголовком «Испытание электрического автомобиля с «троллей». Её стоит привести полностью:

«В воскресенье, 31 марта, в три часа дня, на дворе завода «Фрезе и К°» в присутствии господина министра путей сообщения князя М.И. Хилкова и членов Комиссии по вопросу о применении электрической тяги на железных дорогах, шоссе и водных путях, был продемонстрирован автомобиль, питаемый током от центральной станции при помощи особой тележки, катящейся по проводам и собирающей с них ток. Тележка, соединённая с автомобилем двойным проводом, передвигается самим автомобилем.

Автомобиль, весящий 50 пудов, был нагружен 50-ю пудами и показал средний расход тока 7 ампер при 110 вольтах, то есть $7 \times 110 = 770$ Вт.

При опытах автомобиль легко уклонялся от прямого направления, давал задний ход и поворачивался. Все детали конструкции выполнены графом С.И.Шуленбургом».

Интересным моментом в истории троллейбусостроения стало появление двухэтажных «грузовиков с электроприводом». Эксплуатация подобного транспорта в России не продлилась и двух лет. Снег и лед в зимний период усложняли управление нелегкой машиной, которую к тому же еще и раскачивало. Поэтому от них пришлось отказаться.

А вот для запуска постоянного троллейбусного движения потребовалось более 30 лет.





Какими они были

Первая линия была открыта конечно же в Москве в 1933 году. Движение по первому маршруту, в то время "однопутному", от Тверской заставы (Белорусского вокзала) до села Всехсвятского (ныне район станции метро "Сокол") открылось 15 ноября 1933 года.

В Москве мысль о постройке троллейбусной линии впервые была высказана в 1924 года, но к ее реализации приступили лишь 9 лет спустя. В декабре 1932 года отечественным заводам было поручено проектирование и строительство двух первых опытных советских троллейбусов.

Летом 1933 года на Ярославском автозаводе по проекту, разработанному в НИИ автотракторной промышленности, начался выпуск шасси (на базе автобуса Я-6). В октябре их отправили на автозавод им. Сталина (ЗИС, ныне АМО-ЗИЛ), где на них установили изготовленные здесь кузова. К 1 ноября 1933 г. два только что выпущенных троллейбуса, которые получили индекс "ЛК" (Лазарь Каганович), отбуксировали с ЗИСа на завод "Динамо", где на них установили электрооборудование (токо съём производился посредством роликов). На территории этого завода провели первые технические испытания машин.

Первый советский троллейбус имел деревянный каркас с металлической обшивкой, кузов длиной 9 м, шириной 2,3 м и весом 8,5 т. Он мог развивать максимальную скорость до 50 км/ч. В салоне имелось 37 мест для сидения (кресла были мягкие), зеркала, никелированные поручни, сетки для багажа; под сиденьями установили электропечки. Двери открывались вручную: передние - водителем, задние - кондуктором. Машины выкрасили в темно-синий цвет (сверху имелась кремово-желтая полоса, внизу - ярко-желтая обводка). На лобовой части кузова прикрепили блестящие металлические щиты с надписью "От рабочих, ИТР и служащих Гос.автозавода им. Сталина, завода "Динамо", Ярославского автозавода, НАТИ". В октябре 1933 г. вдоль Ленинградского шоссе от Тверской заставы до моста Окружной железной дороги в Покровском-Стрешневе смонтировали однопутную троллейбусную линию. 5 ноября на испытаниях этого троллейбуса присутствовал секретарь МК ВКП(б) Н. Хрущев, а 6 ноября по линии состоялась официальная поездка приемочной комиссии в составе председателя Моссовета Н.Булганина, инженеров, техников и рабочих, изготовивших троллейбусы.

С 7 по 15 ноября водители проходили практику вождения на единственной машине. Регулярное движение единственного троллейбуса началось в 11 часов утра 15 ноября 1933 г. На следующий день определили время его работы - с 7 часов утра до 24 часов. Средняя скорость движения составляла 36 км/ч, всю линию машина преодолевала за 30 минут. Так была открыта первая в Москве и в СССР троллейбусная линия. Массовое же производство троллейбусов было налажено три года спустя в Ярославле.

Интересные факты

В 1930-е годы было закуплено несколько английских троллейбусов, которые работали в Москве. В том числе и двухэтажные машины, которые потребовали увеличить высоту подвеса контактной сети. На основе британских машины было построено 10 двухэтажных троллейбусов в Ярославле – ЯТБ-3.

В 1936 году был создан первый советский троллейвоз на базе грузовика ЯГ-4. Практически сразу после запуска пассажирского троллейбусного сообщения в Москве, была выдвинута идея организации грузовых перевозок специально созданными для этого электрическими машинами, причем в ночное время суток, когда пассажирское сообщение не осуществлялось. Проект переоборудования грузовика ЯГ-4 в троллейвоз был разработан заводом «Динамо».

Вместо двигателя внутреннего сгорания под капотом установили пускотормозные реостаты пластинчатого типа. Тяговый электродвигатель ДТБ-60 разместили под кабиной на раме, при этом саму кабину увеличили по длине, устроив на задней стенке отсек с контакторными панелями. Кроме того, каркас кабины усилили для размещения на ней постаментов с токоприемниками и радиореакторами.

В годы Великой Отечественной войны выпускали спецтроллейбусы для военных нужд. Троллейбусы возместили недостаток автомобильного транспорта. На заводах была создана серия грузовых троллейбусов, которые осуществляли перевозки важнейших грузов для снабжения столицы (дрова, уголь, овощи, муку, хлеб, военные грузы). Это были большегрузные машины, платформы с прицепами — троллейкары, снабженные вспомогательным двигателем внутреннего сгорания, чтобы иметь возможность подвозить грузы в места, где не было троллейбусных электрических линий.



Ближайшее будущее?

Каким будет завтрашний день троллейбуса? Сегодня в нашей стране развивается преимущественно пассажирское троллейбусное направление. Создание грузовых электромобилей идёт по пути аккумуляторных конструкций, хотя в Европе активно экспериментируют с грузовиками под контактной сетью.

Увы, но мы пока не столкнулись с проблемой утилизации аккумуляторных батарей, которые сведут на нет всю экологическую борьбу за «чистое небо» и экономическое превосходство перед строительством новых линий контактной сети.

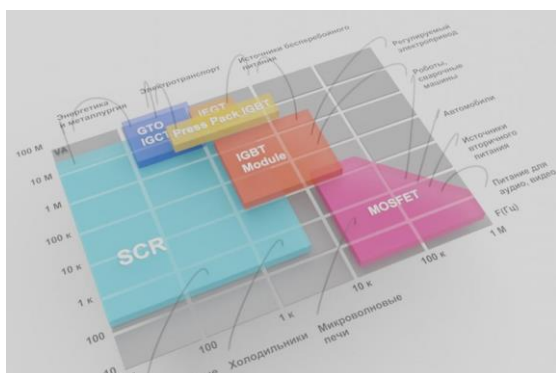
Кто знает, может быть спустя пару десятков лет на основных трассах между городами России появится контактная сеть для движения автопилотных электропездов...





Москва:

«Микрон» представил на «ЕхроElectronica 2023» силовую ЭКБ для промышленных инфраструктурных систем



Москва:

Передвигаться по Москве станет удобнее, а главное – без вреда для экологии и здоровья

«Микрон», крупнейший российский производитель и экспортер микроэлектроники, резидент ОЭЗ «Технополис Москва», представил на выставке «ЕхроElectronica 2023» силовые IGBT и FRD кристаллы, используемые в системах управления электротранспорта, энергетике и безопасности.

В рамках опытно-конструкторской работы «Микроном» успешно протестированы высоковольтный сильнотоковый биполярный транзистор с изолированным затвором (IGBT) в исполнении 4500В 75А и быстросостанавливающийся диод (FRD) 4500В 150А. Кристаллы разработаны по технологии SPT, что позволило уменьшить толщину изделия с 625 мкм до 580 мкм и увеличить его номинальный ток.

Изделия являются базовым элементом основных электронных устройств, начиная от бытовой и телекоммуникационной техники, насосно-лифтовой инфраструктуры ЖКХ до электротранспорта, железнодорожного транспорта.

