



№6-7

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной
ассоциации предприятий городского
электрического транспорта

2 - 16 февраля
2025 года

Правительство России приняло ряд решений по нацпроектам, связанным с транспортом

Опубликованы поручения премьер-министра Михаила Мишустина по итогам стратегической сессии о технологическом лидерстве, которая проходила в конце 2024 года. Они связаны с действием соответствующих нацпроектов, среди которых и нацпроект «Промышленное обеспечение транспортной мобильности». До 20 марта должны быть рассмотрены вопросы, которые связаны с включением в паспорта нацпроектов дополнительных требований и положений, содержащихся в ранее принятых программных и стратегических документах.

В свою очередь Минобрнауки России по таким нацпроектам до 1 апреля должно определить отраслевые центры компетенций (схоже с ранее созданными ИЦК по проектам импортозамещения ПО) и их руководителей. Дополнительно Минэкономразвития России совместно с РАН, а также курирующими нацпроекты ведомствам предстоит до 20 апреля проработать предложения по установлению особенностей исполнения таких нацпроектов. «Включая требования к системе управления реализацией карт технологической кооперации, предусматривающие в том числе описание производственно-технологических процессов, а также необходимых критических технологий и их разработчиков», – подробнее раскрыто последнее поручение в сообщении Правительства России.

Также глава правительства утвердил правила предоставления казначейских кредитов на реализацию инфраструктурных проектов (Постановление от 25 января 2025 года №48). Они будут выдаваться регионам по мероприятиям нацпроекта «Инфраструктура для жизни» на срок до 15 лет под 3% годов.

Кредиты будут предоставляться в приоритетном порядке на инфраструктурные проекты в сфере жилищно-коммунального хозяйства, а также на закупку общественного транспорта, создание объектов транспортной, инженерной, энергетической и туристической инфраструктуры, объектов инфраструктуры промышленных парков и промышленных технопарков, особых экономических зон, территорий опережающего

развития, инновационных научно-технологических центров и другие цели. Одобрять проекты будет президиум Правительственной комиссии по региональному развитию.

«Нужно внимательно отбирать проекты с учётом обратной связи от граждан», – подчеркнул Михаил Мишустин на совещании с вице-премьерами 10 февраля.

Казначейские инфраструктурные кредиты будут предоставляться в рамках нового национального проекта «Инфраструктура для жизни» и станут продолжением инфраструктурных бюджетных кредитов – самого капиталоемкого инструмента социально-экономической инициативы Правительства «Инфраструктурное меню».

«Правила предоставления кредитов утверждены. В ближайшее время подготовим и утвердим правила отбора новых проектов. В рамках Правительственной комиссии по региональному развитию обсудили с губернаторами подходы по распределению объёмов кредитов регионам, готовность к их выдаче», - отметил вице-премьер Марат Хуснуллин.

Обеспечить предоставление в 2025–2030 годах бюджетных кредитов регионам на реализацию инфраструктурных проектов Правительству поручил Президент по итогам Послания Федеральному Собранию в 2024 году.

Нацпроект «Инфраструктура для жизни» включает цель по обновлению к 2030 году около 33 тыс. транспортных средств. Подробные объёмы по каждому виду транспорта, в том числе трамваям, на данный момент не раскрывались.

Утверждён новый образовательный стандарт СПО «Мастер по комплексному обслуживанию пути рельсового транспорта»

Министерство просвещения утвердило Федеральный государственный образовательный стандарт среднего профессионального образования по профессии 23.01.20 Мастер по комплексному обслуживанию пути рельсового транспорта.

Этот стандарт нацелен на подготовку квалифицированных кадров для работы в сфере внеуличного и городского электрического транспорта, включая метро и трамваи.

Комплексный подход с учётом требований трёх профессиональных стандартов:

- «Работник по обслуживанию тоннелей метрополитена»;

- «Работник по комплексному обслуживанию пути и контактного рельса метрополитена»;

- «Работник по комплексному обслуживанию трамвайных путей».

Программы обучения ориентированы на конкретные виды деятельности и предполагают освоение студентами необходимых профессиональных компетенций.

Разработка стандарта осуществлялась экспертами организаций, входящих в Совет по профессиональным квалификациям городского пассажирского транспорта, что обеспечивает его соответствие реальным потребностям отрасли.

Новый образовательный стандарт станет основой для подготовки нового поколения специалистов.



Ижевск:

Игоря Сальникова назначили директором МУП «ИжГЭТ»

Игоря Сальникова назначили новым директором МУП «ИжГЭТ» вместо арестованного Андрея Батова. Об этом сообщил глава города Дмитрий Чистяков на своей странице в соцсети «ВКонтакте».

Коллективу Ижгорэлектротранса уже представили нового руководителя.

«Игоря Борисовича знаю лично: в команде администрации Ижевска мы вместе работали в статусе заместителей главы города. Он курировал весь хозяйственный блок, самый хлопотный и ответственный. Есть у Игоря опыт руководства муниципальными предприятиями. Уверен, пригодятся знания, полученные во время работы в других регионах», — отметил Дмитрий Чистяков.

Задачи Игорю Сальникову поставлены амбициозные: сохранить производственную базу, развивать инфраструктуру электротранспорта, привлечь федеральное финансирование. Главное — сохранить позиции одного из лучших муниципальных предприятий электротранспорта в стране.

Ижевчане неоднозначно отнеслись к назначению.

«Лишь бы хуже не сделал, а то уже страшно от новых руководителей», — заметила в комментариях к сообщению Наталья Л.

«Пусть хоть у него все получится, и заживем, как прежде, а то с 90-х годов не помню такого бардака с транспортом. Не говоря уж о его отсутствии», — продолжила Ирина Н.

«ИжГЭТ реально хорошо работает, не развалите», — напутствовала Альбина Т.

«Сети электротранспорта уже давно не развиваются, город выполз за пределы и шагает по Завьяловскому району, а транспорта как не было, так и нет», — посетовал Владимир П.

Справка:

Игорь Сальников родился в 1977 году в Перми. В 1999 году окончил Пермское высшее военное командно-инженерное училище ракетных войск им. Маршала Советского Союза Чуйкова В.И., в 2001 году — Современный гуманитарный институт, в 2007 году — Финансовую академию при Правительстве РФ.

В 1994–2002 годах служил в армии.

В 2002–2011 годах работал в различных коммерческих структурах в Перми, Москве и Костроме.

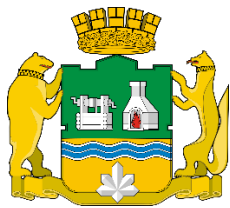
В 2011–2013 годах — директор МУП города Ижевска «Горсвет».

В 2013–2015 годах — генеральный директор ОАО «Ижевские электрические сети».

После этого уехал из города, затем вернулся.

В марте 2019 года был назначен заместителем главы администрации Ижевска по ЖКХ и строительству.

После этого был мэром Верхней Салды в Свердловской области, а с марта 2023-го назначен главой Мотовилихинского района Перми.



Екатеринбург:

**Главу ЕМУП
«Гортранс»**

отправили под арест

Главу ЕМУП «Гортранс» отправили под арест. Суд не послушал адвокатов генерального директора.

Новость о задержании Нугаева E1.RU прокомментировал источник в администрации города.

— По транспортной реформе пришли большие деньги, и для нормальной работы по ней нужны чистые руки. Сергей Николаевич подозревался в мутных схемах очень давно. «Сейчас его подозревают во взятке от одного из коммерческих перевозчиков», — сообщил источник.

Сергей Нугаев сделал карьеру в транспортной сфере Екатеринбурга. С 2014 года он возглавлял Трамвайно-троллейбусное управление. В 2018 году его объединили МОАП и Нугаев стал руководителем новой муниципальной компании Гортранс.

Сергею Нугаеву досталось ветхое хозяйство с изношенным парком. У персонала были низкие зарплаты, ремонтники не успевали чинить технику. Он удержался на своем месте и в пандемию, когда пассажиропоток упал до минимума, а водители и кондукторы массово болели.

Директора обвиняют в получении взятки в крупном размере по пункту «в» части 5 статьи 290 УК РФ. Она предполагает от 7 до 12 лет лишения свободы и штраф до шестидесятикратной суммы взятки.

Уже состоялась очная ставка руководителя компании «Спецатомремсервис» Евгения Пильникова с Нугаевым.



Пильников рассказал о том, что передавал деньги главе Гортранса. Пильников во время очной ставки отказался отвечать на вопросы Нугаева. Директор Гортранса предположил, что Пильников сам в чём-то провинился перед законом.

По решению суда Сергей Нугаев до 12 апреля останется под арестом. На это время исполнять обязанности директора будет Главный инженер предприятия – Михаил Щипанов.

Особенно печально, что все эти события происходят на фоне долгожданного обновления парка. В город завершилась поставка 50 новых троллейбусов. Такого обновления не было более 10 лет.



Екатеринбург:

Все 50 закупленных троллейбусов прибыли



Все троллейбусы, закупленные в рамках контракта 2024 года, прибыли в Екатеринбург. Последний, 50-й троллейбус прибыл сегодня в Орджоникидзевское троллейбусное депо, сообщили в близком к администрации Екатеринбурга канале «Екатеринбург. Главное».

Напомним, в декабре 2024 года из новой партии было доставлено лишь 11 троллейбусов.

Закупка 50 новых троллейбусов обошлась бюджету Екатеринбурга в 1,633 млрд рублей. Для её осуществления город получил софинансирование из вышестоящих бюджетов. Все троллейбусы произведены в Челябинске на заводе компании «Синара». За два года до этого Екатеринбург закупил ещё полсотни новых троллейбусов, но на другом заводе — «Белкоммунмаш» в белорусском Минске.

Из прибывших 50 троллейбусов 30 уже курсируют по Екатеринбургу, они обслуживают четыре маршрута:



Минск:

ТМХ ИС оснастила минское метро микропроцессорным оборудованием

Компания «ТМХ ТМ» (входит в состав ТМХ Интеллектуальные Системы, ТМХ ИС), оснастила новые станции Зеленолужской линии Минского метрополитена («Слуцкий гостинец», «Неморшанский сад» и «Аэродромная»), микропроцессорным оборудованием автоматике и телемеханики движения поездов (АТДП). Об этом сообщила пресс-служба ТМХ ИС.

