

ЗА ОТЛИЧНЫЙ РЕЙС



КОРПОРАТИВНОЕ ИЗДАНИЕ ГУП «МОСГОРТРАНС»

5 (58) май, 2012



МАЙ!

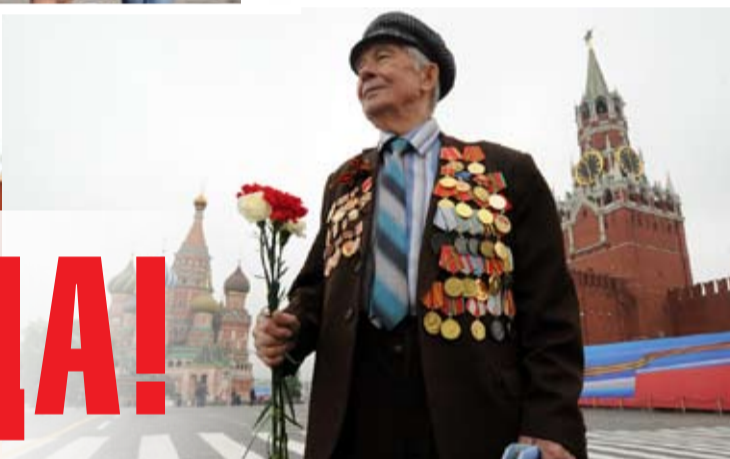


ТРУД!



Ветераны
7 автобусного парка

ПОБЕДА!



Май традиционно богат яркими событиями — Праздник Весны и труда, репетиции Парада на Красной площади, и, конечно же, День Победы. Мосгортранс — одно из городских предприятий, без четкой слаженной работы которого проведение таких масштабных акций было бы невозможно. Специалисты заранее разрабатывают графики движения автобусов, троллейбусов и трамваев, учитывая возрастающие пассажиропотоки и изменения схем маршрутов, рассчитывают необходимое количество подвижного состава. Подводя итоги майских торжеств, можно с уверенностью сказать, что коллек-

тив ГУП «Мосгортранс» успешно справился со своей работой — наземный пассажирский транспорт эффективно обеспечивал перевозку москвичей и большого количества гостей столицы.

1 мая большая красочная колонна во главе с руководителями предприятия прошла по Тверской улице в рамках шествия, организованного Федерацией независимых профсоюзов России и партией «Единая Россия».

Накануне Дня Победы в филиалах прошли встречи с ветеранами войны и тружениками тыла, торжественные мероприятия.

С 1 по 15 мая все ветераны Великой Отечественной войны, прибывающие в Москву из регионов Российской Федерации и стран СНГ для участия в мероприятиях, посвященных празднованию 67-й годовщины Победы, получили право ездить на московских автобусах, троллейбусах и трамваях бесплатно.

Для проезда ветеранов в наземном городском общественном транспорте ГУП «Мосгортранс» выпустил специальные бесплатные посадочные талоны на неограниченное количество поездок.



Остановить вандалов

Более 3 млн руб. — ущерб от порчи подвижного состава в 2011 году. Как противодействовать вандализму на общественном транспорте? Ответ на этот вопрос пытался найти наш корреспондент.

СТР. 2

Трамвайное будущее

Определены перспективы развития московского трамвая на ближайшие годы. Служба пути начала масштабные работы по реконструкции и строительству трамвайных линий.

СТР. 3

Операция — переезд

10-летнюю годовщину переезда на новую площадку отметило Краснопресненское трамвайное депо. Подробности этого уникального мероприятия — в сегодняшнем номере.

СТР. 6

Московские мастера

В депо имени Баумана городские соревнования выявили лучших водителей трамваев столицы. Мероприятие прошло в рамках конкурса «Московские мастера».

СТР. 8

ЦИФРА НОМЕРА

33%

ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ОБОРУДОВАНО СИСТЕМАМИ КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ



Накануне наступления весенне-летнего периода в филиалах ГУП «Мосгортранс» проведена масштабная работа по подготовке подвижного состава.

Все автобусы прошли сезонное техническое обслуживание. Проведены работы с полной ревизией узлов и агрегатов линейного подвижного состава, влияющих на безопасность движения, проводится диагностика и ремонт систем охлаждения двигателей.

Регулярно проводятся комиссионные осмотры автобусных парков, в ходе которых специалистами ГУП «Мосгортранс» совместно с представителями эксплуатационных филиалов проверяется линейный

подвижной состав, здания, сооружения, производственные зоны, конечные станции. Осмотры автобусов проводятся непосредственно на конечных станциях филиалов, что позволяет объективно оценить их состояние и готовность к работе в весенне-летний период.

Для обеспечения комфортных условий перевозки пассажиров летом издано указание «О контроле температурного режима в салоне автобусов в летний период 2012 года». На автобусах, оборудованных кондиционерами, работа системы кондиционирования осуществляется в автоматическом режиме с установленной температурой 21 градус Цельсия.

О ГЛАВНОМ

Стоп, вандалы! УЩЕРБ ОТ ПОРЧИ НАЗЕМНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ПРЕВЫШАЕТ 3 МЛН РУБЛЕЙ

В Уголовном кодексе РФ сказано, что вандализм — это осквернение зданий или иных сооружений, порча имущества на общественном транспорте или в иных общественных местах. Уголовная ответственность за такое преступление наступает уже с 14 лет. Наказываются такие деяния, согласно УК РФ, «штрафом в размере до сорока тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до трех месяцев, либо обязательными работами на срок до трехсот шестидесяти часов, либо исправительными работами на срок до одного года, либо арестом на срок до трех месяцев.»

Самому термину «вандализм» уже много сотен лет, он берет свое начало от названия восточногерманского племени вандалов, разграбивших Рим в июне 455 г. Но действия, которые считаются вандализмом сегодня, совершались и до возникновения термина. Самый известный пример древнего акта вандализма — сожжение Геростратом храма Артемиды Эфесской в 357 г. до н.э.

А что происходит в наши дни?

Количество актов вандализма на общественном транспорте растет с каждым годом. Если в 2005 году было зафиксировано 343 таких случая, то в 2011 их было уже 584. Чаще всего на это преступление идут молодые мужчины в возрасте 25-40 лет. В 2011 году вандалы причинили ущерб подвижному составу ГУП «Мосгортранс» на сумму более 3 миллионов рублей. Самые «популярные» среди хулиганов развлечения: порезать и испортить маркерами сиденья, разбить окна, разрисовать граффити троллейбусы, автобусы и трамваи.

В настоящее время ответственность за содеянное несут далеко не все вандалы. Иногда невозможно идентифицировать или вовремя задержать хулигана. Часто и граждане не проявляют должной бдительности и предпочитают не вмешиваться. В итоге суммы возмещенного ущерба оказываются крайне невысокими, например, в 2011 году ГУП «Мосгортранс» удалось возместить только 85 тысяч рублей по 5 случаям вандализма из трех с лишним миллионов рублей убытка.

Наш корреспондент попытался разобраться в ситуации и узнать, как обстоит дело в филиалах ГУП «Мосгортранс»:

• Как сообщают в 1 автобусном парке, в течение 2011 года здесь было зафиксировано 38 случаев вандализма. Общий материальный ущерб составил 251423 руб. 73 коп. Чаще всего в результате актов вандализма повреждается остекление транспортных средств.

