



№40

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Официальное издание Международной
ассоциации предприятий городского
электрического транспорта

29 сентября -
05 октября 2025

Проблемы проектирования трамвайной инфраструктуры

Сегодня мы каждый день сталкиваемся новостями о задержках при реализации крупных проектов городского электрического транспорта. Ни одно концессионное соглашение сегодня не смогло уложиться в ранее установленные временные рамки. Мы поинтересовались у того, кто стоял у самого первого успешного концессионного трамвая в современной России – проекта реконструкции и строительства трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга – Тараса Владимировича Коссова. В чём же причина постоянных сбоев на стадии претворения в жизнь транспортных проектов и как найти выход из этой ситуации.

Проектирование линейных объектов, таких как инфраструктура депо и трамвайных линий — сложный процесс, требующий слаженного взаимодействия между проектировщиком, заказчиком и производителем. При правильной организации это взаимодействие может ускорить реализацию проекта, снизить затраты и повысить качество продукции. Точно также при отсутствии слаженного взаимодействия привести к обратному результату.

Рассмотрим основные вызовы и перспективы, а также способы наладить эффективный контакт между участниками процесса.

Основные вызовы

Недостаток квалифицированных кадров, на протяжении последних десятилетий, трамвайное движение в России практически не развивалось, протяженность трамвайных линий повсеместно сокращалась, подвижной состав и инфраструктура трамвайных линий устаревали морально и физически. Работы по поддержанию надлежащего состояния как правило сводилось к текущему и капитальному ремонтам. Соответственно, когда в последние годы начался трамвайный ренессанс, то отрасль столкнулась с жесточайшим дефицитом необходимых компетенций, как в проектировании, так и в строительстве.

Недостаточная коммуникация Заказчика и исполнителя на ранних этапах проектирования порождает разные ожидания и терминологию. Заказчик может не понимать технических ограничений, а проектировщик — бизнес-целей. Каждый может трактовать исходные данные, чертежи и спецификации по-своему, что в итоге ведет к ошибкам. Ситуацию усугубляет устаревшая нормативная база в части технических решений, когда появившиеся на рынке технологии просто не отражены в действующих стандартах.

Если требования не уточнены вовремя, доработки на поздних стадиях обходятся дорого, иногда очень дорого. Отсутствие конкретизированного и согласованного Технического Задания ведет к переделкам, задержке сроков реализации проекта финансовым издержкам и конфликтам сторон.

Технологические ограничения производства. Проектировщик может заложить решения, которые отсутствуют на сегодня в Российской Федерации или требующих индивидуальных решений ведущих к сложности изготовления, при отсутствии унификации производитель сталкивается с неоптимальными допусками или неучтенными особенностями оборудования.

Зачастую заказчик и проектировщик не знают о наличии на рынке новых технологий, Классическая схема – проектируют то, что знают и умеют. В результате конечный продукт не соответствует современным требованиям отрасли.

Сроки и бюджет. Задержки на одном этапе (например, утверждение проектных решений, согласование изменений) срывают график всего проекта. Непредвиденные доработки ведут к увеличению затрат. Не редки случаи, когда прошедшая экспертизу документация уже не соответствует стоимостным реалиям.

Цифровизация и переход к индустрии 4.0. Внедрение BIM, цифровых двойников и автоматизированных систем требует новых компетенций. Не все участники как Заказчики, так и Исполнители, готовы к работе в единой цифровой среде. К тому же эти технологии существенно дороже классических подходов к проектированию.

Перспективы решения проблем

Критически важное значение имеет управление проектом, назначение менеджера проекта (или инженера-координатора). Создание общей рабочей группы с

включением в нее технологов, конструкторов и представителей заказчика, эксплуатанта. Разработать регламент внесения изменений с указанием сроков для внутренних согласований, четким процессом внесения правок (кто утверждает, как документируется). Учет влияния изменений на сроки и бюджет.

Использование гибких методологий, например когда работа над продуктом делится на короткие циклы — спринты, с конкретными этапами реализации. В конце каждого спринта команда демонстрирует промежуточный результат — рабочую версию продукта или новую его функцию, которую можно использовать несмотря на то, что она ещё не окончательная. Внедрение сквозных KPI.

Важна автоматизация обмена данными внутри участников проекта, в том числе чат-боты и автоматические уведомления о статусах задач.

Раннее вовлечение всех сторон. Совместный workshop (интерактивное общение) с Заказчиком, Проектировщиком с привлечением производителей на этапе концепции.

Использование методов Concurrent Engineering (параллельный инжиниринг, параллельное проектирование). Совместная работа экспертов различных функциональных подразделений предприятия на ранней стадии разработки. Например, представители конструкторской, технологической, производственной, испытательной и сервисной служб работают параллельно, решая разнообразные конструкторские задачи.

Учёт всех элементов жизненного цикла конечного продукта.

Внедрение BIM технологий (Building Information Modeling) и PLM (Product Lifecycle Management) системы. Применение облачных решений для совместной работы. процесс создания и управления цифровой моделью, которая содержит не только геометрические данные, но и всю сопутствующую информацию: материалы, конструкции, инженерные системы, графики строительства и параметры эксплуатации, позволит избежать классических нестыковок разделов проекта и ускорить процесс проектирования. Применение ИИ для анализа разделов проекта на предмет производственной реализуемости.

Разработка и согласование на стадии концепции детализированного ТЗ с учетом возможностей производств, опираясь на ГОСТы, ISO-стандарты и внутренние регламенты для минимизации разночтений.

Проверка концепции с применением компьютерного моделирования ранних этапах с определением минимальных параметров жизнеспособности конечного продукта.

Вывод

Эффективное взаимодействие в проектировании трамвайной инфраструктуры требует прозрачности, стандартизации и цифровизации. Чем раньше начнется диалог между всеми участниками, тем меньше будет ошибок и выше качество конечного продукта. Внедрение современных инструментов и грамотный менеджмент коммуникаций позволят минимизировать риски и ускорить сроки реализации проекта.

Колонка Исполнительного директора МАП ГЭТ



Новость, о которой я хочу вам рассказать, к сожалению, прошла совершенно незамеченной в СМИ.

На протяжении 10 лет я безуспешно пытался достучаться до наших производителей подвижного состава. Проблема заключалась в размещении на поручнях пассажирского салона многочисленного оборудования.

Если в 2000-х годах это были просто кнопки сигнала водителю, то к 2020-м они включали в себя порты зарядки для мобильных устройств, кнопки для пассажиров, кнопки для лиц с ограниченными возможностями и конечно – валидаторы платёжных систем.

В конечном итоге поручень превратился в подобие перегруженной игрушками новогодней ёлки, весело перемигивающийся разноцветными светодиодами. Вроде бы он есть, а свою основную функцию не выполняет.

Доходило до смешного и опасного. Ведь на прежние жёлтые кнопки в некоторых трамвайных и троллейбусных парках нашей страны устанавливались самодельные заглушки, поскольку пассажиры постоянно нажимали на кнопки без причины, просто взявшись за поручень.

А что же отвечали производители? Как правило стандартную отговорку: «транспортное средство сертифицировано с таким расположением поручней, мы ничего не можем менять».

И вот, как оказалось изменить конструкцию можно. «ПК Транспортные системы» в трамвайных вагонах 71-911ЕМ «Львёнок» в модификации «Москва» создали уникально удобный салон. Всё дополнительное оборудование оказалось вынесено на отдельный отросток поручня в глубину от прохода людей, а на переднем плане

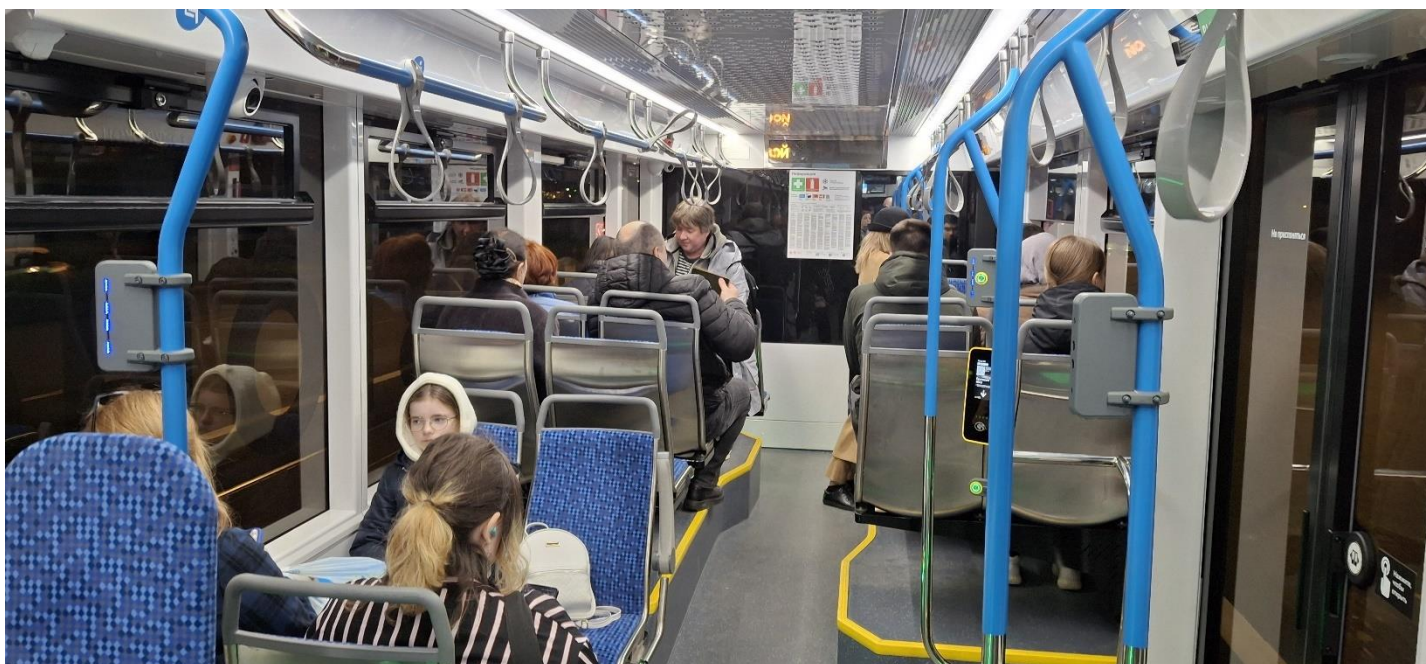
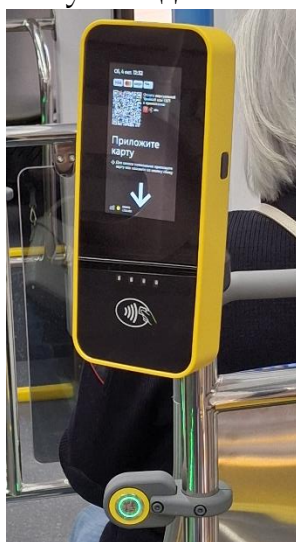
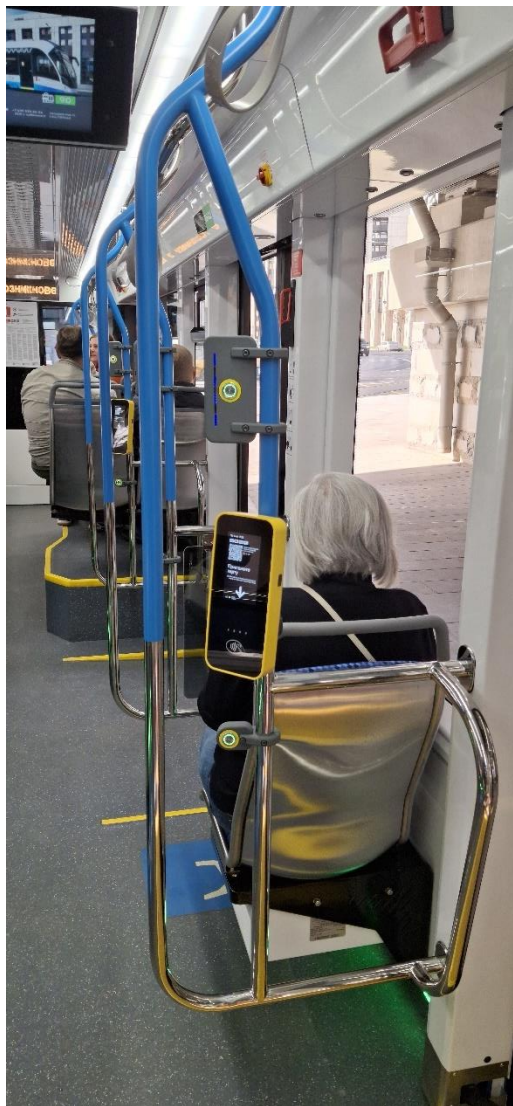


полностью свободный от всех устройств поручень. Пассажиры теперь могут полностью использовать его для своей безопасности, а не хвататься в падении за валидатор.

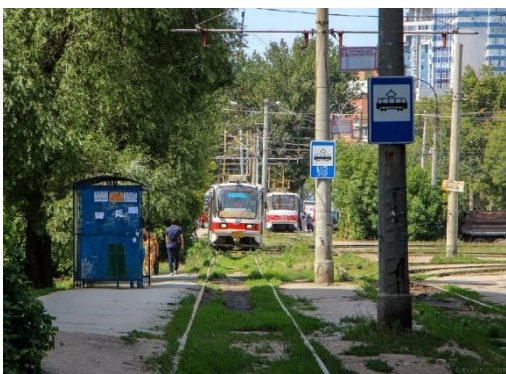
Хочется надеется, что все города, которые формируют свои технические задания уделят внимание столь важному пункту в ТЗ, что в первую очередь поручень – это важный элемент интерьера салона, влияющий на безопасность перевозок, а всё остальное оборудование должно крепиться на отдельных кронштейнах.

Вот на что надо обращать внимание при составлении ТЗ, а не на просто наличие USB-зарядок. Кстати, кнопки для пассажиров и USB-розетки в «Москве» тоже видоизменились и однозначно стали удобнее.

Ждём ответных шагов и от остальных производителей. Давайте делать транспорт удобнее! Ну а компания «ПК Транспортные системы» в который раз подтвердила, что думает о пассажирах своих трамваев и постоянно совершенствует подвижной состав в лучшую сторону!



**80% трамвайных
остановок в нашей
стране не отвечают
современным
нормативам**



Аналитику опубликовал канал «Приоритет для ОТ в городах», который объединяет в своих дискуссиях транспортников со всей страны.

80% трамвайных остановок страны НЕ соответствуют требованиям СП 98

В 2019 году появился выверенный норматив по современным требованиям к трамвайным остановочным пунктам в части удобной высоты платформ (30 см над УГР) и расстоянию до платформы (1,4 м до оси пути). Однако за 7 лет большинство трамвайных платформ в городах так и не стали удобными для пассажиров. По имеющимся данным из более чем 6000 трамвайных остановок в стране высокими стали лишь 20%, павильоны имеют лишь 48%, освещение - 41%, а информационное табло - 25%. Проблема с трамвайными остановками повсеместная и практически не зависит от размера города и его богатства. Вот детальный анализ трамвайных остановок в Петербурге, а вот пример недавно построенной остановки в Красноярске. Видится 4 основные причины, почему трамвайные остановки толком не улучшаются:

1. Неверное распределение полномочий - скидывание ответственности за платформы с дорожного блока на перевозчиков (ГЭТы), у которых и так вечно не хватает денег на ремонт путей и обновление подвижного состава, так ещё и непрофильными платформами приходится заниматься

2. Отсутствие в приказе Минтранса РФ №402 от 16.11.2012 "Об утверждении классификации работ..." упоминания трамвайных остановок при проведении ремонтов и капремонтов улиц. Соответственно на Трамвайные остановки, являющиеся частью улицы, запрещается тратить бюджеты дорожных фондов. В итоге почти все мэрии отдельно и не выделяют средства на обустройство трамвайных остановок

3. Низкая компетенция лиц, принимающих решения - недостаточная квалификация чиновников по дорожному и транспортному направлению

4. Отсутствие соответствующих крі для городов и регионов с федерального уровня

Приглашаю всех ответственных за отрасль задуматься над этими словами и предпринять зависящие от них усилия, чтобы страна получила современные удобные платформы, и трамвай в целом стал чуточку привлекательнее



Калининград:

Не утихают страсти вокруг трамвая

Глава администрации Калининграда Елена Дятлова не исключила, что к 2030 году трамвай в городе могут закрыть из-за критической изношенности его инфраструктуры. Это произойдет, если не начать исправлять ситуацию уже сейчас.

«Из-за издержек по обслуживанию трамвайных парков и путей в России в последние годы уже немало городов лишились данного вида транспорта. Как правило, это объяснялось необходимостью сделать дороги свободнее и уже потом финансовыми трудностями. Но я бы поменяла эти две причины по важности. Практически во всех городах отмена трамвайного движения была очень тяжелым и болезненным решением, которое зачастую не улучшало, а ухудшало транспортное обслуживание. Еще один важный аспект заключается в том, что трамвай — это вид транспорта с большой и богатой историей, он был неотъемлемым атрибутом населенных пунктов. В минувшие 30 лет трамваев не стало в Воронеже, Архангельске, Иванове, Астрахани, Твери, Рязани. Это только областные центры. Еще можно вспомнить про Ногинск, Усть-Илимск, Дзержинск, Шахты», — отметила Татьяна Грабович.