Оборудование предназначено для обеспечения безопасности и эффективности работы метрополитена. Оно обеспечивает централизацию стрелок и сигналов, управление светофорами и стрелочными переводами, контроль положения подвижного состава и проверку целостности рельсового пути.

На новых поездах «Минск-2024», поставленных ТМХ в 2024 году, установлена поездная аппаратура безопасности и автоведения. Оно предназначено для автоматического управления поездом, регулирования его скорости, соблюдения точности остановки, выбора стороны открытия дверей, процесса открытия и закрытия дверей, соблюдения энергоэффективности движения, контроля скатывания и стабильной работы пневматического оборудования. Аппаратура также реализует режимы автономного и централизованного автоведения, автоматического оборота состава на конечных станциях.



Всего для минского метро ТМХ произвел 28 метровагонов (семь поездов) модели 81-765.7/766.7. Поезда проектировались для эксплуатации на Зеленолужской линии, где применяются платформенные двери. Все поезда были введены в эксплуатацию в январе этого года.



Новокузнецк:

Продолжается строительство новой троллейбусной линии



Уникальное по нынешним временам явление происходит в Новокузнецке. В то время, как многие города нашей страны оправдывают закрытие троллейбусных маршрутов высокими затратами на строительство и реконструкцию инфраструктуры, здесь всё иначе. Строители вышли на установку опор контактной сети и приступают к монтажу подвесной системы.

С августа в Новоильинский район уже были запущены троллейбусы на автономном ходу. Теперь сюда придёт распределённая зарядная сеть – ну или привычная контактная сеть троллейбуса.

Денис Новохацкий, руководитель проектного офиса по развитию общественного транспорта Новокузнецка: «Всего будет смонтировано около 5,5 километров контактной сети, свыше 220 опор, частично обновят освещение улиц, появятся новые остановочные павильоны и современная модульная тяговая подстанция. Завершить работы планируют к началу лета».

Новая КС позволит продлить маршрут троллейбуса 1А по проспектам Мира, Авиаторов и Запсибовцев, а затем и организовать работу внутрирайонного троллейбусного маршрута.

«Здесь же будет установлена 17-я в городе тяговая подстанция – самая современная, - поясняет Новохацкий.

Средства на строительство линии – порядка 400 млн рублей – выделены из федерального бюджета в рамках проектов «Чистый воздух» и «Экологическое благополучие».



**Санкт-Петербург:
Северная столица
вслед за Омском и
Казанью запускает
спектакль на
городские рельсы**



Пассажирам предлагают перенестись в 70-е годы XX века и прослушать лирическую комедию о кондукторе Лиде. Она выходит в свой последний рейс.

Салон легендарной "Американки" превратился в зрительный зал. Спектакль "Мистер-33" начинается с первым поворотом. Подвижной состав мчит по Среднему проспекту Васильевского острова, а пассажиры в наушниках знакомятся с главной героиней. Молодая кондуктор Лида заступает на своё последнее дежурство. Но увольняется девушка не по собственному желанию. На дворе 1970 год. В самом разгаре автоматизация.

– Тогда, как и сейчас, сменяется цивилизационное время. У нас наступает цифровизация, а в 70-е годы была автоматизация. Кондукторов стали заменять на компостеры и билетные кассы, – рассказывает автор сценария, драматург и режиссёр Сеппо Кантерво. – А что делать людям? А людям надо продолжать жить, верить, любить и развиваться вместе с этим миром! Это очень важный посыл нашего аудиоспектакля.

Замена людей на бездушные аппараты вызывает разгоряченные споры главных героев. Люди переживают о нашествии в трамваях "зайцев" и о том, что некому будет следить за пассажирами "метр с кепкой".

Сюжет аудиоспектакля привязан к маршруту трамвая. А он туристический. В наушниках – история, за окнами – достопримечательности Северной столицы: крейсер "Аврора", Петропавловская крепость, Литейный мост, Марсово поле, Летний сад. С каждой остановкой на борту трамвая пребывают поклонники Лиды. Тут и моряк Анатолий, и милиционер Василий, и молодой учёный Константин. Влюблённая троица пытается всеми способами завоевать внимание кондуктора: читают стихи, дарят цветы, совершают подвиги.

– Это жизненная история, ленинградская, – говорит директор СПб ГУП "Горэлектротранс" Денис Минкин. – Аудиоспектакль не претендует на какие-то воспитательные цели, не пытается назидать или поднимать крупные философские проблемы – это такие бытовые зарисовки. Он легко воспринимается, сочетается с движением трамвая, пролетающими за окнами пейзажами. Создает хорошее настроение.

Во время путешествия слушатели узнают разные приметы и байки о городе. Так, когда ретро-вагон проезжает мимо Михайловского замка, то звучит история про живущего там призрака Павла I. А героиня спектакля, старожил Софья Милорадовна, раскрывает секрет, как

выйти замуж – поцеловать льва на стрелке Васильевского острова.

– Самое главное – передать ощущение того времени. Тогда люди разговаривали по-другому, выглядело все по-другому, – рассказывает исполнительница главной роли кондуктора Анастасия Бахвалова. – И главное было насытиться этой атмосферой через фильмы, достопримечательности.

Кстати, прообразом главной героини стала реальная кондуктор из Ленинграда Лидия Ивановна Ратникова. Она билечивала пассажиров самого первого трамвайного поезда.

В финале моряк и учёный устраивают дуэль, но необычную. Тому, кто сможет преодолеть мост Белинского по перилам, достанется сердце Лиды. Правда, сама Лида об этом ничего не знает. Аудиоспектакль идёт 1,5 часа, но пробки в историческом центре вносят свои коррективы.

– Трамвай "Американка" – это символ нашего города, символ времени. Он как капсула времени, в которой будут путешествовать наши замечательные жители. Ни у какого города в нашей стране нет такого количества достопримечательностей, красивейших мест. "Мистер-33" – лирическая комедия. В ней принимают участие петербургские актёры. Мы попытались соединить внутри содержательной части историю нашего города и мифы, – рассказывает Сеппо Кантерво.

Аудиоспектакль в трамвае планируется запустить в ближайшее время. Предварительная стоимость билетов в районе 2000 рублей. Приобрести их можно будет в меню экспозиционно-выставочного комплекса городского электрического транспорта.



Братск:

Отстраненные троллейбусы экстренно проходят модернизацию

На фоне сразу нескольких подряд возгораний в салонах новых троллейбусов власти города отреагировали оперативно. Машины были сняты с линии все 33 троллейбуса, а на линию вышли безопасные «ветераны». Мэр города Александр Дубровин: принёс извинения жителям, но объявил, что намерен обратиться в Следственный комитет.

«29 января текущего года на троллейбусе марки «Авангард» вологодского завода «Транс-Альфа» случилось возгорание. Проведенная независимая пожарная экспертиза подтвердила худшие опасения. Причина возгорания троллейбуса – фронтальный отопитель. Незамедлительно были проведены мероприятия по инвентаризации всех троллейбусов фирмы «Транс-Альфа»,

в ходе которой выявлено что машины, поступившие в Братск, оборудованы одним типом отопительной системы.

Мною принято радикальное решение. В целях обеспечения защиты жизни и здоровья братчан отстранить все троллейбусы марки «Авангард». На замену им на линию поставим троллейбусы, которые находятся в нашем парке. Да, может быть, они не такие красивые и не такие комфортные, но рисковать безопасностью пассажиров и работников троллейбусного управления мы не можем. Оперативно отрабатываем вопрос по подготовке транспорта к выходу на линию.»

Работы по замене фронтальных отопителей ведут прибывшие в Братск специалисты АО «Транс Альфа» - компании, которая поставила технику в Братск. Оборудование привезли из Вологды, где и были произведены данные троллейбусы. Работу и технические испытания должны завершить до 10 марта. После этого «Авангарды» вернутся на маршруты.

Что касается сгоревших машин, то их судьба пока окончательно не определена. Если будет окончательно установлено, что возгорания произошли по вине завода-изготовителя, то город может рассчитывать на поставку новых машин взамен сгоревших.



Минск:

500-й трамвай получила Столица



«БКМ Холдинг» выпустили 500-й трамвай, обладателем которого стало государственное предприятие «Минсктранс».

Генеральный директор «БКМ Холдинг» Тарас Мурог передал символический ключ от юбилейного трамвая директору филиала «Трамвайный парк» ГП «Минсктранс» Николаю Гапановичу.

В торжественном мероприятии также приняли участие заместитель министра промышленности Андрей Кузнецов, первый заместитель главы администрации Партизанского района Денис Капитан и генеральный директор ГП «Минсктранс» Олег Дзюбенко.

За добросовестный труд и большой личный вклад в производство городского электрического транспорта и в связи с выпуском 500-го трамвая десять сотрудников отмечены грамотами и благодарственными письмами ОАО «УКХ «БКМ».

«500-й» отправился в трамвайный парк Минска, где будут проведены пусконаладочные работы, обкатка, а затем и выпуск на линию с пассажирами.



Новосибирск:

Старые трамваи обновят за 450 миллионов рублей

Новосибирские власти объявили о модернизации городского трамвайного парка. На эти цели планируют выделить 450 миллионов рублей, которые пойдут на ремонт и улучшение девяти старых вагонов. Соответствующая информация появилась на сайте госзакупок.

В рамках проекта обновят трамваи моделей 71–605, 71–608, 71-619 и ЛМ-99. Подрядчик, которого выберут 25 февраля, займется заменой колес, ремонтом салонов, укладкой нового линолеума, установкой лестниц для доступа на крышу, а также монтажом системы «Глонасс». Работы необходимо будет завершить до 30 декабря 2025 года. Мэрия Новосибирска рассказала, какие ещё меры для развития трамвайного сообщения предпринимаются в городе.

Начальник управления пассажирских перевозок мэрии Владимир Кондауров уточнил, что основной упор делается на модернизацию трамваев с пробегом. С 2017 года предприятие «БКМ-Сибирь» модернизировало 42 трамвая, в текущем году планируется обновить еще 10 вагонов.

— При модернизации используется новый кузов первой комплектности, который по своим технико-эксплуатационным показателям соответствует всем необходимым требованиям по безопасности, по перевозке маломобильных граждан и фактически не отличается от трамвайных вагонов других более современных моделей, — говорит начальник.