• Во 2 троллейбусном парке, на Новорязанской улице, за прошедший год официально зафиксировано 20 случаев вандализма. Это только те случаи, которые находятся на рассмотрении в ОВД. Ущерб по актам вандализма за прошедший год во 2-м троллейбусном парке по официальным данным составил 232188 руб. 68 копеек. Возмещение ущерба состоялось всего по одному делу на сумму 55 тыс. рублей. «Эта статистика касается только зафиксированных административных правонарушений», — сообщает представитель 2-го троллейбусного парка, — «мы не учитываем расписанные краской вагоны, справляемся своими силами,

покупаем дорогой растворитель и в тот же день очищаем пострадавший состав». Основной вид повреждений, по словам сотрудников парка, — это битые стекла: их расстреливают из пневматики, разбивают раздраженные пробками водители частного автотранспорта, портят подростки и дети. Возмещение ущерба по случаям вандализма бывает затруднено не только из-за того, что сложно найти нарушителя. В случаях, когда нарушитель найден, большинство дел закрывают в связи с незначительностью материального ущерба.

• 10 автобусный парк собрал для нашей газеты совсем свежую информацию — за первые три месяца 2012 года здесь произошло 36 случаев вандализма. Материальный ущерб представители парка оценить пока не успели, зато рассказали о наиболее частых правонарушениях — в 10 автобусном парке в начале 2012 года было разбито 26 стекол, из них 8 прострелено из пневматического оружия, испорчены 10 сидений — из них 2 украдено, а 8 приведено в негодность.

• Особенная ситуация сложилась в Октябрьском трамвайном депо. Начальник отдела эксплуатации Елена Жарова сообщила, что у них в депо серьезных случаев вандализма не зарегистрировано. «Конечно, есть мелкая порча подвижного состава, царапают, рисуют, но мы справляемся с проблемами оперативно, наша ремонтная бригада в тот же день оттирает рисунки специальным растворителем, и восстанавливает повреждения. Статистику вандализма мы не ведем, все случаи штатные и мы справляемся с ними оперативно, в рабочем режиме» — говорит Е. Жарова.



Наш опрос показал, что вандализм — чрезвычайно распространенное явление, ежегодно приносящее немалые убытки. Те или иные повреждения подвижного состава происходят в парках и депо почти ежедневно. Эффективных методов борьбы с этой бедой пока не существует. Своевременно выявлять такие факты, задерживать вредителей и возмещать суммы ущерба — задача правоохранительных и судебных органов. Но ведь в каждый автобус, троллейбус или трамвай полицейского не посадить...

Как сообщил в беседе с нашим корреспондентом сопредседатель Межрегиональной общественной организации «Город и транспорт» Александр Морозов: «Наземный пассажирский транспорт у нас сейчас находится в беззащитном положении. Например, в метро всегда работает полиция, ведется постоянная охрана правопорядка, чего нельзя сказать о наземном транспорте. Как следствие, пассажиры не чувствуют себя в безопасности. В на-



Александр Морозов,
сопредседатель
МОО «Город и транспорт»

стоящее время, когда начала активно действовать программа Правительства Москвы по повышению привлекательности общественного транспорта, особенно важно обеспечить пассажирам максимальный комфорт и безопасность.

Важную роль в разрешении сложившейся ситуации могла бы сыграть и пресса, необходимо привлечь внимание общественности к данной проблеме, рассказать, что на сегодняшний день, к сожалению, еще не редки случаи агрессии пассажиров наземного транспорта, приводящие к конфликтам или порче подвижного состава. Вопрос этот нужно решать как можно скорее, потому что обеспечение безопасности в городе — первоочередная задача всех столичных служб».

Не секрет, что подобная проблема существует не только в Москве — многие города мира до сих пор терпят убытки из-за случаев вандализма, но есть и такие, кто научился справляться с проблемой. В 70-х годах прошлого века в Нью-Йорке большинство вагонов метро было расписано граффити. Проблема была решена следующим образом — закупили вагоны с антивандальным покрытием. Краска, которой пытались рисовать злоумышленники, просто стекала со стен. Руководство нью-йоркского метро даже было вынуждено пожертвовать удобством в пользу красоты и заменить сиденья на пластиковые, антивандальные, но меры принесли результаты, и нью-йоркское метро стало намного чище.

Однако антивандальные покрытия — это уже не самый современный способ борьбы с порчей общественного транспорта. Сейчас, когда во все сферы

городской жизни приходят высокие технологии, и здесь решено сделать ставку именно на них. В ближайшее время в планы ГУП «Мосгортранс» входит оборудование всего подвижного состава специальными видеорегистраторами. Запись в салоне долж-



на вестись с нескольких точек, и храниться примерно на протяжении 1 месяца. Тогда, если транспорт вернется вечером разрисованный или разбитый, у правоохранительных органов будет возможность установить правонарушителя.

Но, по мнению представителя общественной организации «Город и транспорт», этих мер мало. «Необходимо более четко координировать работу полиции, водителей подвижного состава и привлечь пассажиров к информированию сотрудников полиции о правонарушениях. Нужно добиться от полиции моментального отклика на сигналы о вандализме, а для того чтобы сигналы поступали быстро, в ближайшее время на всех транспортных средствах ГУП «Мосгортранс» планируется установить «тревожные кнопки». Таким образом, водитель или пассажир наземного транспорта будет иметь возможность оперативно информировать сотрудников полиции о произошедшем правонарушении, не вмешиваясь в ситуацию, что, безусловно, должно обеспечить пассажирам комфорт и безопасность», — уверен Александр Морозов.

В настоящее время в Москве предпринимаются серьезные меры по повышению привлекательности наземного пассажирского транспорта, обновляется подвижной состав. Поэтому особенно обидно, когда новенькие автобусы, троллейбусы или вагоны трамвая страдают от вандалов. В 2012 году наблюдается рост активности общества в обсуждении данной проблемы. Уже сделаны первые шаги по обеспечению безопасности на общественном транспорте и приняты первые важные решения. Хочется надеяться, что это только начало и впереди нас ждут большие проекты и грандиозные перемены, которые сделают наш наземный транспорт более комфортным и привлекут много новых пассажиров, которые будут бережно к нему относиться.

Наталья Кукушкина

СИНЕРГИЯ

Слаженно, оперативно, эффективно...

В Южном административном округе столицы проведен комплекс работ по корректировке маршрутной сети. Эта работа велась в тесном сотрудничестве ГУП «Мосгортранс» и префектуры Южного административного округа столицы. По словам главного специалиста отдела организации перевозок Николая Шахова, за последние полтора года сделано очень много, и без помощи префектуры это было бы невозможно.

Один из масштабных проектов — строитель-

ство конечной автобусной станции в районе станции метро «Каширская». До этого автобусы парковались вдоль проезжей части, что создавало дополнительные затруднения на и без того одной из самых загруженных транспортных артерий. Теперь автобусы на конечной остановке не мешают движению, дополнительные удобства созданы для водителей и пассажиров.

Большая совместная работа предшествовала открытию полуэкспрессного маршрута № 901

«Загорье — м. Коломенская». Организация выделенной полосы значительно улучшила ситуацию с движением пассажирского транспорта в округе. Популярность маршрута растет с каждым месяцем. В феврале по итогам изучения мнений и пожеланий пассажиров на 901 маршруте были введены дополнительные остановки. Интервал движения сегодня не превышает 5 минут.

Транспортники и префектура постоянно отслеживают пассажиропотоки и дорожную си-

туацию в округе. Это позволяет своевременно корректировать схемы маршрутов, делать их более удобными для пассажиров. К примеру, с открытием трех новых станций на Люблинской линии метрополитена были оперативно изменены трассы 3 маршрутов, открыт 1 новый и отменены 3 маршрута, надобность в которых отпала в связи с изменением пассажиропотоков.

