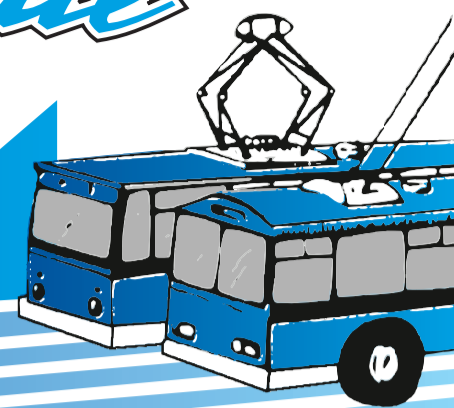


МАГИСТРАЛИ



УЧРЕДИТЕЛЬ: ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС». Газета выходит с мая 1945 г.

Миссия Горэлектротранса: обеспечивать безопасное, быстрое, комфортное перемещение по Санкт-Петербургу

ТРАМВАЙНЫЙ «ДЕСАНТ»

Началась поставка вагонов 2019 года из партии в 21 трамвай, которые должны выйти на маршрут № 60 этой осенью. Первые трамваи «Витязь-М» разгружены в июле в Трамвайном парке № 8. Масштабное обновление подвижного состава общественного транспорта – часть новой стратегии по построению современной транспортной системы. Закупка произведена по поручению временно исполняющего обязанности губернатора Петербурга Александра Беглова.



Для Трамвайного парка № 8 это самое крупное обновление подвижного состава за последние 15 лет (не считая 4 низкопольных вагонов «ТрамРус» 2014 года). Новые трамваи заменят модели более ранних лет на маршруте № 60, где обновлённые трамвайные пути позволяют развивать большую эксплуатационную скорость. Сам маршрут считается одним из наиболее востребованных среди всего наземного

общественного транспорта Кировского и Красносельского районов.

Это подтвердил и звонок на «Радио России» 5 июля в программу «Невское утро» с участием директора СПб ГУП «Горэлектротранс» Василия Острякова:



«Я уже порядочно пожил на свете, мой любимый транспорт, ещё с детства – это трамвай. На

втором месте троллейбусы. И продолжается любовь. Я чаще всего пользуюсь трамваем № 60, и другими трамваями этого направления <...> Вопрос касается посадки и высадки в старый трамвай. В Автово огромный поток пассажиров, и наблюдаешь, как пожилые люди с трудом – их подталкивают, чтобы они могли подняться в трамвай. Прекрасно сделанная линия, Стрельнинская, ну великолепная просто, там всё это продумано. Молодцы! Я, честно говоря, хвалю тех, кто эту линию сделал. Там и остановку перенесли около «Ленты», чтобы люди под машины не бегали. Так что, если возможно, поспособствуйте, пожалуйста!»

Новые полностью низкопольные трамваи повысят качество обслуживания пассажиров на юго-западе, а частота движения на маршруте № 60 будет приближена к стандартам метро.

«У нас подобный маршрут № 100 уже работает на севере города, – отметил **Василий Остряков**. – И маршрут № 60 также будет работать в том же режиме: это интервал 3 – 3,5 минуты, бесперебойное движение».

ТАЙНА ПОД «СЕМЬЮ ПУТЯМИ»

Уникальная находка сделана 23 июля в ходе работ по капитальному ремонту трамвайных путей на Среднеохтинском проспекте.

Во время разработки основания пути у Красногвардейской площади работниками подрядной организации обнаружен культурный слой. На участке протяжённостью 170 метров выявлены остатки древнего фундамента и старинные монеты. Работы по капитальному ремонту временно приостановлены, находку исследуют археологи, которые определяют, к какому историческому периоду относятся артефакты. Известно, что в 1300 г. в устье Охты была построена шведская крепость Ландскрона, здесь же с XIV – XV вв. существовали древние поселения, а в 1611 г. была основана крепость Ниеншанц. Для сохранения культурного слоя заказчиком работ (СПб ГКУ «Дирекция транспортного строительства») принято решение внести несущественные изменения в конструкцию пути.



КРАСКИ ЛЕТА



ДЕЛА ТРАМВАЙНЫЕ

3 июля в Трамвайном парке № 8 состоялась встреча трудового коллектива с руководством Горэлектротранса. Цель собрания – повышение качества работы и условий труда.