Для полного укомплектования троллейбусного парка Новосибирску требуется 142 машины с увеличенным автономным ходом общей стоимостью 5,17 млрд руб. Об этом РБК Новосибирск рассказали в пресс-службе городской администрации. Ранее мэр Новосибирска Максим Кудрявцев озвучил намерение полностью обновить троллейбусный парк в городе.

«Для доукомплектования производственных баз и расширения маршрутной сети сохраняется потребность в приобретении 142 единиц троллейбусов с увеличенным автономным ходом, в том числе: 42 единицы с дальностью автономного хода 30 км, стоимость за 1 единицу составляет порядка 35 млн руб.; 100 единиц с дальностью автономного хода 40 км, стоимость за 1 единицу составляет порядка 37 млн руб. Вопрос о сроках закупки нового подвижного состава будет решен после определения источников финансирования», — говорится в ответе муниципалитета.

В 2022-2024 годах Новосибирск получил 258 новых троллейбусов с увеличенным автономным ходом. В пресс-службе правительства Новосибирской области сообщили,

что в прошлом году в региональный центр поставили 169 машин.

Новые троллейбусы с увеличенным автономным ходом работают на маршрутах, ведущих в отдаленные части города. Сейчас муниципалитет рассматривает возможность запуска такого троллейбуса в микрорайон Пашино.



Нижний Новгород:

Постоянная перегонка старых трамваев закончилась ЧП



Служебное расследование началось после столкновения двух трамваев в центре Нижнего Новгорода. Об этом сообщили в ООО «Экологические проекты».

Авария произошла на улице Ошарской 6 февраля. На рельсах столкнулись новый трамвай «МиНиН» и старый вагон. По предварительной информации, старый списанный вагон буксировали в депо, но он сорвался с горки и влетел в другой.

Источник рассказал, что в настоящее время начата проверка, по результатам которой дадут оценку действиям водителя и лица, ответственного за буксировку. Кроме того, степень повреждения транспорта оценят представители завода-изготовителя.

По уточнённой информации, два трамвайных поезда двигались в одном направлении и буксировали неисправные и частично разукomплектованные вагоны МТТЧ (модернизированные в Москве Татра Т-3). В какой-то момент произошёл обрыв сцепки в первом поезде и неуправляемый вагон покатился назад. Через несколько метров он столкнулся со следовавшим сзади вторым сцепом. И на этом приключения не закончились, так как после удара второй аналогичный неисправный вагон МТТЧ отцепился от своего тягача и тоже покатился назад. Он успешно миновал кривую на оживлённом перекрёстке и сошёл с рельс, что предотвратило дальнейшие тяжёлые последствия.

Что удивительно, когда вагоны-беглецы вновь сцепили со своими тягачами, то пострадавший «Минин» смог продолжить путь, хоть и с полностью разбитой лобовой частью.

Старые вагоны вынуждены постоянно перегонять из одного депо в другое по причине продолжающейся реконструкции в рамках реализации концессионного соглашения Нижегородской области. Сконцентрированные в двух депо вагоны, которые ранее находились на территории трёх площадок периодически мешают нормальной работе предприятий. Почему вагоны не спишут окончательно и не утилизируют – остаётся загадкой.



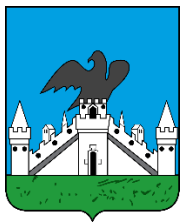
Барнаул:

Новый трамвай завершил обкатку



Первый трамвай «Гранит», произведенный группой компаний «Союз», завершил обкатку в Барнауле, стартовавшую в августе прошлого года. Трамвай местного производства был представлен в городе 12 июня прошлого года. Он собран на барнаульском предприятии «Алтайгеомаш» (входит в ГК «Союз»), в его разработке принимали участие «Красноярские машиностроительные компоненты» и «Русал». Новый трамвай адаптирован для маломобильных пассажиров и имеет выдвижную аппарель.

На данный момент неизвестно, будут ли власти Барнаула закупать такие трамваи. Летом прошлого года генеральный директор ГК «Союз» Владимир Отмашкин заявил, что трамваем уже интересуются несколько городов, но для компании в приоритете Барнаул. По словам Отмашкина, город гарантирует проекту поддержку и в следующем году планирует заказать небольшую пробную партию трамваев «Гранит».



Орёл:

Поступление первых троллейбусов из второй партии «питерцев»

В город поступили первые троллейбусы из второй партии «питерцев». А всего ожидается 15 таких машин. Об этом пишут в сообществе «Общественный транспорт Орла онлайн» ВКонтакте. В тот же день ещё несколько троллейбусов перегоняли по Санкт-Петербургу в 6-й троллейбусный парк, чтобы погрузить для доставки в столицу нашего региона.

Эти машины исправны. Есть вероятность, что их выпустят на линию в ближайшее время. Так будет, если у ТТП не возникнет трудностей с оформлением документов.

4 из 5 троллейбусов, поступивших в первой партии, выпустили на маршруты. Пятая машина тоже вскоре выйдет в свой первый рейс по Орлу.



Волгоград:

Мэрия потребовала с поставщика троллейбусов 20,3 миллионов за сотни поломок

Новые подробности поставки в Волгоград партии троллейбусов вологодской компанией ООО «Торговый дом «Транс-Альфа» по контракту ценой в 1,74 миллиарда рублей выяснились в арбитражном суде Волгоградской области. Департамент городского хозяйства администрации Волгограда намерен взыскать с ООО «Торговый дом «Транс-Альфа» штраф в размере 20,3 миллиона рублей. Соответствующий иск зарегистрирован в картотеке регионального арбитража.

Истцом в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований относительно предмета спора, указано муниципальное унитарное предприятие «Метроэлектротранс». В обоснование иска указано, что

поставщик был обязан в период действия гарантийного срока обеспечить за свой счет устранение выявленных недостатков товара и осуществить его соответствующую замену в порядке и на условиях, предусмотренных контрактом.

В мэрии утверждают, что в течении гарантийного срока к поставленным троллейбусам было предъявлено более 200 рекламаций.

— По 76 рекламациям гарантийные обязательства были выполнены с нарушением установленного контрактом срока, по 127 рекламациям установленный срок и гарантийные обязательства не выполнены, — указано в тексте иска.

Истец начислил поставщику штраф за нарушение обязательств по гарантийному ремонту, однако до настоящего времени установленная контрактом сумма штрафа не оплачена, ответа на претензию от поставщика не поступало.

Вскрылась и причина транспортных проблем для горожан и финансовых для МУП «Метроэлектротранс» из-за ремонта новых троллейбусов. Так, в мэрии заявили, что из-за того, что маршруты, по которым производится эксплуатация данных троллейбусов, предусматривают участки с использованием автономного хода, у МУП «Метроэлектротранс» на время проведения работ по гарантийному ремонту объективно отсутствовала возможность замены транспортных средств на троллейбусы без автономного хода при осуществлении перевозки пассажиров.

Это не позволило предприятию обеспечить в полном объеме выпуск троллейбусов согласно расписанию движения, а предприятие было вынуждено ежемесячно оплачивать начисленные штрафы за невыполнение ежедневного планового количества рейсов от расписания, что негативно сказалось на финансовом состоянии предприятия.

Ранее мэрия уже взыскала по суду с этого же поставщика 47 271 872 руб. 80 коп. неустойки за срыв сроков поставки троллейбусов.



Санкт-Петербург:

Арбитражный суд охладил претензии к заводу-изготовителю троллейбусов в несколько раз с 200 млн рублей до 290 тысяч!

Арбитражный суд Петербурга и Ленобласти рассмотрел иск СПб ГУП "Горэлектротранс" (ГЭТ) о взыскании неустойки с ООО "Торговый дом "Транс-Альфа"" (Вологда) в размере 199,8 млн рублей за нарушение сроков гарантийных работ.

ТД "Транс-Альфа" поставлял в Петербург троллейбусы большой вместимости. К примеру, по контракту, заключённому в январе 2022 года на 4,94 млрд рублей, подрядчик поставил 166 низкопольных троллейбусов. В 2023 году ТД "Транс-Альфа" заработал 5,9 млрд рублей, чистая прибыль — 24,5 млн, указано в сервисе "Контур.Фокус".

Повод к спору дали три госконтракта, заключённые ГЭТ с "Транс-Альфой" в 2022–2023 годах. По их условиям поставщик обязан в течение гарантийного срока устранять обнаруженные ГЭТ недостатки в течение 4 дней с момента получения претензии. Эти сроки компания не соблюдала, поэтому ГУП направляло ей соответствующие претензии. Расчёт неустойки произведён исходя из стоимости одного троллейбуса, в отношении которого "Транс-Альфа" допустила просрочку исполнения гарантийных обязательств.

В свою очередь "Транс-Альфа" представила контррасчёт неустойки — 290,8 тыс. рублей. Именно эту сумму в феврале Арбитражный суд Петербурга и Ленобласти взыскал в пользу ГЭТ.

"Судебные процессы предприятие не комментирует", — заявила "ДП" руководитель пресс-службы СПб ГУП "Горэлектротранс" Дарья Тимофеева.

"Снижение неустойки связано с тем, что ответчиком был предоставлен её грамотный контррасчёт, — говорит партнёр бюро юридических стратегий Legal to Business Дарья Филина. — Чаще всего уменьшение неустойки в ходе судебного спора происходит вследствие применения ст. 333 ГК РФ (в том случае, если неустойка явно несоразмерна последствиям нарушения обязательства). В данном кейсе ответчик аргументировал контррасчёт неустойки тем, что она должна применяться к конкретным нарушениям (рекламациям), а не к изделию в целом (неустойка начислена за нарушение гарантийных сроков)". Эксперт предполагает, что в материалах дела есть доказательства, что дефекты и нарушения были выявлены не в отношении всего троллейбуса.

Судебная практика разнородна: в части признания права на неустойку иски ГУПов удовлетворяются достаточно часто, однако размер взыскиваемых сумм

нередко снижается, отмечает юрист практики "Разрешение споров" адвокатского бюро Nordic Star Александра Кузнецова.

"В спорах по госконтрактам и гарантийным обязательствам суды не всегда встают на сторону госзаказчиков, особенно если заявленные суммы выглядят завышенными или если ответчик сумел обосновать их несоразмерность", — уточняет эксперт.

Как правило, ГУПы обжалуют судебные решения, вынесенные не в их пользу, скорее всего, ГЭТ также подаст жалобу. По мнению Дарьи Филиной, вероятность пересмотра судебного решения видится небольшой. "Судебный акт расписан достаточно подробно, позиция суда, а также контррасчёт ответчика находят подтверждение в судебной практике. Однако, безусловно, в пользу ГУП могут играть доказательства, которые есть в деле, но, например, не отражены в судебном решении", — подчёркивает эксперт.



