

Санкт-Петербург

№ 11 (766) 29 июня 2018 года

РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО

MR7.ru

ЕДЕМ В БУДУЩЕЕ



ФОТО ОЛЕГА СЕМЁНОВА

От редактора

Девиз этого номера — «Едем в будущее!».

Едем — потому что номер посвящен петербургским трамваю и троллейбусу, любимым видам общественного транспорта жителей Северной столицы. **В будущее** — потому что мы не только вспомним об истории их появления в Петербурге, но и покажем современные воплощения и возможные перспективы. А еще героям номера мы предложили пофантазировать, сможет ли город обойтись без этих

средств передвижения лет через пятьдесят.

А вы знаете, сколько в нашем городе трамваев и троллейбусов? Какое количество пассажиров они перевозят каждый день, каждый год? Кто ими управляет? Что такое электробусы с динамической подзарядкой? И по какой причине они появились на улицах Петербурга?

Известные горожане вспомнят, как впервые прокатились на трамвае, и расскажут, почему считают, что у этих грузных железных коней есть душа.

Про трамваи и троллейбусы написаны стихи и песни. Помните?

*«Когда мне невмочь пересилить беду,
Когда подступает отчаянье,
Я в синий троллейбус сажусь на ходу,
Последний, случайный...»*

61 год назад, в 1957-м, Булат Окуджава прославил модель троллейбуса МТБ-82, но до сих пор большинство троллейбусов в российских городах синие. А синий, как известно, — цвет надежды.

Трамваи и троллейбусы не раз становились героями литературных произведений. Мировая премьера спектакля по пьесе Тенниси Уильямса «Трамвай «Желание» состоялась 3 де-

кабря 1947 года в нью-йоркском театре «Этель Барримор». Жители Петербурга познакомились с ней гораздо позже, но до сих пор этот спектакль не сходит с подмостков петербургских театров. И мы заглянем в один из них. И даже книжки взрослым и детям посоветуем почитать именно про трамваи и троллейбусы. Сколько, оказывается, интересного можно в них почерпнуть!

Читайте, и давайте вместе поедem в будущее. На трамвае и троллейбусе ☺

Ольга **Островская**

Пушки к бою едут задом...

Взгляд в прошлое: История российского трамвая началась на берегах Невы



Дмитрий **Мирополюский**, писатель

Этим наблюдением поделился с читателями создатель «Василия Тёркина» — поэт-фронтовик Александр Трифонович Твардовский. С пушками понятно, а как по отношению к бою едут трамваи? Вопрос для нашего города вполне закономерный: история российского трамвая началась на берегах Невы и не прерывалась во время Великой Отечественной войны и блокады Ленинграда. Вспомним?

ДАВНЫМ-ДАВНО

→ 1839 год. Пушкин уже умер, фотографию ещё не изобрели, а в столице Российской империи Санкт-Петербурге академик Борис Семёнович Якоби прокатил четырнадцать человек против течения Невы на лодке с электромотором.

→ 1855 год. Императора Николая Первого сменил на троне Александр Второй. Россия вела Крымскую войну с Францией, где научились при помощи лошадей катать вагоны вдоль парижских улиц по металлическим желобам-рельсам. Вскоре конка появилась и в Петербурге, став популярным видом транспорта.

железных дорог имело эксклюзивное право прокладывать рельсы в столице России и не спешило заменять конную тягу электрической, поэтому первый российский трамвай появился не в Петербурге, а в Киве.

Для петербуржцев инженер-технолог М. М. Подобедов нашёл оригинальный выход: зимой он проложил рельсы по льду Невы от Марсова поля на Выборгскую сторону и от Сенатской площади на Васильевский остров и Мытинскую набережную. Этому владельцы конки помешать не смогли. Оплачивал строительство учредитель «Правления Общества фин-

главил Трамвайно-троллейбусное управление Ленинграда. Именно ему предстоит впоследствии стать «командиром блокадного трамвая» для города-фронта.

ЭНЕРГИЮ ОТДАЛИ ГОСПИТАЛЯМ И ЗАВОДАМ

→ 1941 год. К войне город был не готов, но когда 8 сентября враг замкнул вокруг Ленинграда блокадное кольцо, трамвайное движение не остановилось. Трамвайщики самоотверженно чинили развороченные рельсы и обрывы контактной сети после бомбёжек и обстрелов, которые случались порой каждые полчаса.

Под началом Сороки перед войной работали около 20 тысяч сотрудников. 4500 ушли на фронт, 77 были убиты на рабочих местах, 168 ранены, 106 контужены, 71 пропал без вести, больше трех тысяч погибли от голода и холода, но трамвай ещё жил. Он перевозил не только пассажиров, но и военные грузы, и солдат, и раненых: некоторые маршруты тянулись до самой передовой у окраин Ленинграда, такие линии были подведены к госпиталям.

Ровно через три месяца после начала блокады, 8 декабря, пассажирские трамваи всё же остановились — прямо на линии. Необычайно холодная зима сделала своё дело: подача электроэнергии в контактную сеть прекратилась — Рафаил Карлович Гартман. → 1907 год. Общество «Вестингауз» построило первую линию трамвайного сообщения в Петербурге: Главный штаб — Конногвардейский бульвар — Николаевский мост — Большой проспект Васильевского острова. Первый трамвайный вагон по этому маршруту провёл инженер Генрих Осипович Графтио, член Комиссии по переустройству городских железных дорог.

ПРИВЫЧНОЕ ДЕЛО

Дальше уже невозможно было представить себе городские улицы без трамваев. Изменялись вагоны, условия и цена проезда, но трамвай был почти прежним. Столица переехала в Москву, страна стала Советским Союзом, а наш город превратился в Ленинград, и маршрутов становилось всё больше.

→ 1937 год. Молодой инженер Михаил Хрисанфович Сорока воз-



ФОТО ИЗ АРХИВА ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС».

простреленными бортами. Со стен и столбов свисала путаница рваных проводов. Но уже в феврале Михаил Хрисанфович Сорока и начальник службы движения Виталий Маркович Немзер начали восстанавливать трамвайное движение.

Когда удалось пустить ток в контактную сеть, взялись сначала за грузовую вагон, который застрял на Загородном проспекте. Его очистили от снега, запустили электромотор, но трамвай не шелохнулся: стальное днище намертво примерзло к рельсам. Истощённым от голода людям пришлось расколоть ломами огромную ледяную глыбу, и после этого вагон, наконец, пополз к площади Нахимова, бывшей Владимирской.

Блокадные трамвайчики сделали больше, чем было в человеческих силах, и к 15 апреля подготовили пуск первого пассажирского трамвая. В полшестого утра Михаил Хрисанфович Сорока пошёл ему навстречу. В книге «Фронтонной трамвай» он вспоминал: «Вдруг слышу, откуда-то трезвон. Почудилось? Да нет! Но почему же вагоновожатый, не переставая, жмёт на педаль? Уж не случилось ли чего? Конечно, случилось! Меня будто обожгло, когда увидел, как на Невский на малом ходу, непрерывно трезвоня, медленно выезжал пассажирский трамвай 12-го маршрута. Дорога была совершенно свободной, а заплаканная вагоновожатая всё жала и жала на педаль звонка, будто всех хватало. Но и в это время Михаил Сорока прилагал все усилия к сохранению коллектива и трамвайного хозяйства: ремонтировались пути, восстанавливались контактная сеть и поврежденные вагоны, охранялось оборудование в парках. Позже М. Х. Сороку наградили орденом Красной Звезды за транспортировку высоковольтного кабеля для прокладки по дну Ладожского озера и пуска Волховской ГЭС.

Грузовые трамваи помогали городу жить и бороться до 3 января 1942 года. Затем трамвайное движение в блокадном Ленинграде было остановлено полностью.

КСТАТИ: В Музее городского электрического транспорта с 5 июля по 12 августа пройдет выставка фотографий «Петербург. Трамвайно-троллейбусный парк», подготовленная «Горэлектротрансом» совместно с секцией фотографии Союза художников Санкт-Петербурга. В старинном депо Василеостровского трамвайного парка представят свои работы 20 фотографов. Проект раскрывает образ современного города через электротранспорт, который стал неотъемлемой частью городского ландшафта.

Адрес: Средний пр. В.О., д. 77. **Музей работает** со среды по воскресенье с 10:00 до 18:00. **Касса работает с 10:00 до 17:00.** Понедельник, вторник — выходной.

Справки, заказ экскурсий, видео- и фотосессий, съемок художественных фильмов по телефону (812) 321-54-05.



Музей электрического транспорта

Три часа до и три часа после

Трамваи в помощь болельщику:

Как быстрее всего попасть на матч ЧМ — 2018

Самый удобный вид транспорта для того, чтобы добраться до стадиона «Санкт-Петербург» — бесплатные автобусы-шаттлы от станций метро «Выборгская», «Чкаловская», «Петроградская», «Площадь Восстания» и аэропорта «Пулково», а также, как ни удивительно, обычный трамвай.

Трамваи пойдут по привычным маршрутам и со всеми остановками. Однако, как добавили в ГУП «Горэлектротранс», с гораздо большей частотой: интервал движения составит три минуты.

Движение на официальных трамвайных маршрутах спортивных соревнований будет усиливаться за три часа до начала матчей и в течение трех часов после финального свистка. Движение по выделенной полосе на улице Савушкина гарантирует определенное время: от Яхтенного моста до метро «Старая деревня» трамвай доедет за 10 минут, до метро «Чёрная речка» — за 20 минут.

На маршруты для болельщиков выведут самые вместительные вагоны — трехсекционные. Каждый такой



Где лучше всего смотреть трансляции ЧМ-2018 ... и взять газету «Мой район. Санкт-Петербург»

ДОМ БОЛЕЛЬЩИКА

Дом Болельщика «Большой Гостиный Двор Футбола» Невский пр., 35, БГД, Невская линия, второй этаж

В ТЕЧЕНИЕ 100 ДНЕЙ ВАС ЖДЕТ Гастропаб «100 ярдов» (12:00–02:00) ♦ самая длинная барная стойка в Европе — «100 ярдов»; ♦ 36 экранов, на которых транслируются все важнейшие спортивные события; ♦ 48 кранов лучшего разливного пива.

Официальная экспозиция **Государственного Музея Спорт «История отечественного футбола»** (12:00–22:00).

«Фан-зона на Васье», 14 ИЮНЯ — 15 ИЮЛЯ Пространство Nautilus, 16-я линия В.О., 83 В рамках проекта будут организованы прямые трансляции матчей Чемпионата Мира на большом экране площадью 40 кв. м, турниры по кикеру, встрече с легендами отечественного футбола, другие интересные акции. Полная программа и покупка билетов доступны на официальном сайте «Фан-зоны на Васье» — navaske.ru

ГОРОД В ДВИЖЕНИИ

Они останутся одушевлёнными

#переходяналичности: «Я в детстве мечтал водить троллейбус...»

Это сейчас Бассейная улица в Московском районе, а раньше-то так называлась нынешняя улица Некрасова. И «человек рассеянный» жил у нас почти за углом. И трамвай сворачивал с Бассейной на Лиговский и бежал к вокзалу. Точнее, если уж цитировать Маршак, трамвай — к вокзаю. Когда мы в этот дом переехали, трамваи еще ходили. Они сворачивали с 9 Советской (или уже Рождественской?) на Греческий проспект, а с Греческого — на Некрасова, обходя почти весь дом целиком. А уж потом до Литейного, через улицу Белинского, к цирку и на Садовую. Пути были старые, вагоны тяжелые, поэтому каждый раз в шкафу испуганно звенела посуда, а кош-ки готовились к обороне. Но никто не злился. Во-первых, утром на этой «пятерке» я поеду на релетицию. Во-вторых, трамвай — это же живое существо! Ему трудно, он немолод, он из последних сил тащит множество людей. Может, ему уж и не хочется

Правда, сочувствовать троллейбусам так же, как трамваям, не получается. Может, потому что они не привязаны к рельсам — они свободнее, им проще жить. Они и объехать могут, когда надо. Я на днях видел новый троллейбус — так он без проводов шел, во прогресс! Еще немного, и городской транспорт вообще летать начнет.

Но все равно они останутся почти одушевленными. Любой владелец машины знает, что они живые. Они устают, обижаются, капризничают, они благодарны, когда о них хорошо заботятся. Они вредничают, когда чувствуют, что их хотят продать. Не зря же машины у нас «девочки» или «мальчики», и мы им имена даем. Они, наверное, скучают. Как трамваи в парке.

Или это просто мы так придумали, чтобы не относиться к ним просто как к железкам? И скучаем по временам, когда с конем можно было поговорить, а не только доехать до ярмарки? И потому хотим, чтобы всё, чем мы населяем окружающий мир — дома, механизмы, самолеты, машины, мосты и памятники — было хоть немного похоже на нас самих. Потому придумываем им тайную ночную жизнь, на-деляем их нашими переживаниями, раскрываем в разные цвета, даем человеческие имена, пишем о них сказки и стихи.

А на самом деле ничего этого нет. И дом просто из кирпича, а самолет просто такая штукovina с реактивным двигателем, сделанным из чертежа. А трамвай просто железный. Он дочитал эту колонку и подмигивает троллейбусу на перекрестке: «Видал, какой дурак-то? Пишет, что мы друг с другом разговариваем, у х о х о - ч е ш ь с я ! в «икарус», он уже битком набит, люди злятся. И тут подкачываешь ты — на н о в о м, помп о м троллейбусе!



ФОТО ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»



Первый петербургский трамвай ходил от Дворцовой площади на Васильевский остров. ФОТО ИЗ АРХИВА ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС».

→ 1880 год. Инженер Фёдор Аполлонович Пироцкий представил петербуржцам своё изобретение. «На углу Болотной улицы и Дегтярного переулкa в первый раз в России двинул вагон электрической силою тока, идущего по рельсам, по которым катятся колеса вагона», — сообщала газета. — Динамо-электрическая машина подвешена к вагону снизу».

1 сентября толпа в изумлении наблюдала за двухъярусным вагоном №114, который катался взад-вперёд по рельсам, без труда — и без коней! — перевоза сорок пассажиров. Так в нашем городе появился первый в мире трамвайный маршрут.

СИЛА ТОКА И НАПРЯЖЕНИЕ

→ 1895 год. В Париже началась электрификация конки. Петербург должен был опередить француз на пятнадцать лет, но всё это время ушло на борьбу с монополистами. Акционерное общество конных

ляндского легкого пароходства» Рафаил Карлович Гартман.

→ 1907 год. Общество «Вестингауз» построило первую линию трамвайного сообщения в Петербурге: Главный штаб — Конногвардейский бульвар — Николаевский мост — Большой проспект Васильевского острова. Первый трамвайный вагон по этому маршруту провёл инженер Генрих Осипович Графтио, член Комиссии по переустройству городских железных дорог.