Внимательное отношение к нуждам и потребностям транспортников со стороны префектуры, в частности заместителя префекта ЮАО Сергея Бородычева, позволяет решать главные задачи — создавать комфортные условия для передвижения по городу пассажиров и улучшать дорожную ситуацию.

СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ

ЧИСТОТА — ЗАЛОГ КОМФОРТА

Наступление теплых дней традиционно ознаменовано наведением порядка на городских улицах, подготовкой к летнему сезону. Несмотря на то, что подвижной состав ГУП «Мосгортранс» регулярно готовится к выходу в рейс, сейчас чистоте кузовов и салонов уделяется особое внимание. Под яркими лучами солнца все изъяны становятся более заметными. О том, как на предприятии следят за чистотой, в один из майских дней рассказали журналистам в 16 автобусном парке. Здесь был организован специальный пресс-тур для журналистов городских и федеральных СМИ.

Мероприятие прошло в рамках общегородского месячника «Чистый автомобиль», который проводился с 20 апреля по 20 мая при поддержке Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры. В эти дни сотрудники ГИБДД особое внимание уделяли внешнему виду автотранспорта. Что касается Мосгортранса, то весь подвижной состав на 100% прошел капитальную мойку при подготовке к летнему сезону.

Сергей Завьялов, заместитель директора по перевозкам 16 автобусного парка:

— Парк готов работать и безопасно, и чисто с точки зрения экологии. Ежедневно автобусы как в зимнее, так и в летнее время проходят процедуру мойки. После рабочей смены машины проходят через автоматическую трехлинейную мойку, затем ручную мойщики убирают все внешние огрехи, и только потом приступают к тщательной мойке с шампунем внутри салона и протиранию стекол.

Но это еще не вся подготовка городского пассажирского транспорта к новому сезону. Специальная комиссия проверяла все подвижные составы в парках и на линиях. Особое внимание уделялось лакокрасочному покрытию, исправной работе люков и полной ревизии систем кондиционирования. По итогам проверки все машины исправны и готовы к работе.



Влажная уборка салона автобуса

Ежедневно из ворот 16 автобусного парка на линии выезжает 300 машин. После рейса — обязательная «автобаня» для всех. Она начинается с внешней автоматической мойки. Затем та грязь, которая не отмылась, устраняется вручную. Столь же тщательно, с шампунем, моется салон, протираются стекла. К слову, зимой это еще и дополнительная страховка от распространения сезонных заболеваний. Ну а летом —

просто приятно ехать в чистом автобусе. А теперь еще и прохладном. В этом сезоне к 500 машинам с кондиционерами, курсирующим по Москве, добавились еще около 2000. И теперь прокатиться с приятным ветерком в салоне можно уже на трети столичных маршрутов.



Илья Щербаков, заместитель начальника отдела автобусного транспорта ГУП «Мосгортранс»

Илья Щербаков, заместитель начальника отдела автобусного транспорта ГУП «Мосгортранс»:

— Это первый сезон, когда мы начинаем эксплуатировать автобусы, оборудованные кондиционерами в таком массовом количестве. На данный момент 33% подвижного состава филиалов ГУП «Мосгортранс» оборудованы системами охлаждения. К 2015 году по государственной программе развития общественного транспорта произойдет полное обновление парков и оснащение всех машин кондиционерами.

Контроль за состоянием наземного пассажирского транспорта, работающего на городских маршрутах, осуществляет ГКУ «Организатор перевозок». Эта организация ведет постоянный мониторинг по всем маршрутам.

Наталья Никанорова



Ежедневно все автобусы, выходящие на маршруты, тщательно моются

В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

МОСКОВСКИЙ ТРАМВАЙ: НАСТОЯЩЕЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В 2011 году наступила новая эра московского трамвая: с выходом в свет Постановления № 775 — РП от 04.10.2011 «О мероприятиях по восстановлению и модернизации трамвайных путей в 2012-2014 гг.» в городе начались работы по ремонту и обновлению больших участков пути. За три года в Москве планируется провести ремонт, модернизацию и восстановление более чем 150 километров трамвайных путей.

Стоит отметить, что по данным на 2011 год общая протяженность трамвайных линий в столице — 416 км. Все их обслуживает филиал ГУП «Мосгортранс» — Служба пути. По словам директора филиала Сергея Зубкова: «Все пути в Москве, на данный момент, соответствуют эксплуатационным нормам, но более чем на 200 километрах просрочен капитальный ремонт. Проблема в том, что до 2008 года в Москве практически не производилось капитального ремонта трамвайных трасс, выделялись небольшие суммы на мелкий ремонт, и он осуществлялся по мере необходимости, но, конечно, о модернизации и развитии речь тогда не шла».

Сейчас — другое дело: на программу развития общественного транспорта в 2012-2016 годах правительство Москвы и ГУП «Мосгортранс» выделили более 10 миллиардов рублей. В Службе пути говорят, что теперь финансирование поступает регулярно, денег хватает, и в Москве начались масштабные мероприятия по ремонту трасс. Самые крупные работы в настоящее время идут на 3-х участках: на ул. Вавилова — ремонтируется 5,6 км пути; на ул. Краснобогатырская — ремонтируется 4,9 км; на ул. Первомайская — 6,3 км.

Впрочем, ремонт заметен и невооруженным глазом, особенно в Восточном округе — масштабное обновление происходит практически повсеместно — стоит выйти на улицу и не заметить его невозможно.

В планах Московского правительства не только обновление существующих дорог, но и постройка новых путей, в том числе выделенных скоростных трасс. На ближайшее время намечена постройка участков Медведково — пос. Северный и Шоссе Энтузиастов — Балашиха.



Обособленная трамвайная линия на Б. Черкизовской улице

К сложностям проекта можно отнести то, что строительство выделенных трамвайных путей — это целый комплекс различных мероприятий, в который входит утверждение планов, финансирование и согласование будущего отрезка с такими организациями, как ГИБДД, при участии которых необходимо будет устанавливать светофоры и реорганизовывать уличное движение на участках выделенных линий. Также необходимо производить работы по обособлению путей и организации остановочных пунктов.



Ремонт пути

В настоящее время один такой проект осуществлен в миниатюре — создан участок ускоренного обособленного движения от ул. Халтуринская до Преображенской площади. Трамвай на этом участке стал работать намного эффективнее. По мнению директора службы пути, выделенные линии значительно ускорят движение пассажирского транспорта, привлекут новых пассажиров, город станет двигаться эффективнее.

В строительстве трамвайных трасс в наше время тоже приходят высокие технологии. Пути стали строить с использованием нового покрытия — крупноразмерных железобетонных плит, добавляются и шумопоглощающие элементы, повышается надежность и простота эксплуатации. Уровень шума при использовании новых конструкций будет значительно ниже везде: и внутри трамвая, и на улице, и в окрестных домах.

На обособленных путях планируется применение открытой решетки: пути будут укладываться на железобетонных шпалах с железнодорожными рельсами. Срок службы такого покрытия существенно выше, чем у путей на деревянных шпалах, использовавшихся ранее.

Кроме вопросов ремонта существующих путей и строительства новых, есть еще актуальнейший вопрос восстановления демонтированных линий в центре Москвы. За последние 15 лет в городе было закрыто несколько маршрутов, но только в 2011 году власти Москвы заговорили об их восстановлении.