Чебоксары:

Водитель троллейбуса осуждена за травмирование пассажирки в салоне

Утром 2 октября прошлого года водитель троллейбуса маршрута № 62, поздно заметив сокращение безопасной дистанции до движущейся впереди иномарки, применила экстренное торможение. Один из пассажиров, находившихся в салоне, упал на руку державшейся за поручень женщины, в результате чего та получила перелом плечевой кости.

40-летней жительнице Новочебоксарска, управлявшей троллейбусом, отделом по расследованию ДТП Следственного управления МВД по Чувашии было предъявлено обвинение по ч. 1 ст. 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации.

Калининский районный суд города Чебоксары признал подсудимую виновным в инкриминируемом деянии и назначил наказание в виде 4 месяцев ограничения свободы. Троллейбусному управлению предстоит выплатить пострадавшей 100 тысяч рублей, помимо суммы страховой выплаты в 270 тысяч рублей, которую пассажирка уже получила.



Уфа:

АО "УТТЗ" готовится к выпуску «гармошек» троллейбусов-электробусов

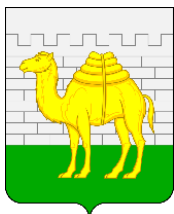


АО "Уфимский трамвайно-троллейбусный завод" готовится к выпуску новой серии электробусов с функцией динамической зарядки, которую в народе прозвали «гармошками». Эти модели отличаются увеличенной площадью низкого пола, что делает их удобными для людей с ограниченными возможностями.

Среди особенностей новых троллейбусов — системы навигации, климат-контроль, камеры видеонаблюдения и мультимедийный комплекс. На одном заряде они способны преодолеть до 20 километров пути.

Разработка этой модели велась совместно с Минским автомобильным заводом. Из Беларуси поступают машинокомплекты, а специалисты АО "УТТЗ" монтируют основные узлы и коммуникации. Комплектующие на 25% производятся предприятиями Башкортостана.

Помимо этого, ведется работа над созданием троллейбуса третьего поколения, отличающегося новым дизайном интерьера и экстерьера.



Челябинск:

Троллейбусы покрылись паттерном



Борт новых троллейбусов украсили брендированным паттерном, который разработали специально для общественного транспорта Челябинской агломерации. Такой же уникальный набор символов, отражающих истории Южного Урала, наносят на автобусы и трамваи. В случае с троллейбусами паттерн выполнен в двух оттенках — темном и светлом.

«Вариант с «черным камуфляжем» уже ездит по маршрутам, а с сегодняшнего дня вы сможете прокатиться на троллейбусе с паттерном в белых тонах. Все дизайнерские нововведения пока тестируются», — сообщает телеграм-канал «Челябинский троллейбус». Модераторы канала попросили горожан оценить новинку. В комментариях под постом мнения разделились: первым понравился светлый вариант, вторым темный, а третьи предложили оставить классический красный цвет без какой-либо символики.



Красноярск:

Трамваи «Уралтрансмаша» нацелились на Красноярское метро



Когда Красноярску пообещали прибытие современного ретро-трамвая 71-431Р «Достоевский», многие жители города восприняли это как неожиданный и дорогой, но приятный подарок. Большой, стильный и технологичный вагон вызвал восторг у тех, кто успел его увидеть.

Однако выяснилось, что трамвай привезли лишь на время, и он не останется в городе. Несколько дней новинка будет курсировать по маршруту №7 в тестовом режиме, даже не перевозя пассажиров. После этого «Достоевского» отправят в Санкт-Петербург, для которого он и был создан.

Анонсировав прибытие «Достоевского», мэрия не стала раскрывать никаких деталей. Трамвайная сеть города ограничена правым берегом, а пассажиропоток на этих маршрутах невелик. Введение большого трехсекционного трамвая, рассчитанного на 246 пассажиров (50 сидячих мест), стоимостью около 200 млн рублей кажется неоправданным.

Закономерно возник вопрос: зачем городу, где трамваи не являются основным видом транспорта, такой вместительный и дорогой вагон?

Про деньги, кстати, тоже ничего понятно не было: кто оплатил перевозку, во сколько она обошлась, сколько, наконец, стоил сам трамвай – ведь выглядело все так, будто машина останется в Красноярске навсегда. Городские власти, напомним, несколько дней молчали.

Транспорт с современной начинкой выполнен в стиле ретро и предназначен для колеи 1524 мм. Состав может развивать скорость до 75 км/ч (средняя скорость Московского метро – 41 км/ч)

Вместо дорогого подарка горожане получили лишь временную демонстрацию возможностей завода-производителя. Оказалось, что прибытие трамвая – это проект екатеринбургского завода «Уралтрансмаш» (входит в госкорпорацию «Ростех»), который стремится заявить о себе как о потенциальном поставщике вагонов для красноярского метрограма.

«Достоевский» действительно заслуживает внимания. Это современный трехсекционный низкопольный вагон, сочетающий ретро-дизайн и передовые технологии. Его вместимость – до 246 пассажиров, а на 100% низкий пол обеспечивает безбарьерный доступ для маломобильных граждан.

Трамвай оснащен интерактивными системами, включая прозрачное окно-экран, которое предоставляет

всем, кто едет по маршруту, навигационную и туристическую информацию.

Для Санкт-Петербурга, где трамвайная сеть имеет историческое значение и высокий пассажиропоток, такой вагон стал удачным решением. Для Красноярска, где трамваи ходят только на правом берегу и не пользуются большой популярностью, его применение выглядит избыточным. Впрочем, это понимает и сам производитель – у него другие, более грандиозные планы.

Завод подчеркивает, что готов создать уникальные метротрамваи, адаптированные под нужды Красноярска, вплоть до дизайна, который будет отражать местный колорит. До закупки вагонов под метро еще далеко, но предприятие уже сейчас решило налаживать контакты с Красноярском. Тем более, что дизайн – это только поддела. Необходимо определиться с конструкцией, мощностью и остальными параметрами подвижного состава, а на разработку тоже нужно время.

Трамвай имеет 8 дверей (по 4 на борт). Кабины управления тоже расположены с обеих сторон состава. Это может быть удобно при эксплуатации на линиях без оборотных колец или в тех же подземных метротоннелях

Так что приезд трамвая «Достоевский» в Красноярск – это стратегический шаг, направленный на привлечение внимания к продукции завода в контексте строительства метро. И, в принципе, демонстрация может стать началом долгосрочного сотрудничества между Красноярском и уральскими машиностроителями.

«Мы как изготовитель полностью готовы участвовать в проекте метротрама и готовы на данном этапе строительства метро Красноярска учесть все необходимые требования», – пояснил главный конструктор гражданской техники «Уралтрансмаша» Дмитрий Буньков.

Как известно, власти Красноярского края планировали закупить 15 трехсекционных трамваев для работы метротрама в 2027 году. «Достоевский» вроде бы для этого подходит. Завод-производитель, очевидно, рассчитывает на то, что его трамваи будут выбраны для метропроекта. Впрочем, сперва им нужно будет победить на торгах.

Помимо «Уралтрансмаша», подходящие низкопольные трехсекционные двухсторонние трамвайные вагоны челночного типа выпускает «ПК Транспортные системы» (входит в «Трансмашхолдинг»). Например, модели «Витязь» и «Лев» (со «Львятами» Красноярск уже знаком). По всей видимости, между этими

производителями и развернется борьба за будущие многомиллиардные контракты

Главный вопрос заключается в том, насколько трамваи этого завода подходят для красноярского метро и будут ли они адаптированы под местные условия. На него должны ответить инженеры предприятия, которые в эти дни проводят обкатку вагона по местным рельсам.

Напомним, в Красноярске сейчас активно ведется строительство метротрама – подземно-надземного легкорельсового транспорта. В сентябре 2024 года началась проходка первого тоннеля и уже пройдено почти 2 км подземных выработок. Полноценный запуск ожидается к 400-летию юбилею города.

Для работы метротрама только на первом этапе потребуется 15 трехсекционных трамваев, которые будут курсировать под землей, а потом и по поверхности. Ведь второй этап строительства предусматривает, что после выхода из тоннеля на станции «Улица Шахтеров» они поедут уже по улице Молокова в сторону густонаселенных районов Северного. И тогда больших трехсекционных трамваев понадобится еще больше.

Это масштабный проект, требующий значительных инвестиций: только на приобретение «стартового» подвижного состава запланирована сумма в 2,75 млрд рублей. И российские машиностроители уже начинают готовиться к будущим поставкам.



Ростов-на-Дону:

**Концессия
приостановлена - к
разработке проекта
ростовского трамвая
хотят привлечь
москвичей**

В Ростове-на-Дону остановлена работа над проектом модернизации трамвайной сети города. Это произошло по решению губернатора региона Юрия Слюсаря.

Врио губернатора Ростовской области Юрий Слюсарь обратился к мэру Москвы Сергею Собянину с просьбой «выделить» столичную команду транспортников для изучения проекта ростовского трамвая, сообщил глава региона на встрече с руководителями областных СМИ.

— Он выделил специалистов и они подготовили отчет. Есть у нас соображения и своих специалистов. Теперь всё нужно собрать воедино, — сказал Слюсарь.

Он назвал трамвай — перспективным транспортом, но «при правильном подходе».

— Теперь нужна пауза, чтобы всё это собрать и выйти на какое-то правильное решение. Всё мы обсудим публично. Но в старой концепции трамвай не существует. Очевидно, что реализация проекта в существующем формате привела бы к очень неприятным последствиям, — сказал Слюсарь.

По его мнению, успешный опыт модернизации трамвайной сети в Таганроге не применим к Ростову.

— Принципиальная разница заключается в том, что в Таганроге отдельное полотно, не влияющее на основную дорожную сеть, есть тротуары, на которых может остановиться трамвай из него моно зайти и выйти, есть остановки и так далее. В Ростове все работы ведутся на основе существующей дорожной сети. И эта разница переворачивает успешность в одном случае на очень большие риски в другом случае. Конечно, предполагается, что мы за два года перекопаем Малиновского, Стачки и Нагибина, чтобы там через два года появился трамвай, который ещё при Владимире Чубе убирали и все страшно радовались. А мы теперь за сумму, которая очевидно экономически невыгодная, вернём этот трамвай обратно. При этом, мы оставим выделенную полосу, потому, что трамвай не заменит автобусы. Люди будут выходить фактически на середину дороги и всё равно нужно будет делать или пешеходные переходы или увеличивать число светофоров. А пешеходные переходы — это увеличение аварийности и жертв, — высказал своё мнение Слюсарь.