Судя по комментариям в социальных сетях, перспектива лишиться трамвая никого из жителей Калининграда не устраивает.

«Если я правильно поняла, к 2030 году трамвай уничтожат окончательно»;

«А на работающие в минус платные парковки есть (деньги)»;

«Закрывать трамвай — это самый сокрушительный удар по развитию города, его будущего. Они вообще отдают отчет своим намерениям?»;

«Если все же подумать и рационально подойти к деньгам? Выкинуть проекты, которые не нужны, но администрация считает их важными пиаровскими. Посмотрите сами на 5-й трамвай, Аллею Смелых, где нельзя проехать, там вечные пробки. И закрыть? Может, думать и считать начать», — пишут калининградцы.

«Как показала практика, прекращение движения трамваев воспринимается жителями населенных пунктов очень непросто. Особенно это

касается коренного населения. Такие решения очень непопулярны, и если их все же приходится принимать, то власти регионов и городов должны понимать, что они обязаны дать жителям что-то взамен. Это касается как развития транспортной инфраструктуры, так и компенсации морального плана. Даже увековечивание значения трамвая в истории города в виде памятника-вагона или организация экспозиции в местном музее позволит жителям перенести потерю менее болезненно. А в Калининграде трамвай — вообще отдельная глава городской жизни», — заключила политолог.

Конно-железная городская дорога была запущена в тогда еще Кенигсберге в 1881 году. Конка быстро приобрела популярность, а в 1895 году на улицах появились и первые «электрические» трамваи. Две транспортные компании конкурировали между собой, что завершилось переходом конно-железной дороги также на электрическую тягу, а затем и слиянием организаций. Трамвай стал главным транспортом города, пережил несколько сложных этапов и не работал всего лишь год после того, как советские войска взяли Кенигсберг. Затем движение было восстановлено и поступательно развивалось.

Политолог Татьяна Грабович считает, что для Калининграда отказ от трамвайного движения станет больше, чем потерей одного из видов городского пассажирского транспорта.

«Пока создается впечатление, что калининградские власти уверены только в одном — транспортная составляющая является дорогим удовольствием. Поэтому все намерения и дела в этом вопросе рассматриваются через призму «дорого-дешево». При таком подходе есть риск дожидаться окончательного износа существующей инфраструктуры. Наверное, городу все же стоит определиться с тем, как развивать транспорт, разработать соответствующую программу с реальным финансированием и поступательно ее реализовывать», — заключила политолог.



Калининград:

Эксперт: Отказ от замены троллейбусов на электробусы – правильный шаг

Для запуска в Калининграде электробусов необходима дорогостоящая инфраструктура. Об этом рассказала журналистам глава администрации Елена Дятлова.

Пока власти сделали выбор в пользу троллейбусов с автономным ходом. «Мы изучали опыт эксплуатации электробусов в других городах и пока отказались. Сделали выбор в пользу троллейбусов. Они не требуют строительства дорогостоящей зарядной инфраструктуры. Зарядка происходит во время движения. Плюс не нужно долго стоять на конечных станциях», — отметила Дятлова.

При этом мэр подчеркнула, что окончательно от электробусов в Калининграде не отказываются. Их приобретение зависит от экономической составляющей.

В конце 2024 года Калининграду передали 15 новых троллейбусов. Деньги на обновление парка выделили из резервного фонда правительства РФ. Калининград получил на эти цели 418,3 миллиона рублей.

До конца нынешнего года планируют приобрести в лизинг еще 20 машин. На это потратят около 700 миллионов рублей.

Транспортный эксперт похвалил калининградские власти за отказ от замены троллейбусов электробусами. Во время публичной лекции 25 сентября, прошедшей в калининградском арт-пространстве «Сигнал», вице-президент Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта Александр Морозов провел сравнение эффективности различных видов городского транспорта на примере Калининграда и объяснил, почему троллейбус выгоднее электробуса.

Морозов отметил, что сегодня уже можно провести анализ эффективности электробуса на примере Москвы, где самый большой парк электробусов не только в России, но и в Европе. Он пояснил, что в силу увеличения простоя электробусов на конечных станциях (он требуется для подзарядки), примерно на 25% растут расходы на привлечение дополнительных водителей.

«В отличие от многих городов Калининград не пошел по пути моды. Мол, смотрите, электробус,

мы сейчас снимем все провода. В Калининграде в этом плане приняли разумное решение и ориентируются на троллейбусы. Тут было понимание, что электробус обходится гораздо дороже», — заявил Морозов.

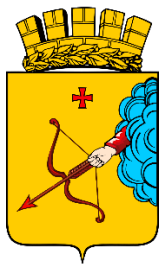
Транспортный эксперт также отметил, что некоторые города России начали сворачивать свой эксперимент по внедрению электробусов.

«Во Владивостоке пытались запустить электробус, и в итоге работа этого маршрута сворачивается, потому что это оказалось слишком дорого, и развития нет. То же самое в Самаре. Один экспериментальный маршрут так и остается экспериментом», — уточнил Морозов.

Вице-президент Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта сделал вывод, что будущее электробуса — это маршруты с низкой интенсивностью, где они могут конкурировать с автобусами (например, пригородные маршруты с интенсивностью 200-300 пассажиров в час)

«Перед троллейбусом у него преимуществ нет никаких», — заключил Морозов.

Ранее губернатор региона Алексей Беспрозванных сообщил о том, что на покупку новых троллейбусов Калининградской области выделяют 500 млн рублей. 15 августа стало известно, что Минпромторг России внес проект распоряжения о выделении Калининградской области из федерального бюджета 500 млн руб. на софинансирование расходов региона на закупку 20 троллейбусов.



Киров:

Еще один регион в шаге от стратегической ошибки – Губернатора области Александра Соколова заинтересовали электробусы минского производства



Сегодня глава региона работает на Минском автозаводе.

По словам Соколова, предприятие славится широкой линейкой общественного транспорта и коммунальной техники. С руководством он обсудил возможность участия в конкурсах на закупку автобусов для Кировской агломерации. В ближайшее время закупят 120 машин.

Интерес на перспективу вызывают и электробусы минского производства экологичные, надежные. Важно просчитать экономическую целесообразность и содержание инфраструктуры. Взяли тему в проработку, пишет в соцсетях губернатор.

МАЗ предложил кировчанам свои автобусы

Кировская область заинтересована в приобретении новой техники

В рамках работы на международной промышленной выставке «ИННОПРОМ. Беларусь» Кировская делегация во главе с губернатором Александром Соколовым посетила «Минский автомобильный завод». Кировчан познакомили с производственным процессом, представители предприятия рассказали о возможностях и продукции МАЗа.

«Минский автомобильный завод» - предприятие полного цикла, оно производит грузовые автомобили, автопоезда, тягачи, самосвалы, шасси для спецтехники, городские и междугородные автобусы, а так же троллейбусы. Представители МАЗа отметили, что готовы представить кировчанам комплексное решение по общественному транспорту.

Александр Соколов отметил, что в регионе активно идет замена автопарка общественного транспорта, область заинтересована в приобретении новой техники, и предложение минского автозавода будет детально проработано.

— Для нас эта история важная, потому что мы сейчас формируем Кировскую городскую агломерацию из 5 муниципальных образований. Это 650 тысяч человек, которым нужно будет преодолевать достаточно большие расстояния, - сказал Александр Соколов.



Глава региона отметил, что интерес у делегации вызвали электробусы минского производства – экологичные и надежные. Александр Соколов подчеркнул, что это перспективное направление развития городского транспорта. Вопрос сотрудничества с белорусскими партнерами прорабатывается.

Электробусы без федеральной поддержки Кирову не по карману, заявил Денис Пырлог

Электробусы обходятся городу «в 2,5–3 раза дороже» сопоставимых автобусов

Бывший генеральный директор кировского автотранспортного предприятия Денис Пырлог в беседе с редакцией портала "Вятка на сети" призвал не торопиться с отказом от троллейбусов и сосредоточиться на их обновлении.

Поводом для комментария стал интерес губернатора Кировской области Александра Соколова к электробусам, заявленный на «ИННОПРОМ. Беларусь».

По его словам, без масштабной федеральной поддержки закупка электробусов для города сейчас экономически нереалистична.

В развернутом комментарии он напомнил, что тема обсуждается не впервые: «Еще в начале года на расширенной сессии Общественной палаты мы уже поднимали вопрос электробусов».

При этом специалист считает неверным «менять троллейбусы на электробусы», но допускает целесообразность замены именно дизельных автобусов на электрические машины — при наличии источника софинансирования.

Экономика проекта: «2,5–3 раза дороже автобусов»

По оценке эксперта, электробусы обходятся городу «в 2,5–3 раза дороже» сопоставимых автобусов, а действующих программ, которые существенно снижают стоимость закупки или лизинга, «немного, и Кирову попасть в них непросто».

Он отметил, что ряд регионов вводил электробусы в рамках крупных концессионных соглашений (например, по трамваю), где внешнее финансирование покрывало «до 97–99%» затрат — «у Кирова таких условий сейчас нет».

В то же время он напомнил прецедент: «Четыре года назад регион нашел в бюджете около миллиарда рублей на закупку автобусов — возможно, смогут повторить». Но, подчеркивает эксперт, дальнейшие расходы по электротранспорту нельзя недооценивать.

Инфраструктура и жизненный цикл батарей

Даже без контактной сети электробусам требуется зарядная инфраструктура: ночные станции на парке и/или ультрабыстрые на маршруте.

«Это сложное транспортное средство, и через 5–7 лет встанет вопрос о состоянии и замене тяговых батарей — вложения будут ощутимыми», — отметил он.

Альтернатива: троллейбусы с увеличенным автономным ходом

В качестве более приземленного решения для Кирова предложено масштабное обновление троллейбусного парка машинами с увеличенным автономным ходом (до 20–40 км). Такой подвижной состав:

- заряжается от существующей контактной сети на «электрифицированных» участках;

- уверенно обслуживает «белые пятна» без контактной сети — плечо до 20 км и более;

- сохраняет управляемость затрат благодаря опоре на уже имеющуюся городскую инфраструктуру.

«Если деньги есть — покупайте электробусы. Но реалистичнее сейчас вложиться в троллейбусы с большим автономным ходом: диапазон применения шире, риски — ниже», — резюмировал эксперт.

Что дальше

Он предложил региональным властям и городу подготовить сценарное технико-экономическое сравнение: полная стоимость владения для трех вариантов — (1) электробусы, (2) троллейбусы с автономным ходом, (3) модернизация автобусного парка на газ/дизель — с учетом инфраструктуры, графиков замены батарей и источников софинансирования.

Решение, по его словам, должно приниматься «на основе расчетов, а не только трендов».



Бийск:

Нет вагонов и водителей: в Бийске работает лишь половина трамваев от требуемого.



Шесть лет назад, в 2019 году, в Бийске на смену обанкротившемуся Трамвайному управлению создали новое предприятие – «Бийскгортранс». В муниципалитете надеялись, что с новым МУП история не повторится, долги не накопятся, а пассажиры получают качественное обслуживание.

Однако бийчане продолжают жаловаться: ждать трамвай приходится долго, сами вагоны вот-вот рассыплются на ходу, а пополнение происходит не за счет нового транспорта, а того, от которого отказались в других городах.

Сегодня на линию в Бийске ежедневно выходит 24-25 вагонов, при том, что, согласно расчетам должно работать 44 трамвая.

В МУП «Бийскгортранс» говорят: не хватает вагонов, водителей и кондукторов. Средний возраст сотрудников предприятия – 55 лет. Трамвай можно купить. А человек у нас ниоткуда не появится. То есть все дело держится на поколении, когда люди были сделаны из железа.

В Бийске провели заседание городской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений. Одной из тем стала оплата труда в МУП «Бийскгортранс», однако помимо этого вопроса обсудили и другие – в том числе, как преодолеть дефицит кадров.

Сегодня на предприятии открыто 114 вакансий.

- Ситуация стабильная: ни вверх, ни вниз не движется, - говорит Евгений Беляев, директор МУП «Бийскгортранс». – Непосредственно водителей у нас 50 от 84, кондукторов – половина, слесарей и того меньше. Средний возраст – 55-58 лет, по трактористам - 65 лет.

Как говорят на предприятии, кадры от них уходят в «оборонку», где предлагаемая плата выше. Но и в «Бийскгортрансе» зарплаты проиндексировали: по штатному расписанию они сегодня составляют около 40 тыс. руб., по факту, с учетом переработок, - около 51 тыс. руб.

- Зарплату сотрудников подняли на 20 процентов, - говорит Виктор Щигрев, глава города. – Это решение администрации и Думы города, чтобы поддержать работников МУП «Бийскгортранс». Будем работать над этим и дальше, чтобы зарплата индексировалась, и сотрудники оставались.



Параллельно с этим нужно решать вопрос, откуда привлечь новые кадры. Пока выход находят в совместной работе с ЦЗН, предлагают вакансии вышедшим на пенсию. Эти кадры «стабильны», вряд ли решаться на переезд.

- В Барнауле закрылся техникум, который исторически готовил нам водителей, - продолжает Евгений Беляев. - Сегодня мы с бийским ДОСААФ делаем стенды в аудитории для получения лицензии и будем учить на водителей сами. В Барнаул отправлять боимся, потому что оттуда водители не вернутся. Там средняя зарплата более 100 тысяч рублей.

Сейчас идет подготовка к будущему обучению: организация стендов, распиловка двигателей, пантографов, дальше – аттестация в ГАИ. Скорее всего, обучающие курсы удастся запустить только к середине 2026 года.

А вот за прошлый год на водителей трамвая из бийчан не обучили ни одного человека.

Другой вопрос – на чем работать. Подвижной состав депо – 70 трамваев, из них на ходу менее 30. Однако в МУП говорят, что этого достаточно, чтобы покрыть требования муниципального контракта на трамвайные перевозки.



Три года назад предприятие возглавил Евгений Беляев, депутат Думы города, неоднократно ранее упрекавший руководство «трамвайки» в том, что МУП никак не удастся вывести из кризиса. Спустя три года в должности директора Евгений Беляев рассуждает, может ли вообще транспортное предприятие быть прибыльным, почему городу не стоит ждать новые вагоны и согласился ли бы он возглавить «Бийскортранс», верни время назад.

В плюс мы не можем работать

- Сейчас какое финансовое состояние предприятия? Работа в минус, в ноль или есть прибыль? – спрашивает Андрей Абрамов, депутат АКЗС, генеральный директор Сибирской медиагруппы. - Я имею в виду с учетом возмещения средств со стороны администрации.

В «Бийскортрансе» говорят, что эта цифра - плавающая и подлежащая согласованию: какие-то издержки муниципалитет принимает, какие-то нет.





Сейчас – то есть на сентябрь, говорит Евгений Беляев, долгов у предприятия нет. Но основная задолженность начинает складываться с приходом холодов. Тут расходы и на отопление, и на электроэнергию, поскольку чисткой от снега и льда трамвайных путей предприятие занимается самостоятельно. Зимой плата энергетикам достигает 1,6 млн руб.

- В плюс мы не можем работать, потому что наш плюс — это минус у потребителя, у пассажира. Муниципальное предприятие не может себе такое позволить, - уверен директор. - Но привести возмещение бюджета к нулю, в принципе, наверное, задача, которую можно было бы решить.

Для этого, говорит Евгений Беляев, нужно провести глубокий анализ и серьезный набор мероприятий по общей схеме движения транспорта в городе.

Автобус – конкурент?

Директор «Бийскгортранса» уверен: предприятие не зарабатывает, поскольку параллельно трамвайной ветке идут автобусные маршруты.

- Должна быть организация, должны быть понятные потоки: кто, на чем и сколько зарабатывает. А когда вдоль трамвая ездит автобус, мы понимаем, что это и есть основная причина убытка, - говорит Евгений Беляев.

Интересно, что на такой намек сказали бы сами пассажиры, выбирающие из двух видов транспорта, проезд в которых стоит одинаково. Почему не идут в трамвай?

При этом Евгений Беляев уверен, что никакую транспортную схему заново разрабатывать не нужно. Она уже есть – КСОДД (комплексная схема организации дорожного движения). Этот и другие документы прописывают концепцию перемещения бийчан внутри города.

Тут же Беляев говорит, что фундаментально основы имеющейся схемы были заложены еще в 1970-х годах. Понятно, что за это время город разросся: одним из самых густонаселенных районов стал Зеленый Клин, строится микрорайон 16а и пр.



- Там трамвая нет. Население от нас «уходит». То есть, теоретически, если над этим поработать... – говорит директор «Бийскгортранса».

В пример приводит инфраструктуру по ул. Васильева, которая, по задумке проектировщиков, должна была спускаться на Зеленый Клин – на ул. Советской для этого оставлена широкая полоса. Но ведь не случилось. И реальным вряд ли когда-либо станет.