Особенно остро стоит вопрос о восстановлении движения трамвая по Лесной улице. Примечателен факт, что именно на Лесной открылся в 1899 году один из первых московских трамвайных маршрутов, движение по которому прекратилось спустя 109 лет.

«Трамвайное движение на Лесной улице будет восстановлено в ближайшее время, возможно даже в 2012 году, — говорит директор Службы пути Сергей Зубков, — дело в том, что в 2008 году вышло Постановление Правительства Москвы о закрытии линии, в 2011 оно было отменено, и сейчас прорабатывается вопрос восстановления движения до ул. Палиха. Уже разработана проектная документация, объявлен конкурс на производство работ». Ситуацию облегчает тот факт, что из всего отрезка пути реально разобран был только разворотный круг в районе Белорусского вокзала. Остальной отрезок лишь требует ремонта. Как сказали в Службе пути, круг восстанавливать не будут — вместо него на отрезке будет пущен новый трамвай, который сможет двигаться как вперед, так и назад, таким образом, надо будет сделать только стрелочный переезд с одного пути на другой, а в развороте необходимости не будет.

Наталья Соколова

НОВОСТИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Мир автобусов

В конце апреля в Коломне на базе Автоколлекции 1417 прошел юбилейный V Международный автотранспортный фестиваль «Мир автобусов-2012». За два фестивальных дня его посетило множество специалистов-транспортников из всех уголков России и из-за рубежа. Большой процент составили пассажирские перевозчики из Москвы, Тверской, Ярославской областей, Владивостока, Татарстана, Белоруссии, республики Марий Эл и т.д.

В день открытия фестиваля на нем побывали почетные гости: министр транспорта правительства Московской области Петр Кацыв, министр имущественных отношений правительства Московской области Валентин Витринский, председатель областного комитета профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Людмила Белоусова и многие другие. Из зарубеж-

ных гостей – уже неоднократно бывавшие на «Мире автобусов» представители руководства EvoBus GmbH Михаэль Фрай и Лотар Холдер, основатель и экс-президент Busworld Дидье Раумодт.

Автобусы марок ЛиАЗ 5292.22 и ЛиАЗ 5292.71 ГУП «Мосгортранс» были представлены на одной из экспозиций. Первый из них был оснащен всевозможными электронными новинками: аудио- и видеорегистра-торами, «тревожной» кнопкой, системой



Автобус ГУП Мосгортранс - участник фестиваля



Экспозиция новейших образцов автобусной индустрии

ГЛОНАСС и другими техническими ноу-хау в области обеспечения безопасности и информирования пассажиров на наземном транспорте. Более 2000 «умных» автобусов, полностью оборудованных данным системами, начали поступать на предприятие с конца 2011 года. Сегодня идет процесс подготовки данных систем к запуску.

Еще один экспонат выставки – автобус ЛиАЗ 5292.71, работающий на газовом топливе. Это 285-тысячная машина завода «ЛиАЗ» с момента его открытия. В этом

году на эксплуатацию в ГУП «Мосгортранс» должны поступить 30 таких автобусов.

По традиции в рамках апрельского автотранспортного фестиваля прошла демонстрация последних достижений автобусной индустрии, а также тест-драйвы, мастер-классы и спортивные соревнования. В открытом картинг-турнире среди 42 любительских команд принял участие филиал ГУП «Мосгортранс» 16-й автобусный парк, заняв почетное 5-е место.

Оплачивать проезд можно будет с помощью мобильных телефонов

Администрация Екатеринбурга предстоящим летом запустит еще один высокотехнологичный проект – оплату проезда с помощью мобильного телефона.

Как сообщает пресс-служба мэрии, в настоящее время специалисты разработали программное обеспечение, позволяющее оплачивать проезд как на валидаторах (мобильных терминалах), так и стационарных терминалах оплаты. Системой будет охвачено более 1600 единиц общественного

транспорта и все станции метрополитена.

Проект реализуется при поддержке одного из операторов сотовой связи и гармонично интегрируется в систему «ЕКАРТА» — общегородскую инфраструктуру электронной оплаты проезда.

Для получения доступа к услуге пользователю необходимо вставить в телефон SIM-карту с NFC-чипом под заднюю крышку телефона. Затем для покупки билета достаточно приложить телефон к считывателю

турникета либо мобильного терминала кондуктора (валидатора). После этого происходит списание стоимости проезда с баланса сотового телефона.

Внедрение проекта позволит повысить комфортность пользования услугами общественного транспорта для жителей и гостей Екатеринбурга, отмечают в пресс-службе администрации.

www.justmedia.ru



Разработан проект планировки линии скоростного трамвая, которая свяжет восток столицы с подмосковной Балашихой, сообщил префект Восточного административного округа Москвы Николай Ломакин.

Согласно проекту, трамваи будут стартовать каждые 3-4 минуты от станции метро «Шоссе Энтузиастов», где появится транспортно-пересадочный узел, совмещенный с остановочным пунктом на Малом кольце Московской железной дороги. Общая протяженность маршрута составит около 21,3 км, из которых 15,7 км трамваи будут двигаться по специальным эстакадам, развивая при этом скорость до 75 км/ч. Время в пути составит 11 минут по московскому участку трассы и 35-40 минут по всему маршруту.

В пути трамваи, как ожидается, будут делать 12 остановок, в том числе шесть на территории Москвы: «Малое кольцо Московской железной дороги», «Метро «Шоссе Энтузиастов», «Стадион Авангард» (в районе 2-й Владимирской улицы), «Улица Новогиреевская», «Свободный проспект», «Ивановское» (в районе улицы Сталеваров).

На территории подмосковной Балашихи возможны 2 варианта прохождения трассы. Первый вариант — вдоль Горьковского шоссе (автотрасса М7 «Волга»), второй — вдоль Балашихинской ветки Горьковского направления Московской железной дороги.

Из центра до Балашихи за 30 минут: разработан проект скоростного трамвая

Строительство линии скоростного трамвая, по утверждению Н. Ломакина, облегчит сообщение с центром столицы для жителей районов Ивановское (где сейчас нет станций метрополитена) и Перово. В общей сложности в этих районах проживают около 270 тыс. человек. По предварительным расчетам, после пуска скоростного трамвая жители этих районов будут тратить на поездку в центр Москвы на 30-40 минут меньше, чем сейчас.

Кроме того, строительство линии ско-

ростного трамвая позволит снизить нагрузку шоссе Энтузиастов и Горьковского шоссе, а также разгрузить станции метро «Новогиреево» и «Перово», на которых сейчас в часы пик буквально яблоку негде упасть, тогда как у станции метро «Шоссе Энтузиастов» имеется резерв пропускной способности.

Линию скоростного трамвая планируется построить в два этапа. Начнется строительство с московского участка трассы.

rbc.ru



От редакции

В настоящее время часть маршрута на шоссе Энтузиастов уже готова к эксплуатации скоростного трамвая (фото Сергея Орлова).

Виновники ДТП, из-за которых стояли пермские трамваи, заплатили 300 тысяч рублей штрафов



За весь 2011 год было взыскано 295 тысяч рублей с автомобилистов, устроивших аварии на трамвайных путях города. Средний размер убытков, понесенных городским электротранспортом от одного такого ДТП, составил 10 тысяч рублей. Максимальный доходит до 30 тысяч рублей.