ПРИВЫЧНОЕ ДЕЛО

Дальше уже невозможно было представить себе городские улицы без трамваев. Изменялись вагоны, условия и цена проезда, но трамвай был почти прежним. Столица переехала в Москву, страна стала Советским Союзом, а наш город превратился в Ленинград, и маршрутов становилось всё больше.

→ 1937 год. Молодой инженер Михаил Хрисанфович Сорока воз-



Заряжаясь на ходу



ФОТО СПЕЦГРУППЫ «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

Анна Платонова

Уже полгода, как в Петербурге работает новый вид транспорта — электробус с динамической подзарядкой или троллейбус с увеличенным автономным ходом.

Как рассказали газете «Мой район. Санкт-Петербург» в «Горэлектротрансе», город на Неве первым в России системно подошёл к переходу на новый вид транспорта: закупка 115 инновационных машин в 2017-2018 году — крупнейший контракт на поставку такой техники в нашей стране. Возможности увеличенного автономного хода позволили Петербургу оператив-

но варьировать маршрутную сеть, а сам городской электротранспорт за счет современных технологий стал более гибким и адаптивным к изменениям в организации движения.

Всего выделяют три типа электробусов: с ночной зарядкой (заряжается один раз в сутки ночью), ультравысокой зарядкой (заряжается на конечных остановках, например, после каждого круга) и с динамической подзарядкой (проезжает часть маршрута как обычный троллейбус, заряжаясь в процессе движения). Именно третий вид является самым эффективным и дешевым — потому что он не требует специальной ин-

фраструктуры, а его батарея не такая тяжелая и огромная, как в первом случае.

Такие машины, заряжаясь во время движения под троллейбусной контактной сетью, могут проехать значительные расстояния (не менее 10 км) без подсоединения к проводам. Транспортную новинку отличает большая вместимость, маневренность, а главное, ее внедрение в городскую среду не требует строительства новой инфраструктуры: достаточно уже существующих троллейбусных линий. Инфраструктура же для отстоя и ежесуточного осмотра инновационных троллейбусов может быть гораздо проще: она может вовсе не иметь кон тактной сети или же иметь ее, но минимальным развитием, без сложных элементов.

В Петербургском Горэлектротрансе рассказали, что троллейбусы с так называемой mooving charge (динамической зарядкой) — самые популярные в мире, так как риски, связанные с работой батареи, здесь сведены к минимуму. К тому же идут они мягко и бесшумно. Каждый, кто ездил на троллейбусе, знает, как легко происходит срыв движения при препятствии или резком повороте — троллейбус зависит от контактной сети. В новом транспорте водитель в любую минуту сможет одним легким движением управлять штангами («рогами») и перехо-

дить на автономный ход — чтобы объехать ДТП, например.

Польша, где производят для всей Европы троллейбусы «Солярис», даже строит специальную троллейбусную линию, чтобы по ней потом ездил электробус. Вообще мировые тренды говорят о том, что троллейбусные сети максимально стараются сохранить и даже специально создают новые, но не избавляются от них. Плюс в том, что можно построить даже половину такой линии, а вторую половину «автономная» машина проедет сама.

Процесс зарядки аккумулятора от уровня допустимого

На чем поедет: В Петербурге появился новый вид транспорта

ую очередь рады новоселы: электробусы пришли в новые жилые кварталы Приморского и Красносельского районов без строительства новой инфраструктуры (Шуваловский и Богатырский проспекты, жилые кварталы «Юбилейный», «Балтийская жемчужина»).

Новый троллейбус работает в этих районах с декабря прошлого года на маршрутах № 23 и 41. А кроме того, использованные электробусы позволяют оперативно изменять трассы маршрутов, пролегающие через зоны дорожных работ, и дублировать за счет автономного хода маршруты трамваев на время дли-

вам, основная идея в том, что электробус — в первую очередь замена автобуса, и это во всем мире так. Поэтому города, которым посчастливилось иметь троллейбусную сеть, должны развивать троллейбусное движение, при необходимости расширяя ее возможности с помощью электробусов с динамической подзарядкой.

— Тем городам, которым контактная сеть досталась с прежних времен, стоит ее сохранять и беречь. В Праге вообще пошли на создание с нуля контактной сети для запуска электробуса с динамической подзарядкой, при том, что там развит трамвай и метро, — пишет Черныш. — А наличие нескольких оборудованных контактной сетью коридоров, проходящих через весь город, позволит очень гибко и эффективно использовать электробусы. Невский проспект как раз и является



разряда (40 %) до максимального (100 %) при движении электробуса под контактной сетью занимает порядка 50 минут. Благодаря возможностям автономного хода при сохранении преимуществ классического троллейбуса (экологичность, бесшумность, провозная способность) электротранспорт стал более маневренным. Если сейчас электробус с динамической подзарядкой способен двигаться на автономном ходу порядка 10-15 километров, в зависимости от типа аккумулятора, то впоследствии, в том, что касается зарядки, здесь сведены к минимуму. К тому же идут они мягко и бесшумно. Каждый, кто ездил на троллейбусе, знает, как легко происходит срыв движения при препятствии или резком повороте — троллейбус зависит от контактной сети. В новом транспорте водитель в любую минуту сможет одним легким движением управлять штангами («рогами») и перехо-

тельного ремонта. Например, с апреля этого года электробус вышел на временный маршрут на проспекте Авиаконструкторов, где как раз ремонтируют трамвайные пути. А еще с лета этого года первый «автономный» троллейбус появился и в Центральном районе на маршруте №17, идущем мимо Казанского собора — далее по Московскому проспекту до улицы Костюшко.

С появлением электробуса в центре города появилась возможность освободить от контактной сети архитектурные исторические памятники и некоторые здания. В первую очередь от проводов освободился Казанский собор, объект культурного наследия народов РФ федерального значения, который служил для троллейбусной сети одной из опор.

Житель Петербурга, эксперт Михаил Черныш в своем блоге проанализировал некоторые итоги выставки «Электротранс-2018» в Москве, где весной этого года прошла презентация нового электробуса. По его сло-



ФОТО ОЛЕГА СМЕРНОВА

ва ключевой частью одного из таких коридоров. Также существует масса способов сделать контактную сеть эстетически привлекательной, сделать ее не загрязняющим видом, а украшением города. А при наличии ходовых музейных троллейбусов, как в Петербурге, она вообще может стать новым центром привлечения туристов. Лондонский красный двухэтажный автобус, канатный трамвай Сан-Франциско, трамвай на узких улочках Лиссабона, ретро-троллейбус на Невском — почему бы нет?

С «Подорожником» и смартфоном

Какие новые возможности для пассажиров появились в городском транспорте

Роман Михайлов

WI-FI и USB

Зарядить свои гаджеты и подключиться к Интернету во время поездки по делам уже давно не проблема — около трёхсот единиц городского транспорта сегодня оснащены USB-зарядными устройствами и предоставляют бесплатный Wi-fi. У пассажира процесс настройки, подключения и авторизации в сети занимает меньше минуты.

Как сообщают в «Горэлектротрансе», доступ в Ин-

УМНЫЕ ОСТАНОВКИ

На Невском проспекте, д. 39, компания Russ Outdoor установила два «умных» остановочных павильона, выполненных по проекту архитектора Нормана Фостера. Инновационные остановки оснащены информационным электронным табло, показывающим время прибытия транспорта, USB-зарядками и Wi-fi. До этого в городе работала всего одна такая остановка — у Гостиного двора.

За безопасность пассажи-

и проездных разместили на уровне глаз, на стенках павильона. Вся необходимая информация доступна и через мобильное приложение. До конца лета в городе запланировали открыть еще 50 таких павильонов — на Невском и Московском проспектах.

НОВЫЙ СТРЕЛОЧНЫЙ ПЕРЕВОД

Представители «Горэлектротранса» недавно провели переговоры с представителями «Муромского стрелочного завода» (г. Муром), за-



Средняя скорость передачи данных в троллейбусах, оборудованных бесплатным WI-FI:

↓ ПРИЁМ — 100 Мбит/с ↑ ПЕРЕДАЧА — 50 Мбит/с

вода «Термотрон» (г. Брянск) и «НИИ точной механики» (г. Санкт-Петербург).

Стороны договорились разработать и провести испытания инновационного стрелочного перевода, основанного на цифровых технологиях. Составные части — стрелка, стрелочный привод и автоматика — разработаны с помощью компьютерного моделирования, и в дальнейшем управлять ими тоже будет компьютер. Это сделает перевозку безопаснее и поможет трамваю максимально использовать свои преимущества — скорость и плавность хода. Более подробно о новинке говорить пока рано. Известно только, что начало экспериментальной эксплуатации в Петербурге запланировано на ноябрь, после этого и появится больше информации.

От существующих сегодня стрелочных переводов, разработанных еще до войны, новые отличаются современными инженерными решениями, автоматикой с использованием электронных компонентов, а также особыми видами материалов, позволяющих работать в сложных погодных условиях. Например, в осенне-зимний период.

НОВИНКИ ДЛЯ ПУТЕЙ И КОНТАКТНОЙ СЕТИ

В начале июня «Горэлектротранс» представил в выставочном комплексе «Ленэкспо» инновационную технику для мегаполиса. Среди новинок — вышка для работы на контактной сети трамвая и троллейбуса на базе автомашины МАЗ, а также новая вышка, изготовленная на базе автомобиля «АЗон Next». Как пояснили «МР» в организации, эти вышки позволяют работать под контактной сетью без отключения напряжения.

Подвесная система контактной сети для троллейбусов часто крепится к зданию. Чтобы свети к минимуму возможный ущерб от нее, в городе начали использовать синтетические материалы. В отличие от стальной системы новая существенно снижает уровень вибрации, передаваемой на фасады зданий, и общий шумовой фон, а также имеет более привлекательный вид. Новые материалы уже не один год успешно применяются на проспектах Космонавтов и Юрия Гагарина, а также на ул. Ярослава Гашека и Белградской.

АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ ОПЛАТА ПРОЕЗДА

Весной этого года началось рабочее движение трамвая «Чижик» — первого проекта по схеме государственно-частного партнерства между Смольным и Транспорт-

Чтобы содержать контактную сеть в порядке, в Петербурге используют первый в России вагон-лабораторию на современной элементной базе. Измерительная система комплекса позволяет отслеживать высоту подвешивания контактного провода, правильность соблюдения его «зигзага», скорость движения вагона и пройденный им путь. Также она определяет положение по системе ГЛОНАСС, и, что очень важно — степень износа контактного провода.

Поничу кондукторы были просто необходимы — для помощи и консультаций, но со временем оплата проезда будет полностью интегрирована с общегородской системой. Однако «Чижик» — далеко не первый вид транспорта, оставшийся без кондуктора. С апреля 2014 года в Петербурге проводили эксперимент по альтернативной оплате проезда на троллейбусном маршруте №8. По данным комитета по транспорту, эксперимент сочился в целом успешным — за полтора месяца число «зайцев» сократилось на 9-11%. Так что у системы есть все перспективы развиваться. Главное, людям нужно дать время, чтобы привыкнуть.

ной концессионной компанией (ТКК). В ярких зеленых «Чижиках», которые так легко узнаваемы на улицах, есть розетки для подзарядки телефонов, аппараты для покупки билетов. Разовый талон в «Чижике» придется пробывать с помощью специального аппарата в первой и последней секциях трамвая — кондуктора в салоне нет. Зато на маршруте появится больше контролеров. Для пассажиров доступны два вида оплаты: банковскими картами по бесконтактной технологии PayWave/PayPass и через мобильное приложение, при помощи «Подорожника» или смартфона, поддерживающего платежи Apple Pay или Android Pay.

Поничу кондукторы были просто необходимы — для помощи и консультаций, но со временем оплата проезда будет полностью интегрирована с общегородской системой. Однако «Чижик» — далеко не первый вид транспорта, оставшийся без кондуктора. С апреля 2014 года в Петербурге проводили эксперимент по альтернативной оплате проезда на троллейбусном маршруте №8. По данным комитета по транспорту, эксперимент сочился в целом успешным — за полтора месяца число «зайцев» сократилось на 9-11%. Так что у системы есть все перспективы развиваться. Главное, людям нужно дать время, чтобы привыкнуть.

ПАО Судостроительный завод «Северная верфь» ПРИГЛАШАЕТ НА РАБОТУ с опытом работы в судостроении:

- **СБОРЩИКА** корпусов металлических судов 4–5 разряда, **40000–70000 руб.**
- **МАЛЯРА** по металлу с опытом работы по палубным покрытиям (линолеум, плитка) от 2–3 разряда, **от 45000 руб.**
- **ИЗОЛИРОВЩИКА** судового, **от 45000 руб.**
- **РУБЩИКА** судового 3–4 р., **40000–55000 руб.**
- **ЭЛЕКТРОСВАРЩИКА** на авт. и п/авт. машинах 5 разряда, **40000–70000 руб.**
- **МАШИНИСТА** крана, **35000–45000 руб.**

Для молодежи с техническим образованием, отслужившей в рядах Вооруженных сил, возможно обучение

Наш адрес: ул. Корабельная, 6, отдел кадров, комната 1, 2. Телефоны для справок: 324-03-78, 612-93-00.

ЗАКАЗ УСЛУГ: 908-10-25

- ▶ КОМПЛЕКСНАЯ УБОРКА ПОМЕЩЕНИЙ
- ▶ МЫТЬЕ ОКОН И ФАСАДОВ
- ▶ УБОРКА ТЕРРИТОРИИ И ВЫВОЗ МУСОРА
- ▶ ПРОМЫСЛЕННЫЙ КЛИНИНГ
- ▶ УБОРКА МЕРОПРИЯТИЙ
- ▶ УБОРКА ПОСЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕМОНТА
- ▶ УБОРКА КВАРТИР И КОТТЕДЖЕЙ
- ▶ ХИМЧИСТКА КОВРОВЫХ ПОКРЫТИЙ И МЕБЕЛИ
- ▶ ГЕНЕРАЛЬНАЯ УБОРКА ПОМЕЩЕНИЙ

ООО «ПромТехСервис». 199155, г. Санкт-Петербург, ул. Одолевского д. 29, лит. А, пом. 1Н. ОГРН 1027810250291

С ПОЛНЫМ ПЕРЕЧЕНЕМ УСЛУГ МОЖНО ОЗНАКОМИТЬСЯ НА САЙТЕ

ptservice.info

РЕКЛАМА

Освободили из паутины

Как это сделано: С Казанского собора убрали крепление троллейбусных проводов

Мария Алексеева

Стены Казанского собора больше не страдают от дополнительной нагрузки. Более полувека они служили опорой для контактной троллейбусной сети, но современные технологии теперь позволяют отказаться от нее. Частично.

Собор Казанской иконы Божией Матери, обнимающий руками-колоннадами Невский проспект, был построен в 1801 – 1811 годах по проекту архитектора Андрея Воронихина. Материал – пудостский камень, то есть известковый туф, который добывали неподалеку от Гатчины в деревне Пудость. Камень этот пористый, поэтому стены Казанского собора темнеют от

времени. Легко обрабатывается, будучи только добытым, но со временем, находясь на воздухе, твердеет. Реставраторы говорят, что по прочности «выдержанный» пудостский камень не уступает мрамору.