Тезисы Губернатора немного смущают, так как в них слышится тон защиты частных автомобилей на дорогах Ростова-на-Дону. Но ещё никому в мире не удалось решить транспортную проблему застроенных территорий без ущерба для личного транспорта.

Компания «Синара — ГТР» почти два года строит в Ростове трамвайные линии в Левенцовке — это участок длиной 6,3 километра от Жданова до Малиновского. Его должны были уложить до конца 2024 года, после чего приступить к продлению линии в центр города. Однако работу в срок так и не завершили.

Ростову-на-Дону катастрофически не везет. При Чернышове развалили трамвай, обещая взамен монорельс, потом были «сказки» про метро. Даже пускали «пыль в глаза» бурильными машинами на перекрестке Буденновского и Садовой. Много лет в Ростове работало Управление метро, и это в городе, где метро не было! Потом это Управление метро ликвидировали и сделали проект скоростного трамвая. Теперь стройка заглохла!

Жители Левенцовки три года терпели стройку, а что теперь? Разбирать все будут? У нас нет слов! с



Новочеркасск:

Снегопад полностью остановил трамваи, а Администрацией города пытаются понять, что делать с транспортом в городе при полном



В Новочеркасске снегопад полностью остановил трамвайное движение по всем маршрутам и направлениям, поскольку у трамвайного депо нет возможности обслуживать линию в снегопады. Как долго продлится закрытие - пока неизвестно. Однако работники все же пытаются пробиваться через снег, если это удастся, то будет курсировать 2-й маршрут. Последний "снегочист" в городе стоит на приколе в депо: "Рама пополам лопнула при подъёме, варили переваривал, в итоге стоит на приколе до лучших времён. А вообще, его даже за ворота выпускать опасно, потому что он даже в депо сходит".

В обычные дни суммарный выпуск на два маршрута Новочеркаска состоит из трех вагонов.

"Трамвайная инфраструктура города нуждается не только в обновлении подвижного состава, но и в оптимизации маршрутной сети. Для этого, в рамках встречи, мы приняли решение создать специальную рабочую группу, которая займется разработкой оптимальных решений для Новочеркаска. В состав группы войдут как представители местной администрации, так и представители минтранса.

Рабочей группе будет поставлена задача по разработке концепции развития трамвайной сети и обновления подвижного состава, которая ляжет в основу будущего мастер-плана." — глава областного Минтранса Алёна Беликова.

Вопрос, что можно модернизировать и пересматривать в простейшей, как бревно, маршрутной сети Новочеркаска - остаётся открытым. Чтобы что-то изменить в вопросе, трамвай в Новочеркаске нужно строить заново, но это в нашей реальности очень маловероятно.



Рыбинск:

Город купит семь новых троллейбусов

С вопросом про обновление электротранспорта к губернатору Михаилу Евраеву обратился один из жителей Рыбинска. В ответ в министерстве дорожного хозяйства и транспорта Ярославской области пояснили, что новая техника появится в городе в 2025 году.

«По информации АО «РЭТ», осуществляющего троллейбусные перевозки в Рыбинске, в 2024 году был заключён договор на поставку 3 новых троллейбусов, ожидаемое прибытие машин с завода — весна 2025 года. Приобретение ещё 4 троллейбусов планируется к концу 2025 года», – рассказали в министерстве.



Петрозаводск:

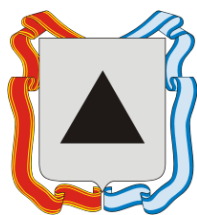
**Силач в одиночку
вытолкнул
застывший на
дороге троллейбус**

Кроссфит-атлет в одиночку смог вытолкнуть застрявший на заснеженной дороге Петрозаводска троллейбус. О необычном дорожном инциденте в своих социальных сетях рассказал тренер спортсмена Роман Илькив, опубликовав видео, подтверждающее произошедшее.

Он сообщил, что транспортное средство наехало на снежную бровку и водитель уже самостоятельно выехать не смог, также у него слетели «усы», из-за чего троллейбус оказался обесточен. Спортсмен же в этот момент гулял неподалеку и предложил свою помощь: он отправил водителя за руль, а сам начал толкать машину.

«Дима сам нашел упор, выправил спину и приложил все свои силы, как на тренировке по становой тяге. Вуаля – троллейбус сдвинулся с места», – написал его тренер в социальных сетях.

Тренер Дмитрия отметил, что отзывчивость и сила его ученика впечатлили всех, кто узнал о произошедшем.



Магнитогорск:

**Зарплата водителей
трамвая превысила
80 тысяч рублей**

В последние годы развитие транспортной инфраструктуры Магнитогорска активно набирает обороты, что подтверждают не только масштабные ремонты и обновления на улицах города, но и увеличение зарплат для работников муниципального транспорта.

В 2024 году средняя зарплата водителей трамваев в городе составила 77,3 тысячи рублей, а водителей автобусов – 74,3 тысячи. Однако в настоящее время, при стандартной выработке, заработная плата первых уже превышает 80 тысяч рублей. Такой результат стал возможен благодаря улучшениям в работе МП «Магтортранс», сообщает директор предприятия Владимир Петрученко.

По его словам, в 2024 году на базе предприятия проведена масштабная модернизация. В парк поступили новые трамваи и автобусы, а также улучшены условия труда для сотрудников. В частности, для водителей и других работников предприятия были проведены работы по ремонту помещений, а также внедрены новые автоматизированные системы для удобства пассажиров, включая электронные информационные табло на остановках и обновленное оборудование для безналичной оплаты проезда.

Магнитогорский городской транспорт, несмотря на свои социальные функции, в последние годы стал примером самостоятельной и эффективной коммерческой структуры. В 2024 году на предприятие поступило 22 новых автобуса и 6 трамвайных вагонов, что значительно

улучшило сообщение в городе. Также стало возможным расширение автобусных маршрутов.

Кроме того, за прошлый год компания перевезла более 23 миллионов человек на трамваях и автобусах, а также продолжила работы по модернизации инфраструктуры. Уже в настоящее время весь подвижной состав МП «Маггортранс» оборудован бескондукторной системой оплаты.

Важным шагом на пути повышения эффективности работы предприятия стало улучшение условий труда сотрудников. В 2024 году на базе предприятия произведен капитальный ремонт различных объектов, включая улучшение вентиляции и системы отопления в стояночных боксах. Также значительное внимание уделили улучшению санитарных условий для водителей и других работников транспортной сферы.

2025 год обещает быть не менее продуктивным для Магнитогорского городского транспорта. Среди основных задач — дальнейшее развитие инфраструктуры, капитальный ремонт трамвайных путей, а также увеличение количества высококвалифицированных специалистов. Для этого в 2024 году значительно расширен Учебный центр МП «Маггортранс», что позволит подготовить более 50 водителей трамваев в 2025 году.

Глава города Сергей Бердников подчеркнул важность комплексного подхода к улучшению качества услуг в транспортной сфере. Он отметил, что с каждым годом оценка работы «Маггортранса» со стороны жителей города улучшается благодаря внедрению инновационных технологий и повышению качества обслуживания.



Нижний Тагил:

Водителям трамвая и другим работникам увеличили зарплату

В Нижнем Тагиле с первого февраля выросла заработная плата работников «Тагильского трамвая». Об этом сообщили на официальном сайте муниципального предприятия.

Ежегодная индексация должна проводиться один раз в год. Рост тарифных ставок и окладов сотрудников позволяет сохранить действующий кадровый состав и привлечь новых сотрудников. В настоящее время работники нужны для увеличения количества рейсов на маршруте №3 «Вагонка – центр города».

Ведущей профессией является водитель трамвая. До первого февраля зарплата со «стартовым» 3 классом квалификации была от 38,5 тысяч рублей за среднемесячную норму 164 часа. Средняя заработная плата — 48 тысяч рублей.

С первого февраля 2025 года зарплата со «стартовым» 3 классом квалификации начинается от 65 тысяч рублей за среднемесячную норму 164 часа. А с первым классом квалификации – от 71 тысячи рублей.

«Изменение уровней заработков произойдет благодаря совместной работе руководства НТ МУП «Тагильский трамвай» и профсоюза с органами власти. Правильное понимание роли муниципального транспорта определило необходимую для повышения заработной платы работников сумму контракта на транспортную работу в 2025–2026 годах», – добавили на сайте предприятия.

У дорожного рабочего, кондуктора, маляра зарплата начинается от 45 тысяч рублей. У слесаря по ремонту подвижного состава – от 55 тысяч рублей. У монтера пути – от 61,8 тысячи рублей.



Ижевск:

КВР для старичков



Несмотря на закупку новых троллейбусов «Пересвет» предприятие продолжает ремонтировать и старые машины.

На базе троллейбусного парка № 1 проходит капитально-восстановительный ремонт (КВР) с модернизацией троллейбус ЗиУ-682Г 1991 года выпуска. Более чем за 30 лет эксплуатации троллейбус выработал свой ресурс и при отсутствии возможности массового обновления парка, продлить срок службы троллейбуса позволяет КВР.

После капитально-восстановительного ремонта троллейбус получит:

- полностью новый кузов;
- комфортные для пассажиров сидения;
- эффективное отопление салона;
- линейки светодиодного освещения;
- снижение уровня шума в салоне (за счёт установки статического преобразователя);
- транспортную информационную систему (электронные маршрутные указатели и новый аудиоинформатор);
- капитально отремонтированное механическое, пневматическое и электрическое оборудование;
- улучшенные условия работы водителя.

В 2025 году запланировано выпустить на линию минимум два троллейбуса, прошедших капитально-восстановительный ремонт.