– Это полностью отечественная разработка, на выходе мы имеем изделия с электрическими параметрами, не уступающие иностранным аналогам. Продукты востребованы на рынке, используются для производства ключевого электротехнического оборудования в стратегически важных областях, – прокомментировал Евгений Шмаков, главный конструктор АО «Микрон». – Применение российской продукции позволит защитить национальную критическую инфраструктуру от зарубежного влияния».

Изделия находятся в стадии освоения серийного производства.

В столицу вернутся регулярные речные перевозки и будут переведены в разряд городского маршрута.

С запуском нового вида пассажирского транспорта в столице появится 21 речное электросудно, а также 23 плавучих причала с четырьмя береговыми зарядными станциями, а также два пункта отстоя флота с функцией зарядки судов.

Каждое судно уникально и названо в честь московских рек – такую концепцию предложили жители столицы. Новые электросуда сочетают в себе

комфорт и безопасность. Одно такое судно будет вмещать до 50 человек, в том числе маломобильных пассажиров.

Еще одно преимущество нового электротранспорта – его экологичность. Новые суда на электрической тяге будут иметь нулевой выброс вредных веществ в атмосферу. Помимо этого, вся инфраструктура нового водного транспорта тоже экологична на 100%.

Планируется запустить два речных маршрута: "Парк "Фили" – Киевский" и "Автозаводский мост – Печатники". Они проходят, как через исторические районы столицы, так и через современные жилые комплексы. Это позволит повысить транспортную доступность для жителей Москвы.

Новый вид транспорта не только добавит альтернативный способ передвижения по столице, но и откроет свыше 200 новых рабочих мест. Команду речного электротранспорта пополнят капитаны электросудов и их помощники, а также сотрудники диспетчерской службы.

Суда строятся под началом Sitronics Group на верфи "Эмпериум" в Санкт-Петербурге. Большая часть оборудования, отделочных материалов, программного обеспечения для электросудов произведены в России.

К примеру, высокотехнологичная консоль управления судном, обладающая к тому же продуманной эргономикой и прекрасным внешним видом, за счет отделки кожей и ценными породами дерева.

Плавающие остановочные комплексы изготавливают на Пермской судовой верфи. Инновационные плавающие причалы будут представлены в двух диаметрах – 16 и 10 метров соответственно. В пассажирской зоне на них смогут одновременно разместиться от 40 до 80 человек.

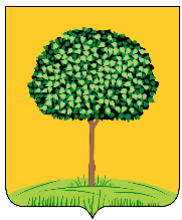
В 2022 году было построено и отправлено в Москву 8 остановочных комплексов. В этом году запущено параллельное строительство серии из 15 плавающих причалов, отправка которых в Москву начнется с открытием речной навигации на реке Кама.

«НПК Морсвязьавтоматика» были разработаны и изготовлены силовые модули на литий-ионных аккумуляторах, обеспечивающие судну движение и



питание всех его электронных и бытовых систем. Суда оснащены системами охлаждения и кондиционирования, поддерживающими оптимальные параметры микроклимата в пассажирском салоне, а также заданные рабочие температуры батарей, двигателей и радиоэлектронного оборудования. Все электронные и электрические компоненты судна объединены в единую контрольно-управляющую систему, которая позволяет с высокой надежностью контролировать и управлять всеми устройствами судна. Также "НПК МСА" спроектировал и поставляет синхронный тяговый двигатель с водяным охлаждением, имеющий небольшой вес за счет алюминиевого корпуса, высоконадежный редуктор с масляным охлаждением, обеспечивающий прямое и реверсивное движение, аппаратное устройство и систему швартовки судна, позволяющие проводить автоматическую зарядку током до 1000А. Кроме того, компания обеспечила суда легким и удобным зарядным кабелем с охлаждением. От аналогов других производителей он отличается малым весом и значительно большим рабочим током зарядки.

За сохранность судна и долгосрочность его эксплуатации можно не сомневаться! Новые электросуда окрашены современными лакокрасочными материалами производства АО "Русские Краски", которые гарантируют антикоррозионную защиту металла на долгие годы.



Липецк:

Новые трамваи пустят уже в конце 2023 года

Обновление трамвайной сети в Липецке стало главной темой выездного заседания комитета по экономике областного Совета депутатов, которое спикер регионального парламента Дмитрий Аверов провёл в МУП «Горэлектротранс» на улице Московской.

Напомним, что Липецк стал одним из участников федеральной программы по обновлению системы трамвайного сообщения. В конце 2022 года соответствующее трёхстороннее соглашение было подписано в правительстве Липецкой области. Сейчас на городских маршрутах ежедневно работают 27 трамваев, средний возраст которых 20 лет, скоро им на смену придут новые современные вагоны.



— Депутатский корпус будет контролировать ход работ в рамках концессионного соглашения по модернизации городской трамвайной сети. Мы увидели, что материальная база горэлектротранспорта в очень хорошем состоянии. Здесь есть территория, производственные мощности, а самое главное есть коллектив, который может помочь в возрождении трамвайного движения в Липецке. Благодаря реконструкции трамвайных путей и строительству новых сохранятся рабочие места, — сказал Дмитрий Аверов.



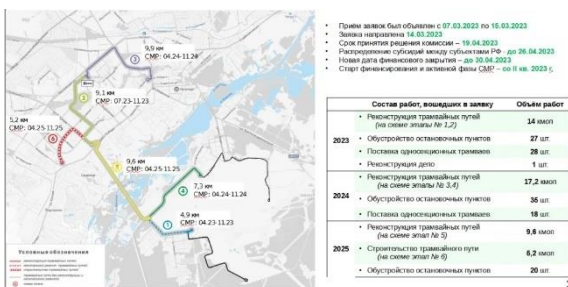
Реконструкция трамвайных путей в Липецке по концессионному соглашению начнётся уже в мае. Как рассказал председатель городского департамента транспорта Евгений Чекрыжов, на первом этапе пройдёт ремонт и замена участка путей протяжённостью пять километров, проходящих через комбинатууправление в сторону улицы Чехова. Сейчас в управлении и мэрии думают над тактикой проведения работ на левом берегу. Проезд трамваев по ремонтируемому участку можно закрыть полностью и провести работы максимально быстро, в течение двух месяцев. Но такой вариант явно будет неудобен пассажирам, если, конечно, не пустить по тому же маршруту дублирующие автобусы, что влечёт дополнительные траты. Второй сценарий — запустить реверсивное движение утром и вечером, когда люди едут на работу и с работы, а ремонт проводить днём по пять-шесть часов. Окончательное решение будет принято в ближайшее время.



Во второй половине года трамвайные пути отремонтируют уже на правом берегу — девятикилометровый участок от депо на улице Московской до пересечения с проспектом Победы в районе памятника Танкистам.

— Во время реконструкции трамвайных путей их закроют железобетонными плитами. Это даст возможность беспрепятственного проезда спецтехники, снизит вибрацию и шум от подвижного состава и защитит пути от скопления мусора, — рассказал Евгений Чекрыжов.

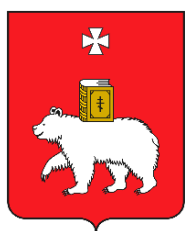
Параллельно с ремонтом путей заменят и электрическую сеть — установят опоры, подвесы и проведут новые провода. Обустраивают 27 остановочных павильонов.





Также в 2023 году начнется реконструкция самого трамвайного депо. Там утепят фасады, заменят кровлю и окна, залиют новые полы, отремонтируют мойку, заменят стрелочные переводы.

Сами новенькие вагоны приедут в Липецк с октября по декабрь этого года. Уже в конце года на городской маршрут выйдут 28 современных и быстрых машин. В настоящее время разрабатывается дизайн внешнего вида. На повестке дня серо-зеленая цветовая гамма. Всего в рамках проекта Липецк получит 46 новых трамваев.



Пермь:

В пермском музее электротранспорта идёт подготовка к возобновлению экскурсий



Сотрудники МУП «Пермгорэлектротранс» покрасили музейные экспонаты, которые находятся у здания на улице Уральской – ретро-трамвая КТМ-1 и ретро-троллейбуса КТГ-2. Также там установили информационные таблички, из которых пермяки смогут узнать характеристики и исторические особенности экспонатов.