Директор Трамвайного парка № 8 Надежда Минакова доложила о подготовке к приёму трамваев «Витязь-М», поставка которых началась в июле. Для разгрузки вагонов был подготовлен участок на

4-м пути, пуско-наладочные работы проводятся на 8-м пути. Длина депо позволяет производить эти работы одновременно на трёх единицах подвижного состава. Обслуживаться «Витязи» будут 3-й бригадой на 7-м

пути цеха «Профилакторий». Перед началом поставки водители и работники ремонтной зоны прошли стажировку в СТТП, эксплуатирующем эти трамваи с 2015 года. «Впечатления у водителей очень хорошие, им интересно работать на новых вагонах», – подчеркнула Надежда Минакова.

Работники парка выступили на собрании с рядом предложений, по результатам которых на предприятии были приняты следующие меры:

1 Конечная станция «ЛЭМЗ» силами Службы пути и Аварийно-восстановительной службы очищается от древесно-кустарниковой растительности.

2 Решается вопрос с обеспечением конечных станций парка кулерами и пурифайерами (высокотехнологичными устройствами, способными предварительно выполнять очистку воды перед употреблением её человеком).

3 Налажено взаимодействие со Службой материально-технического снабжения для организации претензионной работы в случаях поставки в парк спецодежды и спецодежды ненадлежащего качества.

4 Парком даны предложения по включению в план работ на 2020 год ремонта пола во 2-м депо и ремонт траншеи 7-го пути.

5 Продолжается работа по разработке регламента взаимодействия между диспетчерами ГКУ «Организатор перевозок» и водительским составом на конечных станциях.

На собрании было отмечено, что Трамвайный парк № 8 стабильно демонстрирует надёжную работу, что подтверждает статистика: так, с января по май перевезено на 367 тыс. больше пассажиров, чем за аналогичный период прошлого года.



«ВОДОРОДНЫЙ ТРАМВАЙ» ИЗ БУДУЩЕГО

Горэлектротранс совместно с филиалом «ЦНИИ СЭТ» ФГУП «Крыловский государственный научный центр» начал строительство действующего макета трамвая на водородных топливных элементах в производственном депо Трамвайного парка № 1. Таким образом, реализация проекта, задуманного в 2016 году на форуме «SmartTRANSPORT», выходит на финишную прямую.

Работы выполняются в рамках соглашения, подписанного в феврале 2019 года. В июне идею проекта испытательной платформы на базе вагона ЛМ-68М поддержал временно исполняющий обязанности губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов, которому представили перспективы водородной энергетики в рамках выставки инновационных технологий ведущих предприятий и отраслевых институтов Петербурга

на региональной инновационной площадке ОЖД.

Главная задача, которую ставят перед собой разработчики – показать целесообразность и перспективность применения на городском электротранспорте энергоустановок на водородных топливных элементах. В основу проекта заложены собственные инженерно-конструкторские разработки петербургских инженеров.

► (Окончание на стр. 4)



Официально

С 1 июля 2019 г. часовая тарифная ставка кондукторам установлена в размере 95,10 руб. Размер премии кондукторам за каждый проданный пассажиру разовый проездной билет установлен в размере 3 руб. Начисление премии кондукторам за каждый проданный пассажиру разовый проездной билет производится независимо от выполнения плана за смену. Отменена доплата за каждую контрольную транзакцию.

ЖДАТЬ ИЛИ НЕ ЖДАТЬ? ВОТ В ЧЁМ ВОПРОС

В адрес руководства Горэлектротранса поступило коллективное обращение от водителей Трамвайного парка № 1. В нём отмечается, что в ОСП участились случаи жалоб на действия водителей со стороны пассажиров, не успевших на посадку до отправления вагона с обязательной остановки. «Петербургские магистрали» публикуют официальную позицию Управления СПб ГУП «Горэлектротранс».

Решение принимает на месте сам водитель. Если он видит, что пассажир бежит, что он рядом, конечно, логично и по-человечески правильно будет его подождать. И это хорошо, это лояльность по отношению к пассажирам, ведь мы ради них работаем. Но если водитель видит, что он не укладывается в график, а пассажир бежит издали, и водитель не может ждать, то никто его за это наказывать не

должен. У водителя есть расписание, и он его обязан выполнять. Так же, как опоздавших не ждёт ни самолёт, ни поезд. Исключить надо только хамское отношение, когда пассажир уже прибежал, а дверь закрывается у него перед глазами. То есть, водителю следует быть внимательным и доброжелательным, вот и всё. В правилах всё прописано, но, к сожалению, нельзя в правила вписать добро-

желательность. Решение по таким жалобам принимает директор парка по результатам разбора. Если водителю этот разбор кажется несправедливым, он может обратиться в комиссию по трудовым спорам. Если решение комиссии работник тоже считает несправедливым, есть возможность обратиться непосредственно к директору СПб ГУП «Горэлектротранс» посредством связи работник – руководитель.