Поэтому, наверное, Казанскому собору легко было нести дополнительную нагрузку проводов. Но вот облик величественного храма они не украшали.

– В свое время нас просили освободить здание собора от подвесной системы, но ввиду того, что здесь очень много коммуникаций разного рода, нет возможности поставить опорные конструкции, – рассказал начальник контактной сети ГУП «Горэлектротранс» Алексей Ладейщиков. – К тому же на тот мо-

мент ещё не было технических решений для обеспечения мобильности троллейбуса, а теперь он может временно обходиться без контактной сети.

В Санкт-Петербургской епархии Русской православной церкви – а в новейшей истории, с 2000-го года Казанский собор является ее кафедральным собором – снятие контактной сети со стен храма только приветствовали.

– Это выдающийся памятник архитектуры, который является символом нашего города, и все поздние технические обременения, которые возникали на фасаде и его архитектурном контуре, Казанский собор, конечно, не украшали, – отметила в разговоре с корреспондентом «МР» руководитель сектора комму-

никаций Санкт-Петербургской митрополии Наталья Родоманова. – Храм к их наличию относился с пониманием, но сейчас, когда есть технические возможности избавиться его от внешних обременений, мы только рады. Это позитивно для всего облика Санкт-Петербурга.

Убрать крепления и провода со стен архитектурной жемчужины Северной столицы стало возможным после того, как троллейбусный парк города на Неве пополнили электробусы с динамической подзарядкой. Они заменили на маршруте №17, кольцо которого как раз у Казанского собора, привычные «рога-тые» машины. Это, кстати, помогло решить еще одну проблему – раннее троллейбусы, «привязанные» к контактной

сети, с трудом могли маневрировать между Казанской улицей, переулком Сергея Тюленина и набережной канала Грибоедова из-за большого количества машин, припаркованных несмотря на наличие запрещающих дорожных знаков. Теперь эта проблема уже не стоит так остро.

Городские чиновники обсуждают дальнейшие шаги в этом направлении – например, снять провода на Невском проспекте. Однако у этого решения, помимо плюсов немало и минусов. Петербург, который сохранил троллейбусную маршрутную сеть, сейчас имеет преимущество даже перед городами Европы и США: они в свое время сде-

лали попытку полностью отказаться от электротранспорта, но осознав его экологические и экономические преимущества, вынуждены восстанавливать его инфраструктуру заново. Конечно, провода загромождают небесную линию Петербурга и перспективу Невского проспекта. Но в большей степени этому мешают так называемые «переходы» и рекламные растяжки поперек улицы, а не провода вдоль стен. Таких воздушных переходов через Невский проспект было выявлено около 200, примерно треть уже демонтировали и перевели под землю. Однако работы пока приостановлены из-за проведения ЧМ по футболу.



Элементы троллейбусной контактной сети на творении Воронихина появились в 1964 году.

ФОТО СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

Василий Остряков: «Электротранспорт – признак успешного города»

– Василий Андреевич, часто ли Вы сами как пассажир пользуетесь общественным транспортом?

– Почти каждый день на работу я езжу на троллейбусе. И в течение рабочего времени при первой же возможности пользуюсь общественным транспортом, и на метро тоже часто добираюсь до работы – поэтому вижу транспорт всегда. Когда иду от «Электросилы» через Московский проспект, где есть и трамвай, и троллейбус – обязую и признаю, по уровню развития электротранспорта мы находимся на втором месте после Москвы. Но столица опережает всех, поэтому Петербург ближе для других городов. У нас общие проблемы: много старого подвижного состава, в депо есть свои недостатки по состоянию здания, по станкам, по оборудованию. Поэтому диалог всегда интересен. С членами МАП ГЭТ наши специалисты и руководители служб встречаются 3-4 раза в год на совместных мероприятиях, учатся, обмениваются опытом, также мы посещаем эксплуатационные и ремонтные предприятия.

– Вы – почетный железнодорожник, в прошлом году отметили пятилетку на посту директора «городской железной дороги» – «Горэлектротранса». Какие вехи на этом пути можете отметить?

– В первую очередь развитие маршрутной сети: это сеть электробусов с динамической подзарядкой в Приморском и Красносельском районах и в центре; возвращение трамвая на Троицкий мост; новые троллейбусные маршруты на юге города №№32 и 44, востребованные пассажирами. Возобновлена работа Василеостровского трамвайного парка, который в разные годы оказывался на грани ликвидации. Радует, что более ухоженным и чистым стал подвижной состав, почти в каждом парке мы установили современные моечные комплексы.

За пять лет заработная плата на предприятии выросла на 90%. В 2012 году, в том числе и из-за низкого уровня оплаты труда, мы столкнулись с оттоком кадров основных профессий, в частности, водителей. Эту проблему удалось решить. Сейчас средняя зарплата в «Горэлектротрансе» значительно приблизилась к среднероссийской. У нас хороший коллектив. Работников городского электрического транспорта всегда отличало особое отношение к своему делу: большинство из них любит свою работу, уважают ее. И моя задача – поддерживать это чувство, тогда оно передается и нашим пассажирам.

– Можете привести примеры такого полезного сотрудничества?

– В прошлом году в Краснодаре нам показали машину для лифтовых путей, которую наши коллеги сделали сами. Импортные аналоги стоят очень дорого. В Петербурге работает рельсошлифовальная машина, разработанная специалистами из Нижнего Новгорода. Старая техника (которая есть на нашем предприятии) работает по принципу рубанка и значительно уступает новой в производительности. Технология разная, но смысл в том, чтобы убрать волнообразный износ путей, из-за которого возникает тряска во время поездки по рельсам. То есть

– А что думают об этих успехах на международном уровне? Какие международные транспортные сообщества признают авторитет Петербурга?

– Если мы говорим о работе электротранспорта в России и странах бывшего СССР, то, конечно, важную объединяющую и поддерживающую функцию выполняет Международная Ассоциация предприятий городского электрического транспорта. Опыт Санкт-Петербурга, безусловно, уважают и признают, по уровню развития электротранспорта мы находимся на втором месте после Москвы. Но столица опережает всех, поэтому Петербург ближе для других городов. У нас общие проблемы: много старого подвижного состава, в депо есть свои недостатки по состоянию здания, по станкам, по оборудованию. Поэтому диалог всегда интересен. С членами МАП ГЭТ наши специалисты и руководители служб встречаются 3-4 раза в год на совместных мероприятиях, учатся, обмениваются опытом, также мы посещаем эксплуатационные и ремонтные предприятия.

– А что думают об этих успехах на международном уровне? Какие международные транспортные сообщества признают авторитет Петербурга?

– Если мы говорим о работе электротранспорта в России и странах бывшего СССР, то, конечно, важную объединяющую и поддерживающую функцию выполняет Международная Ассоциация предприятий городского электрического транспорта. Опыт Санкт-Петербурга, безусловно, уважают и признают, по уровню развития электротранспорта мы находимся на втором месте после Москвы. Но столица опережает всех, поэтому Петербург ближе для других городов. У нас общие проблемы: много старого подвижного состава, в депо есть свои недостатки по состоянию здания, по станкам, по оборудованию. Поэтому диалог всегда интересен. С членами МАП ГЭТ наши специалисты и руководители служб встречаются 3-4 раза в год на совместных мероприятиях, учатся, обмениваются опытом, также мы посещаем эксплуатационные и ремонтные предприятия.

– Можете привести примеры такого полезного сотрудничества?

– В прошлом году в Краснодаре нам показали машину для лифтовых путей, которую наши коллеги сделали сами. Импортные аналоги стоят очень дорого. В Петербурге работает рельсошлифовальная машина, разработанная специалистами из Нижнего Новгорода. Старая техника (которая есть на нашем предприятии) работает по принципу рубанка и значительно уступает новой в производительности. Технология разная, но смысл в том, чтобы убрать волнообразный износ путей, из-за которого возникает тряска во время поездки по рельсам. То есть

Недавно мы представили доклад о работе нового транспорта на заседании Троллейбусного комитета Международного союза общественного транспорта (В. А. Остряков – председатель Троллейбусного комитета МСОТ – МР). Конференция проходила в чешском городе Пльзень, где активно используются троллейбусы с увеличенным автономным ходом, с участием

ГОРОД В ДВИЖЕНИИ

В свое время многие города мира пошли по пути сокращения трамвайных и троллейбусных линий, отдавая приоритет автомобилям и автобусам. Впоследствии это признали ошибкой, а сохранившаяся контактная сеть дает возможность развивать его с ми-

нимальными – в масштабах города, конечно – затратами. О будущем петербургских трамваев и троллейбусов корреспондент газеты «Мой район. Санкт-Петербург» беседовала с директором ГУП «Горэлектротранс» Василием Остряковым.

речь идет о несерийных образцах машин и механизмов для обслуживания трамвайных путей, крайне необходимых и эффективных.

– А чему коллеги из других городов могут поучиться у нас?

– Новинка парка подвижного состава «Горэлектротранса» – троллейбус с увеличенным автономным ходом, или, профессиональное название, электробус с динамической подзарядкой. Мы запустили сразу несколько маршрутов, такой большой сети инновационных троллейбусов нет ни в одном городе мира. Это направление

Германии, Австрии, Швейцарии, Польши, Украины, Болгарии, Италии, Франции. Тезисы из доклада «Горэлектротранса» среди прочих войдут в специальное издание МСОТ о троллейбусных системах мира. Было очень много докладов специалистов других стран, рабочая встреча длилась 9 часов!

– То есть электротранспорт – это опять мировой тренд?

– Заккрытие троллейбусных линий – это сиюминутное решение, связанное с непониманием роли электротранспорта как в развитии городов, так и в сохранении окружающей среды. Сейчас мир жи-



ФОТО: «ГОРОД+»

электротранспорту, как в Москве и Петербурге, он бы показал свои реальные возможности и эффективность. Конечно, долгое время в него не вкладывались деньги, и нужны капитальные затраты на восстановление инфраструктуры, но впоследствии эксплуатация обойдется гораздо дешевле.

– Сейчас в Петербурге уже 115 электробусов с динамической подзарядкой. Почему мы предпочитаем отечественные машины, а не импортные?

– Наш приоритет – обновлять подвижной состав. Критерием выбора является не страна-производитель, а качество транспорта, соответствие требованиям города, инновационные решения. В конкурсе комитета по транспорту выиграл производитель, который поставил часть своих и 25 белорусских машин завода «Белкоммунмаш».

– Помечтаем, какими будут трамваи и троллейбусы в Петербурге будущего? Как будет организовано движение общественного транспорта?

– Интересное направление – транспорт на водородном топливе. В качестве побочного продукта у него образуется только вода, воздействие на окружающую среду сводится к нулю. В Китае уже есть такие образцы. Подобный топливный элемент, работающий на водороде, изготовлен и нашим ЦНИИ СЭТ (Филиал Крыловского государственного научного центра – МР), он демонстрировался на выставке SmartTRANSPORT-2016 на стенде петербургского «Горэлектротранса».

– А что вы считаете важными инновациями?

– То, что удобно для пассажиров: система «Город», wi-fi, USB-разъемы для зарядки телефонов, система адресного открывания дверей. Также система кондиционирования салона и кабины водителя.

– Что еще нужно внедрить в ближайшее время?

– Главные задачи сейчас – обновить парк подвижного состава и привести в порядок всю нашу инфраструктуру: пути, контактную сеть, подстанции. Для этих целей разработана специальная программа, в соответствии с которой мы будем строить свою работу в ближайшее время. Это основное.

– Многие руководители любят устраивать внезапные проверки своим сотрудникам, применяете ли вы такую практику?

– Любви к внезапным проверкам у меня нет, но я предпочитаю всё видеть своими глазами. А для более объективной оценки у нас существует целая система: участники движения контролируют работу нашего транспорта через прямую линию по вопросам соблюдения водителями ПДД, есть также своё Контрольно-ревизионное управление, определяющее соответствие работы трамвайных и троллейбусных маршрутов действующим законам и правилам. Для объективности у каждого проверяющего на груди висит видеорекамер. Кроме того, у нас работает прямая линия «работник – руководитель»: при необходимости по любому производственному вопросу можно обратиться непосредственно ко мне.

– Помечтаем, какими будут трамваи и троллейбусы в Петербурге будущего? Как будет организовано движение общественного транспорта?

– Интересное направление – транспорт на водородном топливе. В качестве побочного продукта у него образуется только вода, воздействие на окружающую среду сводится к нулю. В Китае уже есть такие образцы. Подобный топливный элемент, работающий на водороде, изготовлен и нашим ЦНИИ СЭТ (Филиал Крыловского государственного научного центра – МР), он демонстрировался на выставке SmartTRANSPORT-2016 на стенде петербургского «Горэлектротранса».

– А что вы считаете важными инновациями?

– То, что удобно для пассажиров: система «Город», wi-fi, USB-разъемы для зарядки телефонов, система адресного открывания дверей. Также система кондиционирования салона и кабины водителя.

– Что еще нужно внедрить в ближайшее время?

– Многие руководители любят устраивать внезапные проверки своим сотрудникам, применяете ли вы такую практику?

Записала Марина Дегтярков

ФОТО СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»



В 2015 году на Всероссийском конкурсе профессионального мастерства водителей трамваев петербургских вагоновожатых признали самыми стильными в России. Они победили в номинации «Форменная одежда».

Ольга Иванова

Специально к Чемпионату мира по футболу петербургских вагоновожатых и водителей троллейбусов принарядили. Для них разработана новая фирменная одежда в корпоративных цветах «Горэлектротранса» – с логотипом предприятия и гербом Санкт-Петербурга. Комплект включает белую блузку или рубашку, для мужчин – пиджак, для женщин – жакет. Головной убор – пилотка. А кондукторов можно узнать по яркому оранжевому жилету с официальным логотипом.

– Всего переодеть в новую форму необходимо

около трёх с половиной тысяч водителей и почти три тысячи кондукторов, – рассказали на предприятии. – А чтобы форма сидела как с иголочки, мерки необходимо снять с каждого в отдельности.

Пассажиры петербургских трамваев и троллейбусов уже отметили элегантность новой формы.

– В моем детстве у водителей была форма – синяя, очень красивая, – рассказала петербурженка Ольга Комарова. – И мне очень нравится, что город возвращается к этой традиции. А кондукторов к тому же легко стало заметить в салоне по ярким жилетам.

Отметим, что к ЧМ петербургские кондукторы готовились особо – учились общаться с иностранными болельщиками. Все, что захотел, смогли пройти обучение на курсах английского языка. Кондуктор Троллейбусного парка № 3 Юлия Мельникова даже призналась, что новые знания даже добавили ей уверенности в себе.

– Забавно, что туристы удивляются, что с ними заговорили по-английски, но не так сильно, как наши пассажиры, петербуржцы, – сказала она. – А когда я осознала, что меня поняли, поблагодарили, то даже почувствовала себя больше, чем просто кондуктором. Это очень хорошее ощущение!