Напомним, помимо техники в музее представлена историческая схема электротранспорта. В прошлом году музей пополнился индукционной антенной связи и арт-объектом «Счастливый кондуктор». Открытие музея запланировано на середину мая.

Кроме того, помимо обновления внешнего облика экспонатов, сотрудники проводят работу по благоустройству территорий вокруг экспонатов. Это уборка опавшей листвы и мусора, покраска бордюров и ограждений. Сотрудники службы энергохозяйства приступили к удалению несанкционированной рекламы и покраске опор контактной трамвайной сети исторических экспонатов.



Санкт-Петербург:

Ускорить трамваи поможет приоритет и обособление

В Санкт-Петербурге взяли курс на комплексный подход к «лечению» трамвайных маршрутов, чтобы сделать настоящий аналог наземного метро с точки зрения регулярности и надёжности сервиса.

В этом транспортным инженерам поможет «начинка» новых трамвайных вагонов. Элементы интеллектуальных транспортных систем позволят ускорить три популярных городских трамвайных маршрута за счёт приоритетного движения через «светофорные» перекрёстки. Обособят и некоторые

участки путей, расположенных в одном уровне с проезжими частями автодорог.

13 апреля Санкт-Петербургское ГКУ «Дирекция по организации дорожного движения Санкт-Петербурга» объявило три аукциона общей суммой 53,385 млн руб. на выполнения работ по разработке проектно-сметной документации для ускорения движения на трамвайных маршрутах. Выбор пал на три популярных маршрута, расположенных в разных частях города: № 6 «ул. Кораблестроителей — пл. Ленина», и № 27 «Рыбацкое — река Оккервиль» и № 100 «ст. Ручьи — Придорожная аллея».

В 2023 году проектировщики должны получить исходные данные для проектирования, выполнить инженерно-геодезические изыскания, выполнить транспортное обследование и разработать схемы организации дорожного движения, предусматривающие ускорение движения на трамвайном маршрутах, а также принципиальных схем пофазного разъезда на перекрёстках.

Далее требуется разработать схемы дислокации дорожных знаков, ограждений и направляющих устройств; схемы расстановки периферийного оборудования и светофоров; схемы нанесения дорожной разметки, а также рабочую документацию и схемы по организации связи для подключения к ЦУДД кабельной и/или беспроводной связью. Также в состав работ включены разработка кабельного и сводного планов светофорных объектов и схем прокладки кабелей, концепции предоставления приоритетного проезда и расчёт режимов светофорного регулирования. Окончательное оформление проектно-сметной документации (ПСД) с учётом необходимых согласований отнесены к работам 2024 года.

Для маршрута №6 планируется частичная модернизация 30 светофорных объектов путём технического дооснащения периферийным оборудованием для предоставления приоритета. Для четырёх участков улично-дорожной сети будут разработаны схемы применения технических средств организации движения (ТСОДД).

На участках, пути, расположенные в середине проезжей части в одном уровне с автодорогой, обособят разметкой или ограждениями, установят

необходимые дорожные знаки и направляющие устройства для участков улично-дорожной сети, а также нанесение дорожной разметки.

Несмотря на внушительное количество светофорных объектов по трассе маршрутов, их количество после реализации проектов может возрасти. Дополнительные светофоры могут быть установлены в том случае, если окажутся необходимыми для целей реализации алгоритма светофорного регулирования, обеспечивающего ускорение движения на трамвайных маршрутах.

Для маршрута № 27 планируется модернизировать 22 светофорных объекта и обособить ТСОДД два участка.

Для маршрута № 100, полностью проходящему по обособленному трамвайному полотну в систему приоритетного движения трамваев подлежит включение 22 светофорных объекта. При этом на ул. Руставели планируется создание «с нуля» или полная модернизация семи светофорных объектов.

Полученный набор проектной документации позволит в летний строительный сезон 2024 года, начиная с мая, выполнять необходимые работы по ускорению трамвайных маршрутов. Поскольку ни одна из трёх трамвайных трасс не обособлена от остальной маршрутной сети городского рельсового электротранспорта, то выгодоприобретателями работ по ускорению трёх титульных трамвайных маршрутов станут также пассажиры соседствующих с ними на различных участках маршрутов: №№ 3, 7, 21, 23, 24, 39, 40, 51, 55, 57, 58, 61, 65, А.

Ответственный за работу маршрута №27 трамвайный парк №7 приступил к внедрению системы автоматического управления стрелочными переводами. Её работу продемонстрировали 11 апреля на второй площадке Трамвайного парка № 7, в ПТО «Рыбацкое». Инновационный комплекс установлен на всех новых трамваях, поступающих в Петербург. В ходе демонстрации трамвай в автоматическом режиме проехал по заданному маршруту, при этом водитель не участвовал в процессе управления.

Управление трамваем обеспечивается автоматической системой, включающей комплекс вагонного оборудования, оборудование в диспетчерской, шкафы управления вблизи стрелок,



маршрутные указатели на контактной сети и систему позиционирования с определением местоположения трамвайного вагона. Внедрение системы авторасстановки позволит без участия водителей-перегонщиков готовить трамваи к выпуску на линию или обеспечивать их передвижение по парку в зависимости от необходимости выполнения обслуживания (мойка, ремонт и т.д.) и далее с учётом графика выпуска на линию. Также управление может осуществляться диспетчером с задачей маршрута вручную «из точки А до точки Б».

Первым парком, где планируется полномасштабно внедрить систему авторасстановки, станет трамвайный парк № 7 после завершения его реконструкции в 2024 году, сообщает СПб ГУП «Горэлектротранс».

Между тем конкурс Санкт-Петербурга на поставку 22 ретротрамваев не состоялся: не подано ни одной заявки. Соответствующее отмечено в протоколе подведения итогов конкурса на сайте госзакупок. Закупка 22 низкопольных двухсекционных трамваев со средней начальной ценой 141,3 млн за одну машину объявлялась петербургским «Горэлектротрансом» в конце марта. Стоит отметить, что к конкурсу приложено письмо от Минпромторга России с разрешением на закупку трамваев из иностранного государства. В качестве российского поставщика в ней указан «Уралтрансмаш» (входит в концерн «Уралвагонзавод») с моделью 71-421Р.



Хабаровск:

В МУП «ГЭТ» идёт глубокий анализ и оптимизация технологических процессов

В прошлом году организация стала участником проекта «Производительность труда». На предприятии удалось усовершенствовать отдельные процессы по техническому обслуживанию трамвайных вагонов. Простой составов стал снижаться. До вступления в нацпроект простой были очень частой проблемой, что сказывалось на качестве перевозок.

— Под руководством Регионального центра компетенций (РЦК) рабочая группа предприятия провела производственный анализ и выявила основные причины простоев. Эти факторы были устранены, а в работу персонала предприятия добавлены четкие алгоритмы действий персонала.



Были даны рекомендации по укомплектованию инструментом и оборудованием. К примеру, решили вопрос длительных сборов рабочей бригады на аварийный ремонт. Сейчас время на сборы сотрудников сократилось с 20 до 3 минут, — рассказал эксперт РЦК Виталий Волков.

Он добавил, что оптимизация коснулась и работы в цехе. Там были созданы два поста с постоянным местом хранения инструмента и запчастей. Это позволило существенно оптимизировать процесс обслуживания одного подвижного состава. Длительность некоторых работ при этом уменьшилась на 35 минут. Специалисты внедрили регламенты выполнения для каждой процедуры производственного процесса. Если сотрудники депо будут им следовать, то эффект станет еще заметнее. Конечную оценку оптимизации через какое-то время смогут дать жители краевой столицы. В ближайшее время эксперты РЦК займутся анализом работы и троллейбусного парка.



Ставрополь:

**Процесс процесс поставки
45 троллейбусов для
краевой столицы
надходистя под контрлем
губернатора**

Решение о покупке электротранспорта для Ставрополя одобрено Министерством транспорта России, сообщила пресс-служба правительства региона.

На заседании координационного Совета по обеспечению экономической стабильности на Ставрополье в условиях санкций губернатор Владимир Владимиров поручил Министерству дорожного транспорта в оперативном порядке оформить все необходимые документы для передачи троллейбусов в регион.