Столкновения на трамвайных путях автомобилей являются главной причиной простоя трамваев в Перми. Чаще всего сами трамваи в таких инцидентах участия не принимают. Вред наносится всем: пассажирам общественного транспорта, другим автомобилистам, бюджету города. Поэтому применяется практика взыскания понесенных убытков с виновника происшествия.

Взысканные деньги направляются на содержание трамвайных путей и вагонов, их текущий ремонт. Кстати, сумма, взысканная за прошлый год, — не окончательная, сообщает администрация Перми.

PRM.RU

ПЕРСПЕКТИВА

Электротранспорт: уверенный взгляд в будущее

14-16 мая в 69 павильоне ВВЦ прошла 2-я международная выставка «ЭлектроТранс 2012». В ней приняли участие более 100 организаций городского электротранспорта России и стран СНГ, российские и зарубежные предприятия промышленности, научные и проектные институты, а также представители городских администраций. Выставка была посвящена развитию электрического транспорта — трамваев, троллейбусов, метрополитена и призвана обратить внимание на экологически чистый, экономичный и крайне перспективный транспорт.



Электромобиль с заправочным модулем

В рамках выставки прошло несколько круглых столов и семинаров, конференция Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта. Был проведен конкурс «Зеленый свет 2012», в котором приняли участие передовые предприятия электротранспорта. На конкурс представлены лучшие разработки, отличающиеся новизной и имеющие большую перспективу в отрасли. Среди финалистов конкурса системы контроля и доступа «СКУД», гибридный автобус А420 предприятия «Белкоммунмаш» и комплекты тягового электрооборудования от концерна «РУСЭЛПРОМ» и ООО «НПФ АРС-Терм».

15 мая в рамках международной выставки прошла очередная церемония награждения Международной общественной транспортной премией «Золотая Колесница». Среди победителей — несколько региональных предприятий электротранспорта.

В центре внимания

ГУП «Мосгортранс» на выставке был виден сразу — он занимал один из центральных стендов под номером 1-1! В этом году предприятие было представлено профильными подразделениями — отделом электротранспорта и отделом производственно-технического обеспечения, а также филиалами — Московским троллейбусным заводом и Сокольническим вагоноремонтно-строительным заводом.

Стенд был оборудован последними разработками в области электротранспорта: центральную экспозицию составлял электромобиль и зарядный терминал — одна из трех частей зарядной станции «ЗЭС-140-400», разработанной Службой энергохозяйства Мосгортранса и НПФ «Энергия». Впрочем, остальные две части станции тоже находились неподалеку, так что посетители могли получить полное представление о самых важных новинках в области эксплуатации электротранспорта. На стенде функционировало несколько интерактивных экранов, которые наглядно демонстрировали процесс использования электромобиля, объясняли специфику заправочных станций и показывали экономическую выгоду от использования электротранспорта.

По словам разработчиков проекта, эксплуатация электромобилей обходится в среднем в 10 раз дешевле, чем бензиновых аналогов, а энергию, которая тратится на производство бензина, можно просто использовать для заправки электротранспорта. Безусловно, это принесет всем существенную материальную экономию, не говоря уже об экономии свежего воздуха, которого так не хватает крупным городам во всем мире.

15 мая выставку посетил генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Петр Иванов. Он детально ознакомился с новой заправочной станцией от НПФ «Энергия», задал несколько вопросов разработчикам, похвалил стенд и отправился беседовать с представителями компании «Штрих-М», которая занимается разработкой комплексных решений для автоматизации пассажирских перевозок, где ему рассказали про перспективы развития системы оплаты проезда и создание единых проездных документов. Затем руководитель Мосгортранса пообщался с представителями чешской компании «Alfa Union», посмотрел стенды других участников.

Среди новинок, представленных на выставке Мосгортрансом, — единая транспортная карта, разработка Группы «Смарт Технологии». Новая технология объединит все проездные билеты на все виды транспорта. По единой карте можно будет ездить в метро, на наземном городском и пригородном транспорте. В системе предусмотрен электронный кошелек, что позволит существенно сократить время на покупку билетов и уменьшить очереди в кассы.

Прошедшая выставка еще раз подтвердила заинтересованность всего транспортного сообщества в развитии. На мероприятии царил дружелюбная, оптимистичная атмосфера, все участники с радостью делились с коллегами и гостями своими достижениями и с большим энтузиазмом обсуждали планы и перспективы скорейшего развития отрасли по всей стране.

Ноу-хау

Сокольнический вагоноремонтно-строительный завод «СВАРЗ» представлял на выставке «ЭлектроТранс 2012» свою новинку — троллей-

бус «СВАРЗ 6238». Выпуск новых, низкопольных троллейбусов на заводе налажен с 2008 года. «СВАРЗ 6238» выпускается совместно с ЗАО «Тролза» и обладает тяговым приводом переменного тока. Среди преимуществ этого транспортного средства — 30-процентная экономия электроэнергии, плавное переключение передач, возможность автономного хода от собственного источника энергии, функции самодиагностики и постоянного тестирования системы.

Стоит отметить и то, что салон троллейбуса — повышенной комфортности, полностью приспособлен для инвалидов и людей с детскими колясками, оборудован автоматической системой пожаротушения и, по желанию заказчика, может комплектоваться кондиционером. В салоне имеется система видеонаблюдения, а спутниковая связь ГЛОНАСС обеспечивает постоянный контакт с диспетчером.

Представил свою продукцию на стенде Мосгортранса и Электромеханический опытный завод «ЭМОЗ», основанный в 1938 году и с тех пор выпускающий продукцию для нужд гражданского транспорта. Некоторые образцы продукции завода были показаны на стенде. С 2003 года завод участвует в программе Правительства Москвы по модернизации трамвайных вагонов «ТАТРА-3». Также завод совместно с институтом «МосгортрансНИИпроект» освоил серийный выпуск изделий из полимерных материалов нового поколения. Сейчас на заводе выпускается более трех сотен наименований элементов контактной сети для строящихся трамвайных и троллейбусных линий. «ЭМОЗ» выпускает и продукцию необходимую для регулирования уличного движения — пешеходные и автомобильные светофоры.

На выставочных стендах также были представлены технологии и конструкции объектов путевого и энергохозяйства.

Новые технологии и энергосбережение

16 мая, в день закрытия выставки «ЭлектроТранс 2012», прошел круглый стол, посвященный вопросам развития городского общественного транспорта и инновациям в этой области. Модератором мероприятия выступил первый заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс» Борис Ткачук. В рамках мероприятия обсуждались проблемы развития городского электротранспорта, сложности и пути их преодоления. С докладами выступили представители предприятий общественного транспорта Москвы и других городов. Также были заслушаны сообщения представителей молодого поколения — студентов, победи-



Петр Иванов знакомится с продукцией завода ЭМОЗ

телей конкурса «Лучший студенческий проект по развитию общественного транспорта» — Артема Царева и Тимура Чудина. Молодые люди еще раз подробно рассказали про свои проекты по модернизации общественного транспорта, ответили на вопросы собравшихся представителей транспортных предприятий города.

Спикеры на мероприятии касались и таких важных вопросов, как постройка малого кольца Московской железной дороги. Заместитель генерального директора ЗАО «Интегрированные транспортные системы» Александр Кисько рассказал, что запуск этого грандиозного проекта запланирован на 2015 год. Планируется построить много новых станций, создать пересадочный контур, разгрузить метро и главные автомобильные магистрали города. Правительство Москвы и ОАО «РЖД» выделило на эти цели большие средства. Работа по развитию проекта в настоящее время идет полным ходом.