- Это объемы, несовместимые с бюджетом Бийска, - говорит Беляев.

В стиле «ретро»

Сегодня на линию ежедневно выходит 24-25 вагонов при потребности в 44. Именно столько нужно городу с учетом численности населения и протяженности маршрутов.

Андрей Абрамов и Евгений Беляев проходят по трамвайному парку. Вид у вагонов удручающий: краска с кузовов отслоилась, сквозь покрытие полов виднеются рельсы, сами трамваи гремят и раскачиваются на ходу.

- Сколько же поколений выросло и состарилось в этих трамваях. Их состояние постоянно обсуждается, - говорит Андрей Абрамов. - Вот мы стоим в вагоне, который, наверное, не самый плохой, но я бы хотел ездить в трамваях, которые поуютнее. Сколько стоит отремонтировать вагон?

Оказывается, с учетом замены агрегатов во всех тележках, замены проводки и привода, ремонта кузова, замены обшивки, кресел и прочих мероприятий стоимость работ составляет около 30 млн руб.

- Но так или иначе по своей идеологии такой трамвай останется вагоном 1970-х годов, - говорит Евгений Беляев.

И это при том, что стоимость абсолютно новых трамваев в последние годы заметно снизилась. Купить вагон сегодня можно за 45-50 млн руб., хотя раньше их стоимость доходила до 90 млн руб.

- Когда город Бийск сможет увидеть новые вагоны на линии, и вообще увидит ли? – Андрей Абрамов задает вопрос, интересующий всех пассажиров.

- Мне сложно ответить, - не скрывает директор «Бийскгортранса». - В наши функции входят

переговоры с потенциальными поставщиками. Дальнейшее - это уже разговоры иных уровней.

- А готов ли город к этому разговору? – продолжает Абрамов.

- Ну, это вопрос сложный, потому что новый трамвай - это новая инфраструктура. У нас сегодняшнее состояние инфраструктуры - гнилые шпалы, рельсы, тяговые подстанции, которым уже много лет... Это все равно, если бы на новой машине поехать по старой убитой дороге.

Сегодня по «старой убитой дороге» бийчан перевозят трамваи усть-катавского вагоностроительного завода - транспорт в основном 1970-1980-х годов. Это те самые красные ребристые трамваи, которые в Бийске ходят десятилетиями.

- Это основная рабочая лошадка Бийска. Машина надежная, проверенная временем, - говорит директор. – Да, она старая, выглядит непрезентабельно, но с точки зрения содержания, с точки зрения простоты ремонта, отработанности технологической цепочки, наличия комплектующих, которые продаются, - машина достаточно уникальная.

А вот синие «Татры», которые доставили в Бийск в 2022 году, уже наполовину не на ходу. Два вагона стоят, поскольку их нельзя выпускать на линию – не пройдут техосмотр. Скажем, разбитое лобовое стекло на заграничный вагон уже не найти, или найти только по запределной цене.

Судя по опросу бийчан, им бы хотелось видеть на маршрутах трамваи современные. Зато туристам – радость. В «Бийскгортрансе» говорят, что для жителей других городов прокатиться в наших вагонах – настоящий аттракцион, как окунуться в прошлое.

МУП или ООО?

Андрей Абрамов предлагает директору МУПа задуматься: была ли бы принципиально другой работа предприятия, будь его формой собственности ООО.

- У МУПа свои обременения, жестко регламентированные. Даже с точки зрения зарплаты, - говорит Евгений Беляев. – Есть сетка. Я никому не могу заплатить больше или меньше. В коммерческой организации все гораздо проще: этому – зарплату выше, потому что он нужнее, а

этому - поменьше. Разница во всем: в форме закупок, в форме отчетности, в форме субсидирования. Но взять и сказать, что лучше – ООО или МУП – сложно.

В пример приводит работу автоперевозчиков, на которых тоже жалоб много.

Однако какие-либо резкие шаги в пересмотре экономической политики директор «Бийскгортранса» отрицает: уверен, может быть гораздо хуже с точки зрения общественной полемики – как при закрытии маршрута №7.

- Утром ни один транспорт единовременно не вывезет такое количество людей, как трамвай, - говорит Евгений Беляев. - Это самый стабильный транспорт. Своя полоса дает приоритет перед всеми. И оставлять один из районов города без городского электротранспорта я бы не рискнул.

Опыт: наш и других

- Если бы вы знали, что все будет так, тогда, три года назад, вы бы решились на переход в это предприятие? – спрашивает Андрей Абрамов.

- Решился бы. Однозначно. Другое дело, что за три года, конечно, хотелось бы сделать больше. Но есть реалии, проблематика, в которые ты погружаешься. О чем можно говорить, когда видишь оборудование, которому 40 лет?

- Но это было известно, когда заходили сюда.

- Да. Но пока не попробуешь, не поймешь, не почувствуешь, тем более все упирается в финансы. В 2022-2023 годах было попроще. Тогда нам хватало на шпалы, на покраску, а сегодня – только на зарплату, налоги и энергетику. Я не хочу сказать, что на нас не обращают внимания: вот - купили шпалы. Но так или иначе рост издержек колоссальный.

При этом почти по соседству есть примеры, где трамвай удалось не только сохранить, но и вывести на совершенно иной уровень.

- Новокузнецк - это вообще отдельная история. Когда вы заезжаете в город, первое, что бросается в глаза - это абсолютно новые троллейбусы и достаточно свежие трамваи из Москвы. В город отдали большое количество транспорта по программе «Чистый воздух». Мы тоже пытались зайти в этот проект, но вошло только 10 городов. И там произошла «революция» городского электротранспорта: если до этого они тоже были

банкротами, то в настоящее время у них идет восстановление, строят новое кольцо. Впечатляет.

Что нужно для того, чтобы в Бийске стало так же – вопрос открытый.



Москва:

Городские маршруты на контрактную систему

С 1 октября Мосгортранс внезапно и полностью перевел городские маршруты на контрактную систему, подобную договорам с частными перевозчиками.

Ранее по КТР работала только часть маршрутов, а с сегодняшнего дня по новой модели перезапускаются порядка 700 оставшихся.

В отличие от Петербурга, где условия контрактов города с ГУПами публичны, Москва никак их не засветила. В открытых источниках нет данных ни о требованиях к подвижному составу, ни о санкциях за нарушения, ни даже о том, что считается этими самыми нарушениями. Стоимость контрактов также остается неизвестной.

Из интересных деталей - КТР не предусматривает укороченных и «нулевых» парковых рейсов. То, что было «укороченными» и другими нестандартными рейсами - например, школьными, формально становится отдельными маршрутами.

«За бортом» перехода на КТР пока остаются передаваемые областные линии, и, возможно, что-то еще.

Что изменится и для пассажиров, и для водителей? Пока, вероятнее всего, ничего. Остается наблюдать.

Читатели уточняют, что с 1 октября в Москве перевели на госконтракт не только все автобусные маршруты, но и все маршруты трамвая, а также «музейный маршрут» троллейбуса Т.

Контракты заключены через закупки у единственного поставщика: в таком случае публичить условия не обязательно.



Красноярск: Новую троллейбусную линию строят в Красноярске



В Красноярске начата установка опор контактной сети на улице 9 Мая и Енисейском тракте для продления троллейбусного маршрута №5 в микрорайон Солнечный. В микрорайон власти Красноярска в середине августа 2025 года выразили намерение запустить троллейбусное движение. Немногим позднее, в начале сентября текущего года, в ходе проведения проверки строительства дороги-дублера до Солнечного на тот момент и.о. главы Красноярска Алексей Шувалов заявил о проработке вопроса запуска троллейбусов в Солнечный.

И вот депутат Красноярского горсовета Максим Савченко в своём телеграм-канале поделился с подписчиками хорошей новостью.

"А вы заметили странные столбы, которые появились вдоль Енисейского тракта в сторону Солнечного? Это специальные опоры для троллейбусных сетей, необходимые чтобы продлить маршрут номер 5 до Солнечного.

Еще весной я говорил, что к декабрю запланировано продлить троллейбус номер 5 до Солнечного – это результат нашей совместной работы администрации, департамента транспорта в направлении увеличения маршрутов до Солнечного.

С продлением маршрута можно будет без пересадок доезжать до СФУ и парка "Гремячая грива", - говорится в опубликованном посте парламентария.

Новые столбы уже появились на виадуке над Северным шоссе. Затем начнется монтаж проводки, рассказывает пресс-секретарь департамента горхозяйства и транспорта Светлана Трушкова:

— По муниципальному контракту завершить монтаж контактной сети подрядчик должен до середины ноября. После проведения работы электроустановки электросети необходимо будет настроить и запустить с применением электролаборатории, зарегистрированной в управлении Ростехнадзора. После проведения и сдачи работ в микрорайон будет запущено троллейбусное движение. По предварительным данным, микрорайон предполагает запустить троллейбусы номер 5, продлив маршрут.



Красноярск:

Арбитраж наконец расторг концессионное соглашение



Арбитражный суд края расторг концессионное соглашение между администрацией города, краевым правительством и компанией «Мовиста Регионы Красноярск». Город не получит новые пути и красивые трамваи.

Контракт, заключенный в марте 2023 года, обещал обновить трамваи, рельсы и депо за 23 миллиарда рублей. Но проект так и не стартовал — и теперь вместо новых вагонов город получил судебные тяжбы.

Будущее, которого не будет

Концессия выглядела как спасение для устаревшей трамвайной системы Красноярска. По условиям договора, «Мовиста» должна была реконструировать старые пути, построить линию в Солнечный, модернизировать депо и закупить 50 новых низкопольных трамваев.

В планах фигурировали даже конкретные модели — например, «Богатырь». Вагоны должны были вмещать не менее 160 пассажиров, иметь Wi-Fi и 30-летнюю гарантию.

Кроме закупки подвижного состава, «Мовиста» обязалась реконструировать 16 километров существующих рельсов и построить еще 30. Новые пути планировались на улице Мичурина, Октябрьском мосту, улице Авиаторов и Северном шоссе, а заканчиваться линия должна была в микрорайоне Солнечный.

Не все в городе приветствовали масштабные планы. Работники «Горэлектротранса» возмущались тем, что «Мовиста» собиралась заменить рельсы на проспекте имени газеты «Красноярский рабочий», которые не так давно уже меняли.

«Рельсы на Красрабе заменили всего девять лет назад. Гарантия их работы — 50 лет, поэтому менять пути на проспекте бессмысленно», — говорила председатель профсоюза предприятия Нина Михалева.

Эти противоречия лишь усиливали напряжение вокруг концессии. Летом 2024 года стало известно, что планы соединить два берега трамвайной сетью также фактически сорвались.

В «Мовисте» обвиняли мэрию в «торможении проекта», утверждая, что компания выполнила все обязательства и ждала подписания документов.

Финансовая конструкция соглашения выглядела внушительно. «Мовиста» должна была получить капитальный грант более чем на 6,9 млрд рублей, а также эксплуатационные платежи от мэрии на сумму 16,1 млрд рублей.

Позже в компании сослались на проблемы с финансированием. В итоге кредитное соглашение так и не было подписано, а мэрия подала иск о расторжении договора.

«Мовиста» с расторжением согласилась, но выставила встречные требования — более 300 миллионов рублей компенсации за кредиты и проценты. Спор вынесен в отдельное производство, первое заседание назначено на 7 октября.

«Мовиста»: кто стоит за громкими транспортными проектами в России

Главный инструмент «Мовисты» — государственно-частное партнерство. Это когда город получает современные автобусы или трамваи, а компания берет на себя организацию всего процесса: от инвестиций и закупки техники до эксплуатации и обслуживания.

К примеру, в Тверской области «Мовиста» полностью обновила автобусный парк. Теперь вместо старых маршруток там курсируют новые автобусы с кондиционерами, GPS и удобным входом для маломобильных пассажиров.

Еще один проект — запуск первого в России междугороднего трамвая: линия соединила Верхнюю Пышму и Екатеринбург.

В арсенале «Мовисты» — целая серия концессионных соглашений на обновление городского электротранспорта. Речь идет о Курске, Липецке, Перми и Ярославле. До недавнего времени в этом списке был и Красноярск.

Метротрам и «Достоевский» для Красноярска

Хотя концессия с «Мовистой» разваливалась, в Красноярске строят метротрам.

Еще в советское время в Красноярске планировали построить метро. Но затем постепенно пришли к идее легкорельсового метротрамвая. В 2023 году возобновилось строительство линии с подземными и наземными станциями по аналогии с Волгоградом.



Проект предполагает 17,2 км сооружений для легкорельсового транспорта. Это перегонные тоннели, станции и притоннельные комплексы. Всего запланировано четыре станции, три из которых будут подземными, а одна – наземной.

Завершение первой очереди запланировано на 2026 год. К этому времени для метротрама планировалось закупить адаптированные вагоны модели «Витязь» от ПК ТС.

Но недавно на горизонте появился другой игрок. Производитель ретротрамваев «Достоевский», входящий в «Ростех», заявил о готовности поставлять вагоны для красноярского метротрама и привез в город демонстрационный экземпляр.

«Экземпляр „Достоевского“, который привезли в Красноярск, — это серийный трамвайный вагон, который дальше пойдет по линиям в Санкт-Петербург. Мы просто его вырвали из технологической цепочки, чтобы показать, продемонстрировать», — рассказал главный конструктор гражданской техники АО «Уралтрансмаш» Дмитрий Буньков.

Компания готова учесть все технические особенности Красноярска. В проекте предусмотрена даже разработка индивидуального дизайна вагонов.

«Необязательно в этом ретро-облике. Какую коробку на него навесить — это ползадачи. Основная задача — понять, какие перекосы учесть в городе, какие тяговые усилия необходимы, какие нагрузки будут на корпус вагона», — пояснил Буньков.

Но проблемы города пока никуда не делись. Трамваи по-прежнему стареют, пути требуют модернизации, а жители ждут обещанного метротрама. Очевидно, что городу нужны не судебные процессы и разбирательства, а новые вагоны, рельсы и маршруты, по которым можно будет ездить уже завтра.



Екатеринбург:

В центре города построят еще один мост через Исеть



*Мост соединит два участка улицы Большакова.
Также по нему пройдут трамвайные пути*

На реке Исеть в Екатеринбурге может появиться еще один мост. С его помощью планируют соединить участки улицы Большакова, разделенные руслом реки. Информация о будущем сооружении содержится в проекте о внесении изменений в планировку и межевание территории, на которой будет построен новый жилой квартал. Еще 26 сентября мэрия объявила о начале общественных обсуждений по данному проекту. С 3 октября начался прием предложений и замечаний по нему.

- Проектом предлагается размещение многоквартирных многоэтажных жилых домов со встроенной дошкольной общеобразовательной организацией, подземными паркингами и благоустроенной придомовой территорией, - сообщается в пояснительной записке к проекту.

Жилой квартал разместится в границах улиц Тверитина – Луначарского – Большакова – русла реки Исети и улицы Белинского.

Жилые дома планируется возвести в три очереди. Проектируемый квартал будет рассчитан на проживание порядка 2,6 тысячи человек. Его расчетная площадь составит 3,43 га.

- Проектом предлагается: строительство улицы Большакова со строительством моста через реку Исеть и трамвайной линией, - сообщается в пояснительной записке.

В ходе строительства пройдет реконструкция улицы Луначарского. Она позволит продлить трамвайные пути до улицы Большакова и пустить их через мост на другой берег.

- В соответствии с Генеральным планом проектом предлагается строительство трамвайной линии по улицам Луначарского, Большакова, Машинная и Луганская, соединяющей центральную часть города с районами Юг Центра и Ботанический, - говорится в пояснительной записке.

При этом остановки планируют разместить в районе перекрестка Луначарского – Тверитина, а также у дома на Большакова, 25. Общественные обсуждения по проекту будут проходить до 24 октября 2025 года.



Ставрополь:

Утвердили программу развития общественного транспорта

Губернатор Ставропольского края Владимир Владимиров утвердил региональную программу развития и модернизации общественного транспорта. На нее из бюджетов различного уровня выделяют свыше 7,5 млрд рублей.

Почти половина средств — 3,5 млрд рублей — поступит из краевого бюджета. Еще 3,9 млрд рублей планируют привлечь из внебюджетных источников.

Основная цель программы — обновить парк общественного транспорта, чтобы срок его эксплуатации не выходил за границы нормативов. Увеличить количество машин среднего и большого класса.

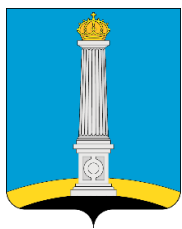
Сейчас в регионе действует 341 межрайонный маршрут общественного транспорта и 483 муниципальных маршрутов. Есть как регулируемые, так и нерегулируемые, где стоимость проезда устанавливает предприниматель. В основном ездят автобусы. Исключение Ставрополь, где есть троллейбусы, и Пятигорск, где ходят трамваи.

Власти подсчитали, что в 2024 году наблюдался рост пассажиропотока по сравнению с 2023 годом.

На Ставрополье бизнесом в сфере регулярных пассажирских перевозок занимается 83 компании и 283 индивидуальных предпринимателя. Автобусный парк насчитывает 2185 единиц, из них 1816 — особо малого и малого класса.