ФОТО СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

БЕСПЛАТНЫЕ ДЕТСКИЕ ПРАЗДНИКИ в ТРК «Гулливёр»

На главной сцене комплекса выступают юные таланты из Центра искусств «Эдельвейс». «Всегда с удовольствием прихожу на праздники в этот торговый комплекс. Очень приятная атмосфера». – «Мой ребёнок обожает детские субботы! Поём вместе с артистами. Он развлекается, а я делаю покупки», – рассказывают посетители. ТРК «Гулливёр» расположен напротив ст. м. «Старая Деревня». Детские праздники проводятся каждую субботу и начинаются в 14:00. Мероприятие бесплатное. Подробности на сайте www.trk-gulliver.ru.



Каждую неделю в ТРК «Гулливёр» проходят зажигательные Детские субботы!

Dantist service

17-я линия ВО, 52, к. 2, оф. 9

987-90-91
418-22-33
с 10:00 до 21:00

В честь открытия стоматологии

АКЦИЯ:

✓ Лечение кариеса – **от 1000 руб.**

✓ Съёмные акриловые протезы – **от 10000 руб.**

✓ Комплексная гигиена полости рта – **1500 руб.**

О ВОЗМОЖНЫХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯХ ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ

Лицензия №ЛО-78-01-008828 от 22 мая 2018 года

СТОИТ ЛИ ВЫДЕЛЯТЬСЯ?



УЧАСТНИКИ КРУГЛОГО СТОЛА:

Дмитрий Попов, главный специалист отдела эксплуатации ЦОДД СПб ГКУ «Дирекция по организации дорожного движения Санкт-Петербурга»

Вадим Корнев, старший государственный инспектор по особым поручениям Управления ГИСДД Санкт-Петербурга

Сергей Китаев, к.т.н., советник директора, начальник службы технической политики СПб ГУП «Горэлектротранс»

Татьяна Козлова, заместитель начальника Службы движения СПб ГУП «Горэлектротранс»

Андрей Сорокин, начальник отдела бортового оборудования СПб ГУП «Горэлектротранс»

Гульнара Шаразыкова, генеральный директор ИД «Мой район»

ГУЛЬНАРА ШАРАЗЫКОВА: Хочу спросить прежде всего как водитель: эффект от выделенных полос есть? Не зря хоть все остальные стоят в пробках?

СЕРГЕЙ КИТАЕВ: Если говорить, нужны ли в принципе выделенные полосы для общественного транспорта, ответ очевиден. Начнем с троллейбуса. Первые выделенные полосы в Петербурге появились на Большом проспекте Петроградской стороны и на Невском проспекте. И они сразу же дали результат. Пассажиропоток и скорость движения на этих участках выросли на 10 процентов.

Второй показательный пример — организация трамвайного движения на проспекте Просвещения. Конструктивно это не выделенная, а обособленная полоса. К 100-летию петербургского трамвая мы организовали там маршрут №100 — от станции метро до железнодорожной станции «Ручьи». Ему был создан приоритет при прохождении перекрестков, время в пути до метро существенно сократилось по сравнению с другими видами транспорта — и маршрут сразу стал востребованным. Трамвай может везти 250 человек: не все сидят, но все едут. И за достаточно небольшие деньги — по сравнению с покупкой машины, бензина и прочими сопутствующими тратами.

ГУЛЬНАРА ШАРАЗЫКОВА: А можно полностью пересадить на общественный транспорт хотя бы центр Петербурга?

ДМИТРИЙ ПОПОВ: Если мы проведем анализ среза транспортного потока в средней удаленности от центра города, то увидим, что в его составе в приведенных единицах — так называемые служебные корреспонденции составляют чуть меньше половины. То есть большую часть трафика забирает личный транспорт. Из этой части можно отбросить 10-15 процентов вынужденных личных корреспонденций: нужно отвезти отца-инвалида или быстро успеть во много разных мест. Остальные нужно отсекать.

Сейчас по распоряжению президента РФ во всех центрах субъектов федерации, а также в городах федерального значения Москве и Санкт-Петербурге разрабатывается так называемая комплексная схема организации дорожного движения — стратегический документ планирования на период до 2035 года. И этот документ предполагает поэтапное развитие всех видов транспорта и реализацию взаимовыгодных мероприятий. В том числе там есть раздел, посвященный обустройству выделенных полос для движения маршрутных транспортных средств, или создания так называемых транспортных коридоров. Схема будет разработана к 8 ноября этого года, и тогда мы с вами будем понимать, где и каким образом что именно предлагается сделать.

СЕРГЕЙ КИТАЕВ: Петербург строился для передвижения на подках — Петр Первый специальным указом обязал всех домовладельцев иметь их. Потом все стали ездить в каретах и на телегах, и уже в 1914 году в Петербурге собирались проложить новую трассу параллельно Невскому проспекту. В «дублеры» предназначали Итальянскую улицу. Невский загромождали первые трамваи, первые автомобили, телеги и кареты. Сейчас трамвай убрали, кареты заменили «жигули» и «майбахи» — лучше не стало. Город изначально был построен плотно, но не для того количества жителей, которые ежедневно проезжают через его центральную часть.

Ленинград, в свою очередь строился как город для общественно-го транспорта, большого количества частных автомобилей не предполагалось. Так что решить проблему невозможно, но надо пойти навстречу большинству. Потому что в четырехметровой машине едет один человек,

а трамвае — 300. И это наши мамы, папы, дети... Так что я тоже за ограничительные меры.

ГУЛЬНАРА ШАРАЗЫКОВА: К таким мерам можно отнести штрафы за нарушение правил дорожного движения — выезд на выделенную полосу?

ДМИТРИЙ ПОПОВ: В КоАП установлена ответственность за остановку, выезд и движение по автобусной полосе. Для Москвы и Петербур-

аждением правил дорожного движения. Комплекс из видеофиксатора и системы интеллектуальной обработки данных определяют, что водитель пересек сплошную линию разметки и занял полосу общественно-го транспорта, в том числе трамвая. В этом случае информация передается в центр автоматической фиксации административных правонарушений ГИСДД, и водитель получает «письмо счастья».

Настройка

устройства делается на каждый маршрут отдельно: мы измеряем, где начинается выделенная полоса и где она заканчивается. Географические координаты заносят в память устройства. Система распознавания «видит» и сплошную линию, и автомобиль-нарушитель, и его номерной знак. При фотофиксации идет привязка кадра к географическому положению, что позволяет при оформлении административного правонарушения указывать не только факт нарушения ПДД, но и его местоположение.



га это штраф в три тысячи рублей, для остальных регионов 1500 рублей. Формально такое нарушение — выезд под знак 5.11, который есть в ПДД. Изображен на нем автобус. Но от того, что на знаке изображен не трамвай, а автобус, суть содержания не меняется, знак называется «Полоса для маршрутных транспортных средств». И именно поэтому я против «эксперимента», когда на Тучковом мосту разместили подобный знак, но с изображением трамвая. В Правилах его нет, а значит, предъявить автомобилистам нечего.

АНДРЕЙ СОРОКИН: Два месяца назад мы начали использовать систему «Паркон», которая следит за со-

стоянием на каждой полосе отдельно: мы измеряем, где начинается выделенная полоса и где она заканчивается. Географические координаты заносят в память устройства. Система распознавания «видит» и сплошную линию, и автомобиль-нарушитель, и его номерной знак. При фотофиксации идет привязка кадра к географическому положению, что позволяет при оформлении административного правонарушения указывать не только факт нарушения ПДД, но и его местоположение.

ДМИТРИЙ ПОПОВ: Я еще года три-четыре назад говорил о том, что 10 таких комплексов на город — и город взбодрится весь. Особенно если «Паркон» будут переустанавливать время от времени на трамваи разных маршрутов. Автомобилисты начнут осторожничать и будут реже выезжать на трамвайные полосы. Однако хочу отметить, что повешенный над полосой знак 5.11 автоматически отдает эту полосу таксистам, и что еще хуже, велосипедистам.

КСТАТИ: В Петербурге готовится транспортный эксперимент, он будет заключаться в автоматическом регулировании транспортных потоков в зависимости от скорости их движения. Дирекция по организации дорожного движения заключила с компанией «Яндекс» соглашение об информационном сотрудничестве и сейчас получает информацию от использования Яндекс-навигаторов, что даёт возможность составить картину скорости движения по всем городским магистралям и регулировать скорость прохождения перекрестков. Например, если в одном направлении машины едут со скоростью 5 км в час, а перпендикулярно им — 12 км в час, то время действия зеленого сигнала светофора одним увеличат, а другим сократят. В будущем планируется создание геоинформационной системы, которая будет сортировать такие данные онлайн. Петербург планирует запустить ее первым в России.

ГУЛЬНАРА ШАРАЗЫКОВА: А что говорит мировой опыт в отношении регулирования транспортных потоков? Где придумано идеальное решение?

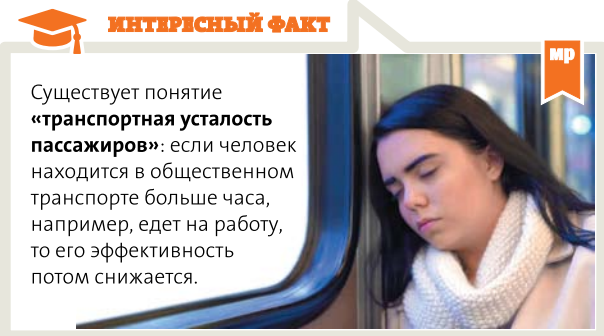
СЕРГЕЙ КИТАЕВ: Париж начал дышаться от транспорта к 1937 году, и трамвай «убрали» под землю. Так появилось знаменитое парижское метро с его 383 станциями, расстояние между которыми не более 300 метров. В Москве на карту метрополитена смотреть сложно без восторга — нет смысла передвигаться другим транспортом. В Петербурге — пока 69 станций.

Немного об ограничительных мерах. Сингапур: машину купить стоит

рамы. А мы просто берем улицу — и отнимаем ее часть у автомобиля. Тот же трамвай можно было бы поднять на эстакаду — и он свободно проскакивает все перекрестки! Такой проект был в Петербурге, линия к аэропорту «Пулково», но проект умер во время кризиса.

ГУЛЬНАРА ШАРАЗЫКОВА: Это все очень радикальные решения. А если помягче, путем выделенных полос?

СЕРГЕЙ КИТАЕВ: Самое лучшее — это конструктивное обособление, то есть наличие разделительных полос и поребриков между общественным транспортом и всем остальным. Хо-



ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ

Существует понятие «транспортная усталость пассажиров»: если человек находится в общественном транспорте больше часа, например, едет на работу, то его эффективность потом снижается.

ДМИТРИЙ ПОПОВ: Если говорить о технической стороне, то прежде всего необходимо не отвратимость наказания. Потому что если мы фиксируем правонарушение, то наказание за него должно доходить до адресата. Иначе, сколько бы мы не выделяли полос и не вешали знаков, за этим ничего не последует.

ВАДИМ КОРНЕВ: Мы хотим малой кровью и малыми деньгами сделать хорошо тем же автомобилистам. А нужны капитальные вложения. В том же Сингапуре пешеходные и транспортные потоки разнесены по разным ярусам, соединенным эскалато-

рошо это сделано в Китае или в Париже, но и у нас есть образцы. Далеко ходить не надо — новая трамвайная линия в Красногвардейском районе, по которой пущен «Чижик» — трамвайные пути отделены от проезжей части забором. Так же сделано в Кракове. На Бухарестской, на Дальневосточном и Московском проспектах трамвайная линия обособлена. Как и упомянутый уже маршрут №100.

ТАТЬЯНА КОЗЛОВА: Еще один любопытный пример в Петербурге — это выделенная полоса на Лиговском

проспекте от Расстанной улицы до Кузнечного переулка, по которой ходят и трамваи, и автобусы. Подобные планы были ранее в отношении организации движения по Большой Пороховской улице и по проспекту Стачек. Тогда от них пришлось отказаться, потому что не хотелось лишать троллейбусного движения, как это было сделано на Лиговке. Но сейчас у Петербурга есть троллейбусы с увеличенным автономным ходом — подругому их называют электробусы с динамической подзарядкой — так что вопрос может быть решен.

Такая выделенная полоса хороша тем, что по ней можно идти сразу несколько видов транспорта. Но на проспекте Стачек, к примеру, это реализовать не просто: по трамвайным путям идет 40 вагонов в час в каждом направлении — это много. Зато так можно сделать на Садовой улице и на Литейном проспекте.

Однако я хочу отметить, что приоритет общественного транспорта должен быть установлен не только с помощью выделенных полос,

но и в проезде перекрестков. Есть положительный опыт на ряде адресов, где увеличена фаза светофора для трамвая — потому что иначе машины при совершении левого поворота выезжают и ждут провета на путях.

СЕРГЕЙ КИТАЕВ: Будущее общественного транспорта связано с выделенными полосами, приоритетом движения и ограничительными мерами в отношении личного транспорта. Просто потому, что общественный транспорт перевозит большее количество людей.

ГОРОД В ДВИЖЕНИИ

Сергей Носов: «Трамвай — одна из констант города»

Писатель, драматург, лауреат премии «Нацбест», автор книги «Тайная жизнь петербургских памятников» Сергей Носов рассказал «МР» о трамвае в атмосфере города.



Ликвидацию трамвайных рельсов можно сравнить с трещиной в мироздании, с расшатыванием основ...

— Какую роль трамвай играет в вашей жизни? Вспомните, любили ли вы кататься на трамвае, когда были маленьким?

— Да, помню трамвай с детства. Мы жили на углу набережной Фонтанки и Московского проспекта, и трамваи ездили прямо под окнами нашего дома. Прекрасно помню этот грохот вагонов, он исчезал, когда зимой заклеивали окна. Мне было лет пять-шесть, там как раз проходил маршрут № 3 — трамвай шел по Московскому, потом переезжал Фонтанку по Обуховскому мосту, потом на площади Мира — ныне Сенной — поворачивал и шел по Садовой, через Кировский мост в Новую Деревню. Там жили наши родственники. Дорога занимала минут 40, а казалось, целую вечность — время в детстве воспринималось по-другому, конечно. Сейчас этот маршрут изменили, и трамвай ходит до Финляндского вокзала.

— Когда вы работали над «Тайной жизнью петербургских памятников», использовали ли информацию о мемориальных местах, связанных с трамваями?

— Кажется, трамвай в мою книгу не попал, одна небольшая поправка. Между тем, есть интересные памятники. Например, памятник блокадному трамваю в Автово на проспекте Стачек. Есть еще мемориальные трамвайные пути, вмонтированные в асфальт в районе Адмиралтейского проспекта — там, где был запущен первый в городе трамвай. Тридцать метров рельсов и еще мемориальная плита. И конечно, памятник конке на 6-7 линии Васильевского острова. А Васильевский трамвайный парк, где расположен Музей городского электрического транспорта — самый большой памятник этому виду транспорта. Это крупнейшее хранилище ретро-техники. Сам парк — старейший в Санкт-Петербурге, именно из его ворот в 1907 году на линию вышли первые электрические трамваи.

