

ЕВГЕНИЙ КУЗНЕЦОВ

Электрические строки

СБОРНИК ПУБЛИКАЦИЙ



Евгений Николаевич Кузнецов

Электрические строки.

Сборник публикаций

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=23303689

ISBN 9785448353802

Аннотация

Взгляд на трамваи и троллейбусы Екатеринбурга изнутри. Публицистический маршрут по страницам истории и событиям дня сегодняшнего. Выпуск книги посвящен 50-летию газеты «Электропуть». В сборник вошли газетные публикации автора о работе городского электрического транспорта Екатеринбурга.

Содержание

Актуально	5
Скорость	5
Скоростной трамвай: мифы и реальность	11
Конец ознакомительного фрагмента.	17

Электрические строки

Сборник публикаций

**Евгений Николаевич
Кузнецов**

*Неправды мы с тобою не писали,
Но были так порой увлечены.
За это нам не вешали медали
И премии большой величины.*

Фотограф Игорь Леонидович Иванов

Фотограф Евгений Николаевич Кузнецов

© Евгений Николаевич Кузнецов, 2019

© Игорь Леонидович Иванов, фотографии, 2019

© Евгений Николаевич Кузнецов, фотографии, 2019

ISBN 978-5-4483-5380-2

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Актуально

Скорость



Будний день. Раннее утро. В трамвае из рации раздаётся ставший привычным голос диспетчера:

- 338, ответьте Осе-1.**
- 338 на связи.**
- 338, это навигацию «глючит» или вы едете 68 ки-**

лометров в час?

338 молчит, как партизан. Зато водители других вагонов начинают наперебой рассказывать диспетчеру про снятые шунты и массу других обстоятельств, по которым столь резвое перемещение на екатеринбургском трамвае невозможно. Но, кажется, всем всё понятно. Мы попытались вникнуть в «скоростной вопрос». Независимый взгляд – в нашем материале.

Навигацию не «глючит», опытным путём установлено, что её показания отражают реальную картину. А проблема скорости на предприятии имеет застарелый и болезненный характер, поэтому не удивительно, что по данному вопросу на февральском инструктаже в Западном депо развернулась очень острая дискуссия. Достаточно было ревизору по безопасности движения Андрею Маклакову сообщить о результатах рейда, проведённого в день инструктажа на улице Белореченской, и упрекнуть водителей в несоблюдении скоростного режима, как в зале разгорелось пламя водительского негодования.

Одним из первых контраргументов в свою защиту водители привели неисправные на большей части подвижного состава скоростемеры. И правда, как можно требовать соблюдения скорости при невозможности индикации её значения в кабине? Как верно отметили возмущенные водители, выпуск на линию вагонов с неисправными спидомет-

рами запрещен ПТЭ. В частности, на это указано в пункте 3.3.2.10. Запрет на эксплуатацию транспортных средств с данной неисправностью есть и в приложении к ПДД РФ. Делая отметку в книге поезда о том, что принят технически исправный подвижной состав, водитель берёт часть ответственности на себя.

Впрочем, представитель ревизоров нашёл, что ответить. Во-первых, мелкие превышения во время рейда в расчет не брались, фиксировалась скорость выше разрешенной в несколько раз. Второй аргумент А. В. Маклакова: профессиональный водитель должен чувствовать скорость и без приборов.

За комментарием по данному вопросу мы обратились к одному из опытных водителей. Он согласен с ревизором: острой необходимости в спидометре нет, однако наличие исправного спидометра лучше его отсутствия. Суть проблемы с неисправностью скоростемеров сводится к тому, что их конструкция не очень надежна и неудобна в ремонте. В деповских кругах витает идея заменить аналоговые приборы измерения скорости на электронные, но пока это только идея.

Ещё одна грань проблемы, поднятая стороной водителей: информация о временных ограничениях скорости до них не доносится должным образом. Есть множество ограничений, имеющихся на бумаге, но никак не обозначенных на линии – знаки ограничения не вывешиваются. Никаких отме-

ток в путевых листах при этом также не делается. Водитель, не работающий постоянно на маршруте, где введено временное ограничение, может о нём даже не догадываться. И такая ситуация стала совершенно обычной практикой. И об этом неоднократно говорилось на инструктажах. Ничего не меняется. По словам водителей, единственным уведомлением в таком случае бывают наспех написанные от руки объявления в помещениях конечных станций. Только жизнь такого объявления зачастую коротка, в отличие от продолжительности ограничения. Но если информацию о вводе ограничения до водителей пытаются донести хотя бы так, то об отмене ограничения скорости не информируют вовсе. Таким образом, даже при большом желании, проезжать все участки с положенной скоростью не всегда возможно из-за организационных просчётов.

При всей убедительности позиции водителей всё-таки кажется, что труженики линии несколько лукавят. Их требования справедливы и разумны, вот только нельзя не признать, что зачастую спешащего по отработке в парк или на смену водителя не остановят ни знаки, ни показания спидометра. А значит, и при выполнении всех условий нарушения скоростного режима не прекратятся. Но пока стороны пытаются друг друга услышать, ранними утрами и поздними вечерами, когда рейдов никто не ждёт, некоторые участки трамвайных линий вместе с вагонами «проверяются на прочность». Проспект Космонавтов, улица Блюхера, перегон от площади

1905 года до улицы Карла Либкнехта на проспекте Ленина... Здесь стрелки спидометров, если бы они были исправны, зачастую уходили бы за отметку 60. И таких участков в городе немало.