Троллейбусов в Ставрополе, по документам, 76, а трамваев в Пятигорске — 30. При этом средний возраст автобусов — семь лет, троллейбусов — 12, а трамваев — 22 года.

Период реализации программы 2025-2030 годы.



Ульяновск:

Мэр поручил чиновникам разработать план внедрения бесконтактного троллейбуса «Горожанин»

«Универсальный троллейбус, получил название «Горожанин». А появился он в городе после того, как мэр Ульяновска Александр Болдакин договорился с руководством Уфимского трамвайно-троллейбусного завода о 30-дневной бесплатной аренде транспортного средства, - рассказал руководитель пресс-службы администрации города Андрей Шафиров. - Уже четвертую неделю троллейбус работает в Ульяновске в тестовом режиме на новом городском маршруте 14-М, связавшем Заволжье с центральным районом города».



Троллейбусный маршрут 14-М большей частью проходит по Заволжскому району Ульяновска: стартует в Новом городе, от парка «Прибрежный», «Горожанин» привычным способом, получая ток от двухпроводной контактной сети, доезжает до Нижней террасы, до улицы Шоферов. Оставшуюся часть пути троллейбус преодолевает, передвигаясь автономным ходом, ведь в Заволжье – на проезде Заводском и улице Заречной, на Императорском мосту, а также в правобережье Ульяновска двухпроводная контактная сеть для передвижения «рогатых» не проложена.

«Троллейбус передвигается, благодаря аккумуляторной подзарядке, которая происходит от двухпроводной контактной сети, во время движения «Горожанина» по Заволжью, - пояснила начальник эксплуатации МУП «Ульяновскэлектротранс» Наталья Ташметова. - Запаса энергии хватает на оба пути автономным ходом – сначала до Дамбы – конечной точки маршрута в Ленинском районе Ульяновска, а затем - до улицы Шоферов, до момента подключения троллейбуса к двухпроводной контактной сети».

Как уточнила нам Наталья Ташметова, за первые 16 дней работы на маршруте 14-М уже перевезено 4 212 пассажиров.

«Поначалу в расписании этого троллейбусного маршрута значились три рейса в день, но с 22 сентября «Горожанин» стал ежедневно выполнять по четыре рейса, - рассказала начальник эксплуатации МУП «Ульяновскэлектротранс». - Максимальный результат по количеству пассажиров, перевезенных за смену, включавшую четыре рейса, составил 441 человек».

Первые три недели работы универсального троллейбуса вызвали в большинстве своем положительные отзывы.

«Ни у технической службы нашего предприятия, ни у водителей никаких нареканий к работе троллейбуса не возникло, - заверил директор МУП «Ульяновскэлектротранс» Олег Королев. - Трудностей нет и в периоды максимальной загрузки, троллейбус не испытывал никаких сложностей в передвижении даже когда поднимался по грузовой «восьмерке». Новая техника демонстрирует высокую степень надежности и соответствует заявленным

производителем характеристикам. При использовании модификации с увеличенным автономным ходом до 30 км наше предприятие сможет с запасом перекрыть возросший расход энергии в зимний период и получить дополнительный ресурс для маневров в условиях городской сети. Понравился «Горожанин» и пассажирам, которым особенно отмечают мягкость хода троллейбуса и простор салона».

Вот только получать удовольствие от путешествия в универсальном троллейбусе ульяновцам осталось недолго.

«По условиям договора с руководством Уфимского трамвайно-троллейбусного завода, 30-дневная бесплатная аренда транспортного средства продлится до 5 октября включительно, - сообщил Андрей Шафиров. – Затем «Горожанин» отправится на тестовые испытания в другой город. А в Ульяновске будет решаться вопрос о покупке такого транспортного средства».

Как уточнил руководитель пресс-службы ульяновской мэрии, стоимость одного «Горожанина» - около 45 миллионов рублей.

«Конечно, надо приобретать такие универсальные троллейбусы, чтобы продолжать развивать транспортную схему Ульяновска, - уверены в администрации Ульяновска. – Ведь в ближайших планах – переутверждение маршрутной карты нашего регионального центра: есть задачи связать контактной сетью новые микрорайоны левобережья, обеспечить доступность движения троллейбусов через Императорский и Президентский мосты, проложить маршрут из Заволжья в Киндяковку, связав, к примеру, единой транспортной сетью «Авиастар», Суворовское училище и железнодорожный вокзал «Ульяновск-Центральный».

После завершения тестовых испытаний «Горожанина» Александр Болдакин расскажет о результатах губернатору Алексею Русских.

«Городская и региональная власть совместно примут решение, нужен ли универсальный троллейбус Ульяновской области или нет, - уточнили в администрации Ульяновска. – Если ответ будет положительный, то начнутся поиски вариантов по приобретению «Горожанина». Вполне

возможно, что в этом случае региону в вопросе приобретения универсального троллейбуса поможет национальный проект «Транспорт России».

Отметим, что в настоящее время троллейбусы «Горожанин» уже работают в одиннадцати городах России, в том числе в Ростове-на-Дону, Альметьевске, Иваново, Новокузнецке, Чебоксарах, Новочебоксарске. К примеру, в соседней с Ульяновском столице Чувашской Республики эксплуатируется более 150 единиц.

Всего завод выпустил более пятисот машин этого семейства. Это указывает на востребованность модели. Троллейбус можно эксплуатировать при температуре воздуха от -40°C до +40°C.

А пока троллейбус «Горожанин» продолжает курсировать по маршруту 14М в центре Ульяновска, и проходит испытания в условиях первых заморозков.

Как сообщили в МКУ «Организатор пассажирских перевозок», троллейбус демонстрирует стабильную работу при минусовой температуре и со включенным отоплением. На конечной станции у него остается 60-65% заряда аккумулятора. «Горожанин» уже обзавелся постоянными пассажирами, а его актуальное расписание остается без изменений.



Волгоград:

«Вопрос нескольких сотен метров»: волгоградцы просят продлить троллейбус №15а вглубь Жилгородка

В Дзержинском районе Волгограда жители Жилгородка жалуются на низкую транспортную доступность многоэтажного жилого массива. По информации горожан, значительная часть местных медицинских, образовательных и административных учреждений сконцентрированы на ул. Землячки и в близлежащих кварталах, при этом добраться туда непростая задача.

– Из Жилгородка на Землячки практически ничего не ходит. Из прямого транспорта – одна лишь маршрутка №56. И то она все время забита до отказа, ходит редко и частенько не по расписанию. По сути, у нас лишь два варианта: идти пешком или ехать с несколькими пересадками, – рассказала одна из жительниц Жилгородка.

Женщина уверена, что сложившаяся ситуация довольно легко решается и для этого достаточно лишь волевого решения властей.

– К нам в прошлом году продлили троллейбус №15а. Он сейчас ходит по маршруту «Ул. Ессентукская – пл. им. Куйбышева». При этом в Жилгородке он затрагивает лишь периферийную часть. По сути — самый край большого многоэтажного массива, разворачиваясь на пустыре вблизи д. 41Б на ул. Восточно-Казахстанской. Но это неэффективно. Сюда идти из основной части Жилгородка далеко. В результате люди давятся в маршрутках, а троллейбусы катаются на участке до ул. Землячки полупустые, – продолжила горожанка.

По мнению волгоградки, такой подход нелогичен и сопряжен с неэффективным расходованием бюджетных средств на дотируемый муниципалитетом маршрут.

– Было бы правильно продлить троллейбус №15а вглубь микрорайона. Не обязательно даже делать какое-то сквозное сообщение. Здесь, по сути, вопрос нескольких сотен метров. Достаточно было бы вывести маршрут на ул. 51-й Гвардейской дивизии и далее на ул. Космонавтов. Здесь уже разворачиваются автобус №85, а также троллейбусы №10 и №10а. Также в шаговой доступности находится трамвайное кольцо.

Волгоградка подчеркивает, что, учитывая автономность подвижного состава и уже имеющуюся здесь инфраструктуру, продление маршрута не потребует каких-либо бюджетных трат. Более того, оно укладывается в концепцию развития в городе современных транспортно-логистических узлов, где горожане могли бы без проблем пересаживаться с одного транспорта на другой, имея возможность быстро добраться в любую часть города.

В мэрии прагматизм горожан не оценили, обратив внимание на перегруженность дорожно-транспортной сети микрорайона.

– Троллейбусный маршрут №15а в связи с введением в эксплуатацию школы-тысячника по ул. Шекснинской 1 сентября 2024 года был продлен до ул. Ессентукской. На месте новой конечной остановки было организовано разворотное кольцо со всей сопутствующей инфраструктурой. В настоящее время продление троллейбуса №15а до ул. Космонавтов не рассматривается. Это связано с тем, что по ул. Космонавтов уже организовано

разворотное кольцо и место отстоя автобуса №85, а также троллейбусов №10 и №10а. С учетом того, что данный участок улично-дорожной сети является всего лишь двухполосным, отстой общественного транспорта на данной территории вызывает сужение проезжей части, в связи с чем здесь образуются заторы, особенно в часы пик, – подытожили в пресс-службе муниципалитета.

В свою очередь жители Жилгородка подчеркивают, что сильная загруженность местных дорог никак не отменяет недостатков существующей сети транспортного обслуживания микрорайона. Волгоградка планирует вместе с соседями собрать подписи и обратиться за помощью к президенту.



**Калининград:
Власти оценили
альтернативные
маршруты после ухода
трамвая с Фестивальной
аллеи**

В Калининграде после закрытия на ремонт значительной части путей пятого трамвайного маршрута жители высказывают недовольство транспортом, предоставленным им в качестве альтернативы. По словам калининградцев, маршрутки не выходят на Советский проспект, и попасть в район Аллеи Смелых теперь можно только с пересадкой. Будет ли эта схема движения корректироваться, и можно ли назвать скорректированные маршруты достойной альтернативой «пятерке», 30 сентября рассказали глава администрации города Елена Дятлова и председатель комитета развития транспортной инфраструктуры Антон Романов.

«У нас на текущий момент ограничения связаны с проведением капитального ремонта на трамвайной инфраструктуре улицы Бассейной. Какие мероприятия мы уже провели? Исключенный из трамвайного движения участок Фестивальной аллеи дублируется 18-м автобусом большого класса. Его схема изменена. Он заезжает непосредственно на улицу Карла Маркса. На Карла Маркса обустроены автобусные остановки, где он совместно с автобусами малого класса, работавшими там ранее (71-я маршрутка и 63-я маршрутки), дает дублирование Фестивальной аллеи с вывозом на Комсомольскую и на улицу Леонова. На Советском проспекте на текущий момент функционируют два автобуса большого класса (автобусы 26 и 27), а также троллейбус № 1. Есть еще

и малый класс, который работает также на этой связке», — ввел в курс дела Романов.

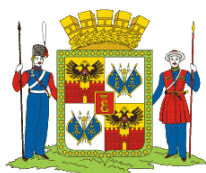
После этих слов журналисты возразили, что названные Романовым маршруты дублируют пятый трамвай в лучшем случае наполовину. Чиновник с этим согласился, отметив, что альтернативный транспорт выводит пассажиров в центр города, который он назвал пересадочным узлом.

«Ремонтные работы невозможно делать без ограничений по движению», — добавила Елена Дятлова, однако ей заметили, что «в городах, где заботятся о пассажирах», в случае временного закрытия значимых транспортных связей «запускают параллельные автобусные маршруты». Журналисты также заметили, что альтернативные маршрутки уже сейчас «забиты битком» и заканчивают свое движение примерно в семь-восемь часов вечера, тогда как трамвай ходил до 11 часов.

«Если есть жалобы, мы выйдем и посмотрим, что можно отладить», — ответила на эту реплику Дятлова. В мэрии также напомнили, что работы по ремонту путей подрядчик должен завершить до конца текущего года.

С 22 сентября изменилась схема движения трамвая № 5 «ул. Бассейная — ул. Дюнная». Он не будет заезжать на Советский проспект и Фестивальную аллею как минимум до 31 декабря.

Капитальный ремонт трамвайных путей на конце маршрута № 5 в Калининграде оценили в 185,6 млн рублей. Капремонт необходимо провести на участке от улицы Чкалова до улицы Бассейной с захватом кольца на конечной остановке. Заказчиком работ является МКУ «ГДСР».



Краснодар:

Обсудили проблему устаревших трамваев

В Краснодаре подняли вопрос о замене старых трамваев на шестом маршруте. Об этом 3 сентября сообщает пресс-служба МУП «КТТУ» Александр Грачев.

Пассажиры шестого трамвайного маршрута в Краснодаре жалуются на использование устаревших вагонов без кондиционеров. Директор муниципального предприятия КТТУ Александр Грачев ответил, что половина парка оснащена современной техникой с кондиционерами, но перевести весь маршрут на такую технику сложно.

Некоторое количество современных вагонов уже курсирует на шестом маршруте. Возможность объединения вагонов в сцепки решается исходя из плотности пассажиропотока. В КТТУ регулярно исследуют загрузку линий и добавляют сцепленные вагоны при необходимости.

Грачев пообещал проверить пассажиропоток на шестом маршруте в течение следующей недели и ввести сцепленные вагоны, если выявится потребность.

Он подчеркнул, что часы пик короткие, а эксплуатация сцепленных вагонов экономически оправдана только в периоды максимальной загрузки.



Оренбург:

Жители просят Вячеслава Володина помочь вернуть троллейбусную сеть

Жители Оренбурга записали видеообращение к председателю Госдумы Вячеславу Володину: они просят остановить разрушение троллейбусной сети в городе и помочь в ее восстановлении.

В частности, активная группа горожан утверждает, что «больше половины троллейбусных линий в Оренбурге закрыты или разрушены, а вместо троллейбусов город захламлен сотнями автобусов, что превратило улицы в газовые камеры». Оренбуржцы считают, что местные власти намерено затягивают с ремонтом закрытых троллейбусных линий. При этом люди уверены: восстановить их можно силами энергослужбы троллейбусного парка. Также оренбуржцы акцентировали, что новая партия троллейбусов до сих пор не приобретена.

В итоге активная группа граждан обратилась к Вячеславу Володину с просьбой «дать распоряжение восстановить движение троллейбусов в полном объеме», «восстановить все закрытые троллейбусные линии». Попросили оренбуржцы спикера Госдумы помочь в покупке новых троллейбусов — их, по подсчетам жителей города, нужно порядка 100.

Свой выбор адресата люди объяснили тем, что ранее Володин помог в восстановлении троллейбусной сети в Саратовской области.

Это уже не первое обращение оренбуржцев, которое касается ситуации с троллейбусами в городе. В 2022 году тогда глава города Сергей Салмин открыто заявил: троллейбусы в Оренбурге уберут и заменят их автобусами. Власти быстро приступили к делу: сети стали демонтировать. Жители областного

центра писали петиции, записывали обращения, проводили проверки. Но на сегодняшний день ситуация такая: из 12 когда-то действующих троллейбусных маршрутов на данный момент функционируют только 2.

Новые власти ранее заявили, что мэрия не будет отказываться от троллейбусов. Но на восстановление этой сети нужны годы и миллионы, сообщил врио главы Альберт Юмадилов. К слову, недавно Оренбург взял, так сказать, на пробу, новый троллейбус челябинского завода «Синара». Ранее новые троллейбусы не покупались городом более 15 лет.



Ростов-на-Дону:

Активисты потребовали закупить новые троллейбусы



Ростовские активисты обратились к донскому губернатору Юрию Слюсарю с просьбой закупить новые троллейбусы.

— Из некогда 300 работающих троллейбусов на линиях остаются лишь 15 единиц техники. В дальнейшем этот вид транспорта может просто исчезнуть. Мы хотим, чтобы власти обратили внимание на эту серьезную для города проблему и закупили новые троллейбусы. Ведь другие города массово закупают машины и ремонтируют действующий состав, — рассказал один из активистов Илья Наздрашов.

В парке Строителей неравнодушные ростовчане провели согласованный пикет. В нем участвовали 10 человек. За акцией наблюдали замминистра транспорта Ростовской области Христофор Ермашов и директор департамента транспорта города Константин Лашенко.

Активисты считают, что необходимо также закупить скоростные элементы контактной сети — стрелки и крестовины. В таком случае троллейбусы смогут по скорости конкурировать с автобусами.

Кроме того, ростовчане просят восстановить троллейбусный маршрут № 7.



Рязань:

Износ инфраструктуры троллейбусов составляет 81 процент

В Рязани износ инфраструктуры городского наземного электрического транспорта составляет 81 процент. Подобные сведения содержатся в программе модернизации регионального общественного транспорта.

Из документа следует, что в состав Управления Рязанского троллейбуса входят два депо, в которых можно разместить и обслуживать 200 троллейбусов. Сейчас предприятие владеет 84 машинами, возраст которых в среднем составляет 12 лет. Пять троллейбусов выпущены менее года назад, 25 - от одного до трех лет назад, 8 - от 10 до 15 лет назад, 46 - от 15 до 20 лет назад. В прошлом году в областном центре троллейбусы перевезли около 11,4 млн пассажиров.