— Какой вы пассажир сейчас, часто ли садитесь на трамвай?

— Редко. Чаще пользуюсь маршрутками, ну и метро, само собой. Просто мои персональные маршруты не совпадают с трамвайными. Помню, как ездил школьником в Старую Деревню, где еще и жилых домов-то никаких не было. Я занимался самбо и регулярно катался туда в спортивную секцию на трамвае. Сейчас мимо моего дома ходит трамвай № 40, иногда он подбрасывает меня до метро. Хотя я специально не жду его на остановке.

— Какова, по-вашему, роль трамвая сегодня именно в жизни Петербурга?

— Я нежно и трепетно отношусь к трамваю, потому что это что-то такое, чисто ленинградское. Появился он еще в старом Петербурге, и всю историю нашего города — с нами. Это и память наша, связанная с блокадой... Трамвай производит впечатление чего-то надежного, основополагающего, как будто это одна из констант города. Человек едет на трамвае и ощущает себя в безопасности.

Вот проложены рельсы — казалося бы, навсегда, и никауда

с них не свернуть. По ним, постукивая, идет трамвай, и пассажиру это внушает уверенность и спокойствие. Я считаю, что трамвай — вообще один из основных символов Петербурга, потому что для горожан это нечто большее, чем просто транспорт. Так что я, конечно же, за сохранение и развитие трамвая, ведь на Западе же сумели его сохранить. Я видел трамвай в разных странах, но больше всего он запомнился в австрийском городе Грац. Тем, что он абсолютно бесшумный, и очень гармоничен в городской среде.

— Когда вы работали над «Тайной жизнью петербургских памятников», использовали ли информацию о мемориальных местах, связанных с трамваями?

— Кажется, трамвай в мою книгу не попал, одна небольшая поправка. Между тем, есть интересные памятники. Например, памятник блокадному трамваю в Автово на проспекте Стачек. Есть еще мемориальные трамвайные пути, вмонтированные в асфальт в районе Адмиралтейского проспекта — там, где был запущен первый в городе трамвай. Тридцать метров рельсов и еще мемориальная плита. И конечно, памятник конке на 6-7 линии Васильевского острова. А Васильевский трамвайный парк, где расположен Музей городского электрического транспорта — самый большой памятник этому виду транспорта. Это крупнейшее хранилище ретро-техники. Сам парк — старейший в Санкт-Петербурге, именно из его ворот в 1907 году на линию вышли первые электрические трамваи.

— Как вы относитесь к многочисленным «страданиям» городского трамвая: в 2000-х годах повсеместно стали ликвидировать рельсы, теперь снова заговорили, что хотят его возродить, чтобы было как Европе...

— Именно из-за этого ощущения надежности и стабильности, которое дарит нам трамвай, ликвидацию трамвайных рельсов можно сравнить с трещиной в нашем городском миропорядке, с расшатыванием основ...



Евгения Дылева

Для водителя троллейбуса Евгения Шихина — бронзового призера Всероссийского конкурса водителей троллейбуса-2018 в Ялте, электрический транспорт — неотъемлемая часть родного Петербурга. В таком транспорте, с его точки зрения, есть особенная романтика. Правда, время идет вперед, и на Петроградской стороне, где прошло детство Евгения, стали появляться «безрогие» электробусы с увеличенным автономным ходом. Но они — дело будущего, а пока абсолютное большинство троллейбусов курсирует по старинке. В интервью газете «Мой район. Санкт-Петербург» Евгений Шихин объяснил причины своей привязанности к виду транспорта, которым научился управлять практически виртуозно.



ФОТО СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

Евгений Шихин: «Мой маршрут пролегает по красивейшим местам Петербурга...»

— Вы хотели стать водителем с детства?

— Не скажу, что было какое-то особенное стремление. Но мое детство прошло на Петроградской стороне, где троллейбусы и трамваи в то время были в приоритете, и мне очень нравилось на них ездить. Как любому ребенку, сидеть хотелось, понятно, у окошка. Ведь это центральные городские маршруты, проходят по красивейшим местам Петербурга — хоть экскурсию проводи! Кстати, по Малому проспекту там раньше ходили трамваи, и люди на них с удовольствием ездили.

— Как же вышло, что вы пришли в Троллейбусный парк № 3?

— До этого работал водителем в строительной компании: занимался доставкой стройматериалов, целыми днями за баранкой. Водительский стаж у меня — больше десяти лет. Но захотелось что-то поменять. Один мой родственник работал в троллейбусном парке, он-то и посоветовал пересест на общественный транспорт. Первое время привыкал: на троллейбусе ведь маневр ограничен, надо все время находиться под сетью, иначе слетят «рога». Сдал экзамен и стал сначала стажером на 22-м маршруте.

— Он проходит как раз по любимому вами центру города...

— Верно. Он длинный, сложный, но очень красивый — от Хасанской улицы до площади Труда. Через остановки у станций метро «Ладжская», «Новочеркасская», «Площадь Александра Невского (через мост Александра Невского)», «Площадь Восстания», «Гостиный двор», «Невский проспект», «Адмиралтейская», потом выезжает на Исаакиевскую площадь и идет по Конногвардейскому бульвару...

— В дни Чемпионата мира-2018 на улицах особенно многолюдно.

Наверное, чувствовался и особый наплыв пассажиров?

— Естественно. В нашей работе ни на минуту нельзя расслабиться, а в дни больших форумов и многочисленных матчей требуется особая сосредоточенность.

— Помогают ли лучше справляться с работой конкурсы профессионального мастерства?

— Больше помогает опыт, который приходит со временем. Но, безусловно, и конкурсы имеют значение. Это возможность встречаться, общаться, обмениваться знаниями, тренироваться. Ведь в план городских соревнований, скажем, включены приемка подвижного состава, навыки вождения, культура обслуживания пассажиров. А конкурсная трасса включает такие элементы, как маневрирование в ограниченном пространстве, точный подъезд к остановочному пункту, упражнение «змейка», заезд в бокс и неизменно вызывающий улыбку конкурс на аккуратность вождения и плавность хода с дружелюбным названием «Сбереги бабушку».

— Недавно вы отличились сначала на городском, а потом на Всероссийском конкурсе водителей троллейбуса-2018 в Ялте: стали бронзовым призером, а еще один представитель Санкт-Петербурга, Вячеслав Сулиз, — четвертым из 38 претендентов на победу из разных регионов страны. Что это были за состязания?

— Если честно, я волновался. Первый раз принимал участие в конкурсе общероссийского уровня, а мой коллега из Троллейбусного парка № 1 — третий. В позапрошлом году он показал второй результат. Дни соревнований были насыщенными, напряженными. Условия отличались от петербургских: например, у нас в салоне ставили манекен, и следовало аккуратно маневрировать, ездить «в

кривую» и «змейкой», демонстрируя безопасную для пассажиров езду, такой конкурс в первый раз был организован петербургским ГУП «Горэлектротранс» в 2015 году. А в Ялте надо было от остановки до остановки провезти стакан с водой так, чтобы она не пролилась.

— Видимо, были и другие различия?

— К сожалению, не было такой части конкурса, как «Культура обслуживания» — мой «конек», на котором я мог бы набрать дополнительные очки, потому что знаю про это много и хотелось этими знаниями поделиться. Но все равно мне удалось завоевать в Ялте кубок и медаль за третье место.

— По Петербургу сегодня энергично курсируют ретро-трамваи. Как относитесь к проектам такого рода? Может ли стать особо выигрышным аналогичный троллейбусный проект?

— Думаю, да. Много раз был в нашем петербургском музее городского электрического транспорта, видел просторные, комфортабельные ретро-троллейбусы, которые вполне могут быть востребованы на городских ретро-маршрутах. Я — водитель троллейбуса, это мой любимый вид транспорта, и, конечно же, эту привязанность мне хочется разделить с пассажирами.



ФОТО СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

Постоянно в движении

Есть такая профессия: Красивая девушка Лена лучше всех водит трамвай в Петербурге

Евгения Дылева

В конце мая Елена Плисова, работающая на маршруте № 100, стала лучшим водителем трамвая в Петербурге. Она одержала победу в Городском конкурсе профессионального мастерства - 2018. Как случилось, что она выбрала именно этот вид транспорта и стала первой? Об этом Елена рассказала в интервью нашему изданию.

— Вопрос традиционный, и все же интересно узнать: почему водите именно трамвай?

— Так вышло. Больше привлекал меня казался троллейбус. Но профессионалы объяснили, что стала водителем трамвая. Три года назад пришла в Совмещенный трамвайно-троллейбусный парк.

— Для того, чтобы водить общественный транспорт, надо иметь особые права. До выхода на линию вам ведь пришлось учиться?

— Конечно. За время «прицельной» подготовки, а это заняло полгода, нас обучали и теории, и практике. Вводили в курс дела, объясняли нюансы, потом экзаменовали.

— В детстве, наверное, мальчики вас привлекали больше, чем куклы?

— Ну почему же? Как все девочки, в детстве играла в куклы, а брат Андрей, как положено мальчикам, в машинки. Потом только, когда подросла, подумала, что неплохо научиться водить машину. В 2012-м сдала на права.

— Работал ли кто-то из ваших родных и знакомых на общественном транспорте?

— Моя тетя Катя во Владивостоке, где я родилась (там работал отец), водила троллейбус. Потом мы переехали в Петербург, и здесь уже я последовала ее примеру. Сначала хотела пойти в такси, но меня отговорили — для девушки это мо-

жет быть опасно. Раньше приходилось работать и администратором суши-ресторана, и в магазине тканей. Сейчас проезжаю мимо, и знакомые девчонки улыбаются, машут мне руками... Ничуть не жалею, что стала водителем трамвая. Три года назад пришла в Совмещенный трамвайно-троллейбусный парк.

— Для того, чтобы водить общественный транспорт, надо иметь особые права. До выхода на линию вам ведь пришлось учиться?

— Конечно. За время «прицельной» подготовки, а это заняло полгода, нас обучали и теории, и практике. Вводили в курс дела, объясняли нюансы, потом экзаменовали.

— А помните свой первый рабочий день?

— Конечно. Маршрут 51-й, вагон 0413, его называют «Тузиком», потому что раньше на нем такая надпись была. Кажется, ехала уверенно. Помню, что улыбалась и махала рукой встречным водителям...

— Какой у вас сейчас маршрут?

— Скоростной маршрут №100: станция «Ручьи» — «Придорожная аллея». Он достаточно длинный.

— В любой работе бывают трудности, у вас они — какие?

— Даже не знаю, что сказать: водить уже привыкла, и это кажется мне легким делом. Тяжеловато бывает разве что зимой, когда время от времени приходится расчищать заснеженные стрелки. Но это — не беда, преодолимо.

— Мне еще до нашей беседы сказали, что Лена — очень красивая де-

вушка, но, к сожалению, к пассажирам сидите спиной — хорошо хоть есть фоторафии (кондуктора и ваша) на двери водительской кабины...

— С пассажирами водителю общаться не разрешено. Но некоторые смотрят на фотографию, и в Интернете, в соцсетях меня отыскивают, просятя в друзья.

— В этом году Вы стали победительницей профессионального конкурса водителей трамвая. Специально к нему готовились?

— Участвую уже в третий раз. Теорию знаю, кажется, наизусть — от зубов отскакивает. Но все равно перед конкурсом тренировалась. Мне кажутся важными задания, требующие хорошей реакции: например, «Сбереги бабушку» (это когда надо продемонстрировать плавность вождения). В прошлом году, лучше других, как мне потом сказали, подготовила домашнее задание в соревновании под названием «Культура обслуживания и трепетное отношение к пассажирам». Согласитесь, полезными можно считать тренировки, которые позволяют понять, например, с каким настроением должен выходить на линию водитель трамвая и какими качествами обладать.

Что касается настроения, то для его улучшения я бы посоветовала почаще тепло вспоминать домочадцев, в том числе, и ушастых-хвостатых, как мой кот Вися (сначала думала называть его Вискасом, но в итоге, вышло такое сокращенно-ласковое имя).

— Висю, кстати, не беспокоят лавры эрмитажного кота-оракула, он

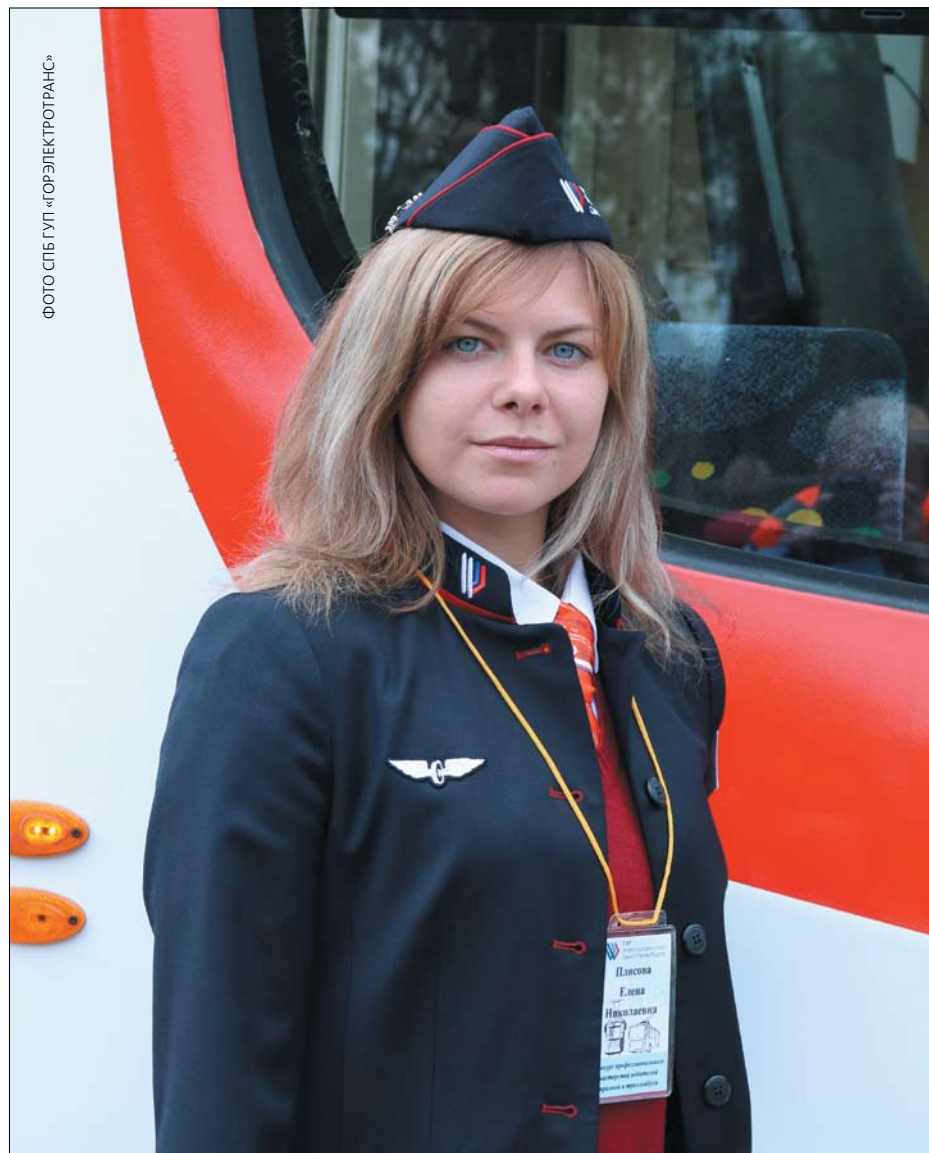


ФОТО СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

не пробовал предсказывать результаты футбольных матчей?