Городская хроника

• **Возбуждено уголовное дело** по случаю нападения на кондуктора троллейбуса № 45 в ночь с 23 на 24 июля на Ленинском проспекте. Машина остановилась по технической причине перед Бульваром Новаторов. Агрессор сначала кричал, а при выходе с силой ударил девушку по лицу. Горэлектротранс призвал горожан помочь в сборе информации.

• **3 июля** пассажир, известный транспортникам как «Гарри Поттер», без видимых причин ударил кондуктора троллейбуса № 3. Женщина была госпитализирована с травмой глаза.

Подано заявление в 21-й отдел полиции Калининского района. Случай зафиксировали камеры видеонаблюдения, видео также передано в полицию.

• Отдел обеспечения транспортной безопасности Горэлектротранса напоминает, что на предприятии разработана памятка о порядке действий работников в подобных ситуациях.

Следование этим рекомендациям поможет свести к минимуму моральный и физический ущерб при деструктивном поведении пассажира.

• **27 июля** городские СМИ сообщили о трагической гибели водителя Службы пути Алексея Кулакова в коллекторе на набережной Карповки, куда он спустился вместе с белорусским блогером Павлом Шпунтенковым. Водитель увлекся исследованием подземных коммуникаций. В ГЭТ Алексей Кулаков работал с 2008 г., был призёром городского конкурса профмастерства-2010.

ЭТО НЕ ИГРА

Итоги реализации Программы по развитию производственной системы за первое полугодие были подведены 12 июля в рамках Дня бережливого производства, который состоялся в Троллейбусном парке № 1. Официальную часть предварила деловая игра для экспертов в области бережливого производства, моделирующая реальные производственные процессы и направленная на их улучшение.



Константин Тычинин,
ведущий экономист Планово-экономического отдела

«В этом году продолжилось посещение экспертами бережливого производства предприятий с высококоразвитой производственной системой. Так, 21 июня группа специалистов ГЭТ с целью обмена опытом посетила компанию Hyundai (Хёндэ Мотор СНГ). Автоматизация производства достигла здесь 80 процентов. Такие участки как штамповка, сварка, окраска работают без участия человека. Нам показали на практике реализацию одного из принципов бережливого производства – «точно вовремя», когда выпускаются только те изделия, которые нужны для потребителя в нужное время и в необходимом количестве,

с минимальными затратами ресурсов. То, что мы увидели на заводе Hyundai, а также в ходе зарубежных поездок, например, в депо Бельгии и Финляндии, не отличается от лучших участков нашего предприятия. Это значит, что во внедрении бережливого производства мы уже достигаем международных стандартов. Кайдзен, то есть, непрерывное совершенствование процессов производства, мы хотим видеть во всём – начиная от работы в офисе до производственных участков».



Результаты бережливого производства в 1-м полугодии

в парках
проведено
5
штурм-
прорывов

подан
21
проект
улучшений

11
проектов
улучшений
принято
к реализации

19 300 000
рублей
сэкономлено

потенциальный
экономический эффект
принятых проектов:
6 466 964
рублей

По итогам первого полугодия определились лидеры, показавшие наилучшие результаты в развитии производственной системы. Среди обособленных структурных подразделений это: Трамвайный парк № 5, Учебно-курсовой комбинат, Служба материально-технического снабжения, Троллейбусный парк № 1, Аварийно-восстановительная служба. Среди управлений и служб: Отдел обеспечения транспортной безопасности, Служба технической политики, Финансово-экономическое управление.

Программа предприятия на 2019 год предусматривает сразу несколько задач. Прежде всего, в каждом

структурном подразделении степень внедрения «Системы 5С» должна быть обеспечена на уровне не ниже 4 баллов по каждому из пяти шагов. Для всех стандартизированных операций должны быть актуализированы технологические карты. При их разработке требуется выявить и сократить потери, а следом и пересмотреть сами технологические процессы.

В настоящее время в Горэлектротрансе проводится конкурс, по итогам которого будет выбрано лучшее структурное подразделение, внедряющее бережливое производство. Итоги будут подведены в декабре.