Сейчас в нормативном состоянии находятся 53 процента троллейбусов (при покупке не менее 14 машин в 2025 году). Чтобы достичь целевого показателя в рамках федерального проекта необходимо приобрести еще 39 троллейбусов.

На полное обновление парка троллейбусов может потребоваться 2,2 млрд рублей.

В этом году на закупку направят 493 млн рублей из регионального бюджета и 26 млн рублей из местного. В следующем году на обновление транспорта должно поступить 269,85 млн рублей из федерального бюджета. На ремонт инфраструктуры из федерального бюджета ожидают выделения 108, 63 млн рублей.

Всего для этого необходимо 658,67 млн рублей.

В Тамбове закрыли движение последних троллейбусов, совсем немного не дотянув до 70-летия запуска в городе этого транспорта. Причина — тотальный износ контактной сети — пишет наш информационный партнер «Российская газета».

Как сообщил глава Тамбова Максим Косенков, экономия на обслуживании «рогатых» позволит выпустить на линию 30 автобусов на газомоторном топливе, которые сегодня простаивают.

Градоначальник отметил, что для полной замены контактной сети (ремонтировать уже нечего) нужен миллиард рублей. Или примерно пятая часть собственных доходов муниципального бюджета. И это при том, что для перевозки пассажиров по двум маршрутам, NN 3 и 5, в последнее время использовалось всего четыре троллейбуса. Чтобы



Тамбов:

Комфортный транспорт или дорогостоящий символ?

купить хотя бы один новый, нужно около 35 миллионов. На ту же сумму можно приобрести два длинномерных автобуса российского производства...

На обслуживание четырех троллейбусов и контактной сети для них уходит десятая часть дохода «Тамбовгортранса». С точки зрения властей, это неэффективное использование средств.

— Как только мы поймем, что есть возможность и ресурсы получить средства на возобновление работы троллейбусов, тогда запустим их снова.

Между тем депутат Тамбовской городской Думы Артем Александров заявил, что троллейбусное движение сворачивали много лет, и выразил убеждение части жителей, что это была целенаправленная политика городских властей. По его словам, прибыльные маршруты электротранспорта постепенно передавали автобусам частных перевозчиков, «в итоге городу оставили издержки и изношенную инфраструктуру, а пассажирам растущие тарифы». Выход он, как и общественники, видит в закупке моделей с увеличенным автономным ходом, которые могут преодолевать сложные участки без подключения к контактной сети, обеспечении их приоритета на дорогах и использовании федеральной поддержки.

— Несколько лет назад Минтранс России официально просил регионы не избавляться от систем городского электротранспорта «до момента принятия необходимых механизмов и параметров федеральной поддержки». Более того, министерство призывало смотреть вперед и закладывать развитие отрасли, — напомнил депутат. — Да, сегодня несколько троллейбусов в Тамбове выглядят как дорогостоящий символ, а не полноценное средство массовых перевозок. Но восстановление уничтоженного электротранспорта обойдется потом в разы дороже, чем его сохранение и обновление.

Тем временем в городе расследуют уголовное дело о халатности при обеспечении транспортной инфраструктуры, возбужденное с подачи защитников троллейбуса. В прошлом году разбирательство прекратили, затем возобновили в связи с повторным обращением тамбовчан к главе СК Александру Бастрыкину. В начале сентября 2025-го он поручил ускорить расследование. По

инициативе силовиков проведена экспертиза контактной сети. Аналитики пришли все к тому же выводу, что и мэрия: крайний износ инфраструктуры. Эксплуатировать троллейбусы она не позволяет. «Рогатых» в Тамбове больше не будет.

Между тем далеко не во всех регионах троллейбусы ждет такая же печальная судьба. Так, полностью обновить парк троллейбусов и расширить их маршруты планируют власти Екатеринбурга. До нового года в город будут поставлены полсотни современных машин, собранных на недавно построенном в Челябинске заводе. И это будет уже третья крупная партия троллейбусов (всего заменено более полутора сотен машин). На обновление парка было выделено больше полутора миллиардов рублей.

Еще пять лет назад жители Екатеринбурга даже не предполагали, что именно троллейбусы станут прорывным звеном местной транспортной реформы. По дорогам тащились «рогатые» машины советского производства, которые местные называли «дырявыми корытами»: за десятилетия ржавчина и вправду до дыр проела пол. Депутаты гордумы предлагали избавиться и от машин, и от контактной сети. А для ностальгирующих земляков оставить ретромаршрут с парочкой рогатых «динозавров».

Оценку перспектив изменила международная выставка «Иннопром», ежегодно проходящая в Екатеринбурге. Туда для демонстрации возможностей современного электротранспорта отечественные производители и предприятия дружественных стран доставляли самые передовые модели машин. А чтобы не гнать вхолостую технику обратно, городу оставляли транспорт в начале для тестдрайва, а потом и вовсе — в подарок.

Так, первые испытания уральскими дорогами и погодой белорусского троллейбуса, способного без контактной сети на автономном ходу преодолевать полсотню километров, привели к заключению при поддержке правительства РФ контракта на поставку 50 импортных машин. На Урале их прозвали просто «Белорусами». А через год уже уральская компания предложила екатеринбуржцам свою, на 100 процентов отечественную модель, которая способна без подпитки от сети везти пассажиров 80 километров. Власти разработали несколько

маршрутов, где троллейбус проезжает до отдаленных районов без контактной сети. В итоге троллейбус успешно заменил автобус, и горожане единодушно проголосовали за закупку большой партии.

По пути сохранения сети пошел и Челябинск, где активно ремонтируют контактные сети и сейчас обновляют парк почти на две сотни машин. Благо свое предприятие, производитель — под боком. Власти Калининграда заявили о намерении возобновить троллейбусный маршрут в один из микрорайонов — Чкаловск. Понятно, что это будет уже современный электротранспорт с комфортными условиями. Удлиняют маршруты троллейбусов в Новосибирске. В Казани жители ценят «рогатых» за простор и комфорт в салоне в отличие от небольших маршруток и «Богданов». Всего в стране осталось чуть более десятка городов, где отказались от идеи разорвать контактные сети, и сейчас не жалеют.

Сохранение троллейбусной сети в городах эксперты в сфере общественного транспорта считают одним из достижений.

Александр Рыжков, научный сотрудник Центра исследований транспортных проблем мегаполисов Высшей школы экономики:

— Троллейбус нужно продолжать поддерживать, если сети и маршрут в городе адекватно спланированы. Где-то отказываться от линий, если это необходимо, где-то строить, но в целом сохранять. Это перспективный и экологичный вид транспорта.

Троллейбусная система продолжает сокращаться. Вместо закупки новых троллейбусов приходят сообщения о новых закрытиях.

В апреле текущего года маршруты №3 и №8 были заменены автобусами. Сейчас стало известно о дальнейших планах городской администрации.

В следующем году в Майкопе 7-ой маршрут троллейбуса заменят на автобусный 47 маршрут. Контракт уже заключен.

"Автобусами" скорее всего будут СИМАЗы-2258. Не исключено, что в ближайшее время троллейбусная система Майкова может повторить печальную судьбу Костромы, Белгорода и Тамбова...



Майкоп:

Постепенное угасание Майкопского троллейбуса



Севастополь:

Жители микрорайона «Дергачи» жалуются на неудобное расписание троллейбуса «7-а»

Два часа двадцать две минуты. Столько жителям микрорайона «Дергачи» приходится ждать троллейбус «7-а» по выходным в вечернее время. Пассажиры жалуются на неудобное расписание. В чем причина? И как с этим связан ремонт улицы Адмирала Октябрьского?

Автономный ход, движение мягкое, так же, как и торможение.

В такие моменты Игорь Крымский не зависит от контактной сети. Аккумуляторов его троллейбуса хватит на тридцать километров автономного хода.

Игорь Крымский, водитель троллейбуса: «Главное — не усердствовать, потому что если сильно вдавливать педаль пусковую — аккумуляторы будут перегреваться».

Игорь отправляется передавать эти знания стажеру. Экипаж «7а» подцепляет токоприемники — дальше, по дороге в город, аккумуляторы будут заряжаться. Затем круг через центр — и здесь же, на кольце у троллейбусного депо, снова начнется автономный ход. До конца улицы Горпищенко, к Лабораторному шоссе.

Андрей Столяров: «Беспокоит такой момент, что в выходные и праздничные дни, в вечернее время промежуток в движении троллейбуса «7а» составляет 2 часа 20 минут.

С «Дергачей» добраться в город вечером невозможно, и также из города невозможно вернуться обратно на «Дергачи»».

Вопрос пассажиров адресуется администрации троллейбусного управления. Там объясняют — каждый день на маршрут 7а отправляют шесть машин, и только те, что обладают автономностью. То есть ресурс ограничен, это и определяет интервал движения.

Антон Ажищев, начальник управления транспорта «Севэлектроавтотранса» им. А.С. Круподерова: «Мы, анализируя пассажиропоток, видим, что после 18 часов происходит достаточно резкое падение пассажиропотока».

А такие автономные троллейбусы нужны еще и на других маршрутах. Десятом с литерой «К», что значит «Казачья бухта». Ведь от Камышового шоссе в сторону Лиговской и дальше нет контактных проводов. Также из-за ремонта улицы Адмирала

Октябрьского «единица» часть пути проезжает на аккумуляторах.

Антон Ажищев, начальник управления транспорта «Севэлектроавтотранса» им. А.С. Круподерова: «После окончания ремонта улицы Адмирала Октябрьского у нас высвободится часть подвижного состава, которая может работать на большом расстоянии от контактной сети. Есть обращения граждан по уменьшению интервалов, увеличению доступности в этом направлении. Мы готовы и дальше рассматривать данные обращения, чтобы учесть пожелания наших жителей».

Идеальный вариант, по мнению сотрудников «Севэлектроавтотранса», это построить контактную сеть от конечной остановки на улице Горпищенко в направлении Лабораторного шоссе. Тогда не придется подбирать для 7-го «а» аккумуляторные троллейбусы, подойдут любые. А там и интервал движения можно будет сократить.

Ремонтируют контактные сети троллейбусов в городе постоянно, но вот как давно строили новые? Если вспоминать историю, последний раз это было тридцать лет назад! Когда в декабре 1995-го открыли депо на Камышовом шоссе.



Курск:

**Область заменит 160
единиц общественного
транспорта из 616 до 2030
года**

Новый курский губернатор Александр Хинштейн начинает с модернизации транспорта.

Фактически нынешний глава региона заявил один из своих первых масштабных проектов в той отрасли, где экспертом считался Роман Старовойт, ранее возглавлявший Курский край. Курировать программу будет пока еще врио первого замгубернатора Александр Чепик.

Во-первых, в рамках программы к 2028 году должны быть готовы комплексный план и стандарт транспортного обслуживания населения. При этом к общественному транспорту чиновники отнесли автобус, троллейбус, трамвай и электробус, под которые обновят топологию маршрутной сети. Ее эффективность должна вырасти с 1,7 пасс/км до 2,5 пасс/км. Также планируется ввод выделенных полос.

Во-вторых, что касается конкретных параметров, то к 2030 году доля парка общественного транспорта со сроком эксплуатации не старше нормативного должна составить 85%.

В-третьих, общий объем финансирования программы составит 3,11 млрд рублей, из которых сразу 2,97 млрд рублей отнесут на внебюджетные источники. Практически половину затрат — 1,55 млрд рублей — планируют провести в 2026 году. Примечательно, что денег из федерального бюджета не предусмотрено, а из регионального — всего 141 млн рублей.

Любопытная деталь программы — текущий износ трамвайных путей, сейчас он составляет почти 50%. Власти рассчитывают устранить его к 1000-летию Курска в 2032 году. Напомним, в областном центре с 2022 года действует концессионное соглашение, по которому «Мовиста регионы» в течение 25 лет вложит в трамвайную инфраструктуру почти 13 млрд рублей.

В разделе развития способов оплаты проезда указывается, что 100% подвижного состава в Курске, Железнодорожке и Курчатове оборудовано терминалами для банковских карт. К ним предлагается добавить возможность оплаты по геометке, а также распространить действие безлимитного проездного на 30 дней в Железнодорожке.

Планируется, что ежегодный объем пассажирских перевозок вырастет с текущих 115,5 тыс. человек до 123,8 тыс. человек в 2030 году.

Минтранс Курской области утвердил программу развития общественного транспорта

Согласно утвержденной Программе развития общественного транспорта к 2030 году региону предстоит заменить не менее 134 автобусов и 26 троллейбусов.

По состоянию на конец прошлого года, общий объем пассажирского транспорта в области составлял 616 единиц, из которых 540 приходились на автобусы.

Средний возраст всех транспортных средств, задействованных в пассажирских перевозках, сейчас составляет 5,5 лет.

Регион получит новый транспорт в рамках нацпроекта «Инфраструктура для жизни».



Иркутск:

На улицах города скоро появятся четыре новых трамвая



В Иркутске до конца года появятся четыре новых трамвая. На этой неделе МУП «Иркутскгортранс» получил два новых кузова первой комплектности вагона КТМ 71-605. Еще два придут в ноябре.

Аналогичные кузова уже покупали для Иркутска в 2023 и 2024 годах. После этого сотрудники «Иркутскгортранса» поставили их на собранные из новых запчастей тележки. Это позволило сэкономить бюджетные средства.

Как сообщил директор МУПа Сергей Майок, до 5 октября в Иркутск должен приехать представитель завода «Горизонт», на котором и заказывали кузова, чтобы провести технологическое подключение тележек.

«До 15-го числа мы его обкатаем, он пройдет техосмотр, а с 15-го оба трамвая должны выйти на линию. Мы, предварительно, согласовали, один пойдет по первому маршруту, второй — по четвертому. Учитывая опыт эксплуатации первых двух трамваев данного типа, были учтены все замечания и просьбы водителей. Данная модель с переменным уровнем пола для того, чтобы обеспечить именно комфорт для людей с ограниченными возможностями и для пожилых людей», — заметил Сергей Майок.

В бюджете Иркутска на покупку четырех новых трамваев было заложено почти 82 миллиона рублей. Ранее «Иркутскгортранс» заключал контракты с научно-производственным объединением «Горизонт» из Екатеринбурга. Два красно-белых трамвая уже ходят по улицам Иркутска, еще два кузова ожидаются к концу лета.

«Горизонт» работает в Екатеринбурге с 1992 года. По данным на сайте предприятия, оно занимается производством электроники для различных видов транспорта, нефтегазового сектора и горнодобывающего оборудования. В то же время среди видов деятельности «Горизонта» имеется производство железнодорожных локомотивов и подвижного состава для городского пассажирского транспорта.

В период с 2011 года предприятие заключило более 60 государственных и муниципальных контрактов на общую сумму 1,7 миллиарда рублей. В основном они связаны с производством и поставкой различного электронного оборудования,

наладкой и обслуживанием автоматизированных систем. Кроме того, «Горизонт» занимается поставками кузовов для локомотивов, трамваев и экскаваторов.

Первый трамвай «Горизонт» появился в Иркутске летом 2023 года. Этот трамвай — «переосмысление» старого доброго советского вагона 71–605 (также известен как КТМ-5). В облике новичка отчетливо угадываются схожие с его предком черты. Его изготовили из новых комплектующих, а уже в Иркутске вагон поставили на собранные тележки.



Пятигорск:

**Власти планируют
обновить 40 трамваев**

В Пятигорске намерены обновить подвижной состав общественного транспорта за счет 40 узкоколейных трамваев. Также разработан план по ремонту трамвайных путей на некоторых участках в городе. «Та программа, которая на сегодняшний момент уже запущена, это обновление подвижного состава. В прошлом году был приобретен новый вагон, в этом году — уже четыре. <> Задача, которая стоит на определенный период времени, это обновление до 40 трамваев нашего города. И вопрос, конечно, самих путей. Мы выработали механизм, при котором дорожная сеть наша, а трамвай — краевая.», — сообщил на пресс-конференции в РИЦ «ТАСС Кавказ» мэр города Дмитрий Ворошилов. Спикер заявил, что в первую очередь планируется провести обновление трамвайных путей на улице Теплосерной, а после — и на других участках. Пресс-конференция состоялась в рамках пресс-тура проекта ТАСС «Это Кавказ», в котором принимают участие десять представителей ведущих российских СМИ.



Тольятти:

**14 новых троллейбусов
поступит до конца 2025
года**

Жители Тольятти смогут ездить на современных троллейбусах большого класса «Ольгерд»

В Тольятти поступят 14 новых троллейбусов, закупленных в лизинг для городских пассажирских перевозок. Их поставит СберЛизинг до конца 2025 года.

«Покупка новых троллейбусов для Тольятти является логичным продолжением реализации стратегии развития транспортной инфраструктуры региона. Я убеждена, что троллейбусы положительно оценят жители Автограда, ведь они

улучшит качество поездок и станут символом позитивных перемен», – сказала управляющий самарским отделением Сбербанка Наталья Красулина.

Благодаря запасу хода он может объезжать препятствия без подключения к контактной сети.

Для удобства маломобильных пассажиров есть аппарель у второй двери, кнопка вызова водителя и вместительная площадка с местом для коляски. Троллейбусы оснащены USB-портами, мультимедийной системой, климат-контролем, системой «Говорящий город».



