



Гульшат Якупова



Андрей Потапов

правобережное и левобережное. В них проводят ежедневный осмотр вагонов перед выпуском на линию и техническое обслуживание.

– В правобережном депо, запущенном в эксплуатацию в 1997 году, проводятся ремонты подвижного состава, – рассказал главный ревизор по безопасности дорожного движения Маггортранса и главный «экскурсовод» Андрей Волков. – Есть регламент по техническому обслуживанию № 1 и регламент по техническому обслуживанию № 2. Также производятся ремонты и замены агрегатов узлов трамвайных вагонов. Ежедневное обслуживание проходит в ночное время. Техобслуживание № 1 – раз в восемь дней. Техобслуживание № 2 проводится раз в месяц, оно предполагает замену смазки, проверку аккумуляторной батареи колёсных пар.

Всего парк двух депо – 207 вагонов. Из них 30 – новые, производства Усть-Катавского вагоностроительного завода. И 14 – после капитальной реконструкции екатеринбургским предприятием «Горизонт». Самые старые вагоны парка – КТМ 605 модели 1984 года.

Депо работает круглосуточно, бригады заняты на ремонтах и обслуживании вагонов. Вагоноремонтный участок депо отвечает за узлы и агрегаты трамваев: от

колёсных тележек и частей двигателей до пантографов. Кстати, новые вагоны, пришедшие в город в 2019 году, в течение полутора лет на заводской гарантии, если что-то выходит из строя, отправляют деталь на замену в Усть-Катав. Слесарь Андрей Потапов в Маггортрансе больше 20 лет. Когда журналисты пришли на «экскурсию», занимался сборкой нового токоприёмника. Говорит, тут и рельсы ремонтируют, и битые вагоны восстанавливают.

В электроремонтном цехе чинят сгоревшие приводы, отопители, электродвигатели, тормозные системы. Причём не только трамвайные.

– Даже берём электродвигатели других предприятий на коммерческой основе, например, Теплофикации, – уточнил Андрей Волков.

Перематывать провода на якорях электродвигателей – задача непростая. Но обмотчик элементов электрических машин Гульшат Якупова говорит, что очень интересная. В Маггортрансе она работает уже больше 30 лет.

– Работа разнообразная – надо размотать, подготовить, схему снять. Пришёл сгоревший якорь от вентилятора снегоочистки. Слесарь его разбирает, дальше обмотка – это уже моя работа. А бывают якорёчки с проводами с волосок толщиной.

Новая ветка

Новая линия трамвайных путей по проспекту Карла Маркса от улицы Труда до улицы Зелёный Лог, а также по улице Зелёный Лог от проспекта Карла Маркса до улицы Советской была запущена 31 декабря 2019 года. Длина новой линии составила 2,5 километра.

– Не всё успели доделать и в плане благоустройства, – рассказал директор муниципального предприятия «Маггортранс» Андрей Литвинов. – На данный момент функционируют три остановки, планируется летом пустить ещё одну на пересечении Труда и Карла Маркса, таким образом, на всей протяжённости трамвайной ветки будет четыре остановки. Функционирование новой ветки идёт в тестовом режиме, во втором полугодии будем вносить изменения, в том числе по пожеланиям граждан и по результатам мониторинга пассажиров.

Специальных маршрутов для неё не вводили, а продлили существующие. Сейчас их по новой ветке курсирует восемь. Маршрут № 22 выезжает от остановки «142 микрорайон», идёт по улице Труда, заворачивает на Советскую, на Зелёный Лог и по Южному переходу едет на проходные, а оттуда поднимается по Ленинградской. Также по ветке курсируют маршруты № 24 и 17, следующие по Маркса до вокзала

и обратно, № 16 и 18 связывают Зелёный Лог с Коробова и идут на РИС. Маршрут № 18 идёт через улицу Советскую на Коробова, а № 16 с Коробова по новой ветке идёт до Советской, потом едет на левый берег. Маршрут № 19 соединяет Коробова с Зелёным Логом. Маршрут № 10 едет через Казачью переправу на Комсомольскую площадь, маршрут № 27 идёт по Маркса на ЛПЦ.

Водитель Наталья Кочеткова отметила: люди, живущие в районе Зелёного Лога, очень довольны тем, что теперь могут доехать до дома на трамвае. Согласилась с ней и пассажирка Елена Афанасьева. Правда, уточнила: хотелось бы, чтобы электротранспорт ходил всё-таки почаще.

– Всё равно, думаю, мало трамваев. Подолгу ждём. Приходится стоять по 20 минут, а иногда и больше.

Перемены к лучшему

Чтобы оптимизировать работу, специалисты Маггортранса следят за всеми пожеланиями и замечаниями жителей. В штате даже есть сотрудник, мониторящий отзывы в социальных сетях. Оценивают не только пассажиропоток на конкретных остановках, но и безопасность пассажиров. Так, с 5 марта на улице Советской была закрыта остановка «126 микрорайон».

– Там очень маленький пассажиропоток и один пешеходный переход, на котором был наезд на двух пешеходов, – отметил Андрей Волков. – Убрать остановку рекомендовали и в ГИБДД.

Статистика показывает: популярность трамваев в городе растёт. Если за 2018 год Маггортранс перевёз чуть больше 22 миллионов пассажиров, то уже в 2019 году – 23,125 миллиона. И дело не только в льготных билетах и обновлении вагонов. После девяти вечера уехать куда-то на маршрутках очень сложно. Трамваи же работают до поздней ночи.

Надеются в Маггортрансе и на то, что в 2020 году продолжится обновление трамвайного парка. Так, к осени предприятие планирует получить из Усть-Катава ещё не меньше пяти новых вагонов.

– Электротранспорт в городе развивается. Строим новые трамвайные ветки, приобретаем подвижной состав, как следствие, люди пересаживаются на трамвай с других видов транспорта, – отметил Андрей Литвинов. – Во втором полугодии выпуск вагонов на линию будет увеличен. Работаем над тем, чтобы попасть в федеральную программу «Развитие электротранспорта». Это позволит существенно ускорить обновление парка.

✍ Мария Митлина



Дмитрий Лепёшкин



Наталья Кочеткова