Студенческий блокнот

«ДОБРЫЙ ДЕНЬ» И ДРУГИЕ ВОЛШЕБНЫЕ СЛОВА КОНДУКТОРА

Студентка факультета журналистики СПбГУ Василина Нестерова, проходящая практику в пресс-службе Горэлектротранса, побеседовала с кондуктором Ириной Сандаловой из Трамвайного парка № 8 и записала её секреты общения в «Студенческий блокнот».

Мы встретились в трамвайном парке прямо перед началом смены на маршруте № 60. Постоянным пассажирам Ирина Сандалова хорошо знакома благодаря способности создавать доброжелательный настрой даже в часы пик. Поэтому не бывает месяца, чтобы в её

адрес не прислали благодарности. А корреспонденты и преподаватели факультета журналистики не раз предлагали ей стать героиней публикаций. Мы решили узнать почему.

– Пока я искала Вас, заметила, что все сотрудники Трамвайного парка № 8 очень вежливы и здороваются даже с незнакомыми людьми. Как мне рассказали, к доброму тону общения Вы имеете прямое отношение, Вас даже называют «Добрый день».

– Да, это так. Когда узнала о том, что меня так называют, сначала обижалась, но потом заметила, что люди стали здороваться друг с другом. Поэтому отчасти можно сказать, что я всех к этому приучила.

– Чем Вы занимались до того, как стали кондуктором?

– До этого 20 лет проработала в школе учителем. Потом мы с мужем переехали в Ташкент и прожили там 17 лет, а когда вернулись в Россию – уже были здесь как иностранцы и ждали, когда нам вернут гражданство. Свои дети уже школу окончили к тому времени, поэтому возвращаться в учителя не хотелось. В нынешнюю профессию

попала случайно, но полюбила её быстро и сейчас своему делу отдаю всю себя.

– Многие пассажиры, ещё не видя Вас в лицо в транспорте, уже узнают по голосу и говорят: «О, это наш кондуктор!» Как Вам удалось стать такой популярной на 60-м маршруте?

– Мне кажется, опыт работы в школе отразился и на моём поставленном голосе, и на чёткой дикции. Более того, это помогает мне с лёгкостью находить общий язык с молодёжью, ведь мои частые пассажиры – это студенты, с которыми у меня сложились хорошие отношения. Когда пассажиры заходят в вагон, я произношу пять волшебных слов: «Доброе утро! Рада вас видеть». И всё, атмосфера становится совершенно другой. Первое время на меня смотрели косо и не могли понять, как можно так работать. Многие даже жаловались, мол, появился такой кондуктор неадекватный. А через время про меня заговорили Северная верфь и Кировский завод.

– Есть ли какой-то забавный случай за время работы на 60-м маршруте?

– У меня был период, когда я

начала работать на 6-м маршруте, вместо 60-го. И вот многие пассажиры не ожидали увидеть меня на «шестёрке». На станции «Приморская» садится народ, я со всеми здороваюсь, а какой-то мужчина ко мне подошёл и спросил: «А вас что, с шестидесятки выгнали?»

– Сталкивались ли Вы с «зайцами» и как с ними боретесь?

– За шесть лет работы, конечно, бывали случаи, когда я обнаруживала «зайцев». Вообще мы не имеем права высаживать школьников. В основном «зайцы» – это дети. В таких ситуациях мы проводим беседу, объясняем, что так делать нельзя. А если же «зайцы» – это какие-нибудь наглые молодые люди, я всё-таки прошу их покинуть салон. В основном с этим мне помогают и сами пассажиры. А так, до конфликтов ничего не разрасталось, мы стараемся подобного избегать.

– О чём Вы мечтаете?

– Я мечтаю об отмене платы за проезд. Мне кажется, общественный транспорт должен быть бесплатным для всех граждан.

Полную версию интервью читайте на сайте ГЭТ.РУС.



«ВОДОРОДНЫЙ ТРАМВАЙ» ИЗ БУДУЩЕГО

Окончание. Начало на стр. 2

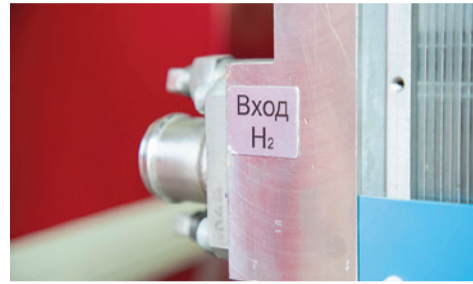
Главная отличительная особенность «водородного трамвая» – независимость вагона от контактной сети. Выработку электроэнергии осуществляет электрохимический генератор (ЭХГ) с использованием водорода, необходимый запас которого хранится в баллонах на борту макета, и окружающего воздуха.