Рязань:

**«Рязанский троллейбус»
получит кредит на 70
миллионов рублей**

Депутаты Рязанской городской Думы одобрили сделку по привлечению займа для муниципального предприятия. Средства пойдут на поддержание работы электротранспорта в городе.

На очередном заседании Рязанской городской Думы депутаты единогласно приняли решение о привлечении кредита для МУП «Управление Рязанского троллейбуса». Как сообщили в пресс-службе городского парламента, речь идет о сумме в 70 миллионов рублей. Срок кредитования составит до 12 месяцев, а цель займа – пополнение оборотных средств муниципального предприятия.

МУП обслуживает сеть троллейбусных маршрутов в Рязани, и поступающие средства направят на текущую деятельность – оплату электроэнергии, техническое обслуживание подвижного состава, закупку запчастей и выплату зарплат. По словам представителей администрации, это решение позволит снизить нагрузку на городской бюджет и обеспечить устойчивую работу общественного транспорта.

После утверждения сделки информация о закупке финансовых услуг была размещена на официальной площадке. По итогам тендера выбрана кредитная организация, предложившая наиболее лояльные условия. Процентная ставка окажется плавающей: она будет привязана к ключевой ставке Центробанка и дополнена фиксированной маржей, не превышающей 3,95 % годовых, с дополнительной надбавкой 0,01 %.



Кемерово:

**В Кузбассе мастеру,
выпустившему
неисправный трамвай,
дали один год и шесть
месяцев**

Авария, в которой 1 человек погиб и 194 пострадали, произошла в Кемерово 6 июня 2024 года.

Заводский районный суд города Кемерово вынес приговор мастеру трамвайного депо. Он признал его виновным по ч.2 ст.266 УК РФ (выпуск в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства лицом, ответственным за техническое состояние транспортного средства, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, смерть человека).

В суде установлено, что 6 июня 2024 года сменный мастер профцеха трамвайного депо Тимур Хакимов, являясь лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств и достоверно зная о наличии технической неисправности тормозной системы трамвая, создал видимость его проверки и обслуживания. Он поставил отметки в путевом листе и книге поезда, указав о технической исправности и разрешении выезда трамвайного вагона, тем самым совершил выпуск в эксплуатацию для перевозки пассажиров технически неисправного транспортного средства. Это привело к неконтролируемому набору скорости и последующее столкновение трамвая с впереди идущим составом. В дорожно-транспортном происшествии пострадали 194 человека, из которых 8 получили тяжкий вред здоровью, один погиб.

С учетом позиции государственного обвинителя суд назначил виновному наказание в виде 1 года 6 месяцев лишения свободы с отбыванием в колонии-поселении, а также лишил его права заниматься деятельностью, связанной с осуществлением контроля технического состояния и допуска к эксплуатации транспортных средств на 2 года 6 месяцев.

Бывший генеральный директор АО «Кемеровская электротранспортная компания» Павел Мальцев ранее был осужден к 2 годам 6 месяцам лишения свободы в колонии общего режима. Водитель трамвая Александра Иванова, пытавшаяся остановить вышедший из-под контроля вагон, получила 2 года и 6 месяцев колонии-поселения с отсрочкой исполнения до достижения ее ребенком 14-летнего возраста.



Москва:

К 2035 году 90% трамваев столицы и 60% поездов метро станут беспилотными



Как в Москве проходит внедрение автоматического городского транспорта

В сфере городского транспорта Москвы происходит настоящий прорыв, а именно переход в беспилотный режим. Согласно планам правительства Москвы, к 2035 году 90% трамваев столицы и 60% поездов метро станут автоматическими. Тестирование такого транспорта проходит уже сегодня. О том, как работает эта технология, какие преимущества она дает городу и пассажирам и какие изменения необходимы в законодательстве, рассказал начальник Центра исследования и разработки беспилотного транспорта ГУП «Московский метрополитен» Павел Бокша.

— На каком этапе сейчас находятся беспилотные проекты Московского метрополитена?

— Беспилотные технологии — будущее московского транспорта. Российская столица имеет одну из лучших транспортных систем мира и не может не развивать подобные инновации. В Москве запущен первый в России полностью беспилотный трамвай, и он проехал по улицам города уже более 9 тыс. км. Первым пассажиром регулярного рейса 3 сентября этого года стал мэр Москвы Сергей Собянин.

— Как это работает?

— Трамвай на основе модели «Львенок-Москва» ежедневно курсирует по маршруту №10 от улицы Кулакова до станции метро «Щукинская» и обратно, отработывая стандартную для трамваев восьмичасовую смену. Он самостоятельно двигается, делает остановки, открывает и закрывает двери, четко следует сигналам светофоров, переключает стрелки и строго придерживается графика. Для пассажиров нет никаких отличий от привычных поездок в трамвае с водителем.

В салоне или кабине пока должен присутствовать сотрудник трамвайного управления мосметро — это действующие требования федерального законодательства. Мы работаем совместно с Минтрансом РФ над усовершенствованием закона, чтобы в салоне мог находиться сотрудник без наличия прав на управление трамваем. Это нужно для запуска

полноценного беспилотного пассажирского транспорта.

Сейчас сотрудник совсем не вмешивается в управление трамваем. Он ведет визуальный контроль за движением, в случае нештатных ситуаций может открывать и закрывать двери, решать вопросы, связанные с происшествиями в пути, а также контролировать оплату проезда. Подчеркну, что за управление нашим трамваем полностью отвечает беспилотная система.

— Как проходила работа по подготовке беспилотного трамвая в эксплуатацию?

— Перед полноценным запуском с пассажирами у нас успешно прошли многочисленные серьезные испытания. На первом этапе трамвай двигался по депо, затем — по городу без пассажиров, с водителем за пультом и системой дублирования его действий. За это время он ни разу не нарушил правила дорожного движения и был полностью подготовлен к поездкам с пассажирами. В августе прошлого года стартовал второй этап, в рамках которого трамвай совершал как технические поездки по городу, так и поездки с привлечением пассажиров в тестовом режиме. Трамвай двигался полностью сам, а водитель за пультом только страховал его работу.

Мы в метро полностью сами специально разработали для трамвая систему предотвращения юза колес, чтобы совершать безопасные поездки в неблагоприятных погодных условиях. Она повторяет действия автомобильной антиблокировочной системы, предотвращая блокировку колес при торможении, и систему курсовой устойчивости, которая нужна для сохранения устойчивости и управляемости.

Только после того как мы полностью убедились в надежности, стабильности и безопасности технологии, начались регулярные поездки с пассажирами.

— Как применяется ИИ в управлении беспилотным трамваем? На основе каких данных он принимает те или иные решения?

— Беспилотный трамвай курсирует по улицам столицы под управлением программного обеспечения, которое мы разработали самостоятельно, без сторонней помощи. Отдельно

используем нейросети для разработки модуля распознавания объектов — это один из ключевых элементов всей системы управления. Очень важно, чтобы трамвай точно и корректно определял, что за объект находится в поле его зрения.

Мы обучаем искусственный интеллект на собранных нами же данных, чтобы в программном обеспечении они автоматически правильно отображались и классифицировались. Без этого программного решения фактически невозможно безопасное и надежное движение трамвая.

— Уже известно о запуске первого беспилотного поезда московского метро. Как проходят подготовительные работы?

— Сейчас по поручению заместителя мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности Максима Ликсутова мы готовимся к запуску беспилотного поезда на Большой кольцевой линии. На первом этапе пилотной эксплуатации, запланированном на декабрь 2025 года, систему будут тестировать на современном составе серии «Москва» без пассажиров и с машинистом, который будет контролировать ее работу. Уже к концу 2026-го будет готов рабочий образец поезда, способный работать полностью в беспилотном режиме с учетом интервалов московского метро в 90 секунд во время пиковой нагрузки. Таких интервалов нет нигде в мире.

— Готова ли инфраструктура метро и трамваев Москвы к введению беспилотного транспорта?

— Запуск беспилотного трамвая в городских условиях — задача, принципиально отличающаяся от организации беспилотного движения поездов метро. Трамвай движется в общем транспортном потоке и подвержен влиянию изменчивых погодных условий. Поэтому подробнее остановлюсь именно на трамвае.

Для взаимодействия с окружающей средой в беспилотном транспорте применяется уникальная технология V2X (Vehicle-to-Everything — автомобиль, подключенный ко всему). Она обеспечивает по защищенному каналу беспроводную связь транспортного средства с другими участниками дорожного движения и дорожной инфраструктурой. Так, с ее помощью водители автомобилей смогут оперативно получать

предупреждения о дорожной ситуации и сообщения о необходимости снижения скорости, остановки или перестроении, а беспилотные транспортные средства — принимать команды и самостоятельно выбирать решения о реагировании.

Трамвай и трамвайные пути также специально оборудованы. Технология беспилотного управления транспортными средствами состоит из шести основных систем, которые вместе позволяют трамваю безопасно и с комфортом для пассажиров самостоятельно курсировать по городу. Все системы общаются между собой и передают полученную информацию.

В основе подсистем лежит высокоточная карта маршрута, которая построена заранее. Сама карта состоит из двух частей — лидарной, эта технология использует лазерные импульсы для точного измерения расстояний до объектов, чтобы определить положение трамвая в пространстве, и векторной.

На векторную карту переносят всю дорожную обстановку: трамвайные пути, автомобильные дороги, светофоры, пешеходные переходы, остановки, стрелочные переводы и другие дорожные элементы. Сенсорная система включает камеры, радары, лидары, инерциальную измерительную систему и навигационное оборудование. Это специальные датчики, которые определяют положение трамвая в пространстве, анализируют внешнюю среду, обнаруживают препятствия на пути движения. Также датчики помогают обрабатывать информацию для дальнейшего принятия решения.

Система локализации обеспечивает непрерывное определение местоположения трамвая в пространстве и коррекцию его пути движения на основе сравнения с лидарной картой. Она позволяет обеспечить точность и надежность определения позиции трамвая в реальном времени. Это важно для обеспечения безопасности и эффективности его движения.

Система компьютерного зрения получает информацию от сенсорных устройств и производит ее обработку классическими и нейросетевыми методами. Одновременно система обрабатывает данные с лидаров, камер и радаров.

На основе лидарных данных определяется точное местоположение объектов в пространстве, изображение с камеры уточняет тип объекта, а данные с радара подтверждают расположение объектов и уточняют его скорость. Важно отметить, что данные с радара мало чувствительны к снегу, туману и дождю. Это подтвердили результаты первого и второго этапов запуска.

Система планирования движения обрабатывает информацию от всех устройств беспилотного трамвая и принимает решения на основе множества заранее описанных правил управления: проезд конкретных участков маршрута, выбор скорости и формирование плавной траектории движения.

Далее происходит проверка на наличие препятствий вокруг. Если преград нет, формируется сглаженная траектория движения. Она обеспечивает плавность и комфорт для пассажиров. Беспилотный трамвай заблаговременно получает сигналы от инфраструктуры для построения оптимальной и безопасной траектории движения.

— Как беспилотные технологии будут внедряться в Московском метрополитене?

— Что касается беспилотного метро, то здесь ключевую роль наряду с датчиками играет развертывание технологической сети 5G. Это обеспечит сверхнадежную и быструю связь для взаимодействия с инфраструктурой метрополитена. Нашей главной задачей остается поддержание высокого уровня комфорта и безопасности пассажиров при минимально возможных интервалах движения.

— Какие преимущества у беспилотных поездов для метро? Насколько они безопасны?

— Беспилотное метро постепенно становится стандартом для многих мегаполисов мира. Это более технологичный вариант организации городского транспорта, который со временем станет частью нашей повседневной жизни. Очевидный плюс — повышенная стабильность и безопасность движения, что для нас является приоритетом. Этот режим обеспечивает автоматический контроль скорости, соблюдение дистанции между поездами и четкий график движения.

Не менее важно, что беспилотные поезда метро смогут двигаться с оптимальной скоростью и

сниженным энергопотреблением благодаря уменьшению резких разгонов и торможений, сюда же можно добавить снижение затрат на износ оборудования. Дополнительные преимущества включают повышенный комфорт для пассажиров благодаря плавному ходу без резких ускорений и торможений.

Но, подчеркну, торопиться здесь мы не будем и перейдем к беспилотному движению в метро, только когда убедимся в эффективности, надежности и безопасности технологии. Она должна помочь как минимум сохранить тот же уровень поездок для пассажиров, а в идеале — сделать их еще лучше.

— Беспилотный транспорт полностью исключает человеческий фактор?

— Полностью исключить человеческий фактор невозможно, но во время движения беспилотного поезда влияние людей минимизировано. Тем не менее именно люди разрабатывают и поддерживают программное обеспечение, исправляют ошибки в коде, настраивают датчики и следят за их работой. Даже самая продвинутая технология может столкнуться с нестандартными ситуациями, когда требуется вмешательство человека.

— Насколько позволяет российское законодательство использовать сейчас беспилотные технологии?

— Москва первой в России инициировала принятие экспериментального правового режима (ЭПР) для внедрения беспилотного рельсового городского транспорта. Соответствующий документ был подготовлен Министерством экономического развития РФ и подписан председателем правительства РФ Михаилом Мишустиним. Благодаря появлению нормативной базы мы смогли быстро перейти ко второму этапу эксперимента с беспилотным трамваем и, собственно, его запуску.

Без подобного документа развитие беспилотных технологий было бы невозможно. Кроме того, ЭПР регулирует подготовку операторов, регулярное техническое обслуживание, диагностику в режиме реального времени, различные меры по безопасности движения. Это необходимо для создания надежной и стабильной беспилотной транспортной системы.

— Когда столичный метрополитен планирует перейти к массовому применению беспилотного транспорта?

— Согласно стратегии развития столичного транспорта, утвержденной мэром Москвы Сергеем Собяниным, в течение пяти лет две трети трамвайной сети станет беспилотной. Это позволит улучшить качество соблюдения расписания движения. А к 2035 году 90% трамваев столицы будут автоматическими. Что касается метро, то в планах довести долю беспилотных поездов до 60% к 2035 году.

— Российские беспилотные разработки сравнимы с западными аналогами? На какие мировые практики вы ориентируетесь?

— Программное обеспечение для столичного беспилотного транспорта создается фактически с нуля, без поддержки сторонних компаний и принадлежит правительству Москвы. При его создании не применялись чужие наработки, которые можно было бы подсмотреть и внедрить. Дело в том, что у беспилотного городского транспорта есть серьезные отличия от, например, автомобильных автопилотов: трамваям нужно соблюдать график движения. В ходе многих испытаний стало понятно, что наша система работает точнее и лучше, чем зарубежные аналоги беспилотных технологий.

Что касается беспилотных поездов метро, то в крупных городах мира имеются примеры внедрения подобных инноваций. Но интервалы движения в таких метрополитенах обычно составляют пять-семь минут. В Москве такое просто немыслимо, поэтому перед нами стоит крайне амбициозная задача. В столице должны соблюдаться привычные для москвичей, но рекордные для мира интервалы в 90 секунд.



Оренбург:

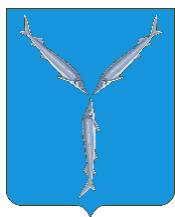
**При обыске у
оренбургского чиновника
нашли краденые
трамвайные шпалы**

В Оренбургской области задержали начальника отдела коммунального хозяйства администрации Новотроицка по подозрению в краже деревянных трамвайных шпал на 550 тыс. рублей.

В дежурную часть ОП №3 «Орское» обратился управляющий челябинской строительной фирмой с заявлением о хищении 172 трамвайных шпал. Они были предназначены для ремонта трамвайных путей от остановки КХП до улицы Заводской. Полицейские установили, что стройматериалы остались неиспользованными после расторжения контракта на ремонт и хранились на открытом участке местности. Неизвестный этим воспользовался и вывез шпалы.

Сотрудники уголовного розыска задержали подозреваемого по горячим следам. При обыске у него нашли украденные шпалы. Чиновник заявил полицейским, что представитель подрядчика сам попросил его взять домой шпалы на хранение.

Возбуждено уголовное дело по п. «в» ч.3 ст. 158 «Кража».



Саратов:

**Скоростной трамвай:
подрядчик до сих пор не
закончил работы на
«восьмерке» и «шестерке»**

В Саратове на трамвайных маршрутах №№ 6 и 8, где шла реконструкция, до сих пор не закончены работы. Об этом 1 октября на тематическом совещании заявил губернатор Роман Бусаргин.

Работы на обоих маршрутах выполнял подрядчик метро Москвы – СП «Транстоннельстрой».

По словам главы региона, на «восьмерке», которая начала работать 1 мая, до сих пор не обустроены пересечения с автомобильными дорогами. Это «доставляет массу неудобств» горожанам, добавил Бусаргин. Похожая ситуация сложилась на «шестерке», которая заработал 1 июля.

В обоих случаях подрядчик обязуется выполнить работы до конца октября. Стоимость работ на маршруте № 8 составила 3,1 миллиарда рублей, на маршруте № 6 – 2,1 миллиарда.