— Нет, но удачу определенно приносит тем, кого любит, и кто его любит. В это я верю.

— А что вы можете сказать про качества, которыми должен обладать водитель трамвая?

— Мне кажется, это просто: прежде всего, умение водителя быть внимательным и готовым быстро ориентироваться даже в самых неожиданных ситуациях, уважительно относиться к пассажирам, особенно на остановках при посадке-высадке. Понятно, что не следует закрывать двери перед носом кого бы то ни было: бабушки с сумками

или мамы с коляской. Обязательно надо соблюдать транспортный «этикет». А еще, надо признать, моя работа хороша тем, что постоянно видишь что-то новое. Даже при том, что один и тот же маршрут — меняются люди и переменчива петербургская погода.

— К слову, живущий в Петербурге правнук Федора Михайловича Достоевского Дмитрий некогда получил уникальный опыт — работал водителем трамвая...

— Не скажу, что в моей работе какое-то особое творчество, но мне она, честно, нравится. Транспорт не стоит на месте — он постоянно в движении. Чем не жизнь!

Кабина — виртуальная, опыт — реальный

Куда пойти учиться: В «Горэлектротрансе» используют современные технологии для обучения водителей

В Учебно-курсовом комбинате СПб ГУП «Горэлектротранс», который готовят кадры для города уже более 90 лет, за пять лет обучение на водителя трамвая и водителя троллейбуса прошли 1310 человек, из них почти 300 были подготовлены в 2017 году. Средний возраст учеников изменился вместе с ростом интереса к профессии — сейчас он менее 30 лет.

Если вы тоже твердо решили стать вагоновожатым или водите-

лем новейшего электробуса с динамической подзарядкой, первый шаг нужно сделать в направлении ближайшего трамвайного или троллейбусного парка. Там выдадут направление в УКК, где вступительная часть состоит из собеседования и тестирования на универсальном психодиагностическом комплексе. Будущие ученики пройдут также обязательное медицинское и психиатрическое освидетельствование, и только потом будут зачислены в учебную группу. Студентам выпла-

чивается стипендия, размер которой зависит от успеваемости.

Первая часть занятий проходит в классах — изучение правил дорожного движения, основ безопасности и устройства подвижного состава. Только потом ученика посадят «за баранку» или рычаг-контроллер трамвая. Сначала — также на специально оборудованных машинах и ни в коем случае не на городских магистралях, а только на учебных полигонах. А проверить себя на городских улицах в первый раз мож-

но, не выходя из класса. В УКК есть два уникальных инновационных тренажера — троллейбус и трамвай — с эффектом виртуальной реальности. Разработаны они специально для Санкт-Петербурга, целиком воссоздают рабочие места троллейбуса Трол3а-5265 «Мегаполис» и трамвая ЛМ-99АВ и проецируют на экраны окна кабины реальный городской маршрут.

— Инструктор может создать экстренную ситуацию на виртуальной трассе, например, пешеходов, перебегающих дорогу в неположенном ме-

сте, или же автомобилистов, которые нарушают правила дорожного движения, — добавляет заместитель директора УКК по обучению и повышению квалификации Станислав Денисенко. — Также можно изменить время суток — рассвет, день, закат, ночь.

После обучения новичка некоторое время будет контролировать наставник, а на кабине установят табличку «водитель-стажер». Зато потом придет мастерство и ощущение свободы, которое оно дает. Ведь современному троллейбусу, к примеру, порой даже провода не нужны.



ФОТО СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»



Трамвай — 768 единиц
Троллейбус — 602 единиц
Троллейбус с увеличенным автономным ходом (электробус с динамической подзарядкой) — 115 единиц



Трамвай — 39 маршрутов
Троллейбус — 46 маршрутов



Трамвай — 1653 человек
Троллейбус — 1518 человек



СПб ГУП «Горэлектротранс» требуются:

Особую потребность компания испытывает в работниках таких специальностей, как **«мастер ОТК»** (в том числе приглашаются соискатели с профессиональным техническим образованием с возможностью переподготовки), **«ревизор по безопасности движения»**, а также в ремонтных рабочих: **слесарях-электриках** по ремонту электрооборудования трамвая и троллейбуса.

Соискатели могут обращаться по телефонам: 388-22-03, 388-42-06.

Поедем на «Тройке» кататься!

Роман Михайлов

«Тройка» — самый живописный трамвайный маршрут Санкт-Петербурга, ставший одним из его символов и переживший множество обновлений. Туристы любят его за возможность купить экскурсию по красивейшим местам Северной столицы по цене трамвайного билета, а горожане ценят за постоянство. Трамвай ходит от площади Репина до Финляндского вокзала уже более века.

— Радует маршрут №3, который идет через весь центр — Троицкий мост, Марсово поле, Петропавловка, — рассказал «МР» ведущий архитектор Эрмитажа, знаток и защитник электротранспорта Виктор Туралин. — И

ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ

Исторические трамвайные маршруты есть во многих столицах Европы. Интересно, кстати, что петербургская «тройка» повторила их судьбу: ушла и вернулась. Например, в Стокгольме историческая трамвайная линия Djurgårdslinjen (маршрут №7) была закрыта в 1967 году вместе с остальными и восстановлена в 1991 году. На линии работают исторические вагоны 1905–1940 годов выпуска. «Ностальгический» трамвайный маршрут № 91 в Праге скоро отметит 100-летний юбилей, он начал работать в 1920 году. Сейчас на нем можно взобраться до крепости Пражский град и увидеть столицу Чехии во всей красе, исторические вагоны выходят на линию по выходным и праздничным дням.

Нападающий сборной России Артём Дзюба в 2016 году в рамках благотворительной акции «Давай-давай» пообещал поработать кондуктором трамвая № 3 — и сделал это!

ФОТО ИЗ АРХИВА ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

он успешно справляется с пассажиропотоком. Сегодня это один из самых интересных туристических маршрутов, и я вижу, что салон никогда не пустует — иногда люди даже стоят. Среди пассажиров много молодежи, студенты Института культуры на Миллионной его особенно любят. Для меня это пример того, что ситуация с трамвайным движением стала лучше, чем, например, пять лет назад.

С ВОЗВРАЩЕНИЕМ!

В новейшей истории Садовая улица скучала без трамвая долгих семь лет. Ведь сначала городские власти сделали ставку на новые виды транспорта: родился проект аэроэкспресса до аэропорта «Пулково», Орловского тоннеля у Смольного, а трамваи потеснили в пользу автобусов, которые ради экологии стали переводить на природный газ.

Однако почти сразу стало понятно, что без трамваев город не справляется. И хотя на Невский проспект его так и не пустили, но о трамвае в историческом центре не забыли.

О возможном возвращении ленинградско-петербургского трамвайного маршрута №3 на Садовую улицу говорили не один год. Поначалу его восстановили только от площади Репина до Сенной площади, но главное было сделано — и пять лет назад, весной 2013-го, на Садовую улицу после долгого перерыва вернулся трамвай.

Комитет по транспорту специально закупил для этого новые составы челночного типа, у которых кабины с обеих сторон, то есть трамвай может ездить в обе стороны, и разворотное кольцо ему не требуется. Для маршрута с трехсекционными вагонами типа «тяти-толкай» просто обустроили специальный трамвайный съезд на Сенной площади, что и позволило трамваям переходить на соседние рельсы для движения в обратную сторону.

ЧЕЛНОК И ТЯНИ-ТОЛКАЙ

Просторные и светлые вагоны так понравились пассажирам, что по их просьбе в 2013 году Горэлектротранс добавил на маршрут дополнительный трамвай, интервал сократился до 4 минут, а коммерческие перевозчики сделали проезд дешевле, чем в социальном транспорте: все ушли на трамвай. Тогда по маршруту № 3 курсировали четыре «челночных» трамвая: три состава белорусского «Белкоммунмаша» и один — «Усть-Катавского вагоностроительного завода», каждый вмещает до трехсот человек.

По данным генерального директора ООО «ПассажирТБ» Михаила Бурцева, только за первые три года работы восстановленный трамвайный маршрут №3 перевёз почти пять миллионов пассажиров.

—Маршрут стал не только одним из самых

современных в нашем городе, но и быстро вернул популярность: всего за девять первых месяцев «тройка» перевезла миллион человек, — подсчитал эксперт. — Любопытно, что третий маршрут — одновременно и один из самых старых, ведь он ровесник петербургского трамвая.

ГОРАЗДО ДЛИННЕЕ!

В октябре 2016 года случилось то, чего многие очень ждали: трамваи стали ходить по всей Садовой улице и дальше, через Марсово поле, Троицкий мост и Петроградскую на Выборгскую сторону. И пользователь Алексей Лыков через свою страничку в фейсбуке поделился лайфхаком — как увидеть десятки городских достопримечательностей и главные открыточные виды города всего один час и 40 рублей.

— Этот исторический маршрут «тройки» можно считать экскурсионным, а поездку на нём таким же «мастхэвом», каким в Сан-Франциско называют местные ретромаршруты, — написал пользователь в соцсети.

Список достопримечательностей, которые сегодня можно увидеть из окна легендарного трамвая, огромный: Гостиный двор, панорама Невского проспекта с Думской башней, дальше Михайловский замок, Марсово поле, широкий Троицкий мост через Неву. С моста видна Петропавловская крепость, потом ее можно рассмотреть и поближе, дальше Сампсониевский мост и легендарный крейсер «Аврора». Завершается путешествие у Финляндского вокзала.

Василий Остряков, директор ГУП «Горэлектротранс»:

«Общевойская тенденция развития электротранспорта, особенно трамвая, имеет поддержку и в Петербурге. Решение по «тройке» — наглядный тому пример. Новые технологии дали трамваю массу преимуществ и сделали его самым желан-

ным транспортом. Инновационные решения укладки рельсов и конструкции тележек сделали рельсовый транспорт бесшумным, плавным. Трамвай стал большим, просторным, он может варьироваться по своей длине. Появились новые возможности по

комфортной перевозке маломобильных пассажиров. Пока движение другого транспорта на маршруте «тройки» в целом не подчинено приоритету трамвайного движения. Но мы видим, что этот вопрос движется, чтобы дать развитие трамваю».



ФОТО СПБ ГУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС»

ПАМЯТНАЯ ДАТА

Днем рождения петербургского трамвая считается 29 (16) сентября 1907 года. Первая линия прошла от Главного штаба до 8-й линии Васильевского острова. А уже в октябре заработал трамвайный маршрут №3. Он проходил по Садовой улице — от площади Тургенева (тогда Покровская площадь) до Невского проспекта. Несмотря на то, что за свою более чем вековую историю трасса «тройки» менялась и продлевалась, она почти всегда пролегла через Садовую улицу.

В честь «бабушки трамвая»

Дети рисуют: 1 июня Горэлектротранс открыл прием работ на V конкурс детских рисунков

В этом году конкурс посвящен 315-летию со дня основания Санкт-Петербурга и 155-летию появления на улицах города на Неве конной железной дороги, и при этом сам он отмечает свой пятилетний юбилей. Главный организатор творческого состязания — «Горэлектротранс» — предложил юным художникам представить на бумаге прошлое, настоящее и будущее петербургских трамваев и троллейбусов — транспорта, накрепко связанного с судьбой нашего города.



Сегодня трудно представить Северную столицу без электрического транспорта, любимого всеми поколениями горожан, но ещё 155 лет назад диковинкой для города была конка: именно с нее началась эпоха конно-железных дорог, послуживших импульсом к масштабному развитию общественного транспорта. Вскоре трамвай, движимый «электрической силой» и ставший техническим прорывом, сменил конку на петербургских магистралах. Потом ему на помощь пришёл маневренный



и бесшумный троллейбус. А в наши дни к этой «транспортной семье» присоединилась ещё одна новинка — электробус с динамической зарядкой.

Впервые конкурс детских рисунков «Трамваи и троллейбусы в городе на Неве» прошёл четыре года назад. Первых победителей в Музее городского электрического транспорта поздравил губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, и с тех пор в Северной столице появилась новая традиция: в начале лета объявляется конкурс, а в конце, перед началом нового учебного года, подводят его итоги. Победители не только получают различные призы — их яркие рисунки, нанесённые на борта трамваев и троллейбусов, радуют и пассажиров, и прохожих.

Как известно, рисование для детей — это способ самовыражения и очень занимательный процесс, наполненный смыслом и глубиной. Юные художники познают через краски мир, а рисование способствует формированию творческой личности. Победителем прошлогоднего конкурса стала 6-летняя Ксюша Фомина. «Я больше всего люблю рисовать часовенку с трамвайчиком! Потому что часовенка золотая и блестящая, а трамвайчик красивый. А на трамвайчиках я люблю кататься, потому



что это весело!», — призналась Ксюша, изображившая трамвай № 3 у Троицкого моста (на фото). Всего же в конкурсе-2017 приняли участие около 150 ребят от 4-х до 12-ти лет, и первыми прислали свои работы на конкурс ребята из детских садов.

Цель конкурса детских рисунков — развитие талантов, желание научить ребят видеть необычное на вроде бы знакомых улицах родного города. Кроме того, привлекая внимание к городскому электротранспорту, с помощью конкурса маленьким пешеходам и пассажирам напоминают о важности соблюдения правил дорожного движения.

К участию в конкурсе приглашаются дети в возрасте до 12 лет. Рисунок может быть выполнен в любой технике (акварель, гуашь, пастель) на бумаге формата А3. Приём работ продлится до 31 июля. Торжественная церемония награждения победителей и выставка работ пройдут в конце августа в Музее городского электрического транспорта. Лучшие работы, как поздравительные открытки, украсят борта городских трамваев и троллейбусов. **МР**



ПОРЯДОК ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ РАБОТ НА КОНКУРС:

► скачайте и заполните анкету участника на сайте ГЭТ.РУС в разделе «Анонсы предстоящих мероприятий»: https://drive.google.com/file/d/19QKJHj-GP1_CkPKA1g1AL7YRfP1nhbZ4/view, не забудьте указать контактные данные, чтобы организаторы могли с вами связаться.

► отправьте анкету и фотографию или отсканированную работу на электронный адрес: redactor@spbget.ru Работы без анкеты не принимаются!