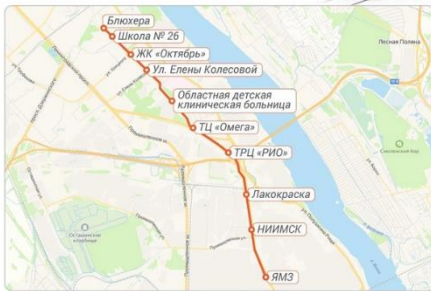


Ярославль:

На линию вышли новые трамваи и уже подверглись нападению вандалов



Схема движения трамвая № 6к



По данным Министерства дорожного хозяйства и транспорта Ярославской области

76RU

15 февраля в Ярославле начал ходить трамвай № 6к. Это укороченный маршрут трамвая № 6, который раньше ходил от улицы Блюхера на Пятёрку. Трамвай № 6к будет возить пассажиров от кольца на улице Блюхера до моторного завода.

— Сегодня поистине знаменательный день для Ярославля! В год 125-летия ярославского трамвая мы вновь запустили движение по шестому маршруту, хоть и пока в укороченном варианте. Пассажиры с новых современных остановок садятся в новые комфортные вагоны, которые доставят их по новым путям! Ну а наши опытные водители сделают всё, чтобы поездка была комфортной и безопасной! — написал в своем телеграм-канале директор «Яргорэлектротранса» Денис Пырлог.

Обслуживанием маршрута занимается «Яргорэлектротранс». В первый день вагоны начали ходить с 14 часов. В часы-пик интервалы движения на маршруте составят 10–20 минут.

Напомним, в Ярославле запланирована масштабная модернизация трамвайного хозяйства. В городе должны заменить все трамвайные пути, обновить восемь тяговых подстанций, пустить 47 новых трамваев, реконструировать два путепровода (у Лакокраски и Моторного завода) и трамвайное депо.

Подрядчиком является компания «Мовиста Регионы Ярославль», с которой правительство региона заключило соответствующее концессионное соглашение.

Работы в 2023 году начались с Дзержинского района. Ремонт стартовал на трамвайной ветке на улице Блюхера. Ходивший здесь трамвай № 6 был временно отменен. С 7 июня 2024 года в Брагине перекрыли отрезок от улицы Волгоградской до больницы № 9. С 1 июля на ремонт закрыли для движения трамвайные пути на отрезке от улицы Волгоградской до ТЦ «Омега». На время ремонтов трамвайные маршруты № 5 и 7 сократили.

Ремонт в Дзержинском районе подрядчик планировал закончить до конца 2024 года и возобновить здесь движение трамваев, сделав разворотное кольцо у ТЦ «Рио». После этого работы должны начаться на следующем участке путей — от Брагина до центра и Пятёрки.

Однако ремонт затянулся, пока концессионер продолжает работать в Брагине. В Министерстве дорожного хозяйства и транспорта пояснили, что в первом квартале 2025 года закрытие трамвайного движения в центральных районах Ярославля не планируется. Когда это произойдет, пока неизвестно.

В Ярославле запуск трамвайного движения в Брагино не остался без внимания вандалов. Ночью вагон №204 был фактически полностью "покрашен" малолетними имбецилами.



Губернатор пообещал найти вандалов, изрисовавших новый трамвайный вагон.

Вагон обязательно приведем в порядок, и он выйдет на линию. Но преступление не останется безнаказанным. Заявление в полицию уже подано. Съемки с камер видеонаблюдения будут переданы в правоохранительные органы. Виновные понесут наказание по всей строгости закона. Поблажек не будет. Уверен, это мнение разделяют все ярославцы, кто радеет за порядок в родном городе.



Иркутск:

Бюджетные средства обновления подвижного состава

В отсутствие утверждённых программ федеральной поддержки городского электротранспорта транспортные предприятия вновь прибегают к бюджетным средствам обновления подвижного состава. Подтверждением этому — свежий пример из Сибири.

В Иркутске ещё до ближайшей осени планируют обновить два трамвайных вагона. МУП «Иркутскгортранс» подписало договор на поставку новых кузовов от завода из Екатеринбурга. Такой способ оказывается в четыре раза дешевле приобретения абсолютно новой техники.

14 февраля МУП «Иркутскгортранс» объявило закупку у единственного поставщика двух кузовов трамвайных вагонов стоимостью 40,98 млн руб. методом закупки у единственного поставщика.

В этот же день договор на поставку кузовов заключён с екатеринбургским ООО «Горизонт». Оба кузова (стоимостью 20,49 млн руб. за единицу) будут поставлены в Иркутск до 31 августа 2025 года.

Следует отметить, что стоимость новых односекционных трамвайных вагонов на последних закупках уже стала превышать отметку в 80 млн руб. Поэтому «эконом-обновление» позволило сэкономить Иркутску около 75% средств, необходимых на покупку нового трамвая.

Ранее «Иркутскгортранс» уже получил от «Горизонта» два вагона в 2023-24 годах. При этом последняя закупка была почти на 20% дешевле нынешней - 16,815 млн руб. Полученные кузова устанавливаются на предоставленные заказчиком тележки модели 71-605 с двигателями ДК-259. Ещё три вагона по проекту 71-605ТН в Иркутске в 2015-2024 годах модернизировали собственными силами, однако работа над последним из них заняла более трёх лет.

НПП ООО «Горизонт» имеет сертификат на выполнение капитально-восстановительного ремонта (КВР) трамвайных вагонов 71–605 с модернизацией и заменой кузова. Получившаяся продукция получила обозначение 71-605PM13.

В Реестре российской промышленной продукции ООО «Горизонт» зарегистрировано как производитель кузовов трамвайного вагона АВМЮ.661271.002, предназначенных для проведения капитально-восстановительного ремонта трамвайных вагонов Т-3 и КТМ-5МЗ (71-605). В них предусмотрено не менее 23 мест для сидения при номинальной вместимости 100 человек и максимальной 150 человек. Длина вагона — 16 метров, ширина — 2,5 метра, высота со сложенным пантографом — 3,9 метра.



Всего «Горизонт» выпустил 60 кузовов трамвайных вагонов серии 71–605-PM13. Помимо Иркутска, 54 вагона производства «Горизонта» этой модели эксплуатируются в Магнитогорске, где составляют треть от парка подвижного состава. В последнее время город перешёл на закупку полностью новой техники. Ещё три вагона работают в Златоусте, а один трамвай трудится в Саратове.

До начала 2021 года кузова серии 71-605PM13 выпускались с плоской маской кабины, затем стали производиться кузова со скосом передней маски. С 2022 года кузова изготавливаются с низкопольной средней секцией. В 2024 году «Горизонт» выполнял лишь единственный заказ на поставку одного кузова в Иркутск, хотя мощности предприятия позволяют изготавливать до 10 кузовов в год.

В то же время «трамвайные» компетенции многопрофильного предприятия остаются востребованными. ООО «Горизонт» является производителем части конструкций, используемых для производства трамваев в ретро-стиле моделей 71-421Р «Довлатов» и 71-431Р «Достоевский» заводом «Уралтрансмаш», в том числе

- каркас кузова передней секции трамвайного вагона модели 71-421Р;
- каркас кузова задней секции трамвайного вагона модели 71-421Р;
- рама трамвайного вагона 71-421Р;
- рама трамвайного вагона 71-431Р.

Основные мероприятия по обновлению подвижного состава в рамках федерального проекта «Развитие общественного транспорта» будут ориентированы на закупку автобусов, а финансовые возможности федерального проекта «Чистый воздух», ранее помогавшего

обновлению трамвайных и троллейбусных парков, гораздо меньше. Кроме того, участником «Чистого воздуха» является всего 41 город. Впрочем, Иркутск, как и другой трамвайных город Иркутской области — Ангарск — вошёл в расширенный список участников проекта.



Калининград:
Губернатор
Беспрозванных:
«Трамвай точно
будем сохранять»



Региональные власти не планируют убирать трамваи с калининградских улиц. Об этом в прямом эфире подкаста «Дом Советов» заявил губернатор Алексей Беспрозванных.

«Что касается трамвая, я, честно говоря, не совсем понимаю, в чем проблема. <...> Моя позиция такова, что мы трамвай будем сохранять точно, я не вижу никаких оснований для того, чтобы трамвая в городе не стало. Это хороший транспорт, который активно используется сейчас, я вижу данные по загрузке, мне дают эти данные. Вопрос новых маршрутов — это отдельный вопрос. Это нужно считать, смотреть исходя из той застройки, которая у нас идет. То есть мы сейчас этим занимаемся», — заверил губернатор.

В то же время, по его словам, перспектива организации новых маршрутов — это не первоочередной вопрос. Сейчас в приоритете дальнейшее обновление подвижного состава и вопрос его стоимости. Мэрия проводит соответствующие расчеты.

В первую очередь, с учетом того, что в начале этого года парк троллейбусов был обновлен почти на 50%, власти планируют расширение маршрутной сети троллейбусов.

«У этих троллейбусов есть специальный ресурс автономного хода, который позволяет пройти порядка 40 км для данного типа троллейбусов, следующая модель — до 80 км, что позволит нам существенно расширить нашу троллейбусную сеть. <...> По транспорту сейчас также ведем расчеты, исходя из обновления транспорта и автономности хода троллейбусов мы будем смотреть новую маршрутную сеть на обновление и продление существующих маршрутов и формирование новых маршрутов, прежде всего троллейбусов. В случае необходимости будем думать о трамвайных маршрутах», — объяснил Алексей Беспрозванных.

В октябре 2024 года глава кабмина РФ Михаил Мишустин подписал распоряжение о выделении Калининграду 418,32 млн рублей на троллейбусы.

В ноябре на Челябинском заводе городского электротранспорта, входящем в группу «Синара», изготовили девять из 12 предназначенных для Калининграда троллейбусов.



Улан -Удэ:

«Как гусеница по стекловате»: жители жалуются на медленные трамваи

Как выяснилось причина задержек трамваев, в заторах на улице Гагарина. Вагоны там задерживаются на отрезке, «совмещённом» с автомобильной дорогой, сообщили на предприятии.

В паблике «Аноним 03» во «ВКонтакте» Улан-удэнец сообщил, что сел на трамвай, идущий в сторону Нового моста, и «тащился на нём как гусеница по стекловате».

- Маршрут, занимающий 20 минут, я преодолел за 50. У водителя было амурное настроение или техника уже вперёд не едет, объясните? – говорится в посте, размещённом в группе. – Плату за проезд подняли, а уровень остался колхозным – начиная от грубых кондукторов и заканчивая убийственным в прямом смысле этого слова напольным покрытием.