**Саратов получит 2,7 млрд на
современные трамваи для обновленной
«тройки»**

Федеральное финансирование в размере 2,7 миллиарда рублей выделено Саратовской области на модернизацию городского транспорта. Средства

направят на приобретение 16 современных трамваев модели «Витязь» для обновленного маршрута №3.

Первую очередь маршрута планируется ввести в эксплуатацию к марту следующего года. Общая стоимость контракта превышает 6,5 миллиардов рублей, а завершить все работы намерены до октября 2026 года.

Саратовская область вошла в число девяти регионов России, где реализуется программа обновления трамвайной инфраструктуры.



Уфа:

**Аварии трижды за месяц,
— но хорошо, как в метро!
Уфимец рассказал о
поездках на польском
трамвае из Москвы**

Спасут ли польские трамваи общественный транспорт Уфы? О фундаментальных проблемах городского трамвая.

С прошлого года по Уфе начали курсировать списанные московские трамваи польского производства. С первого взгляда они показались идеальными. Первое, что бросается в глаза, — отсутствие привычного гула. Видевшие еще Брежнева трамваи грохочут так, что закладывает уши, а в новых вагонах этой проблемы нет. Они не громче обычного автобуса.

Но главной причиной любви к польскому трамваю стал простор. Сидячее место находится всегда, да и на площадках есть где развернуться. После забитых «ПАЗов» на том же 249-м маршруте чувствуешь себя почти блаженно. Приятным бонусом стало и ламповое освещение в салоне: по вечерам создается ощущение, будто едешь в вагоне метро. Эх, удобно, светло, тепло.

Однако идиллию нарушает обстановка, в которой работает новый транспорт. Стоя на остановке невозможно не заметить, в каком ужасающем состоянии находятся трамвайные пути. И в каких условиях приходится ждать? Часто рельсы проложены посреди дороги, вдали от павильона, и людям приходится стоять прямо на проезжей части, без всякой пассажирской площадки. Возникает резкий контраст между уютом внутри вагона и хаосом снаружи, отчего по утрам так и хочется поскорее нырнуть в салон.

Есть ли у этого транспорта шанс прочно войти в уфимскую повседневность? Отвечает эксперт — экономист Рустем Шайахметов.

Парадокс уфимского трамвая

Начать нужно с того, что сами трамваи в хорошем состоянии. В целом Москва поддерживала их на достаточном уровне. Но с ними есть и свои проблемы.

Во-первых, их провозная способность значительно превышает пассажиропоток на тех маршрутах, где они работают. Даже в час пик они заполнены далеко не полностью – несравнимо с теми же автобусами. То есть нужны трамваи меньшей вместимости. Нынешние – трехсекционные, но для местного пассажиропотока хватило бы и одной секции. Это значительно увеличивает расходы, как если бы КАМАЗ гоняли для перевозки одной тонны груза.

Во-вторых, состояние путей не соответствует требованиям даже этих [польских] трамваев, а они еще не такие привередливые как новые модели. Дело в том, что наши трамвайные линии как в Великую Отечественную после бомбежки. Попробуйте пройти по улице Сун-Ят-Сена, по Зеленой Роще. Я уже не говорю о том, какие там заросли, просто сами рельсы деформированы. Связано это с износом и отсутствием поддержки путей.

Стоит отметить, что у нас существуют только старые трамвайные маршруты, которые были актуальны лет 40-50 назад. Они проходили через центры притяжения в виде крупных заводов, на которых работали тысячи людей. Система была подстроена под эти передвижения, потому что в советское время очень тщательно работали над изучением транспортного спроса. Сейчас спрос и трамвайные линии не соответствуют друг другу, поэтому на них низкая загрузка.

Самый интенсивный пассажиропоток – между Черниковкой и Центром, но там нет трамвая. Если бы он был и шел с хорошей скоростью, то смог забрать этот поток и решить большинство задач общественного транспорта.

Идеальный маршрут мог бы выглядеть так: от Дворца культуры УМПО по Первомайской, через мостовой переход на Проспект, по Комарова и далее по Проспекту до Центра. Затем — по улице Ленина до Заки Валиди, а оттуда до Телецентра. Это стало бы основной магистралью, согласующейся с известными пассажиропотоками. Это направление

подтверждали и питерские специалисты лет 5–7 назад, и Институт Генплана Москвы.

А вот взять существующую трамвайную линию, по Зорге, Бульвару Ибрагимова, Революционной, там нет тех пассажиропотоков, которые обеспечивают хотя бы самофинансирование. У нас в среднем содержание трамвайного хозяйства обходится где-то в 500 миллионов рублей в год. С учетом нынешних объемов перевозок, дешевле было бы пустить бесплатный автобус.

Парадокс заключается в том, что трамвай – очень перспективный и нужный вид транспорта, но не там, где надо. А чтобы пустить его там, где нужно, потребуется порядка 30 миллиардов рублей, которых сегодня у нас в республике просто нет.



Хабаровск:

Возвращается система многих единиц



Сегодня выходила в обкатку СМЕ 136+137 из вагонов модели 71-623-04.

На данный момент это проверка функционала. Сообщается, что все прошло идеально с первого раза. В дальнейшем планируется выпуск на первый маршрут. Должны еще удлинить остановочные площадки под два вагона. Все это будет не раньше следующего года.



Чувашская республика:

В Чебоксарах заработала оплата проезда «по геолокации»

В Чебоксарах проводится тестирование системы оплаты проезда в общественном транспорте «по геолокации». Новый вид оплаты доступен на борту троллейбуса №1000 на маршруте №62, сообщает правительство Чувашии.

Минтранс Чувашии и Чувашское транспортное управление завершили разработку нового способа оплаты проезда на пассажирском транспорте – «оплата с помощью геолокации». Сейчас тестирование системы проводят на борту троллейбуса №1000 и на маршруте №62.

Для оплаты новым способом нужно установить мобильное приложение «ЕТК», включить Bluetooth, в приложении выбрать «Оплатить по геолокации», а дальше шаги предложит смартфон и выдаст электронный билет.

До конца 2025 года планируется внедрить систему на троллейбусном маршруте №62, а с начала следующего года – на всех транспортных средствах Чувашского транспортного управления.



Ярославль:

Ушла эпоха. В Ярославле официально завершили работу старые трамваи

30 сентября в Ярославле завершается работа старых трамвайных вагонов. Также с 1 октября приостанавливается движение трамваев в центре и на Пятёрке.

Схема вновь изменится

1 октября в Ярославле стартует реконструкция путей на следующем участке — от трамвайного депо в сторону центра. Поэтому работа маршрутов №№ 1, 6к и 7к будет остановлена, а маршрут № 5к укоротят до депо. Пассажирам предлагают пользоваться электробусами №№ 50 и 60 и автобусом № 44, частично дублирующими трамвайные маршруты.

В течение этой осени планируют обновить участок до ТРЦ «Рио», построить там временное разворотное кольцо и продлить маршрут 5к. Движение до моторного завода рассчитывают открыть следующей весной. Полностью же обновленные линии ярославцы могут оценить уже в конце следующего года.

Поскольку в Дзержинском районе по реконструированным путям будут курсировать только новые вагоны, работа всех старых машин будет завершена. Получается, 30 сентября 2025



года — во многом исторический день для Ярославля, так как город прощается с трамваями, проработавшими более 25 лет.

Проработали 54 года

Чуть раньше в Ярославле тихо завершили работу вагоны модели КТМ-5. Сначала они ушли с городских маршрутов, но какое-то время в сентябре ярославцы еще могли увидеть эти трамваи в Дзержинском районе на обкатке новых путей. Теперь же, по всей видимости, 54-летняя эпоха работы КТМ-5 в городе официально завершена.

Первые вагоны этой модели поступили в Ярославль в далеком 1971 году. Это те самые вагоны, в подавляющем большинстве красного цвета, знакомые не одному поколению ярославцев. В 1976-м последние «старички» КТМ-1 и Gotha были списаны, и КТМ-5 (71-605) на долгие годы стал единственным трамваем на ярославских улицах. По тем временам вагоны казались суперсовременными: более быстрыми, плавными, с удобными сиденьями и даже обогревом салона.

Поставки КТМ-5 в Ярославль продолжались 20 лет, до 1991 года. За все это время в город поступило более 300 вагонов. Они ездили на Пятерку, Перекоп, к Ярославлю Главному и даже успели побывать на площади Подбельского (Богоявления), в Торговом переулке, на Комсомольской и Первомайской улицах. Они же в 1977 году открывали и движение в Северном жилом районе (Дзержинском).

До наших дней сохранилось шесть вагонов этой модели. И три из них работали на маршрутах совсем недавно.

А эти — четверть века

Вагоны КТМ-19 (71-619) в Ярославле начали работу в день 990-летия города, в мае 2000-го — это те самые вагоны бежевого оттенка, которые продолжили работу до 30 сентября 2025-го. Правда, изначально был один-единственный экземпляр с бортовым номером 100 — выпуск приурочили еще и к грядущему 100-летию ярославского трамвая. Новый вагон работал в центре города, на третьем маршруте, связывающем Мукомольный переулок и вокзал Ярославль Главный по улицам Большой Октябрьской и Ухтомского.





Еще пять вагонов пришло в 2005 году для работы на маршруте № 7, связывающем Брагино и центр. Массовые же поставки случились в 2007 году после продажи территории депо № 3. Еще порядка 20 штук пришло в 2018 году после списания в Москве. Всего в Ярославле успело поработать более 40 штук 71-619К и 71-619КТ.

Станут памятниками и музейными экземплярами

И все же эти «старички» бесследно не исчезнут. Уже известно, что вагон КТМ-5 с бортовым номером 29 точно будет сохранен в качестве памятника. К слову, именно этот экземпляр 1983 года выпуска хотели сохранить работники депо.

— Идеальным вариантом было бы сохранение 29-го вагона. Он единственный из сохранившихся успел поработать по всем маршрутам — был и на Перекопе, и у Ярославля Главного, и в Мукомольном. Стоял и на территории депо № 3, где сейчас «Аура». В 2006 году прошел капитально-восстановительный ремонт. Причем проходил его на ЦИБ № 81 в Ярославле. То есть новую жизнь фактически получил в нашем городе, — сообщил один из бывших работников трамвайного депо.

И вот, решение принято. Как сообщил директор «ЯрГорЭлектроТранса» Денис Пырлог, вагон будет установлен на постаменте рядом с депо. К слову, еще в середине сентября 29-й перевозил пассажиров.

— Сегодня наша команда проводит восстановление легендарного вагона, и совсем скоро обновленный КТМ-5МЗ станет украшением территории нашего предприятия, — сказал Денис Пырлог.

Установить вагон на постамент планируют к 125-летию ярославского трамвая, которое будет отмечаться в декабре этого года.

Но и это еще не все. Как сообщил директор «ЯрГЭТа», планируется оставить еще несколько экземпляров для музея предприятия.

Продолжат жить в других городах?

Однако на линии КТМ-19 после завершения всех работ по реконструкции ярославцы уже вряд ли увидят.

— 619-е тоже будут отстранены от эксплуатации, так как условия контрактов с 1 октября исключают старый транспорт.

Планируем реализовать вагоны при наличии покупателей. Информацию по регионам с действующими трамвайными системами уже направили, — сообщает Денис Пырлог.

Ранее ярославцы предлагали старые вагоны задействовать на каких-то мероприятиях, например, на экскурсиях или театральных представлениях. Однако как говорят организаторы «Театра в трамвае» (который, к слову, на время реконструкции путей в центре и на Пятерке приостановлен), пока ясности с будущим проекта нет. Но, наверное, нельзя исключать и того, что за год что-то изменится и КТМ-19 ярославцы на улицах еще увидят...

Из-за остановки трамвайных маршрутов в «ЯрГЭТ» готовятся к сокращениям

На линии осталось всего 9 вагонов вместо 32, которые выходили на работу до 1 октября.

Глава «Яргорэлектротранса» Денис Пырлог сообщил, что на предприятии обсуждаются варианты сокращения штатной численности. Причина — длительный простой на время завершения работ по модернизации трамвайных путей, которые продлятся как минимум еще год. Уже сейчас закрыты три трамвайных маршрута, а количество вагонов на линии сократилось на 70% — с 32 до 9.

Как пояснил Денис Пырлог, в настоящий момент высвободившиеся сотрудники предприятия находятся в оплачиваемом простое. Но сохранить весь трудовой состав на столь длительный срок, скорее всего, не получится — это обойдется слишком дорого. В связи с этим рассматриваются варианты сокращений.

— Часть сотрудников у нас находится в оплачиваемом простое. После того, как движение будет организовано до разворотного кольца у ТЦ «РИО», часть из них мы будем выводить из простоя, по заявлению концессионера, это произойдет 1 декабря. На сегодняшний день сокращений не объявлено, но мы сейчас изучаем штатную численность, посмотрим, какие ставки, какие вакансии, сколько сотрудников и нужно ли будет оптимизировать. И, скорее всего, решение о сокращении, не массовом, небольшом, будет принято, потому что до полного открытия

трамвайного движения, которое, по словам концессионера, произойдет в конце следующего года, трамваев будет ходить значительно меньше, чем, например, год назад. Для того, чтобы сэкономить свои расходы, мы не можем себе позволить выплачивать такие длительные простои сотрудникам, которые не будут задействованы в работе трамвайного депо, — сообщил Денис Пырлог.

С 1 октября движение трамваев в центре и на Пятерке закрыто.



Республика Беларусь:

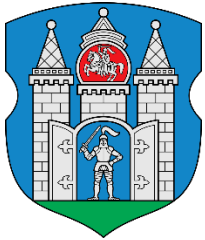
**БКМ Холдинг презентовал
городской
электротранспорт нового
поколения**



На полях международной промышленной выставки "ИННОПРОМ. Беларусь" ведущий производитель наземного электротранспорта, представил в натуральную величину трамвай Т811, оформленный в ливрее для города Краснодара. Основные компоненты, включая электрооборудование и трамвайные тележки, разработаны и произведены в холдинге, а локализация комплектующих из стран-союзников составляет 93%. Пассажировместимость трамвая - 159 человек. Такие трамваи уже работают в Мозыре, Минске и Витебске, а также в Краснодаре, Барнауле, Самаре и Нижнем Новгороде. На основе этой модели был создан машинокомплект для модернизации трамвайных вагонов с низким полом, который используется, например, в Новосибирске и Усть-Каменогорске.

Также на стенде была установлена интерактивная панель, позволяющая подробно ознакомиться с экстерьером и интерьером электробусов моделей Е321 и Е433, а также низкопольного трамвая Т811. На предприятии рассказали, что электробус Е321 "Ольгерд" оснащен литийионными батареями собственного производства или же российскими и китайскими по выбору заказчика. Его пассажировместимость составляет не менее 80 человек. В Беларуси этот транспорт используется в Минске, Гродно и Шклове, а в России - в Красноярске, Краснодаре и Сочи. В свою очередь сочлененный электробус Е433 "Витовт" может перевозить не менее 100 человек и эксплуатируется в Санкт-Петербурге, а также в Гомеле, Микашевичах, Новополоцке и Минске.

В "БКМ-Холдинг" отметили, что время зарядки электробусов составляет от 15 минут при гарантированном запасе хода 15 км на суперконденсаторах. Также предприятие выпускает модели с литий-железо-фосфатными батареями с запасом хода до 250 км и внедряет совместно с российскими партнерами систему, позволяющую одновременно использовать медленную и быструю зарядку.



Могилев:

**"БКМ Холдинг" передал
Могилеву партию
троллейбусов с
увеличенным автономным
ходом**



Для областного центра в сентябре предприятие произвело троллейбусы модели 32100D серии "Ольгерд". Отгружена партия из восьми единиц. Как сообщили на предприятии "Могилевоблавтотранс", новые троллейбусы уже прибыли. Пассажиры могут оценить комфорт пассажирского состава, удобные сиденья и современные системы.

Обслуживанием населения Могилева пассажирским электрическим транспортом занимается Троллейбусный парк №1 ОАО "Могилевоблавтотранс". В областном центре работает 8 троллейбусных маршрутов. По состоянию на 1 января 2025 года число городского пассажирского электрического транспорта составляло 100 троллейбусов и 3 электробуса. Из них 8 единиц имело срок эксплуатации до 7 лет, 7 единиц - от 7 до 10 лет, 88 единиц - более 10 лет. Пассажирооборот за 2024 год составил 100,4%.

"БКМ Холдинг" (также известный как "Белкоммунмаш") - один из ведущих производителей наземного городского электрического транспорта в странах СНГ. Предприятие осуществляет разработку, производство, реализацию, модернизацию и техническое обслуживание троллейбусов, трамваев, электробусов, грузовых электромобилей и зарядных станций.



Санкт-Петербург:

На день рождения к трамваю: праздник самого ленинградско- петербургского городского транспорта



К этому имениннику, отмечающему 29 сентября свое 118-летие, в минувшую субботу гости съезжались на Васильевский остров с 11 утра и до самого вечера. Молодые, среднего возраста, пожилые, преимущественно с детьми, они спешили на городской семейный праздник в парке. Но только в этом парке не было клумб, скамеек, детских площадок с песочницами и качелями-каруселями, а был настоящий цех с канавами (так называют ремонтные ямы в мастерских, на которых ремонтируют или осматривают подвижной состав), сетка рельсов внутри и снаружи, а также разнообразные электрические машины — трамваи и троллейбусы из разных эпох. Потому что это был парк не для отдыха и развлечений, а музейный.