«Минтранс России поддержал решение о приобретении электротранспорта для края. В интересах наших земляков отработать документальные процедуры как можно быстрее», — отметил Владимиров.

Отметим, для столицы Ставропольского края запланирована поставка 45 троллейбусов с автономным ходом для внутригородских пассажирских перевозок. Стоимость нового электротранспорта составит порядка 1,5 миллиарда рублей. Финансирование на эти цели выделят из регионального бюджета.



Рязань:

Перспективы развития общественного транспорта обсудили на заседании Облдумы



В рамках заседания областной Думы состоялся «правительственный час» на тему: «О развитии транспорта общего пользования в Рязани». На вопросы депутатов ответили глава администрации г. Рязани Елена Сорокина и министр транспорта и автомобильных дорог Рязанской области Павел Супрун.

В докладе главы администрации г. Рязани Елены Сорокиной прозвучало, что ключевые направления в развитии транспорта общего пользования – приоритет магистральных маршрутов, работающих по регулируемому тарифу, поэтапное обновление всего подвижного состава и сохранение городского электрического транспорта, ремонт контактных линий, а также постепенная адаптация маршрутной сети под потребности пассажиров.

При детальном изучении транспортных и пассажирских потоков, плотности жилой застройки, объектов общественного и социального назначения, центров массового скопления людей специализированной организацией впервые был разработан документ – комплексная схема организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом (КСОТ), включающая в себя три сценария совершенствования сети маршрутов перевозок г. Рязани. КСОТ будет представлена общественности в июне после тщательного изучения, внесения замечаний соответствующих профильных ведомств и подготовки плана конкретных действий по ее реализации. Также она отметила, что парк общественного транспорта г. Рязани в 2023 – 2024 гг. планируется пополнить 67 автобусами большого класса, из которых 47 будут закуплены в текущем году, а 20 – в 2024 году, что позволит обновить автобусный парк на 51 %.

Депутат Андрей Глазунов поинтересовался перспективами развития электрического транспорта и сети электрозаправок в регионе. Министр транспорта и автомобильных дорог Рязанской области Павел Супрун подчеркнул, что Рязанская область вошла в число 40 регионов – участников пилотного проекта по созданию зарядной инфраструктуры для электротранспорта, который стартовал в 2022 году. В 2023 году в регионе

установят 18 быстрых зарядных станций, из которых 7 объектов – в городе, в 2024 году – ещё 15.

Депутат Наталья Рубина выразила обеспокоенность проблемой замены троллейбусной контактной сети, Антон Князев – перевозкой детей при возникших трудностях с оплатой проезда, Денис Сидоров обратил внимание на необходимость введения мер контроля по использованию перевозчиками экологически чистого транспорта.

По итогам проведения «правительственного часа» профильному министерству будут выработаны рекомендации.

В Екатеринбурге презентовали новые белорусские троллейбусы, которые заменят ветхую технику двадцатипятилетней давности.

Троллейбусы будут поступать ежемесячно небольшими партиями. В общей сложности на покупку 50 троллейбусов направлено 1,595 млрд рублей. Примерно на 70% затраты финансируются из федерального бюджета, оставшиеся чуть более 30% закрывают бюджеты Свердловской области и муниципалитета. Первые 500 млн рублей из федерального резервного фонда поступили осенью 2022 года, еще 500 млн рублей будут направлены в 2023 году.

Новые троллейбусы выглядят весьма современно, при этом в них нет излишней футуристичности. Пассажирам в них должно быть комфортно. В салоне нет ступенек, как в большинстве единиц общественного транспорта старшего поколения. Есть пандус для колясок, а при посадке инвалидов троллейбус умеет заваливаться на правый бок, чтобы проще было закатываться в салон.

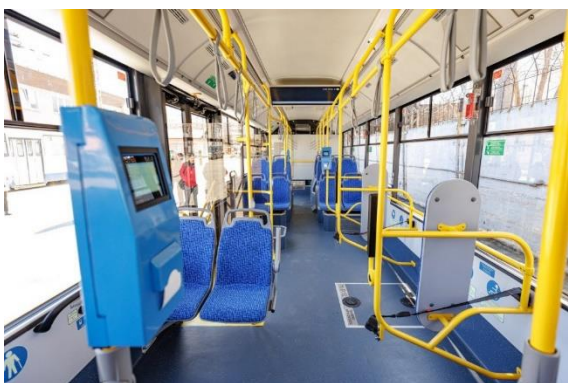
При желании во время поездки можно подзарядить сотовый телефон. Душно внутри быть не должно. В окнах много форточек, есть кондиционер и печка – настоящая климатическая система. Вместимость салона – 81 человек, 31 из них смогут ехать сидя.

Предполагается, что первые машины выйдут на маршруты в мае. По контракту в течение года город получит 49 белорусских троллейбусов и один российского производства. Когда все они поступят в



Екатеринбург:

В городе прошла презентация первых белорусских троллейбусов

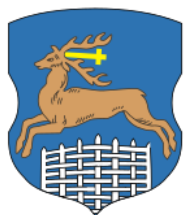




Екатеринбург, транспортники окончательно распределяют их по линиям.

Контракт на поставку троллейбусов модели 32100D производства ВКМ HOLDING («Белкоммунмаш») администрация Екатеринбурга подписала в декабре 2022 года. Все 50 машин город получит к октябрю. Кроме того, троллейбус от предприятия из Вологды «Транс-Альфа» заказали в единственном экземпляре. Всего город получит 50 единиц этой техники, что лишь на четверть покрывает нужды парка.

Администрация Екатеринбурга планирует обновить весь подвижной состав трамвайно-троллейбусного управления и будет «изыскивать возможности». Об этом сообщил вице-мэр Алексей Бубнов на встрече с журналистами. Сейчас в Гортрансе порядка 200 троллейбусов и еще столько же трамваев.



Гродно:

В городе появился электробус и два бесконтактных троллейбуса



Парк экологичного общественного транспорта расширяется. В Гродно прибыл ещё один электробус. Скоро он выйдет на маршруты города.

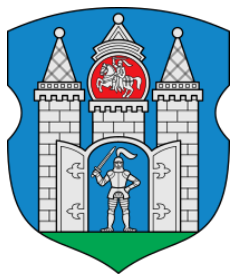
Эта машина белорусского производства серии OLGGERD. Время зарядки – до 3 часов.

Низкопольный автобус с электрическим приводом может вместить 86 пассажиров, причём около трети мест сидячие.

— Это пневматическая подвеска, антипробуксовочная система, система опускания кузова и предназначен он для перевозки пассажиров в городском направлении. Запас хода не менее 120 км в зимний период эксплуатации с 30% -м коэффициентом запаса. Реальный расчётный пробег где-то в районе 160-180 км без включенных потребителей энергии, - говорит Юрий Радкевич, начальник техотдела автобусного парка Гродно.

Также в перевозках задействованы троллейбусы с автономным ходом. В этом году на гродненские дороги выйдут 7 новых «бесконтактников». Два уже поступили в парк. Один находится в депо, второй на линии. Остальные 5 – ожидают на следующей неделе.

Машины добавят на действующие маршруты, в том числе в новые микрорайоны города, чтобы уменьшить интервалы движения.



Могилев:

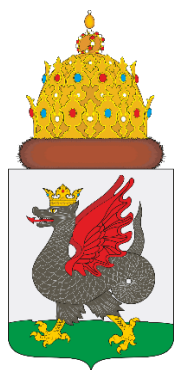
Новые троллейбусы прибыли в парк



В Могилеве начали курсировать новые троллейбусы MAZ 203T70 — это низкопольные машины с автономным ходом 20 километров.

Как сообщалось ранее, на улицах Могилева появится шесть новых троллейбусов, которые смогут совершать маршрут до густонаселенных микрорайонов Спутник и Казимировка. Работают эти машины так: подзаряжаются, идя по контактной сети, а затем можно опускать штанги ехать до 20 километров по участкам, где контактная сеть еще не проведена.

Троллейбус едет плавно, без рывков, также разгоняется и тормозит. Сиденья в салоне удобные. Заходить в троллейбус легко, по ощущениям, как подняться на бордюр. В салоне тихо, звука двигателя не слышно. В целом новый общественный транспорт оставил только приятные впечатления. К слову, от вокзала до Зелёного луга троллейбус проехал без контактной сети.