В МУП, в свою очередь, отметили:

- Есть участки, где вагоны сбавляют скорость. В их числе – проспект Автомобилистов. Сами знаете, какая там ситуация с рельсами. Также, может быть, задержка на долгом светофоре в 40-х кварталах. На остальных трамваи идут довольно резво, – заявили в управлении.

Высказались на предприятии и по поводу жалоб на холод в вагонах. Некоторые находятся в эксплуатации с 1986 года и в них до недавнего времени не было обогрева.

- Конечно, можно зарядить побольше пушек в каждый и стало бы теплее. Но не стоит забывать об электричестве и трансформаторах, которым тоже много лет и которые никогда не меняли. Только в 2024-м удалось обновить три трансформатора. Надеемся, что дадут финансирование на другие. Если будет перенапряжение, то трамваи вообще никуда не поедут без электричества, – рассказали в МУП.



Череповец:

«Прощайте, старички»: трамваи обновят полностью

В 2025 году Череповец ждет серьезное обновление трамвайного парка – город получит 12 новых современных вагонов. Об этом сообщил мэр Вадим Германов в своих социальных сетях. Это значит, что от старых, скрипучих и потрепанных временем вагонов наконец-то можно будет избавиться.

В последние три года Череповец уже получил 28 новых низкопольных трамваев. Теперь обещают, что оставшиеся старые «ветераны» тоже уйдут на заслуженный отдых.

Но просто поменять подвижной состав – половина дела. Германов отметил, что одновременно с обновлением трамваев в городе готовят проекты по реконструкции путей, полной замене рельсов и контактной сети. Ведь какой смысл в новых трамваях, если они будут ездить по тем же изношенным рельсам?

Вопрос финансирования пока остается открытым, но мэр надеется на поддержку губернатора Вологодской области Георгия Филимонова. Если деньги выделят, то череповчане смогут ездить на новеньких трамваях не только с комфортом, но и без риска тряски, шума и неожиданных остановок посреди маршрута.

Эта новость наверняка порадует всех, кто хоть раз ехал в дребезжащем вагоне, затаив дыхание, надеясь, что он доедет до остановки без происшествий. Если все пойдет по плану, то уже через год в Череповце не останется ни одного «старичка» на рельсах.



Армавир:

Станет ли троллейбус «пушечным мясом» нового нацпроекта?

Городской электрический транспорт продолжает работать более чем в 100 городах страны. Не все трамвайные и троллейбусные хозяйства хватают звёзды с неба и не каждое из них мелькает в новостях о поставках нового подвижного состава, открытии новых линий и маршрутов. Тем не менее, и в достаточно «немедийных» городах троллейбусы и трамваи продолжают играть важную роль в городских перевозках.

Тучи ступили над достаточно крепким троллейбусным хозяйством 185-тысячного Армавира в Краснодарском крае. Имущество муниципального предприятия-банкрота приобретено компанией, раньше не имевшей к пассажирскому транспорту никакого отношения кроме того, что его территория расположена недалеко от троллейбусного депо.

Из-за смены собственника 31 марта может стать последним днём работы Армавирского троллейбуса. Впрочем, последнее слово в вопросе остаётся за городской администрацией, — той самой, которая во многом год за годом и создала сложившееся положение. И в данном случае речь не о любви или нелюбви к троллейбусам — просто ситуацию с автобусами в городе пустили на самотёк гораздо раньше.

В 2024 году транспортная система Армавира впервые была оценена экспертами ГК SIMETRA в рамках Рейтинга городов России по качеству общественного транспорта. Среди 100 городов-участников, охваченных исследованием, составленным по данным на конец III квартала 2023 года, Армавир занял 93-е место. При этом в группе показателей «Комфорт и удобство» Армавир оказался худшим среди всех участников.

С переходом троллейбусного хозяйства в собственность компании, ранее не занимавшейся пассажирскими перевозками, перспективы Армавирского троллейбуса



становятся весьма туманными и практически полностью зависят от воли администрации Армавира, которая, по большому счёту, и создала своими действиями нынешнюю непростую ситуацию. В 2010-х годах она не единожды могла перевести ещё не ставшее заложником имущество троллейбусного предприятия в прямую собственность города и сдавать его в аренду компании-подрядчику. Так в некоторых других городах смогли сохранить стабильность транспортного обслуживания даже при банкротстве МУПов.

Ресурс «костяка» Армавирского троллейбуса позволил бы системе проработать ещё несколько лет, а потом подвижной состав потребуется «залпом» обновить несколькими десятками машин. И их количество — уже вопрос транспортной политики города: заняться консервативным обновлением либо же взять курс на развитие?



Стоит упомянуть ещё одного соседа по региону — Новороссийск, в своё время тоже попавший в кризисную ситуацию с передачей троллейбусного хозяйства в ООО «Новоросспассажиртранс», учреждённое ООО «РПТ». Городу удалось обратно выкупить инфраструктуру электротранспорта, а впоследствии построить несколько новых линий и в 2024 году закупить троллейбусы с увеличенным автономным ходом.

Задумывались об этом и в администрации Армавира. Как сообщало в августе 2024 года интернет-СМИ gorodarmavir.ru, руководители города прорабатывали возможность закупки троллейбусов с увеличенным автономным ходом (ТУАХ) для того, чтобы связать Северный микрорайон с центром Армавира.

Однако закупка троллейбусов собственными силами — мероприятие дорогостоящее (приобретение 40 троллейбусов ТУАХ обойдётся в 1,35-1,5 млрд руб.).

Одно из средств консолидации бюджетов для увеличения финансирования общественного транспорта — передача полномочий по организации транспортного обслуживания по муниципальным маршрутам регулярных от муниципалитетов на региональный уровень. В соседнем с Армавиром Ставропольском крае после трамвайного хозяйства Пятигорска и троллейбусного хозяйства Ставрополя в единое госпредприятие начался постепенный процесс обновления подвижного состава электротранспорта, хотя пока далёкий от завершения. А в Краснодарском крае передали на уровень региона

полномочия по организации транспортного обслуживания на территории города-курорта Анапы.

В бюджете города Армавира на 2025 год, утверждённом решением Армавирской городской Думы от 23.12.2024 № 649 (с изменениями, внесёнными решением от 30.01.2025 № 675), предусмотрено 55,9165 млн руб. расходов по статье «Транспорт» Из них 50 млн руб. (в среднем по 4,166 млн руб. в месяц) предназначено на организацию работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, а 5,9165 млн руб. — на обеспечение деятельности отдела транспорта. Первоначально на эти цели в декабре закладывалось всего 29,2189 млн руб., из них на перевозки по регулируемым тарифам выделялось 23,3024 млн руб. (1,942 млн руб. в месяц), при том, что действующий с ноября 2024 года по 31 марта 2025 года муниципальный контракт с ООО «Армавиравто» стоит 20,57 млн руб. (4,114 млн руб. в месяц).



На 2026 год эти расходы запланированы в объёме 33,7229 млн руб. (27,6304 и 6,0925 млн руб. соответственно), на 2027 год — 49,6979 млн руб. (43,6054 и 6,0925 млн руб. соответственно). Однако корректировать бюджеты будущих лет проще, чем текущего.

Справедливости ради, по другим статьям бюджета в Армавире заложены ещё расходы, связанные с пассажирским транспортом. 2 млн руб. предусмотрено на возмещение части затрат на перевозки троллейбусами школьников и студентов. И ещё 3,3885 млн руб. выделено на организацию бесплатных перевозок обучающихся муниципальных общеобразовательных организаций, проживающих в удалённых от мест обучения территориях города Армавира.

Пока же можно констатировать, что лучшее, что пока светит Армавирскому троллейбусу и всему общественному транспорту города — это сохранение троллейбусных перевозок в прежнем объёме, несмотря на смену собственника. Ни на обновление подвижного состава, ни на перевод хотя бы части автобусных маршрутов на регулируемые тарифы в ближайшие три года в городском бюджете средств не предусмотрено.

Но это — в лучшем случае. В худшем город может уже с 1 апреля лишиться троллейбусного сообщения без его адекватной замены автобусным сервисом ни по вместимости подвижного состава, ни по тарифам на проезд, ни по льготам.

Объём заказа на троллейбусные перевозки, который обязан по условиям договора купли-продажи комплекса

троллейбусного хозяйства, соблюдать новый собственник, может быть пересмотрен администрацией Армавира как в меньшую, так и в большую сторону. В последнем случае требуется за услуги платить больше, чего пока не наблюдается в бюджете. А в первом — могут воедино сойтись как желания администрации Армавира излишне не раскошелиться, так и желание нового собственника не работать по новому профилю, по мере возможностей используя имущество для своих нужд.

Ревизия состояния полученного троллейбусного хозяйства со стороны нового собственника может тоже выявить немало сюрпризов в виде того, что он бы и не против использовать имущество для выполнения пассажирских перевозок троллейбусами, но состояние инфраструктуры и подвижного состава может ему помешать. Тем более пока что имущество продолжает эксплуатироваться «Армавиравто» и за это время может амортизироваться ещё больше. Новый собственник троллейбусного хозяйства может номинально сохранять всю троллейбусную инфраструктуру, но не заниматься «по уважительной причине» пассажирскими перевозками, параллельно занимая достаточно свободную вследствие неукomплектованности троллейбусного парка территорию под другие нужды. Потенциально, троллейбусное хозяйство может стать «пушечным мясом» в имущественных спорах между новым собственником и городской администрацией. А судебные процессы, особенно связанные с экспертной оценкой стоимости имущества и взыскания убытков, как видно из упомянутых выше примеров, в Армавире умеют вести годами.

По данным Telegram-канала «Транспортная инициатива», в конце января водители армавирских троллейбусов получили уведомления об увольнении по сокращению штатов. Трудовые договоры с ООО «Армавиравто» будут расторгнуты 31 марта 2025 года. Эта же дата является последним днём исполнения действующего контракта между администрацией Армавира и «Армавиравто» на выполнение троллейбусных перевозок.



Гомель:

Обновление прибыло



В филиале «Горэлектротранспорт» состоялось торжественное вручение ключей от новых троллейбусов МАЗ-303Т20.

Эти троллейбусы будут обслуживать маршруты в новых микрорайонах города Гомеля, где нет контактной сети, что позволит улучшить качество обслуживания и обеспечит большой комфорт и удобство для пассажиров.