Применение энергоустановок подобного типа на трамваях и троллейбусах позволит отказаться от строительства дорогостоящей контактной сети и тяговых подстанций. При этом надёжность и безопасность, экологическая (при реакции водорода и кислорода генерируется электроэнергия, а также выделяет-

ся тепло и дистиллированная вода) и энергоресурсосберегающая (высокий КПД, до 60%) составляющие эксплуатационных характеристик электротранспорта будут обеспечены на самом высоком уровне.

Привлекательность энергоустановок на водородных топливных элементах (ЭУТЭ), по сравнению с литий-ионными аккумуляторными батареями (ЛИАБ), состоит в том, что заправка ЭУТЭ водородом может быть обеспечена в течение 3-5 минут, в то время как зарядка ЛИАБ требует более продолжительного времени.

Ходовые испытания действующего макета трамвая запланированы на сентябрь.



Поздравляем!

30 июля отметила юбилей ведущий бухгалтер сектора учёта денежных средств, ценных бумаг и валютных операций бухгалтерии ГЭТ Лидия Ильченко. Лидия Николаевна работает на предприятии с 23 лет. Коллектив сектора подготовил для юбиляра особые слова:

Жизни безоблачной в семьдесят лет, дней самых светлых и ясных, Дом, словно солнцем, всегда пусть согрет будет любовью и счастьем!

Близкие пусть окружают всегда нежностью и пониманием.

Сердце и душу не старят года! Бодрости и процветанья!



Планета ГЭТ

БЫСТРЫЙ, УДОБНЫЙ, БЕСШУМНЫЙ

Представители Горэлектротранса приняли участие в семинаре, прошедшем в рамках программы «Трансформация в сторону безвыбросного транспорта в Дрездене и Санкт-Петербурге».

На семинаре были представлены разработки проекта по созданию в Петербурге действующего макета «водородного трамвая». Также представители ГЭТ посетили производство электромобилей Volkswagen и ознакомились с местной организацией общественного транспорта. В частности, специалисты из Петербурга взяли на заметку опыт Дрездена в использовании основных преимуществ трамвая.

- на улицах с небольшим движением применяется так называемая «венская остановка» с повышением уровня всей проезжей части в месте остановки трамвая (фото слева).

- на улицах с плотным автомо-

билным потоком, где трамвай движется по обособленному полотну, применяются классические повышенные посадочные площадки с электронными табло и дополнительными сидячими местами (фото справа).



- на линиях применяется рельсовый профиль со специальной мастикой, снижающий шумность трамвая в 5 – 6 раз.

Участники семинара имели возможность ознакомиться с двумя туристическими трамвайными ли-

ниями Дрездена. Эти маршруты связывают тематические станции, являясь альтернативой классической обзорной экскурсии по городу и его окрестностям. Как известно, в Петербурге существует схожий видовой трамвайный маршрут – № 3.



ОБЪЕКТИВНО:

Служебный вагон принимает солнечные ванны, пока трамвайные пути принимают душ из поливочного вагона.

В объективе: «Мойгодыр»



Фото: Александр Коновалов

ЖЮРИ, ЗА РАБОТУ!

31 июля завершился приём работ в рамках VI конкурса детских рисунков «Трамваи и троллейбусы в городе на Неве».

В общей сложности на творческое соревнование поступило около двухсот рисунков. Конкурсная «география» широка – любимый транспорт рисовали в разных районах Петербурга, в школах, детских садах и творческих центрах. Свои работы вновь представили и маленькие читатели Детской библиотеки МЦБС им. Лермонтова, где в июле в рамках конкурса прошёл мастер-класс. Святослав Новиков из Пресс-службы Горэлектротранса

рассказал читателям библиотеки об истории «Американки» и «Слона», которые и дали название теме конкурса в этом году. В целом творческое соревнование посвятили трамвайным и троллейбусным прозвищам. Торжественная церемония награждения победителей по традиции пройдёт в Музее городского электрического транспорта в конце августа, а самые лучшие рисунки украсят борта электротранспорта.



Информация Горэлектротранса также доступна:

ГЭТ.РУС spbgupget get.spb spbget spbget