Казань:

Горожан просят приносить экспонаты в будущий музей городского электротранспорта

В Казани работают над созданием музея истории городского электротранспорта. Цель создания музея — сохранить историю общественного электротранспорта, сообщает МУП «Метроэлектротранс».

Горожане могут принести личные исторические вещи, например, старые билеты, фотографии, журналы, модели или другие предметы, связанные с метро, троллейбусом или трамваем. Можно принести в дар музею любую вещь, связанную с темой трамвая, троллейбуса и метро. Любое приношение является вкладом в приумножение истории электротранспорта нашего города.



Новосибирск:

Город получит помощь из областного бюджета на приобретение троллейбусов и обновление трамваев, но избежит трамвайной концессии

Область поможет Новосибирску решить проблему с обновлением автопарка общественного транспорта. При закупках новых троллейбусов, автобусов и трамваев уровень софинансирования из областного бюджета возрастет до 80%. Об этом сообщили в пресс-службе правительства региона.

Средства направят на покупку 129 новых троллейбусов, 7 автобусов и обновление 10 трамваев. Увеличение суммы софинансирования с 50 до 80% губернатор Новосибирской области одобрил 10 апреля. В 2023 году Новосибирску будет выделена субсидия в размере 799 млн рублей.

При этом Новосибирская область не попала в очередную программу, связанную с обновлением общественного транспорта. В итоге Новосибирск не получил федеральную субсидию на комплексное развитие электротранспорта. Региональные власти заявили, что реализация проектов предусматривает заключение концессионного соглашения, а в новосибирских бюджетах средства на это предусмотрены не были.

В министерстве транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области сообщили, что в период с 2020 год по 2021 год в мэрию города Новосибирска с предложением по модернизации трамвайной инфраструктуры обращались группа «Синара», государственная корпорация развития «ВЭБ.РФ» и управляющая компания «Лидер». Инвестиции в проект оценивались до 30 миллиардов рублей.

«В виду существенных инвестиций в подобные проекты, в бюджетах Новосибирской области и города Новосибирска такие средства не были предусмотрены», – уточнили в региональном Минтрансе.

В то же время средний износ новосибирских трамваев, по данным областного Минтранса, составляет 78,8%.

В министерстве уверяют, что программа, в которую Новосибирская область не попала, предполагает выделение средств именно на концессию, на которую денег ни у области, ни у города нет, поэтому новосибирские власти решили вовсе не участвовать в ней.

Одновременно новосибирское министерство транспорта сообщает, что в настоящее время мэрией

города Новосибирска совместно с представителями «ВЭБ.РФ» рассматриваются проекты развития трамвайной сети в активно развивающиеся жилмассивы.

Это не первая программа, в которую не попадает Новосибирск. Так, ранее он не вошел в список городов для получения средств на закупку электротранспорта – в общей сложности 500 миллиардов рублей. Средства выделили городам с плохой экологией по федеральной программе «Чистый воздух». Тогда мэр Новосибирска Анатолий Локоть объяснил это тем, что в программу вошли города с моноэкономикой, где экология страдает в основном из-за промышленного производства. По его словам, в эту программу Новосибирск не сможет попасть как минимум до 2024 года.



Ярославль:

**Скорее мертв, чем жив:
ярославцы жалуются на
отсутствие троллейбусов
на маршрутах**

Жители Ярославля столкнулись с неприятной проблемой: люди вынуждены подолгу стоять на остановках, ожидая свои троллейбусы. По словам горожан, в вечерний час пик на линии популярного маршрута №8 работает крайне мало машин.

Пассажиры пишут, что уехать сложно как из Дзержинского района, так и из центра города: в последние дни в приложении для отслеживания общественного транспорта отображается всего два-три троллейбуса.

«Вечером решила поехать из центра в Брагино на троллейбусе № 8. Простояла в Торговом переулке минут 15, после чего полезла в интернет и с удивлением узнала, что троллейбус №8 отменили. Точнее, как отменили? По факту он вроде бы и есть, только на линии работают всего две машины. Есть буквально пара рейсов утром и днем. И все», — пишут горожане в социальных сетях.

На сегодня доля невыпуска по всем маршрутам составляет 28%, уточнили в региональном департаменте транспорта. Что касается троллейбусов, за три месяца они не выполнили около 25% рейсов. Из актов выполненных «Яргорэлектротрансом» работ, которые опубликованы на портале госзакупок, следует, что из 1,23 миллиона запланированных километров троллейбусы не проехали 316 тысяч.



Март стал самым сложным месяцем для троллейбусов — невыпуск 29,6%. Лидером по неисполнению контракта стал троллейбус №8. За первый месяц весны на этом маршруте выполнены 45% рейсов, а за первые три месяца 2023 года — 57%.

В дептрансе признают, что в городе действительно существует проблема с троллейбусами.

«Отклонения связаны со срывами рейсов по техническим причинам. Средний срок эксплуатации троллейбусов большого класса составляет 12 лет, троллейбусов особо большого класса — 14 лет. К перевозчику АО „ЯрГЭТ“ применяются штрафные санкции, предусмотренные условиями государственного контракта, с руководством перевозчика проводится работа с целью улучшения регулярности работы маршрута», — пояснили в департаменте транспорта.

На заседании дорожного комитета Ярославской областной Думы депутат Валерий Байло заявил о невыполнении троллейбусами в Ярославле значительного числа рейсов.

«В декабре говорили, что все будет сохранено. В результате в новом контракте количество троллейбусов сократилось на пять единиц, а в итоге, по информации работников „ЯрГЭТ“, на линию выходят менее 50, а работники сидят в столовой», — сказал депутат.



На это директор департамента транспорта Татьяна Черемных заявила, что сокращение выпуска троллейбусов в контракте «ЯрГЭТ» на 2023 год связано с фактическим наличием единиц транспорта.

Также отметим, что в начале 2022 года на Ленинградском проспекте сорвалось строительство троллейбусного депо, где машины должны были размещаться после переезда с Городского Вала. Причиной стало резкое подорожание строительных материалов, и подрядчик заявил, что выполнить обустройство цеха под троллейбусы невозможно. Мэрия расторгла контракт с компанией. Теперь брагинские маршруты по-прежнему вынуждены ездить на Нефтестрой, наматывая лишние километры пробега.

При этом в Ярославле могут продлить маршрут трамвая № 6 до больницы №9. Речь об этом зашла 11

апреля на заседании комитета Ярославской областной думы по градостроительству, транспорту, безопасности и качеству автомобильных дорог. Тему о необходимости продления трамвайных путей поднял депутат Валерий Байло — это давно обсуждается жителями и властями. Директор департамента транспорта Ярославской области Татьяна Черемных ответила, что сейчас вопрос прорабатывается с федеральным центром.



Минск:

Доля пассажирского электротранспорта в уже превысила 50%

Доля электротранспорта в общем объеме пассажирского транспорта в Минске, с учетом метрополитена, уже превысила 50%, сообщила начальник главного управления экологической политики, международного сотрудничества и науки министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Татьяна Конончук.

"Если говорить об электротранспорте по Минску, с учетом метрополитена, то это уже 50,5%. В целом по стране, с учетом областных центров, по итогам 2022 года цифра чуть выше 27%", - сказала Конончук на пресс-конференции в четверг.

По ее мнению, это "неплохие результаты". "Еще не так далек 2017 год, когда мы говорили всего о 40 единицах электротранспорта, которые только привезли, и только начинала развиваться инфраструктура", - заметила она.

Конончук напомнила, что в настоящее время в стране реализуется программа развития электротранспорта на 2021-2025 годы. "Завершится эта программа, будет следующая пятилетняя программа", - добавила она.

Представитель Минприроды также сообщила, что в настоящее время белорусские предприятия разрабатывают производственные машины с электродвигателями. Наряду с этим, развивается сеть электростанций для легкового транспорта.



Омск:

Омичи требуют вернуть новые трамваи, которые сняли с маршрута из-за веток деревьев

Успевшие ощутить удобство современного транспорта инвалиды и омички с маленькими детьми просят обрезать ветки и вернуть вагоны на линию.