► принесите оригинал в Музей городского электрического транспорта (Средний пр. В.О., 77) в часы работы музея с 1 июня по 31 июля 2018.

ГОРОД В ДВИЖЕНИИ

РЕКЛАМА

КИДБУРГ
ГОРОД, ГДЕ ЖИВУТ ДЕТИ

АКТИВНОЕ ЛЕТО
ЕЖЕДНЕВНО С 15 МАЯ ПО 15 АВГУСТА

СПЕЦИАЛЬНЫЕ СПОРТИВНЫЕ ПРОФЕССИИ

ВСТРЕЧАЕМ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ФУТБОЛУ И БОЛЕЕМ ЗА НАШУ СБОРНУЮ!

Ст.м. «Пр-т Просвещения», пр-т Энгельса, 154А
ТРК «Гранд Каньон», 677-33-07

Ст.м. «Парк Победы», пр-т Космонавтов, 14
ТРК «Питер Радуга», 336-46-06

kidburg.ru

ЗА ПОКУПКАМИ К ПАНДЕ

ТК «Китай Город» обновляется, не прерывая работы

Если вы хотите провести время за приятным и выгодным шопингом, но при этом не потратить слишком много денег на покупки и времени на дорогу, то лучшим выбором станет торговый комплекс «Китай Город» на Выборгском шоссе.

ленные товары из Поднебесной, а также косметика, товары для дома, посуда и много другое. Возможности этой торговой площадки и арендаторы, и покупатели сравнивают с весьма популярным интернет-магазином «AliExpress». Однако преимущества офлайн-покупки — любую вещь можно примерить, потрогать руками, а кроме того, не надо ждать доставки: купил — и унес с собой.

Сопутствующие услуги — например, автомойка — помогут сэкономить время. А для уставших от шопинга есть ресторан быстрого питания и ресторан национальной кухни. Есть, кстати, посетители, которые специально приезжают в «Китай Город» ради творчества его поваров.

Как добраться: раз в 30 минут от станции метро «Парнас» и «Проспект Просвещения» в «Китай Город» ездит бесплатное маршрутное такси.

«Китай Город»: Выборгское шоссе, д. 503, пересечение с КАД
Сайт: www.kitgorod.ru
ВКонтакте: vk.com/kitgorod_ru



Остановка «Театральная»

Что посмотреть: Спектакль по знаменитой пьесе Тенесси Уильямса идет сразу в двух петербургских театрах

Юрий Песьяков



Трамваи существуют не только в нашей жизни, они живут и в художественных произведениях.

Детский писатель Самуил Маршак написал свое самое известное стихотворение «Вот какой рассеянный» еще в 30-е годы прошлого столетия. Позже по нему даже был сделан мультфильм. Там есть целый эпизод с трамваем, который в те годы казался символом прогресса.

«Однажды на трамвае он ехал на вокзал И, двери открывая, возжато му сказал: - Глубокоуважаемый Вагоноуважаемый! Вагоноуважаемый! Глубокоуважаемый! Во чтобы то ни стало мне надо выдохнуть. Нельзя ли у трамвала вокзал остановить? Возжатый унывился. Трамвай остановился».

В 1990-е годы выходил детский журнал «Трамвай», тираж которого превышал два миллиона экземпляров! Но самый известный литературный трамвай у нас, конечно, «Аннушка» в романе «Мастер и Маргарита» Михаила Булгакова — тот, который лишил головы литератора Берлиоза. Ласковое имя «Аннушка» он получил по названию маршрута — в Москве их сначала давали по буквам алфавита. А, Б, В... А народ ласково переименовывал их: «Аннушка», «Букашка», «Верочка». Кстати, трамвай «А» до сих пор есть и в Петербурге, он курсирует на правом берегу Невы.

В Америке трамваям тоже давали имена. В Новом Орлеане находится открытая в 1835 году старейшая система трамвайного сообщения. И по ней ходит самый известный в мире трамвай «Желание», прозванный так по конечной остановке — Дезайр-стрит (улица «Желание»). Имя этого трамвая стало названием одной из самых знаменитых пьес мирового репертуара. Автор Тенесси Уильямс получил за нее в 1948 году Пулиттеровскую премию. Пьеса «Трамвай «Желание» обошла все сцены мира.

В нашем городе легендарная пьеса идет сейчас на двух сценах — в театре «Приют Комедианта» и в «Русской антрепризе имени Андрея Миронова». Вам повезло! Вы можете посмотреть оба спектакля и сравнить. Я этого делать не буду, а скажу по постановку Влада Фурмана в театре имени Андрея Миронова. Спектакль идет с неизменным успехом, несмотря на то, что рас-



НЕЛЛИ ПОПОВА. Исполнительница роли Бланш Дюбуа. Заслуженная артистка России.

Лауреат Российской Национальной актёрской премии имени Андрея Миронова «Фигаро».

— Когда вам пришла в голову идея постановки?

— Лет десять назад мы с Владом решили поставить этот спектакль. А Бланш я хотела играть еще в институте. Больна была этой темой давно. И тут мы поехали в Америку в Новый Орлеан. В тот самый квартал, где жил Тенесси Уильямс. И прониклись этим духом. Французский квартал зовут «золотым гетто», это творческая Мекка, куда стекаются музыканты, художники, писатели. Там родился и жил король джаза Луи Армстронг, пел Элвис Пресли, жили классики литературы Марк Твен, Уильям Фолкнер.

Там же возникла идея живой музыки в спектакле. И у нас появился пианист Саша Богачев и певица Юлия Коган с уникальным голосом. Они еще и как актеры участвуют в спектакле. Но их музыкальная канва просто завораживает. Юлия Коган — это мое «второе я», только музыкальное. То, что у меня творится на душе, она поет. И сценическое оформление у нас близкое к французскому кварталу.

— А трамвай?

— Он и сейчас существует. А тогда Бланш приехала на этом трамвае спастись от своих желаний. Это моя трактовка. Она алкоголика, конечный человек. Ее уже из своего города выгнали. Все. Сгоревшая свеча. Последняя попытка выкарабкаться — приехать к сестре. И Митч, которого играет Олег Куликович, ее спасение. Попытка начать новую жизнь.



ОЛЕГ КУЛИКОВИЧ. Исполнитель роли Митча, друга Стенли. Заслуженный артист России, лауреат Российской Национальной актёрской премии имени Андрея Миронова «Фигаро».

— А ты смотрел другие постановки этой пьесы?

— Нет. Но в театральном институте читал «Трамвай «Желание». Не могу сказать, что был сильно в материале, когда меня пригласили на роль Митча. А Влад с Нелли за полгода до постановки спектакля поехали в Новый Орлеан и впитывали все, что там хранится с тех времен. Все свои впечатления они выплеснули нам на репетициях, и это очень сильно повлияло на постановку. Но когда мы начали работать, возникла серьезная проблема, потому что режиссер требовал от меня, чтобы я играл «быдло», которое влюбилось в аристократку.

Ты помнишь, в пьесе два мира. Один — это сама Бланш, а второй мир — квартал, куда она приезжает. Он говорил, что там должны быть другие люди. По природе своей. По мироощущению. Не потому что они плохие, а Бланш хорошая. Кто ее сюда звал? Приехала, испортила всем жизнь. И я спросил Влад: что, в театре не нашлось актера, который мог бы сыграть это убедительнее, чем я? Из меня же все равное будет вылезать доброе и мягкое. Он сказал: «Нет. Ты должен играть. Вот Леонов тоже добрый человек, а как он играет злодеев». И тогда я задал ему сакраментальный вопрос: «А если бы ты снимал кино, ты бы меня назначил на эту роль?» — Нет». Он сказал, что увидел во мне некую трогательность. «А как же ты хочешь сообщить «быдло» с трогательностью? — Думай». И вот в итоге получился некий симбиоз. Я считаю эту роль одной из самых цельных и неожиданных для самого себя и для людей, которые меня знают. Они не понимают, как могло появиться такое существо. А я горжусь этой работой и благодарен Владу, что он во мне это открыл. Мы добились результата.

— Есть ли у твоего героя свое желание?

— Конечно. Вот у Митча, например, есть такая фраза, когда они разговаривают с Бланш: «У меня мать очень больна. Ей немного осталось, может быть, месяц, она бы хотела, чтобы я создал семью, пока она не...» Не договаривает. И, может быть, это не его желание, а мамы, но он ее любит и хочет ей угодить, да и сам понимает, что невозможно жить одному. Должна быть семья. Он же реально влюбился в Бланш. Он таких женщин не видел никогда! Но так и не смог переступить через менталитет этого мира, в котором они все живут. Он отказывается от Бланш, поэтому он тоже предатель.

— Насколько это современно?

— Вечные темы существовали всегда. Если меня это трогает, то все равно, когда это произошло. Я как-то друга своего пригласил на этот спектакль, и он потом мне долго не звонил. Я его спрашиваю: «Вадик, что случилось?». И он мне отве-



ФОТО ВЛАДИМИРА ПОСТНОВА

тил: «Понимаешь, Куликович, я с такими людьми стараюсь не общаться в принципе. А ты заставил меня три часа смотреть на этих уродов. Да, вы делаете это гениально, но я в шоке!» Это для меня показатель. Другое дело, что искусство — это не жизнь. Даже после самого страшного спектакля не должно быть опустошения. Всегда должна оставаться надежда.

P.S. Мне удалось поговорить с двумя героями, но весь актерский ансамбль, включая музыкантов, великопелен! В спектакле играют замечательные актеры Ксения Каталимова и Александр Большаков, Илья Мозговой, Ростислав Орел, Виктор Белов и Евгений Аверьянов. Если хотите сильных эмоций — вам сюда! На «Трамвай «Желание»!



СЕРВИЗЫ, ИЗДЕЛИЯ
ДЕКОРАТИВНО-ПРИКЛАДНОГО ИСКУССТВА
Придадут Красивый, Нарядный, Торжественный, Праздничный Вид Комнате!



РЕКЛАМА

Что читать: взрослым... .. и детям



Дэнисл Брук «ИСТОРИЯ ГОРОДОВ БУДУЩЕГО»

Книга американского урбаниста — попытка ретроспективного анализа и прогнозирования дальнейшего развития четырёх мегаполисов. Автор выбрал Санкт-Петербург, Бомбей, Шанхай и Дубай. По мнению Дэниела Брука, «Петербург — город будущего в том смысле, что он ещё точно должен как-то показать себя, его путь, в отличие от многих других городов, не предсказуем, не predetermined».



Мэттью Барроуз «БУДУЩЕЕ РАССЕКРЕЧЕНО. КАКИМ БУДЕТ МИР В 2030 ГОДУ»

Аналитик ЦРУ из сухих отчётов и прогнозов сделал полноценное повествование о том, какие значительные сдвиги ждут нас к 2030 году. Новых значимых трендов немало: беспрецедентное старение населения, безудержная урбанизация, рост среднего класса во всем мире, рост экономической мощи Востока, растущее число новых технологий. Меняется и география — например, повышается уровень моря. Автор предлагает четыре варианта развития будущего, четыре варианта развития событий до 2030 года. Мы живём в эпоху самых глобальных, значимых и быстрых изменений в истории — и жизненно важно направить их в правильное русло.



Митио Каку «ФИЗИКА БУДУЩЕГО»

Кому, как не ученым-физикам, рассуждать о том, что будет представлять собой мир в 2100 году? Искусственные органы, парящие в воздухе автомобили, невероятная продолжительность жизни и молодости...

Все эти чудеса — не фантастика, а обоснованные прогнозы научного мира. Из «Физики будущего» можно узнать о том, что совсем скоро станет для науки и человечества объективной реальностью. Ученый строит свои прогнозы, основываясь на научных доказательствах и прогнозах величайших умов современности, таких как Джаред Даймонд, Фримен Дайсон,

Брайан Грин, Карл Саган, Нил Шубин, Крис Тёрни, Карл Циммер. Книга будет невероятно интересна как взрослым, так и детям — она написана легко и увлекательно.



Джоэл Леви «БУДУЩЕЕ. ТЕХНОЛОГИИ ЗАВТРАШНЕГО ДНЯ»

Познавательная энциклопедия ориентирована на читателей от 10 лет. Эта книга станет прекрасным подарком для любознательного школьника, интересующегося научными разработками, опытами и технологическими новинками. Красочные реалистичные рисунки и фотографии, лаконично изложенные научные факты об энергии ветра и солнца, термоядерной энергии, геотехнологии — это лишь несколько тем, которые широко и увлекательно представлены на страницах энциклопедии.



Вукан Р. Вучич «ТРАНСПОРТ В ГОРОДАХ, УДОБНЫХ ДЛЯ ЖИЗНИ»

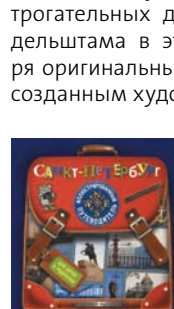
Эта книга была издана в 2011 году и уже стала настоящей редкостью: в книжных магазинах её не найти. Автор исследует сложные взаимоотношения между транспортными система-

ми и городами (агломерациями) различных типов. Вукан Вучич делает систематический обзор видов городского транспорта и их характеристик, рассматривает последствия избыточной зависимости от автомобиля и показывает, что в большинстве удобных для жизни городов мира предпочтение отдано интермодальным транспортным системам, которые основаны на сбалансированном использовании автомобилей и различных видов общественного транспорта. Книга развеивает мифы и опровергает эмоциональные доводы сторонников преимущественного развития одного конкретного вида транспортных систем — будь то скоростные автомобильные магистрали, системы рельсового транспорта, использование велосипедов или любых иных средств передвижения.



Осип Мандельштам «ДВА ТРАМВАЯ»

Это история о дружбе двух трамваев — Клика и Трама, которые каждое утро выходят вместе на маршрут, но однажды Клик потерял друга. И хотя «от стука и звона у каждого стыка на рельсах болела площадка у Клика», он не успокоился, пока не разыскал своего вышедшего из строя друга и не взял его на буксир до парка. Одно из самых трогательных детских стихотворений Мандельштама в этой книге оживает благодаря оригинальным трехмерным декорациям, созданным художником Анной Десницкой.



Анна Рапопорт «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ. ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ПУТЕВОДИТЕЛЬ»

Знаете ли вы, что рядом со станцией метро «Василеостровская» установлен памятник конке? А что первые трамваи в Петербурге работали зимой и возили пассажиров по

льду Невы из центра на Васильевский остров и Петроградскую сторону? А то, что двадцать лет назад Петербург входил в Книгу рекордов Гиннеса как самый трамвайный город мира? Множество интересных фактов о городе, головоломки и творческих заданий вы найдете в лучшем детском путеводителе, выпущенном в маленьком издательстве «Фордвинд». В отличие от многих подобных книг, эту интересно и увлекательно читать — путеводитель написан очень понятно для ребенка.