МАЗы третьего поколения пополнили автопарк филиала «Горэлектротранспорт» ОАО «Гомельоблавтотранс». От предыдущей модели машины отличаются просторным салоном, более высокой маневренностью, энергоэкономичностью, повышенной комфортностью. Удобства, современность, яркий дизайн высоко оценили как пассажиры, так и водители.

Владимир Тимофеенко, который трудится на новой машине в течение недели, сравнил водительскую кабину с кораблем космического корабля, где всё предусмотрено для того, чтобы удобно управлять техникой.

Сейчас в автопарке предприятия 12 таких троллейбусов, 7 из них работают на маршрутах.



Воронеж:

Троллейбус скорее мёртв, чем жив?

Электротранспорт в Воронеже сегодня – скорее дань традициям ушедшей эпохи. Трамвайное движение в городе окончательно прекратилось ещё в 2009 году, а вот троллейбусы до сих пор «не сдаются». Муниципальный перевозчик «Воронежпассажиртранс» поддерживает троллейбусное движение на нескольких маршрутах, хотя, конечно, в целом эта техника погоды в сегменте городских пассажирских перевозок давно не делает. Но так было не всегда.

Первые троллейбусы начали свою работу в столице Черноземья 8 ноября 1960 года. Запуск нового на тот момент вида транспорта приурочили к годовщине Октябрьской революции. Уже к 1972 году по воронежским улицам ездило одновременно до 120 троллейбусов. Они начинали ходить в пять утра, а заканчивали – после двух часов ночи.

В наши дни электротранспорт работает с шести утра до десяти вечера. Как рассказали ТВ Губернии в пресс-службе мэрии, в 2025 году в будние дни на городских улицах работает 20–25 троллейбусов, а в выходные и праздники выпуск, в соответствии со снижением пассажиропотока, сокращается на 10–12 единиц. В ноябре прошлого года, по данным, предоставленным горадминистрацией, на балансе у муниципального перевозчика находилось 45 машин, из которых 28 – в исправном состоянии. Для сравнения, по информации онлайн-энциклопедии, в 2020 году парк

троллейбусов в Воронеже составлял 61 единицу, 45 из которых были сильно изношены.

Во второй половине 1980-х годов в столице Черноземья было 17 троллейбусных маршрутов. Сейчас осталось только 4.

Правда, обслуживание маршрута № 11 приостановлено из-за работ по строительству Остужевской развязки. То есть, по сути, его нет, хотя возобновление работы возможно. 99-й и 33-й маршруты появились сравнительно недавно. При этом маршрут № 33, открывшийся в ноябре прошлого года, почти сразу же перешёл в разряд необслуживаемых — из-за дорожных работ на улице Перхоровича. Работу он возобновил несколько дней назад, в конце января.



Сейчас по улицам города курсируют троллейбусы марок ЗиУ, «Мегаполис» и «Витовт».

«Сегодняшний троллейбусный парк позволяет поддерживать работоспособность существующей инфраструктуры. Параллельно изучаются возможности его расширения. Обо всех принятых решениях будет сообщаться дополнительно», — пояснили нам в мэрии.

Троллейбусное депо № 2, располагавшееся на улице Хользунова, закрыли в 2009 году. Сейчас на том месте располагается жилой комплекс «Острова». В Воронеже осталось только одно действующее троллейбусное депо — на улице Космонавтов.

Что касается экономики, то стоимость проезда сейчас точно такая же, как и в автобусах. «Завышение тарифа на электротранспортное сообщение может привести к его гибели, поскольку сегодня существенную конкуренцию троллейбусам составляет современный автобусный парк», — отметили в мэрии.

В часы пиковой нагрузки интервалы движения на маршрутах № 7 и № 99 колеблются в районе 10 минут, а на маршруте № 33—20 минут. В вечернее время, после часа пик, на линии остаются дежурные машины, соблюдающие, как правило, получасовой интервал.

Несложно заметить, что все оставшиеся направления обслуживают правый берег. На левом берегу троллейбус сейчас отсутствует как явление. На вполне логичное «почему?» в пресс-службе мэрии пояснили, что «все основные участки троллейбусных трассировок дублируются автобусным сообщением, которое сегодня составляет основу транспортных корреспонденций».

Одна из наиболее острых проблем пассажирских перевозок уже не первый год — дефицит водителей. Сейчас на муниципальном предприятии трудятся 36 водителей

троллейбусов. Дефицит кадров, как пояснили в мэрии, связан с низкой конкурентоспособностью этой профессии на рынке труда. А чтобы сделать её конкурентоспособней, надо и о регулярной индексации водительской зарплаты заботиться, и о повышении престижа профессии. В общем, своего рода замкнутый круг получается.

Год назад муниципальный перевозчик в своей официальной группе в соцсети опубликовал объявление о поиске сотрудников, где водителям троллейбуса обещали платить «от 26000 рублей в месяц».

– Да, деньги, конечно, получаем не великие, – согласилась рассказать ТВ Губернии на условиях анонимности одна из водителей троллейбусов. – Но зато коллектив прекрасный. Мы в депо очень тепло общаемся, помогаем друг другу, поддерживаем. И руководство адекватное. Можно работать, можно. Правда, мало кто идёт. Сложно вставать в четыре утра, и потом весь день почти непрерывно взаимодействовать с людьми. Внутренняя батарейка садится, вечером уже очень хочется тишины и спокойствия. А ведь ещё и за дорогой надо следить. Но, знаете, есть в нашей профессии и некоторая романтика: перед глазами проходят человеческие судьбы. Вот девушка везёт кота в переноске – видимо, в ветклинику. Вот молодая пара – радуются и наслаждаются обществом друг друга. Вот усталый мужчина спит в кресле – явно после сложного рабочего дня. Наблюдать за тем, как вокруг кипит жизнь – крайне интересно!

В последних числах прошлого года губернатор Александр Гусев анонсировал появление в Воронеже электробусов уже в 2025-м. При этом сначала на городских улицах должны появиться всего несколько машин – с тем, чтобы оценить, насколько этот транспорт подходит для столицы Черноземья. Пока, однако, предметных решений о закупке техники не принято. «Обсуждались разные варианты, но никакой конкретики нет», – сообщили в пресс-службе мэрии.

К этому скептически относятся гражданские активисты. Почему жителям Воронежа не выдать электробусов, объяснил блогер Виталий Иванищев.

По его словам, одна из основных причин отсутствия электробусов в столице Черноземья – стоимость. Автобус стоит порядка 20 млн рублей, троллейбус – примерно 35 млн, а вот электробус уже 50 млн руб.

Не стоит забывать и про зарядки, ведь как транспорт без них будет ездить? Каждая из зарядных станций стоит еще 20

млн. В итоге выходит втрое больше нашего воронежского автобуса.

- Электробусу на конечной нужно время, чтобы зарядиться. Итого, для того чтобы соблюдать один и тот же интервал, количество машин на маршруте должно быть на треть больше! Стоимость по сравнению с автобусом вырастает чуть ли не на порядок. И с троллейбусом тоже разница в несколько раз.

Воронежский транспорт на самоокупаемости. Единственные расходы бюджета на транспорт это 200 млн на покрытие расходов лизинга муниципального предприятия. Если пустить все эти деньги на электробусы, то не хватит даже на один социальный маршрут. Но, вот допустим, свалился с неба миллиард, город закупил 15 электробусов, зарядки к ним и... У нас негде эти зарядки ставить!

Так называемые быстрые зарядки устанавливаются на конечных, а в Воронеже просто нет конечных! Практически все они - на птичьих правах. Автобусы и троллейбусы разворачиваются и осуществляют отстой на частных территориях, принадлежащих разным собственникам, нет веера для отстоя, местами даже асфальта нет, - прокомментировал блогер.

По словам Виталия Иванищева, сейчас первоочередными задачами в Воронеже являются:

1. Привести в порядок конечные, оформить землю, создать инфраструктуру

2. Построить автобусные и троллейбусные парки. Депо должны находиться неподалеку от базовой конечной на окраине города. Ситуация, когда автобус едет нулевым рейсом 20 км утром и 20 км вечером - ненормальна.

3. Создать систему магистрального транспорта. Приоритет общественному транспорту в городе, удобные и функциональные остановки, навигация.

- Что происходит сегодня? А ничего. Нынешняя система с десятком частных перевозчиков, функционирующая только благодаря тарифу ущербна.

Можем помечтать об электробусах. Но лично я мечтаю о нормальной транспортной политике в регионе, - подытожил активист.



Загреб (Хорватия):

Консар поставила первый трамвай новой модели



Низкопольный трехсекционный трамвай NT2400 прибыл в столицу Хорватии на несколько месяцев раньше запланированного срока. В ближайшее время городской перевозчик ZET планирует провести его обкатку. Ввод в эксплуатацию ожидается во второй половине февраля. Он стал первым трамваем, поставленным в Загреб за последние 15 лет.

Трамвай NT2400 вмещает 115 пассажиров, включая 27 сидячих мест. Заявляется, что он может разогнаться до 70 км/ч. Подвижной состав оснащен аккумуляторными батареями для автономного хода и системой подсчета пассажиров. Машина стала дальнейшим развитием трамваев от хорватской Консар, которые поставлялись в Загреб ранее.

Согласно заключенному в 2022-м контракту и реализованному в 2024-м Консар должна поставить 40 трамваев до конца 2026 года. Как отметил мэр Загреба Томислав Томашевич, столица готовит новую закупку еще на 40 машин. Общая стоимость 80 трамваев составит около €200 млн.

В выпуске использованы фотоматериалы с сайтов: transphoto.org, e1.ru, 76.ru и информация с сайтов: e1.ru, city-n.ru/, progorodspb.ru/, tagil.life/, spbvedomosti.ru/, baikal-daily.ru/, kaliningrad.rbc.ru/, cheltv.ru/, magnitka-news.ru/, eburg.mk.ru/, levencovka.ru/, tr.ru/, evening-kazan.ru/, baikal.mk.ru/, dp.ru/, mk.ru/, newsorel.ru/, ufattz.ru/, newsko.ru/, 4vsar.ru/, vesti-yaroslavl.ru/, metronews.ru/, vgoroden.ru/, sibmedia.ru/, d-kvadrat.ru/, ural-meridian.ru/, cher-poisk.ru/, mk-orel.ru/, tv-gubernia.ru/, up74.ru/, vesti-yaroslavl.ru/, bloknot-voronezh.ru/, dela.ru/, privet-rostov.ru/, donnews.ru/, 76.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.