Спустя год работы с маршрута № 7 в Омске убрали новые низкопольные трамваи. На это пожаловалась омичка Юлия Токарева, которая воспитывает ребенка-инвалида и была очень рада новому удобному транспорту.

Как сообщает Народный фронт в Омской области, трамваи убрали потому, что ветки деревьев оставляли царапины на вагонах. Новый транспорт перекинули на другой, более безопасный для него, маршрут.

Омичам тем временем вернули старые вагоны, которые работали здесь год назад. Теперь женщины с детьми собираются группами, чтобы помочь друг другу поднять в трамвай коляски.



Омск:

Рулили, делали селфи и катались на «Адмирале»: прошел конкурс детских рисунков «Поздравь троллейбус с днём рождения!»

В Омске уже в третий раз провели конкурс с этим названием. Для победителей организовали экскурсию по троллейбусному депо.

Ульяне Будковой только шесть лет.

– О конкурсе я узнала от мамы, – рассказывает она. – Решила участвовать в нем.

Вместе с Ульяной работы на конкурс прислали 78 ребят. Самому старшему – четырнадцать лет, самому младшему – пять. Свои рисунки они разместили в альбоме группы «Город Омск». На каждом из них – троллейбусы разных моделей. Желтые, белые, красные – на любой вкус и цвет. И нарядные, как именинники.

– Сегодня у троллейбуса день рождения, – поясняет начальник филиала «Троллейбусное депо» МП г. Омска «Электрический транспорт» Василий Мелищук. – Ему исполняется 121 год.

В России первый троллейбус появился лишь в 1902 году. Его запустили 13 апреля в Санкт-Петербурге. Но постоянное движение троллейбусов началось в Москве в 1933 году.

– А в нашем городе троллейбусное движение открылось 5 ноября 1955 года, – добавляет Василий Николаевич. – Тогда первый в Омске троллейбус провез пассажиров от управления Омской железной дороги до городка Водников.



Это был советский высокопольный троллейбус средней вместимости МТБ-82.

– Зато у нас теперь «Адмиралы»! – радуется пятиклассник Максим Левченко. – Они новые и уютные.



Один из них мальчик нарисовал. Правда, троллейбус у него больше на человека похож – сидит, отдыхает. Из 144 троллейбусов, числящихся на балансе депо, 86 – «Адмиралы». Остальные – ЛиАЗы и «ТролЗа Оптима». Все эти машины показывают ребятам, пришедшим на экскурсию в троллейбусное депо. Ребята обходят ремонтные цеха, осматривают разворотную площадку и движутся к мойке.

– А там находится ремонтный цех, – показывает рукой в сторону больших железных ворот четвероклассник Володя Капран. – В нем разбирают троллейбусы и ставят на них новое оборудование.

Парнишка приехал к нам в Омск из села Троицкого. Он не впервые участвует конкурсе и в депо уже был на экскурсии. Троллейбусы ему нравятся, техника – тоже.



– Когда вырасту, то стану инженером, – заявляет Володя.

Какой же мальчишка не хочет за руль? Девятилетний Семен Бондаренко не исключение. Забрался в кабину троллейбуса и с увлечением крутит баранку.

– Здорово! – улыбается мальчуган. – Только жаль, что я не знаю, как его завести.

Оно и понятно – рано еще. Зато ребятам разрешили забраться в кабину. Одни делают селфи, другие крутят баранку. Но если кто-то захочет водить троллейбусы по городским улицам, то в депо будут рады. Только для этого надо сперва подрасти.



– Проведение этого конкурса позволяет не только развивать творческие способности детей, но и популяризировать данный экологически чистый вид транспорта, – комментирует директор МП г. Омска «Электрический транспорт» Сергей Фролов. – Благодаря участию в этом конкурсе дети, а также их родители совместно изучают устройство троллейбусов, их преимущества перед другими видами пассажирского транспорта, историю развития троллейбусного движения.



Глядишь, ребятам понравится, и они, когда вырастут, захотят стать водителями троллейбусов. Тем более что троллейбусная сеть в нашем городе развивается. В частности, на Левобережье планируется построить более десяти километров контактной сети. Троллейбусы станут ходить по бульвару Архитекторов до ТЦ «Мега».

– Их запустят по улицам Крупской, Лукашевича, по проспекту Комарова и Перелёта, по Волгоградской, где строится новый микрорайон Зеленая Река, – поясняет Сергей Петрович. – Благодаря этому в Омске появится три новых маршрута: №5, 7 и 10.

Также планируется провести реконструкцию троллейбусного депо на улице Ватутина.

При этом глава омского дептранса сообщил, при каком условии на Левобережье запустят трамваи

Пока финансирование на эти цели не выделялось. Об этом рассказал директор городского департамента транспорта Вадим Кормилец на заседании комитета Горсовета по вопросам транспортной инфраструктуры.

По его словам, троллейбусы втрое дешевле трамваев, поэтому при развитии Левобережья мэрия делает ставку на них. Если один трамвай стоит 70-90 миллионов рублей, то один троллейбус - 24 миллиона рублей.

При этом инфраструктурный кредит на развитие Левобережья Омску выделили с условием, что из транспорта будут закуплены только троллейбусы. Трамваи перестали ходить в этой части города с 2007 года.

Экологичный, безопасный, а ещё один из самых романтичных видов транспорта, по мнению пассажиров. Курский трамвай отмечает солидный юбилей – ему исполнилось 125 лет. За долгие годы он претерпел множество изменений: от специфики конструкции вагонов и мощности до внешнего вида. Но одно остаётся неизменным: куряне, как и много лет назад, по-прежнему любят поездки на трамваях.

История курского трамвая берёт своё начало 30 апреля 1898 года. В тот весенний день на улицах города было особенно многолюдно. Все спешили в центр, на Красную площадь. Ещё бы – именно



Курск:

Курян приглашают на экскурсию в музей городского электротранспорта



отсюда курский трамвай отправился в свой первый рейс.

Александр Настенко, заведующий музеем Курского городского электрического транспорта: «Первые несколько дней трамвай был как аттракцион. Это было ново и необычно. Кое-кто даже крестился, когда трамвай проезжал мимо. Пугались лошади извозчиков. А через две недели к трамваю стали привыкать. На нем добирались до работы, по делам, за покупками».

И если сначала яркие вагоны на улицах города были в диковинку, позже куряне даже начали высказывать претензии к новому общественному транспорту. Впрочем, обоснованные. Требовали, например, чтобы движение осуществлялось строго по расписанию. К критике прислушались. Уже через несколько месяцев работа курского трамвая стала образцово-показательной даже для соседних регионов.

- В Орле, например, трамвай появился на полгода позже — осенью 1898 года. И орловчане, приехавшие в Курск, отмечали, что курский трамвай гораздо лучше, и движение регулярнее, и вагоны аккуратные, и персонал вежливый. Так что наш трамвай всегда был передовым, - отмечает заведующий музеем.

Куряне перемещались по городу с комфортом. Но, что интересно, благодаря трамваю в городе появилось электричество, утверждают специалисты. Первая электростанция Курска была трамвайная. И трамвайное общество с 1899 года начало электрификацию первых фонарей на улице города, а в 1901 году — домов.

В дореволюционные годы поездка на трамвае была недешевым удовольствием. Проезд через весь город, от Московских до Херсонских ворот, стоил 8 копеек, в то время как дневной заработок рабочего составлял 30 – 40 копеек. Льготами на проезд могли пользоваться только школьники.

Даже в 90-е годы курский трамвай был один из самых передовых. Одно время выпуск трамваев на линию достигал 120 единиц. А парк вагонов был больше 160 единиц. И всё это хозяйство работало как часы.





Дзержинск:

Низкопольный троллейбус-«гармошка» начнет свою работу



Уфа:

УТТЗ изготовит 200 единиц электротранспорта на сумму 4 млрд рублей

Троллейбус-«гармошка» особо большого класса выйдет на дороги Дзержинска. Об этом сообщили в паблике «Дзержинцы за общественный транспорт».