Обсуждалась на круглом столе и проблема энергосбережения, столь актуальная в сфере электротранспорта. Было сказано, что на данный момент необходимо активно внедрять, в первую очередь, систему технического регулирования на электротранспорте, а затем уже можно будет говорить и об эффективном энергосбережении. Реальные решения по экономии электроэнергии в виде создания полноценных систем климатконтроля на городском транспорте представляется участникам делом недалекого будущего и очень перспективной инновацией. Как отметил Борис Ткачук: «В отрасли в настоящее время есть проблемы, но самое главное, что известны методы решения этих проблем».

Наталья Кукушкина



Тимур Чудин, Борис Ткачук, Александр Кисько

СОБЫТИЕ

10 лет на новом месте

Депо успешно проработало всю войну, служа нуждам города и фронта, не закрылось в тяжелые первые послевоенные годы, а в 60-х стало набирать обороты, обновляться, совершенствовать технику, развивать парк. В 1980-х годах Краснопресненское трамвайное депо принимало активное участие в усовершенствовании и пуске новых комфортабельных скоростных вагонов Т-3, а в 1999 году вышло Постановление Правительства Москвы о переносе депо с Красной Пресни в район Строгино, на площадку, которую еще только предстояло построить.



Старая территория депо

День выхода постановления — 7 декабря 1999 года принято считать вторым днем рождения депо. Почти сразу же закипела работа по оборудованию нового места дислокации. Над разработкой проекта трудились лучшие инженеры Краснопресненского депо и «Мосгортранс-НИИпроект». Было решено воспользоваться ситуацией и создать с нуля высокотехнологичное, передовое и инновационное предприятие, отвечающее всем новым техническим требованиям. Сложность заключалась в том, что необходимо было перебазировать огромный действующий транспортный узел «без отрыва от производства».



Краснопресненское трамвайное депо — одно из современных транспортных предприятий

По словам директора Краснопресненского депо Бориса Абрамова, подготовительная работа была проведена огромная, но в итоге весь подвижной состав переехал в новое депо всего за 1 день (!) — 25 мая 2002 года. Утром последний трамвай своим ходом вышел с Красной Пресни, в тот же день началось обслуживание маршрутов с новой площадки. Такой опыт переноса огромного трамвайного депо в короткие сроки является, бесспорно, уникальным для Москвы, а возможно, и для всего мира. Но важно разобраться: какая работа предшествовала оперативному переезду?

Все начиналось с подготовки большого объема документации, разработки, согласования, утверждения проекта и, собственно, постройки комплекса сооружений. Ситуация осложнялась тем, что на месте будущего депо тогда располагалась огромная несанкционированная свалка, пришлось потратить еще несколько месяцев на



Директор Краснопресненского депо Борис Абрамов

25 мая Краснопресненское трамвайное депо отметило десятилетие своего переезда в район Строгино. Его история начинается в 1909 году, практически на заре трамвайного движения, но полноценного старта предприятие не получило — во время Первой мировой войны на территории был устроен госпиталь, а затем стоянка старых вагонов. Спустя некоторое время вагоны стали ремонтировать и открыли первые пассажирские маршруты. Таким образом, датой рождения предприятия считается 1919 год.

вывоз мусора и выравнивание площадки, а время шло и до окончательного срока переноса оставалось чуть больше года.

В марте 2001 года новое депо было заложено. В строительстве принимали участие самые лучшие специалисты — инженеры, архитекторы, проектировщики и строители. Активное участие в организации и координации работы принимал



Ремонтная зона Краснопресненского трамвайного депо

и Борис Абрамов — заместитель директора депо на старой площадке.

Строительство предприятия велось практически «с листа», оперативно разрабатывались прогрессивные решения для организации технического обслуживания подвижного состава. Депо получило современную планировку территорий и производственных помещений, уникальное технологическое оборудование с микропроцессорным управлением. Новейшая система автоматизированного управления сделала новое депо уникальным предприятием транспортной отрасли, не имеющим аналогов не только в столице, но и во всей стране.

Сегодня, спустя 10 лет после своего второго рождения, предприятие по-прежнему поддерживает высокую марку: краснопресненцы активно осваивают трамвайные новинки, совершенствуют эксплуатируемую технику, успешно решают проблемы техобслуживания и ремонта подвижного состава. Депо активно участвует во всех городских мероприятиях, многие водители имеют награды «За работу без аварий», а на прошедшем в мае конкурсе «Московские мастера» сразу двое водителей — Анна Дегтярева и Михаил Сальников получили высочайшие оценки в номинации «Мастерство вождения».

На данный момент предприятие обслуживает 9 маршрутов по Северному и Северо-Западному округу: 6, 6к, 10, 15, 21, 23, 27, 28к, 30. Депо по праву гордится своим большим коллективом — на предприятии в настоящее время работает 850 сотрудников, 380 из которых — водители трамвая. За последние 10 лет состав работников предприятия сильно помолодел — пришло много молодых талантливых сотрудников, среди которых и водители, и руководящие работники, как, например, главный инженер М.Ю. Куликов и заместитель директора по ремонту подвижного состава С.Б. Матвеев.

От всей души поздравляем Краснопресненское депо с юбилеем работы на новом месте! Желаем всем его сотрудникам поддерживать великодушные традиции предприятия, идти в ногу со временем и оставаться лучшими из лучших!

Наталья Соколова



Административное здание Краснопресненского трамвайного депо

ПОЗДРАВЛЯЕМ!



ВСЕГДА
НА ПЕРЕДОВОЙ

Пятидесятый день рождения и тридцатилетний юбилей работы в системе Мосгортранса отметил главный инженер филиала «Строительно-монтажное управление электромонтажных работ» Владимир Яковлевич Панкратов.

В систему городского пассажирского транспорта он пришел в 1979 году и почти сразу ушел в армию. Отслужив в вооруженных силах, снова пришел в Мосгортранс. Владимир Яковлевич прошел трудовой путь от электромонтажника до главного инженера, пятнадцать лет проработал начальником участка. Он всегда был на «трудовой передовой» — принимал активное участие в монтаже тяговых подстанций для электроснабжения автобусных и троллейбусных парков, жилых

домов. При его участии строились и восстанавливались многие городские объекты, ставшие символами столицы — современная Манежная площадь, Храм Христа Спасителя, Третье транспортное кольцо, Московская монорельсовая дорога, реконструировались троллейбусные линии на Тверской улице и Ленинском проспекте.

Владимир Яковлевич награжден нагрудными знаками «Ветеран Мосгортранса» и «Почетный работник Мосгортранса», Медалью в честь 850-летия Москвы. В коллективе его называют высококвалифицированным грамотным специалистом, талантливым организатором. Директор филиала Михаил Прусаков говорит о юбиляре: «Владимир Яковлевич активный участник распространения передового опыта, инициативно и творчески решает поставленные перед ним задачи, умеет сплотить коллектив».

Поздравляем юбиляра со знаменательными событиями и желаем здоровья и новых трудовых свершений!



ЧЕСТЬ
ПО ТРУДУ

Накануне 1 мая традиционно принято чествовать и награждать тех, кто достиг больших успехов в труде. Отраслевые министерства и ведомства подводят итоги многочисленных профессиональных конкурсов и соревнований.

Приятная новость в преддверии Первой мая пришла в филиал ГУП «Мосгортранс» 5 троллейбусный парк имени Артамонова. За многолетний добросовестный труд водитель-перегонщик Николай Александрович Дрожжинов удостоен Благодарности Министра транспорта РФ.