«1000 КАРТИНОК. ТЕХНИКА МИРА»

Этот словарь в картинках откроет юному читателю мир техники. Здесь будут самые разные трамваи и троллейбусы, поезда и автобусы, машины и самолеты, корабли и спасательные шлюпки. Есть даже в книге совсем необычные средства передвижения: орнитоптер, шестиколесный автомобиль, зорб и т. д. Все это можно бесконечно долго рассматривать и изучать.

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

«Чудество» продолжает конкурс для любознательных читателей газеты «МР. Санкт-Петербург». На этот раз разыгрывается книга «Санкт-Петербург. Иллюстрированный путеводитель» Анны Рапопорт. Ее получит первый, кто правильно ответит на вопрос: **Как звали эстонского художника, придумавшего образы болотных жителей — поков?** Ответы присылайте по адресу: chudestvo@bk.ru. К сожалению, победителя прошлого розыгрыша у нас нет. Читатели не смогли ответить на вопрос: «Как звали на самом деле писательницу — главную героиню книги издательства «Самокат» «Мисс Черити?» Правильный ответ: Беатрис Поттер.

Санкт-Петербургский международный фестиваль «Опера — всем» пройдет в этом году уже в седьмой раз

С 12 по 22 июля фестиваль представит публике шедевры оперной классики в пространстве красивейших архитектурных ансамблей нашего города. Музыкальный руководитель фестиваля — Фабио Мастранджело. Откроется фестиваль 12 июля: **на Соборной площади Петропавловской крепости** прозвучит шедевр Римского-Корсакова «Царская невеста», а 15 июля там же — «Макбет» Верди. 19 июля в **ЦПКиО им. С. М. Кирова** исполнят оперу Пуччини «Манон Леско». 22 июля в **Царском Селе** прозвучит опера Моцарта «Похищение из сераля». **Вход свободный.**



ФОТО: ПРЕДОСТАВЛЕНО ПРЕСС-СЛУЖБОЙ ФЕСТИВАЛЯ «ОПЕРА ВСЕМ»

КНИЖНАЯ ЯРМАРКА

ДК им. Крупской
Ежедневно с 10:00 до 18:00, кроме понедельника.

ОГРОМНЫЙ ВЫБОР КНИГ, КАНЦТОВАРОВ И ИГРУШЕК

СУВЕНИРЫ и ПОДАРКИ
пр. Обуховской Обороны, 105
(10 мин. пешком от ст. м. «Елизаровская»)
тел. 412-34-78 ♦ www.krupaspb.ru

СПБ ГБПОУ «АКАДЕМИЯ УПРАВЛЕНИЯ ГОРОДСКОЙ СРЕДОЙ, ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА И ПЕЧАТИ»
ПРОГРАММЫ СПО НА БАЗЕ 9 И 11 КЛАССОВ

С НАМИ ТЫ МОЖЕШЬ СТАТЬ, КЕМ ЗАХОЧЕШЬ

Приемная комиссия
+7 (812) 603-41-13
AGP.EDU.RU

АРХИТЕКТОРОМ
ДИЗАЙНЕРОМ
АРТИСТОМ
ЮРИСТОМ

+15 СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ

ВЫБЕРИ САМ ПРЯМО СЕЙЧАС

Лицензия на осуществление образовательной деятельности №3152. Срок действия - бессрочно

Санкт-Петербургское государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение
«Садово-архитектурный колледж»

Интересные и востребованные профессии, бесплатное обучение по дневной форме:

- **Специальность «Флористика»** СПО № 43.02.05
Срок обучения: на базе 9 классов — 2 года 10 месяцев
на базе 11 классов — 1 год 10 месяцев
- **Профессия «Мастер садово-паркового и ландшафтного строительства»** СПО № 35.01.19
Срок обучения: на базе 9 классов — 2 года 10 месяцев
на базе 11 классов — 10 месяцев
- **Профессия «Садовник»** ОКРП № 18103
Срок обучения: на базе 8 классов — 10 месяцев
Профподготовка выпускников коррекционных образовательных учреждений VIII вида — 1 год 10 месяцев
- **Профессия «Горничная»** ОКРП № 11695
Срок обучения: на базе 8 классов — 10 месяцев

ул. Лабораторная, д. 15 приемная комиссия телефон/факс
e-mail: sapl@inbox.ru **241-30-34 ♦ 241-30-38**

РЕКЛАМА

ГОСУСЛУГИ – ЭТО ПРОСТО



Наша жизнь все больше переходит в режим онлайн. Но если раньше это в основном касалось общения, то сегодня в виртуальном пространстве решаются все повседневные вопросы: заказ еды и покупка вещей, бронирование билетов и планирование отпуска. Даже такие серьезные операции, как покупка жилья или автомобиля, сегодня доступны в Интернете! Конечно, и взаимодействие с государством не стало исключением.

ПОЛУЧАЛИ ЛИ ВЫ ГОСУСЛУГИ? Зачастую люди не могут дать точный ответ на этот вопрос просто потому, что не уверены, можно ли отнести к государственным услугам недавнюю запись в поликлинику, оплату коммунальных услуг или проверку оценок в электронном дневнике? Давайте разберемся, что же такое государственная услуга, в чем её отличие от любой другой и каким образом её сегодня можно получить.

Ответ на первый вопрос кроется в самом термине – это услуга, которую нам предоставляет государство. При этом неважно, каким образом мы для этого к государству обращаемся.

Всего таких способов три. Чтобы получить госуслугу «традиционным способом», нужно собрать необходимые документы, прийти с ними в госучреждение, которое предоставляет услугу, отсидеть «живую» очередь, заполнить бумажное заявление и передать его ответственному сотруднику. Сегодня можно смело сказать, что такой способ давно устарел, постепенно его вытесняют более современные и эффективные.

Сначала на смену личному обращению в органы власти пришел способ получения госуслуг

по принципу «одного окна». Такой подход значительно упростил людям жизнь, так как дал возможность совершить все необходимые операции в одном учреждении у одного специалиста. Для упрощения взаимодействия с государством была создана сеть многофункциональных центров предоставления госуслуг (МФЦ), или, как их сегодня еще называют, центров «Мои документы». Чтобы получить услугу в МФЦ, также нужно собрать пакет документов и явиться с ним лично.

Кстати, нести все документы, которые нужны для получения услуги, зачастую совсем не обязательно. Сегодня специалисты МФЦ и госучреждений могут запрашивать их самостоятельно в нужном ведомстве по защищенным электронным каналам связи. Узнать, какие документы нужно принести самому, а какие могут быть запрошены без вашего участия, а также почитать обо всех особенностях процесса получения нужной вам услуги можно не выходя из дома на **петербургском портале госуслуг gu.spb.ru**. И здесь же можно получить многие госуслуги в режиме онлайн.

Третий, самый современный и удобный способ взаимодействия государства и граждани-

на – электронный, когда человек может подать заявление, а порой и получить результат услуги онлайн. На Портале gu.spb.ru сегодня можно получить в электронном виде более 230 услуг. Кроме этого, на сайте можно найти подробные сведения обо всех услугах Санкт-Петербурга, узнать адреса и контакты МФЦ и органов власти и получить другую полезную информацию, связанную с госуслугами (например, какие меры социальной поддержки полагаются при рождении ребенка), а 55 государственных платежей собраны в отдельном разделе «Оплата».

Вся информация на Портале gu.spb.ru сгруппирована по тематическим разделам: например, в разделе «О приеме в 1-е классы» родители могут узнать, что нужно для поступления ребенка в школу, а ребята постарше могут сами почитать о том, какие услуги им доступны, в разделе «Школьникам и студентам». Все услуги для предпринимателей и бизнесменов собраны в категории «Бизнес», также есть тематический раздел с услугами строительной отрасли.

Кроме того, у Портала есть пара «фишек», которые будут полезны абсолютно всем. Так, на главной странице размещена интерактивная карта, на которой видны все МФЦ города, а при выборе какого-то определенного из них можно узнать, сколько в нем человек в очереди на получение услуг в данный момент. Эта опция позволит заметно сэкономить время, отдав предпочтение МФЦ, в котором меньше посетителей. Еще один удобный сервис Портала – возможность проверки статуса своего заявления – вне зависимости от того, подали вы его на Портале или через МФЦ.

Теперь вы знаете, на каком ресурсе петербуржцы могут получить всю интересующую их информацию о госуслугах и подать онлайн-заявления по некоторым из них. Знать о Портале госуслуг Санкт-Петербурга важно, поскольку, хотя существует великое множество сайтов, дающих информацию как о самих госуслугах, так и о способах их получения, далеко не всегда эта информация актуальна и соответствует действительности.

Для активных пользователей смартфонов создано также мобильное приложение «Госуслуги Санкт-Петербурга», доступное для Android и iOS. В нем представлены самые востребованные онлайн-услуги и сервисы Портала gu.spb.ru, в том числе адреса и загруженность МФЦ, проверка статуса поданного заявления, графики разводки мостов и отключения горячей воды, а также много другой полезной информации.

Безусловно, не стоит забывать еще о нескольких важных и полезных официальных веб-ресурсах, которым можно смело доверять:

- ✓ Единый портал госуслуг gosuslugi.ru;
- ✓ сайт Федеральной налоговой службы (личный кабинет налогоплательщика);
- ✓ Электронные услуги и сервисы Пенсионного фонда России;
- ✓ Портал «Петербургское образование»;
- ✓ Портал «Наш Санкт-Петербург»;
- ✓ Портал ЖКХ Санкт-Петербурга.

Эти ресурсы, кроме статуса официальных и проверенных интернет-источников, объединяет еще одно: способ регистрации и авторизации. Для всех этих сайтов существует единый ключ (логин и пароль), который называется ЕСИА.

ЧТО ТАКОЕ ЛОГИН И ПАРОЛЬ ЕСИА И ЗАЧЕМ ОНИ НУЖНЫ?

ЕСИА (Единая система идентификации и аутентификации) – «универсальный ключ» к государственным сайтам и порталам РФ, который предоставляет пользователю единую учетную запись для получения всех электронных госуслуг и сервисов в любом регионе и на любом из перечисленных выше сайтов.

Есть два очень простых способа получить логин и пароль. Можно заполнить форму на Едином портале госуслуг по ссылке <https://esia.gosuslugi.ru/registration/>, введя свои данные, после чего процедуру подтверждения вашей личности можно будет пройти в популярных онлайн-банках, не выходя из дома:

- ✓ Чтобы подтвердить учетную запись через «Сбербанк Онлайн» необходимо авторизоваться в системе и перейти с баннера «Зарегистрируйтесь на портале Госуслуг» в форму подтверждения личных данных.
- ✓ Услугу «Подтверждение учётной записи Госуслуги» в интернет-банке и мобильном банке «Почта Банк Онлайн» можно найти в категории «Госуслуги» раздела «Платежи и переводы».
- ✓ В интернет-банке «Тинькофф Банк» подтвердить учетную запись ЕСИА можно в категории «Госуслуги» раздела «Платежи».

Также для регистрации можно обратиться в любой МФЦ города.

Чтобы узнать еще больше о ЕСИА, заходите в раздел «Что такое ЕСИА?» на Портале gu.spb.ru.

Вот тот необходимый минимум информации, который позволит вам использовать Интернет для решения вопросов, требующих взаимодействия с государством. Получая госуслуги, оставайтесь онлайн!

ОРГАНИЗАЦИИ-ПАРТНЕРЫ ПО РАСПРОСТРАНЕНИЮ ИЗДАНИЯ «МОЙ РАЙОН. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»:

	Единый Центр Документов www.7771000.ru		«Брынза» сеть чебуречных-ресторанов www.cafebrynza.ru		Санкт-Петербургский Мюзик-Холл www.musicallspb.ru		«Euromed Group», проекты в здравоохранении www.euromed-group.ru
	«Мелодия здоровья», федеральная сеть аптек www.spb.melzdrav.ru		«БУКВОЕД» книжная сеть и интернет-магазин www.bookvoed.ru		Окта-Лаб культурно-образовательное пространство www.okhtalab.ru		«Euromed Clinic», клиника премиум-класса, флагманское предприятие группы компаний www.euromed.ru
	«АЛОЭ», федеральная сеть аптек www.aloeapтека.ru		«Север-Метрополь» кафе-кондитерские www.sever.spb.su		Всероссийский музей Пушкина www.museumpushkin.ru		«Euromed Kids», клиники для детей www.deti-euromed.ru
	Медицинский центр «XXI ВЕК» www.mc21.ru		Ленинградский 300парк www.spbzoo.ru		Сеть пивных ресторанов «Толстый фрэер» www.tolstiy-fraer.ru		«Пироговый Дворик», сеть кафе-пироговых www.pirogov-dvork.ru
	Медицинское объединение «ОНА» www.ona-clinic.ru		Санкт-Петербургский Дельфинарий www.dolphinarium.spb.ru		Торгово-развлекательный комплекс «Гулливер» www.trk-gulliver.ru		Интерактивный образовательный город профессий для детей «КИДБУРГ» www.kidburg.ru
	Центр доктора Бубновского www.centrbubnovskogo.ru		«ТИТИКАКА», музей рекордов и фактов vk.com/titikaqa		Котокафе «Республика кошек» www.catsrepublic.com		Гостиница Park Inn by Radisson Pulkovskaya и Ресторан-пивоварня Paulaner
	Центр микрохирургии глаза «Я вижу!» www.isee-center.ru		Книжная ярмарка ДК им. Крупской www.krupaspb.ru		Сеть бельгийских пивных кафе «Kwakinn» Inst: pub_kwakinn		

мой район

Учредитель и издатель:
ООО «Мой район — Санкт-Петербург».
№ 11 (766) 29 июня 2018 г.

► Адрес учредителя, издателя и редакции: 199178, г. Санкт-Петербург, 11-я линия В.О., 66, корпус 2, офис 4
► Тел./факс: 325-25-15
► E-mail: REKLAMA@MR7.ru
► Сайт: MR7.ru

► Главный редактор: **Ольга Владимировна Островская**
► Журналисты: **Мария Алексеева, Роман Михайлов, Евгения Дылева, Марина Дегтярюк, Геннадий Смирнов, Дмитрий Миропольский, Юрий Песяков, Анна Платонова, Ольга Иванова**
► Дизайнеры: **Андрей Быков, Алёна Завьялова**

► Периодическое рекламное, общественно-информационное издание. Свид. о рег. ПИ № ТУ78-01808 от 28.12.2015. Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Северо-Западному федеральному округу.

► Распространяется бесплатно.
► Отпечатано в ООО «Типографский комплекс «Девиз» (195027, г. Санкт-Петербург, ул. Якорная, д. 10, корп. 2, лит. А, пом. 44). Заказ № ТД 3375.
► Время сдачи в печать по графику и фактически 27.06.2018 до 18:00.

► За рекламную информацию несет ответственность рекламодатель. Все рекламируемые товары и услуги имеют соответствующие сертификаты.
► **Все права защищены**, перепечатка либо размножение в любой форме материалов без письменного согласия издателя запрещена. Не предназначено для детей (16+).

► Тираж газеты в Санкт-Петербурге:
100 000 экземпляров