В настоящее время в Дзержинске ведутся работы по подготовке троллейбуса особо большого класса к работе на линии с пассажирами. Его вместимость 110 человек при размещении 5 чел./кв.м, что позволяет использовать такие машины на самых напряженных маршрутах, а на обычных - обеспечивает комфорт поездки, предоставляя пассажирам 30 посадочных мест. Другим преимуществом троллейбуса является низкий уровень пола, что удобно для маломобильных граждан. Наличие четырех дверей способствует быстрой посадке и высадке пассажиров.

Машина модели Тролза-6206.00 «Мегаполис» с номером 084 станет, пожалуй, первым троллейбусом такого класса в Нижегородской области. В этом заслуга сотрудников дзержинского предприятия МУП «Экспресс».

Троллейбус прибыл в город ещё в 2021 году из Москвы, но запустить его в работу смогли только сейчас.

В 2022 году Уфимский трамвайно-троллейбусный завод изготовил 43 единицы электротранспорта на базе машинокомплектов Минского автомобильного завода.

Вице-премьер, министр промышленности, энергетики и инноваций Башкирии Александр Шельдяев: «В начале этого года Уфимский трамвайно-троллейбусный завод подписал с Минским автомобильным заводом соглашение о партнерстве, которое, в том числе предполагает не только производство, а также сервис и дилерскую деятельность. Для нас важно, что к процессу сборки УТТЗ подключает и другие республиканские компании — это «Искра» (табло, электроника), «Автопласт» (пластик, изоляторы), «Салаватстекло» (остекление) и другие».

На УТТЗ из Минска поступают окрашенные кузова, что составляет 30% от будущего троллейбуса. В УТТЗ устанавливают двигатели, приводы, гидростанцию, информационные системы и другие, настраивают и отлаживают.

Для моделей с автономным ходом устанавливается отсек с аккумуляторами, которые позволяют транспорту до 20 км двигаться без контакта с сетью. На сборку одного троллейбуса уходит три-пять дней.

Каждый троллейбус оснащен бортовыми компьютерами, диагностической панелью, которая позволяет определить причину неполадки, на кузове и в салоне есть несколько камер видеонаблюдения.



Краснодар:

Назвали троллейбусом — полежай в кузов



Кубанский арбитраж вернется к делу о взыскании с мэрии Краснодара 140 млн рублей за неоплаченные кузова к электротранспорту.

Арбитражный суд Кубани вернулся к иску ООО «Алькор» к мэрии Краснодара, согласно которому компания требует от администрации принять произведенные по муниципальному контракту кузова для троллейбусов и выплатить за них 140 млн руб. Ранее краснодарские власти пытались в одностороннем порядке разорвать эту сделку, однако суды встали на сторону производителя.

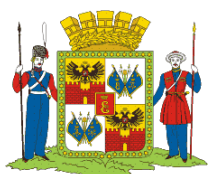
Арбитражный суд Краснодарского края рассмотрит вопрос о возобновлении производства по делу о понуждении департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации Краснодара принять произведенные по муниципальному контракту фирмой «Алькор» кузова для троллейбусов, а также оплатить эти работы. Дело было приостановлено из-за другого процесса, где производитель троллейбусов оспаривал решение мэрии о ее одностороннем выходе из контракта. После того как арбитраж принял решение не в пользу городских властей, он вернулся к первому иску производителя. Заседание по вопросу возобновления производства назначено на 23 мая, сообщается в арбитражной картотеке.

«Алькор» обжаловал отказ в Арбитражном суде края, который установил, что ОТТС все-таки был предоставлен, хотя и с опозданием. При этом суд указал, что данный документ не требовался изначально по контракту, так как предметом сделки являлись не троллейбусы, а кузова для них. Попытки обжаловать решения в апелляции и кассации оказались для мэрии unsuccessful.

Специалист краснодарской юридической фирмы «Векави Групп» Виктория Ошуева,

специализирующаяся на вопросах, связанных с транспортом, полагает, что в рамках этого процесса предприятию придется доказывать, что работы по контракту выполнены в полном объеме и с надлежащим качеством. «Чтобы установить объем и качество фактически выполненных работ, на мой взгляд, суду придется назначать экспертизу, и дальше все будет зависеть от ее результата. Не исключено, что, если кузова изготовлены с недостатками, суд может уменьшить размер взыскиваемой суммы. Но пока иск выглядит как удовлетворяемый», — говорит юрист.

В конце декабря 2022 года власти Краснодара объявили о заключении двух контрактов на поставку 60 троллейбусов белорусского производства. Поставка электротранспорта ОАО «УКХ "Белкоммунмаш"» уже началась. В конце марта глава города Евгений Наумов осмотрел первую поставленную машину. Полностью троллейбусы должны поступить до конца лета. Из 60 машин — 38 будут с увеличенным автономным ходом.



Краснодар:

Началась реконструкция самой сложной трамвайной развязки напротив КубГТУ



Работу на пересечении улиц Московская и Красных зорь проводит «Синара – ГТР Краснодар».

– Обновленный трамвайный узел поможет создать единый транспортный каркас с будущими линиями на западе и востоке города. Продление трамвайной ветки позволит жителям и гостям кубанской столицы быстрее и удобнее перемещаться по городу. Важно, что в рамках заключенного концессионного соглашения Краснодар также получит 100 современных низкопольных трамваев. Проект реализуется в рамках федеральной Программы комплексного развития городского электрического транспорта, – подчеркнул первый заместитель губернатора Краснодарского края Игорь Галась.

На уже существующей развязке на пересечении улиц Московской, Островского, Красных Зорь и Крайней заменят 1,2 километра рельсошпальной решетки и построят еще 200 метров новых трамвайных путей.

Генеральный директор «Синара – ГТР Краснодар» Артем Доронин рассказал, что в рамках реконструкции установят четыре остановочные

платформы, адаптированные для маломобильных граждан, и современные павильоны.

– Проектом также предусмотрено создание зеленой зоны, тротуаров и стоянки для автотранспорта, устройство уличного освещения. В результате здесь появится удобное для горожан транспортно-пешеходное пространство. Новая схема движения и расположения остановочных платформ позволит систематизировать транспортные потоки, – добавил Артем Доронин.

Проект реализуют в рамках заключенного в сентябре 2022 года концессионного соглашения по развитию трамвайной сети в западной части Краснодара. До 2026 года «Синара – ГТР Краснодар» проложит 35,6 км новых путей.

31 марта заместитель председателя Правительства России Дмитрий Григоренко и губернатор Кубани Вениамин Кондратьев обсудили комплексное развитие городского электротранспорта в Краснодаре. Проект включает две концессии по строительству новых трамвайных путей и сопутствующей инфраструктуры в западной и восточной частях города.

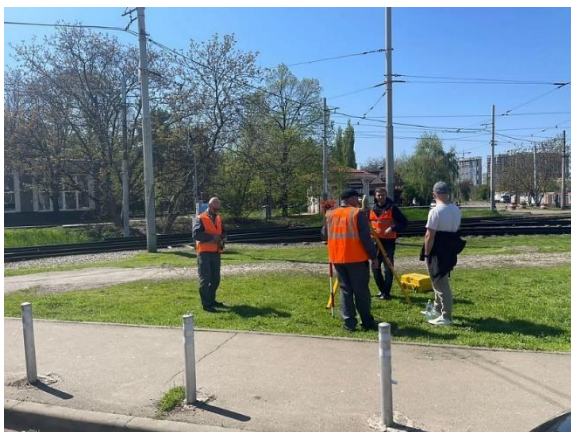
Сегодня в Краснодаре трамваи перевозят более 70 млн человек в год – это 50% пассажиропотока. Протяженность путей составляет 129 км. В 2022 году впервые за 20 лет построили 5 км новой ветки по улице Московской. С 2019 года на закупку 103 трамвайных вагонов край направил 3 млрд рублей.

Средний возраст саратовских трамваев составляет 31,9 лет при нормативе в 16 лет, а троллейбусов - 7,4 года при нормативе 10-12 лет.

Такую статистику озвучил сегодня директор "Саратовгорэлектротранса" Владимир Прохоров. За 2021 год предприятие сдало на металлолом 39 троллейбусов и 11 трамваев.

Действующий парк предприятия состоит из 201 трамвайных вагонов и 207 троллейбусов, большая часть которых пассажирские. Также на балансе СГЭТ имеются земельные участки общей площадью 99 тысяч квадратных метров.