В августе исполнится 40 лет с того момента, как Николай Александрович работает в системе Мосгортранса. В коллективе его называют высококвалифицированным водителем, который имеет навыки управления всеми типами троллейбусов, осваивает новую технику, поступающую на предприятие.

За свой труд Н.А. Дрожжинов награжден Почетными знаками «Ветеран ГУП «Мосгортранс» и «Почетный работник ГУП «Мосгортранс».

ЛУЧШИЕ ПО ОХРАНЕ ТРУДА

В московском городском смотре-конкурсе на лучшую организацию работы в области охраны труда в номинации «лучшая организация г. Москвы в области охраны труда среди организаций непромышленной сферы» филиал ГУП «Мосгортранс» Краснопресненское трамвайное депо занял второе место.

Как сообщили в филиале, за последние 3 года на предприятии не произошло ни одного несчастного случая. В 2011 году депо участвовало в московском городском смотре-конкурсе на лучшую организацию работы в области охраны труда по Северо-Западному административному округу и занял 1 место.

Согласно требованиям норм охраны труда сотрудникам предприятия приобретаются самые новейшие СИЗ: маски для сварщиков хамелеон с самозатемняющимися стеклами, спецодежда для ИТР из высококачественной импортной ткани, а также новые модели респираторов 3 М для маляров. Сотрудникам регулярно выдается специальное питание — молоко и соки. Успешно завершена аттестация рабочих мест.

На предприятии еженедельно проводится день охраны труда с осмотром всех помещений и территории депо с целью оценки соблюдения требований и норм охраны труда.

ПРОФЕССИОНАЛЫ

ЛУЧШИЙ ВОДИТЕЛЬ СТОЛИЧНОГО ТРАМВАЯ РАБОТАЕТ В ДЕПО ИМ. БАУМАНА

19 мая в трамвайном депо имени Баумана состоялся финал 28-го городского конкурса профессионального мастерства водителей «Московские мастера». В соревнованиях принимали участие команды всех 5 депо Москвы. Всего в финале принимали участие 15 лучших водителей — по 3 из каждого депо.



Участники соревнований

К 9 утра на Сельскохозяйственный проезд стали подтягиваться гости мероприятия — сотрудники ГУП «Мосгортранс», друзья и родственники конкурсантов, пресса. На территории депо с самого утра работал необычный буфет. Посетителей угощали в старом музейном вагоне.

Жюри оценивало навыки водителей тщательно и всесторонне. На предыдущих этапах конкурса были подведены итоги по таким критериям, как соблюдение правил дорожного движения, теоретические знания, приемка подвижного состава, культура обслуживания пассажиров. В финале же оценивалось мастерство вождения, а именно: экстренное торможение, контрольная остановка, скоростной режим и соблюдение стоп-линии.

Основная отличительная черта всех участников соревнований — молодость! Все водители-конкурсанты лишь недавно прошли обучение и работают в профессии по 2-3 года. Депо им. Апакова представлял целиком женский коллектив, в Бауманском и Краснопресненском коллективе был смешанный, а два оставшихся были представлены чисто мужскими составами.

За ходом конкурса все болельщики могли наблюдать с помощью специального стенда,

на который оперативно заносились результаты каждого заезда. Здесь же можно было встретить взволнованных участников, внимательно подсчитывающих результаты заездов коллег и соперников.

Борьба в финале была жесткой и бескомпромиссной, по мере заполнения информационной таблицы оценками страсти накалялись, кипели эмоции, пока, наконец, последний участник не остановил свой вагон на финальной линии.

Итоги конкурса:

В индивидуальном зачете победил представитель трамвайного депо имени Баумана **Константин Никитин**, стартовый номер — 9, набравший 10 штрафных баллов по всем дисциплинам.



Константин Никитин — победитель конкурса водительского мастерства

Второе место занял **Илья Кардаильский** — водитель трамвайного депо имени Баумана финишировал с 17-ю штрафными очками.

Третье место досталось представительнице депо имени Апакова — **Светлане Петрыкиной**. У нее 25 штрафных очков.

По словам победителя соревнований Константина Никитина: «Первенство в индивидуальном зачете — не самое главное, важнее победа команды, она показывает не только водительское мастерство, но и слаженность действий, сплоченность коллектива».

Самым слаженным и сплоченным оказался все тот же коллектив трамвайного депо имени



Пьедестал команд — победителей соревнований

Баумана — хозяев финального этапа конкурса. Они заняли *первое место в командном зачете* с уверенным отрывом. *Второе место* досталось команде **депо имени Апакова**. *Третье* — **депо имени Русакова**, *четвертое* — **Краснопресненскому депо**, а *пятое* — **Октябрьскому**.

Далее прошло чествование победителей в индивидуальных упражнениях — награждали ценными подарками за соблюдение правил дорожного движения, теоретические знания, культуру обслуживания, приемку подвижного состава. Победители номинаций «Мастерство водителя» получили микроволновые печи от технического центра «Электротранссервис». Наградили утешительным призом и самого молодого водителя — Дмитрия Старостина из Краснопресненского трамвайного депо. Специального приза за волю к победе был удостоен Роман Головенкин — водитель Октябрьского депо. Все участники соревнований также получили сувениры от ГУП «Мосгортранс».

Константин Никитин, победитель конкурса, рассказал, как ему удалось стать лучшим водителем столицы. Оказалось, дело в упорной подготовке, которая начинается за 3 недели до начала конкурса и состоит из множества этапов. Будущим конкурсантам дают массу новой информации, с ними занимаются преподаватели, их многократно проверяют на знание теории и владение практикой. Со стороны обывателя финальные задания конкурса не выглядят слишком тяжелыми: проехать и затормозить может, вроде бы, каждый водитель. «Нет, все совсем не так просто — говорит Константин, — эти операции требуют предельной концентрации внимания и серьезной подготовки, надо готовиться долго и тщательно, чтобы победить с таким хорошим результатом».

Как отметил заместитель начальника отдела электротранспорта ГУП «Мосгортранс» Сергей Афанасьев и, по совместительству, один из организаторов конкурса:

«Финал был отличный, участники боролись до последнего, а победитель финишировал с отличным результатом, с таким, какой и должен быть у победителя. Конкурс — это важный инструмент привлечения новых сотрудников на электротранспорт, а не только увлекательная корпоративная игра. Видя победу молодых водителей, новички и те, кто еще не определился в профессии, тоже захотят иметь такую перспективную работу в веселом, молодом и дружном коллективе».

Наталья Кукушкина



На старте



Легендарный трамвай выполнял роль буфета

СПОРТИВНЫЕ НОВОСТИ

С ветерком по центру столицы

Более пяти тысяч участников проехали 20 мая на велосипедах от «Лужников» по набережным Москвы-реки вдоль Кремля и Красной площади до Большого Устьинского моста, а затем вернулись обратно, выразив таким образом поддержку развитию велоинфраструктуры в столице. Идея проведения велопарада принадлежит участникам проекта по развитию велодвижения в России «Let's bike it!» и общественной организации «Молодая столица».

Возле бассейна «Лужники» было не протолкнуться от велосипедистов. Велопробег проводился не в первый раз, но в эти выходные в нем впервые участвовали представители Правительства Москвы и транспортных предприятий. От Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы в акции приняли участие 50 человек.

Генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Петр Иванов приехал на своем велосипеде и эки-



Коллектив ГУП «Мосгортранс» — участники велопробега

пирован был как заправский ездок — в шлеме и велошортах:

— На велосипеде обычно езжу в «Лужники», — говорит он. — До работы доехать никак не решусь. Необходимо организовать сеть велодорожек по всему городу и воспитать водителей, которые редко обращают внимание на таких хрупких участников движения.

Главного пассажирского перевозчика столицы на велопробеге представлял и первый заместитель генерального директора Мосгортранса Борис Ткачук. Начальник Московского метрополитена Иван Беседин также демонстрировал спортивный настрой. От Центра организации дорожного движения в пробеге приняли участие 20 человек.

Активно участвовал в заезде и сам руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов, прибывший на место проведения мероприятия с семьей.



Меткий стрелок

15 мая прошел Чемпионат ГУП «Мосгортранс» по пулевой стрельбе из пистолета «Меткий стрелок». В нем участвовало 25 филиалов. Соревнования проходили в личном и командном зачете.

Ответственным за организацию и проведение соревнований был назначен 16 автобусный парк, и он с успехом справился с этим заданием — чемпионат прошел на высоком профессиональном уровне.

В командном зачете места распределились следующим образом:

1 место — 7 автобусный парк — 154 очка; **2 место** — Зеленоградский автокомбинат — 152 очка; **3 место** — Спецтобза — 150 очков.

В личном зачете: **1 место** — О.Д. Зубченко (18 автобусный парк) — 48 очков; **2 место** —



Команда по стрельбе СМТО

А.А. Веренич (СВАРЗ) — 47 очков; **3 место** — А.А. Вельзер (1 троллейбусный парк) — 45 очков.

Иван Назаров

Соревнования нештатных спасателей

18 мая на столичном стадионе «Октябрь» состоялись окружные соревнования нештатных аварийно-спасательных формирований Северо-Западного административного округа.

В соревнованиях приняла участие команда филиала ГУП «Мосгортранс» 15 автобусный парк.

По итогам состязаний команда парка заняла 2-е призовое место, показав хорошую подготовку, спортивную форму, сплоченность команды и доказав готовность к предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Открытый кубок по горным лыжам

17 мая во всесезонном горнолыжном комплексе «Снежок» прошли соревнования среди руководителей ГУП «Мосгортранс» — Первый открытый кубок по горным лыжам, в дисциплине слалом-гигант.

В состязаниях приняли участие 43 руководителя филиалов. Участники были разбиты на



подгруппы: 1 категория — «Мой первый старт», 2 категория — «Гигантский слалом».

В первой категории **1 место** занял Виктор Алташин, директор ЭМОЗ с результатом 39,81 сек. **2 место** — у Виктора Двойных, директора ТРЗ — 39,91 сек. **3 место** занял Владимир Корсунов, директор депо Русаково — 40,94 сек.

Во второй категории **1 место** занял Петр Кузин, первый заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс». Его результат — 47,31 сек. **2 место** — Филипп Лясота, директор МТРЗ — 48,00 сек. **3 место** — Геннадий Сидельников, директор 16 автобусного парка — 54,35 с.

Иван Назаров



Первый заместитель генерального директора Петр Кузин

Продолжается формирование баскетбольной команды

ГУП «Мосгортранс» продолжает набор игроков в мужскую команду по баскетболу. Требования к игрокам: стаж работы в системе ГУП «Мосгортранс» не менее 1 года, знание правил и наличие опыта (разряда) игры в баскетбол. Занятия проходят в баскетбольной школе «Тринта» вечером по вторникам с участием квалифицированного тренера. Уже сейчас регулярные тренировки посещает несколько человек.

В школе прекрасная материально-техническая база, 3 баскетбольных и 2 тренажерных зала, столовая, кафе.

Желающим посещать тренировки, просьба обращаться в администрацию филиала профсоюзный комитет или напрямую в ГУП «Мосгортранс».



Первые члены баскетбольной команды Мосгортранса

Контактное лицо — председатель профсоюзного комитета ГУП «Мосгортранс» Агеева Ирина Викторовна, тел. 8-919-784-10-37.

В дальнейшем команда планирует принять участие в различных соревнованиях на уровне Москвы и области.

РЕТРО МАРШРУТ



Моторикша в Шри-Ланке

Возможно, уже само название этой статьи читатель воспримет как шутку. В самом деле — неужели кому-то могла прийти в голову идея организовать в столице движение рикш — транспорта слаборазвитых стран Юго-Восточной Азии? Представьте себе — могла! И это — не шутка, а совершенно забытый факт из истории наземного городского транспорта Москвы!

Начало 1960-х годов. У власти в стране находится Никита Хрущев, известный всему миру своими «оригинальными» высказываниями и выходками. «А ты знаешь, что в качестве одного из новых видов городского транспорта в Москве в

По Москве — на рикше?

60-е годы должны были появиться рикши, а точнее — моторикши? — рассказывал автору этой статьи один из ветеранов городского транспорта Москвы Валентин Алексеевич Пронин. — Что бы ни говорил, и что бы ни делал Хрущев в области автомобилестроения, мотомобилизации он страшно боялся. Он считал, что советскому человеку личный автомобиль не нужен, и даже автомобиль-такси является порождением буржуазного образа жизни. Вот рикша — это как раз то, что нам надо! Почему-то рикш решили «повесить» на трамвайщиков, а точнее на Краснопресненское трамвайное депо. Здесь наняли каких-то мотоциклистов и купили несколько странных аппаратов. Представьте себе мотороллер, к которому спереди приделаны два кресла, как бы не зубодробящих. Поскольку идея организовать в Москве движение рикш исходила из партийных органов, в дело зачастили партийные руководители разных уровней — из райкома, из горкома. И всех их интересовали именно эти мотороллеры».

Первым воспоминания Пронина и обратимся к другому источнику — газете «За отличный рейс». В номере от 19 августа 1961 года написано дословно следующее:

«Краснопресненское депо. В скором времени в депо придут из Риги 75 мототакси (именно так было решено назвать новый для Москвы вид транспорта. Видимо, термин «рикша» шокировал инициаторов его внедрения — авт.) Это мотороллер, в коляске которого находятся два пассажира, а позади сидит водитель. Весь этот микротранспорт предназначен для обслуживания москвичей в местах массовых гуляний и еще в текущем летнем сезоне его предполагается использовать в парках культуры и отдыха имени Горького, Сокольническом, Краснопресненском, в Серебряном бору и т.д.»

Таким образом, как бы парадоксально это ни звучало, «московских рикш» следует рассматривать как страницу истории московского трамвая. Больше в газете «За отличный рейс» никаких

упоминаний о «мототакси» найти не удалось. На мой вопрос — чем вся эта история закончилась, В.А. Пронин говорил, что примерно через пару месяцев после начала сомнительного «рикшеского» эксперимента партийные органы внешне утратили к нему интерес. Визиты партийных начальников в депо прекратились. Мотороллеры какое-то время пылились в гараже, а затем их куда-то увезли, а мотоциклистов просто выгнали. Так закончился эксперимент по введению в Москве рикш или «мототакси», как его официально предполагалось назвать.

К сожалению, это все, что известно автору этой статьи о попытке ошастивить москвичей рикшами. Однако среди читателей газеты «За отличный рейс» наверняка есть ветераны Краснопресненского трамвайного депо, которые были свидетелями или даже участниками вышеупомянутого эксперимента. Было бы очень интересно познакомиться с их воспоминаниями.

Михаил Егоров