Экспозиционно-выставочный комплекс (ЭВК) «Горэлектротранса», что на Среднем проспекте, 77, при полном параде, заготовив для детей и взрослых большую праздничную программу, встречал петербуржцев на 118-летию самого ленинградско-петербургского городского транспорта, ставшего одним из символов города, — трамвая. 29 сентября 1907 года электрический трамвай выехал на первый регулярный маршрут в Петербурге от этого самого Василеостровского трампарка до Главного штаба. С тех пор он исправно служит пассажирам, сохраняя за собой флагманскую роль в развитии городского общественного транспорта. Останавливал свою работу трудяга-трамвай, как известно, лишь в самые тяжелые дни блокады...

После коротких поздравительных речей на открытии выставочной программы гости разбредаются кто куда, согласно интересам. Малышня, как водится, оккупирует зону мастер-классов, где можно изготовить трамвайчик для личного пользования — из картона. А после этого тянет родителей и бабушек-дедушек к трамваям настоящим, в которые можно не только зайти и посидеть на сиденьях, но и вообразить себя вагоновожатым, подергать за рычаги управления и позвонить в звонок.

Взрослые, уже хорошо знакомые с коллекцией музея ГЭТ (начиная от старинного вагона конки №114 и довоенных трамваев Brush («Бреш»), МС-1, МС-2, МСо-4, ЛМ-33 «Американка», послевоенных - ЛМ-49, ЛМ-57, ЛМ-68, ЛМ-68М, грузовых ГМ-33, ГМу



и т. д.), обнаруживают здесь и музейные «обновки». Их ГЭТ сегодня представляет широкой публике впервые.

Самый заслуженный — ЛМ-57 «Стиляга» в обновленной аутентичной окраске. Подлинный вагон модели 1957 года разработки был выпущен на ленинградском заводе ВАРЗ. Его облик разработал Иосиф Вакс, основатель кафедры дизайна и промграфики в Академии Штиглица. За необычную обтекаемую аэродинамическую форму кузова и яркие цвета вагон и получил свое прозвище «Стиляга». Такие трамваи эксплуатировались в Ленинграде с конца 1958-го до 1986-го. В разные годы они производились в красно-желтом, сине-желтом и зелено-желтом цветах (всего существовало шесть вариантов окраски). Конкретно этот «Стиляга-57» уже давно в компании раритетов ГЭТ, только вернулся в экспозицию в новой-старой зелено-желтой livрее после недавнего планового ремонта. Кстати, современные «литературные» трамваи «Довлатов» и «Достоевский» выполнены по мотивам именно этой схемы окраски ЛМ-57.



Два других музейных новичка помоложе. Первый — ЛМ-99 АВ (асинхронный воздушный) «Соло» по прозвищу «Пчелка», правда, не в черно-желтой «пчелиной», а в самой первой заводской схеме окраски — серебристо-красной, с волной на боковых сторонах. Вагон был выпущен в 2005 году на Петербургском трамвайно-механическом заводе (ПТМЗ) на базе конструкции предшественника 1999 года разработки ЛМ-99 («Кузнечик»). Как рассказали сотрудники ЭВК, первые «Пчелки» еще не имели низкопольной площадки после задней тележки состава, были полностью высокопольными. Впоследствии конструкцию модифицировали, и широкое распространение в Петербурге получили обновленные «Пчелки», вагоны ЛМ-99 АВН (асинхронный воздушный низкопольный). Интересно, что прозвище «Пчелка» закрепилось за вагонами с самого начала, так как на ПТМЗ планировали выпускать эти модели в желто-черной окраске. Идею так и не реализовали, а вот к прозвищу народ успел привыкнуть...

Второй новичок ретроколлекции вообще-то не такое уж «ретро». Это уральский вагон УТМ, 71-407, единственный в Петербурге экземпляр такой модели



трамвая, выпущенный «Уралтрансмашем» в 2014 году. Зато он самый знакомый петербуржцам: в разные годы эксплуатировался в трамвайных парках № 7 и 5, а в феврале 2025-го был передан в коллекцию Экспозиционно-выставочного комплекса ГЭТ.

Компанию «старичкам» на праздничной выставке составила «молодежь» — современные трамваи, съехавшиеся в ЭВК на Васильевский остров со всех районов города. В их числе тот самый последователь старой «Пчелки» — низкопольный ЛМ-99 АВН «Соло». Этот вагон сейчас эксплуатируется совмещенным трамвайно-троллейбусным парком, а на выставку он явился после капремонта и в современной красно-белой ливрее. Рядом с ним — суперсовременные «умные» 71-911ЕМ «Львенок» и 71-931АМ «Витязь Ленинград», а также 71-638-02 «Поларис», построенный на Усть-Катавском вагоностроительном заводе госкорпорации «Роскосмос». А ретрофутуристического «Довлатова» (вагон 71-421Р, созданный на «Уралтрансмаше» специально для исторического центра Петербурга) можно назвать не гостем, а хозяином праздника. Ведь он «прописан» в Трамвайном парке № 3, где и создан Экспозиционно-выставочный комплекс ГЭТ.

Наблюдая, как огромная машина аварийно-восстановительной службы «Носорог» медленно, но уверенно ставит еще более огромный трамвай на рельсы, малышня и взрослые только ахают. А старшеклассники с интересом знакомятся с условиями обучения в учебно-курсовом комбинате ГЭТ. А также работы в «Горэлектротрансе», организовавшем параллельно с днем рождения трамвая еще и День открытых дверей. Очень, между прочим, к месту и ко времени организовавшем...



Курск:

Как трамвай прожил 127 лет и почему его нельзя было потерять



Заведующий музеем городского электротранспорта Александр Настенко погрузил юных курян в историю курского трамвая.

В креативном пространстве «Поток» при поддержке российского общества «Знание» состоялась лекция «Опережая время: курский трамвай – история и современность».

Участниками мероприятия стали школьники, а также студенты железнодорожного техникума. В увлекательную историю курского трамвая их погрузил заведующий музеем городского электрического транспорта Александр Настенко.

«Ползучая змея» напугала и восхитила

- После всех строек, после того, как наконец мостовые привели в порядок, а в депо появились вагоны, наняли рабочих, 18 апреля по старому стилю, 30-го по новому, 1898 года в Курске на Красной площади совершен был торжественный крестный ход из Знаменского собора с курской коренной иконой «Знамение», отслужен благодарственный молебен, произнесены торжественные речи и перерезана ленточка, и, наконец, первый трамвай тронулся в путь, - так начал свое повествование Александр Витальевич.

127 лет назад... Куряне реагировали по-разному: одни кричали ура, бежали следом, кто-то крестился со страху. По воспоминаниям очевидцев, одна женщина, на вид простая домохозяйка, очень внимательно смотрела, как едет вагон, встала на колени и заглянула под вагон, пытаясь определить, как он едет. Ничего не поняла. Он поехал дальше, а она встала и перекрестилась со словами: «ползет, как змея». Корреспонденты «Курских губернских ведомостей» записали эту фразу и какое-то время курский трамвай называли «ползучей змеей».

Кто мог себе позволить, ходили кататься на новом транспорте, но стоило это удовольствие по тем временам немало - 8 копеек за весь маршрут, и 5 за половину. Маршрут пролегал по двум центральным улицам: Московской (ныне — Ленина) и Херсонской (сегодня — Дзержинского), от южной окраины города, где располагалось депо, до северной.

- Депо располагалось на улице Выгонной, а дальше был ипподром, и за ипподромом поле, в котором по ночам были волки, ходить туда было

опасно. И вот в таком глухом месте построили небольшое депо, рассчитанное на 12 моторных вагончиков, - говорит лектор.

Шесть лет простоя после Гражданской войны

Первый кризисный период в истории курского трамвая был вызван началом Первой мировой войны, плавно перетекшей в Гражданскую. Стоит принять во внимание, что управлением трамвайного хозяйства занималось бельгийское анонимное общество «Курский трамвай», собственно, и профинансировавшее его строительство. Возникли перебои с поставкой запчастей, а бельгийские трамваи требовали запчасти из Бельгии. Вагоны начали ломаться, одни части переставлялись с других вагонов, трамвайный парк постепенно приходил в упадок.

В 1917 году волнения из Петрограда распространились на всю центральную Россию, в том числе, достигли Курска. В условиях беспорядков и хаоса подвоз топлива прекратился полностью. Топить электростанцию стало нечем, и трамвай остановился. За восстановлением советской власти последовала национализация частных предприятий, под которую попал и «Курский трамвай», ведь он был частным коммерческим предприятием, и должен был стать общенародной собственностью.

Это обстоятельство очень не устраивало бельгийских хозяев предприятия, и из Брюсселя местному руководству поступило указание разобрать ценное оборудование и вывезти в Бельгию. Но возмутились рабочие, не позволив снять моторы, разобрать рельсы и контактные провода. Трамвай был спасен. В 1924 году после шестилетнего перерыва движение возобновилось.

Курскому трамваю – быть!

Еще через несколько лет, в 1931 году, было открыто Северного депо, и постепенно трамвайная сеть стала расширяться: сначала ввели линию до Железнодорожного вокзала, а следом - до Барнышевской площади (сегодня — площадь Добролюбова). К слову, привычная сегодня линия Первого маршрута, идущая вниз по улице Перекальского, могла пролегать совсем иначе.





- Проект трамвайной линии до вокзала предлагался еще в 1895 году. И что интересно, трамвай собирались вести к вокзалу по улице Мирной. Когда мы нашли эти данные, у многих возникли вопросы. Как трамвай мог забраться на такую гору, если он по Дзержинского еле взбирался? Иногда даже не хватало мощности двигателей, чтобы не застрял на дороге. Оказалось, в Германии, например, в городах с очень крутыми подъемами строили фуникулеры, которые возят не пассажиров, а трамвай. Такой фуникулер мог появиться и в Курске.

Во время оккупации города немецкими войсками трамвайное движение было приостановлено. Однако после окончания Великой Отечественной войны трамвай получил мощный импульс к развитию. Повсеместно строились заводы, и трамвай стал самым удобным средством передвижения, чтобы доставлять курян к их рабочим местам.

2000-е годы, когда одно за другим закрылись депо, были сокращены большинство маршрутов, стали непростым для курского трамвая периодом. Однако он выстоял, и сегодня переживает второе рождение...

- Во многих городах, где трамвай был ликвидирован, пришли к необходимости его восстановления, поскольку автобус и троллейбус не справляются, автомобили заполонили город, так что пробки и смог - дышать нечем, а метрополитен и наземные городские железные дороги - привилегия многомиллионных столиц, - отмечает Александр Настенко. – Так вот, там, где трамваи убрали и снова стали восстанавливать, затраты на восстановление оказались в разы больше, чем там, где трамвай сохраняли, постепенно ремонтируя. Вывод - нужно развивать трамвай.



Санкт-Петербург:
Трамвай «Чижик»
временно станет
площадкой занимательной
науки



Теперь поездка в петербургском «Чижике» может пройти с головоломками и научными фокусами — вагоны оформили в стиле выставки «Дом занимательной науки», посвященной Якову Перельману, сообщает пресс-служба Санкт-Петербургского государственного музея театрального и музыкального искусства.

С октября по ноябрь петербуржцы смогут прокатиться в необычном трамвае «Чижик» — вагоны оформили в стиле выставки «Дом занимательной науки» в Шереметевском дворце.

Трамвай будет не просто возить пассажиров, но и знакомить их с наследием Якова Перельмана. В салоне разместили QR-коды, ведущие на материалы выставки, а также задачи и упражнения из книг популяризатора науки. Так что в дороге можно будет не только скоротать время, но и проверить смекалку.



Нижний Новгород:
«Первое трамвайное
медиа»



Уникальный проект «Первое трамвайное медиа» презентовали в Нижнем Новгороде 2 октября. Об этом сообщает пресс-служба регионального правительства со ссылкой на организаторов.

Проект продлится до декабря текущего года. В городе будут распространяться стилизованные под газеты издания, посвященные трамвайному движению. Их можно будет найти в районных культурных центрах, транспорте, а также в электронном виде в интернете.

Первый выпуск посвящен маршруту № 5. Обложку для него нарисовала художник Лена Лисица. Содержание публикаций основано на воспоминаниях и рассказах нижегородцев о маршруте, который проходит по проспекту Гагарина, улицам Нартова и Пушкина. Второй выпуск планируется в октябре. Он будет посвящен маршрутам № 6 и 7 и основан на воспоминаниях жителей Канавинского, Московского и Сормовского районов. А в ноябре увидит свет издание о маршрутах № 3 и 8. Обложки будут оформлять нижегородские художники, живущие в районах, где ходят эти трамваи.

Как отметил заместитель губернатора Олег Беркович, для Нижнего Новгорода — это не только вид транспорта, но и часть культурного кода. Он выразил надежду, что в будущем «Первое трамвайное медиа» может стать полноценным СМИ. Пока это только творческий эксперимент.

В Нижнем Новгороде сейчас проходит масштабная реновация трамвайных путей и составов, десятки новых трамваев уже можно увидеть на улицах. В 2026 году исполняется 130 лет с того момента, как на линию вышел первый трамвай России, и случилось это именно в Нижнем Новгороде, во время проведения XVI Всероссийской художественно-промышленной выставки, — сказал он.



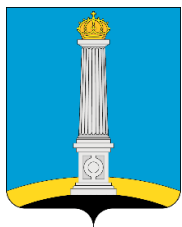
Нижний Тагил:

День музыки отметили концертом в трамвае



Обычная поездка превратилась в музыкальное приключение. В Нижнем Тагиле День музыки отметили на колесах! Артисты филармонии устроили концерт прямо в трамвае — через весь город звучали аккордеон, саксофон и любимые хиты.

По всему маршруту пассажиров радовали артисты двух оркестров — «Тагильские гармоники» и «Тагил-бэнд». Солисты исполняли хиты Джорджа Майкла, Джо Дассена, композиции группы Earth, Wind & Fire, саундтреки мирового кино, джазовые мелодии и любимую советскую классику. Горожане специально ждали трамвай на остановках, подпевали музыкантам и пританцовывали под знакомые мотивы. Обычный городской маршрут превратился в настоящую концертную площадку на колесах. Это уже третий раз, когда Нижнетагильская филармония отмечает День музыки таким образом. Мини-концерты в трамваях появились два года назад, чтобы все желающие могли насладиться музыкой, даже если билеты на основной концерт разлетаются мгновенно. После музыкального рейса праздник продолжился большим концертом в стенах филармонии. «Знаете, дарить людям музыку и хорошее настроение в такой прекрасный день, пускай даже не солнечный, но это праздник — это День музыки, всегда огромное удовольствие и счастье», — поделился артист оркестра «Тагил-бэнд» Нижнетагильской филармонии Тимофей Петров.



Ульяновск:

Стихи в литературном трамвае прослушали более 12000 человек



Литературный трамвай появится и на других маршрутах Ульяновска

В сентябре литературный трамвай в Ульяновске перевез более 12 тысяч пассажиров. С 13 сентября по маршруту № 4 ежедневно курсирует особенный вагон, в котором звучат стихи ульяновских поэтов — как современных, так и классиков XIX века, воспевавших Симбирск и родной край. Пассажиры прослушали более 70 аудиозаписей с поэтическими произведениями.

Инициатива, приуроченная к 377-летию основания города и 10-летию присвоения Ульяновску статуса литературного города ЮНЕСКО, уже полюбилась горожанам и гостям областного центра. Как сообщила начальник Управления культуры Елена Топоркова, с 1 ноября проект планируют расширить: литературный трамвай появится и на других маршрутах, чтобы еще больше людей могли погрузиться в мир поэзии ульяновских авторов. Организаторы приглашают всех желающих присоединиться к этой необычной культурной инициативе.

В выпуске использованы фотоматериалы с сайтов: transphoto.org, и информация с сайтов:

t.me/grustnyj_tramvaj, t.me/grustnyj_trolleybus,
t.me/busandall, 1743.ru, biwork.ru, 1rnd.ru,
kirovreg.ru, vkirove.ru, kirov-news.net,
dzen.ru/1520, eaneews.ru, sarinform.ru,
reporter64.ru, sevkavportal.ru, mskgazeta.ru,
newkaliningrad.ru, metalinforu, soroka-news.ru,
yarcube.ru, ural.kp.ru, vesti-ural.ru, utyug.info,
ul.kp.ru, etokavkaz.ru, vgoroden.ru, tvspb.ru,
ulyanovsk.express, media73.ru, 73online.ru,
vesti92.ru, samara.kp.ru, pravdapfo.ru, abireg.ru,
sekunda.media, takt-tv.ru, v102.ru, prufy.ru,
spbvedomosti.ru, spbndevnik.ru, riakursk.ru,
kommersant.ru, 1line.info, ircity.ru,
newkaliningrad.ru, kgd.ru, 1ul.ru, ryazannews.ru, vpravda.ru, stavropol.media, ulpravda.ru, 1028.fm,
belta.by, fedpress.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.