В 2022 году на линию ежедневно выпускалось, в среднем, 65 трамваев и 102 троллейбуса.



Саратов:

Электротранспорт хотят сделать "хребтом перевозок"



Расходы предприятия в прошлом году составили 1,7 млрд рублей. Увеличение расходов, в том числе, возникло и за счёт повышения заработной платы сотрудникам.

Как пообещал Прохоров, в первом квартале 2024 года парк подвижного состава предприятия пополнится на 71 единицу.

Сегодня на рынке транспортных перевозок Саратова СГЭТ занимает всего 10%. При этом Прохоров не стал гарантировать, что с появлением в городе скоростного трамвая транспортное предприятие перестанет быть убыточным. "Весь электрический транспорт во всем мире считается дотационным", - признался спикер. Решением застарелых проблем СГЭТа может стать ликвидация дублирующих маршрутов и повышение привлекательности электротранспорта для пассажиров. В результате предприятие должно сделаться "хребтом перевозок".



Череповец:

«ПК Транспортные системы» выполнила контракт на поставку 8 трамваев "Львенок"



Российский разработчик и производитель современного городского электрического транспорта – компания "ПК Транспортные системы" изготовила 8 односекционных полностью низкопольных трамваев модели 71-911ЕМ "Львенок" для Череповца. Сборка подвижного состава проходила на двух производственных площадках компании - Тверском механическом заводе электротранспорта и Невском заводе электрического транспорта имени Ф.А. Пирецкого.

Для "ПК ТС" этот контракт стал уже третьим, выполненным в интересах Череповца. В 2021 году компания поставила в город 12 низкопольных трамваев, в 2022 - 8.

"Благодаря участию в федеральном проекте "Чистый воздух" нацпроекта "Экология" Череповец получил 28 новых трамваев производства "ПК Транспортные Системы". Новые вагоны понравились и водителям, и пассажирам. Обновление подвижного состава вдохнуло новую жизнь в наш трамвайный парк, позволив снять с эксплуатации вагоны, выпущенные 37 лет назад.

Еще один важный аспект: внешний вид трамваев. Специалисты "ПК ТС" разработали уникальную livрею для наших вагонов, с одной стороны, сохранив историческую расцветку, с другой

- подчеркнув новую эпоху в развитии череповецкого трамвая. Не секрет, что качество рельсового общественного транспорта – один из важнейших показателей развития города и комфорта жителей. Надеемся, наше сотрудничество с "ПК ТС" будет продолжаться, а новые трамваи послужат Череповцу верой и правдой долгие годы", - прокомментировал мэр г. Череповца Вадим Германов.



Ачинск:

МУП "Ачинский ГЭТ" требует через суд деньги за рекламу на трамвае

Муниципальное унитарное предприятие «Ачинский городской электрический транспорт» обратилось в Арбитражный суд к ООО «Гармония здоровья 2» о взыскании задолженности за оказанные услуги по договору на размещение рекламы от 25 февраля 2021 года в размере 15,4 тысяч рублей, пени за нарушение срока оплаты, а также затраты по демонтажу рекламы и восстановлению прежнего вида трамвайного вагона в размере 109 тысяч рублей.

Исковое заявление принято к производству суда. Дело будет рассматриваться в порядке упрощенного производства. До 25 мая текущего года стороны должны представить дополнительные документы, содержащие объяснения по существу заявленных требований и возражений в обоснование своей позиции.

Сторонам напоминает, что они могут самостоятельно урегулировать спор до вынесения судебного акта.



Махачкала:

Юбилей троллейбусного парка

Троллейбусное управление Махачкалы будет преобразовано в автобусно-троллейбусное управление, и автопарк предприятия в скором времени пополнят не менее 70 больших автобусов. Об этом на торжественном мероприятии, приуроченном к 50-летию со дня создания управления, сообщил исполняющий обязанности главы города Ризван Газимагомедов.

Он отметил, что предприятие будут модернизировать, оно превратится в автобусно-троллейбусное управление, и вся территория будет отдана именно под это предприятие. В скором времени 70–80 больших автобусов здесь появится.

В завершение мероприятия Ризван Газимагомедов осмотрел прилегающую к

управлению территорию, ознакомился с материально-технической базой и осмотрел рабочие помещения.

50 лет назад в 10 часов утра в Махачкале торжественно выехал на линию первый троллейбус, за рулем которого находилась, Галина Родина.

Основные категории пассажиров это студенты и пенсионеры, а их к слову не мало. Стоимость проезда и комфорт, главные критерии по которым многие выбирают именно поездку на данном виде транспорта. Правда есть еще один нюанс. Троллейбус едет по точному маршруту и студентам иностранцам очень легко ориентироваться в городе. За время работы троллейбусный парк переживал немало проблем. Но продолжал свою работу, а все благодаря дружному коллективу.

На данный момент на балансе автопарка стоит 25 троллейбусов, но, к большому сожалению, на линию выходят максимум 14 машин. Причина проста, не хватает водителей. Зарплата водителя троллейбуса, по словам Фузулы Фузулаева, составляет от 40 тысяч рублей и выше. К слову в наше время безработицы это весьма неплохой заработок.

Губернатор Кузбасса Сергей Цивилев во время большой пресс-конференции рассказал журналистам о реализации программы «Чистый воздух» в Кузбассе.

Он сообщил, что Кемерово начнет участие в программе в сентябре 2023 года, а Новокузнецк уже давно в ней участвует. При этом уже сейчас как в Кемерове, так и в Кузбассе в целом действует несколько программ и проводится ряд мероприятий, для того, чтобы справиться с основными проблемами, влияющими на экологию региона и отдельно взятых городов.

В качестве основных среди этих проблем Сергей Цивилев выделил выбросы от транспорта, промышленных предприятий, а также устаревших котельных и теплоэлектростанций.

Для решения этих проблем в Кемерове и Новокузнецке уже не один год меняют старый общественный транспорт на новый. Синие автобусы, по словам Сергея Цивилева, стали уже своеобразной визитной карточкой Кузбасса. Они не только удобны для пассажиров, но и очень экологичны, так как



Кузбасс:

Губернатор Сергей Цивилев рассказал о реализации программы «Чистый воздух»



большинство из них работает на газомоторном топливе с минимальными выбросами в атмосферу.

В Новокузнецке также по программе «Чистый воздух» активно меняется старый общественный электротранспорт на новый – город уже получил значительное количество новых трамваев и троллейбусов. Большинство последних за счет возможности автономного хода, помимо экологических проблем, помогают решить и транспортные.

Губернатор подчеркнул, что электротранспорт – это очень экологичный и очень дорогой вид транспорта. Поэтому участие в программе «Чистый воздух» - это огромная поддержка для региона, который сам с таким объемом модернизации из регионального бюджета просто не справился бы.

Что касается котельных, то в регионе действует программа модернизации больших котельных с одновременным закрытием устаревших малых и неэффективных.

В выпуске использованы фотоматериалы с сайтов:
transphoto.org, ipetskmedia.ru,
admkrain.krasnodar.ru, vedomosti.ru, paluba.media,
newdaynews.ru, s13.ru, mycity.by, omskget.ru,
kursk-museum.net.ru, riakursk.ru

и материалы изданий:
admkrain.krasnodar.ru, omskget.ru, rg.ru,
omskinform.ru, advis.ru,
76.ru, uralpress.ru, 59i.ru, nsk.kp.ru, tr.ru,
seyminfo.ru, omsk.mk.ru, lg.lpgzt.ru, ural.tsargrad.tv,
opennov.ru, e1.ru, omskgazeta.ru yarcube.ru,
omsk.aif.ru, interfax-russia.ru, newdaynews.ru,
s13.ru, rossaprimavera.ru, news.1777.ru,
mogilev.online, nnttv.ru, nord-news.ru, rt-online.ru,
smartpress.by, gazeta-perm.ru, autosila24.ru,
kommersant.ru, sibkray.ru, kemerovo.tsargrad.tv,
zelao.mos.ru, forpost-sz.ru, saratov24.tv,
transsibinfo.com, korabel.ru, 7info.ru, belta.by,
zapad24.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 несет ответственности за достоверность информации, представленных в них.