Решить вопрос контроля соблюдения скоростного режима (да и оптимизации движения в целом) можно с помощью системы спутниковой навигации, которой оборудованы все трамвайные поезда. Но это возможно только при наличии у ответственных за движение подразделений управления и депо желания полностью использовать имеющийся потенциал нового оборудования и общей цели довести внедрение системы до логического конца.

Справка

Укомплектованность скоростемерами пассажирского подвижного состава ЕМУП «ТТУ» на 20 марта 2009 года:

Южное трамвайное депо – 95% подвижного состава.

Северное трамвайное депо – 100% подвижного состава.

Западное трамвайное депо – 52% подвижного состава.

Начальник СПС ЕМУП «ТТУ» В. М. Никитин

КОММЕНТАРИЙ

Главный ревизор ЕМУП «ТТУ» А. В. Погорелов:

– Отдел главного ревизора проводит плановые и внепла-

новые рейды по соблюдению водителями ГЭТ скоростного режима. В месяц по плану проходит 8—10 рейдов. На проблемные участки выезжает машина с ревизором, который выявляет нарушения (в 2008 году таковых выявлено 72). Как правило, 5 нарушений фиксируются стабильно, после чего «лихачество» мгновенно прекращается: водители передают друг другу информацию о контроле.

Часто водители, пытаясь выкрутиться, объясняют превышение скорости стремлением соблюдать расписание, но при этом почему-то значительно опережают его. С точки зрения безопасности движения, которая на транспорте прежде всего, лучше опоздать, чем «собрать в кучу» всю проезжую часть слетевшим с рельсов вагоном. И это водители, к сожалению, слабо понимают. Чтобы почувствовать, что вместо 15 едешь 40 км/ч, не нужны ни скоростемер, ни большой опыт.

Сейчас весна, все начинает таять, рельсы смещаются — в результате следует ожидать увеличение числа сходов. Начало весны всегда вскрывает все недостатки. Убедительная просьба, не ждите, когда вас будут ловить, вычислять по навигации! Соблюдайте скоростной режим!

Скоростной трамвай: мифы и реальность

Массовая автомобилизация и, как следствие, дорожные заторы – бич всех крупных современных городов. Всплеск «автомобилизма» привёл к тому, что страдают от него не только сами владельцы четырёхколёсных «коней», заложниками ситуации стали водители и пассажиры общественного транспорта. Есть ли выход из этой ситуации? Сегодня в России много говорят о скоростном трамвае как о спасительном средстве от пробок. К этой теме решили обратиться и мы.

МИФЫ

В газете «Вечерний Екатеринбург» №89 (14335) от 23 апреля 2008 года была опубликована заметка под неожиданным заголовком «Скоростной трамвайчик-поезд»:

Трёхсекционный скоростной трамвай (или городской поезд) может появиться на улицах Екатеринбурга. Его разработчики – завод Уралтрансмаш – уже представили его покупателям. Как рассказали на предприятии, новый вид транспорта будет представлять собой городской поезд, адаптированный

к имеющейся сети рельсовых дорог в Екатеринбурге. Трамвай, состоящий из трех секций – вагонов, сможет развивать значительную, в сравнении с обычным трамваем, скорость. Кроме того, он оснащен специальным низким полом, удобным для детей, стариков и инвалидов. Три вагона такого городского поезда способны вместить около 310 человек, что поможет избежать уже традиционной в часы пик давки. Что касается внешнего облика нового вида транспорта, помимо количества секций, он будет отличаться и сочленением вагонов: городской поезд соединяется «гармошкой».

Разработка скоростного трамвая была начата еще в 2004 году, однако в городском ЕТТУ пока не уверены, что на такой вид транспорта будет значительный спрос. Как отмечают сами изготовители, логичнее всего было бы запустить поезд в эксплуатацию, когда будет достроен микрорайон «Академический». Для подобного трамвая там уже планируются специальные рельсы на скоростной магистрали. Стоит также добавить, что городской поезд отличается довольно низким энергопотреблением. Благодаря снижению расхода электроэнергии почти на 40 процентов, стоимость проезда на таком виде транспорта может оказаться значительно дешевле, чем на обычном трамвае.

Неискушённого читателя этот материал из «Вечёрки» введёт в заблуждение – в нём слишком много неоднознач-

НЫХ МОМЕНТОВ.

Так, возможность развивать «значительную, в сравнении с обычным трамваем, скорость», быть может, и была бы полезной, вот только ПДД РФ ограничивают скорость в населенных пунктах числом 60 км/ч, в то время как максимальная конструктивная скорость самого обычного трамвая Т-3 – основного типа подвижного состава ЕМУП «ТТУ» – составляет 65 км/ч. А нужно ли больше городскому транспорту?

Откуда взята столь точная цифра снижения энергопотребления? Конечно, современное электрооборудование менее энергоёмкое. Но сравнительных измерений никто не проводил, заявленные 40% являются сугубо гипотетическими, на практике этот показатель может оказаться на порядок ниже.

И уж совсем смешно звучит заявление, что проезд на таком транспорте будет значительно дешевле. Переоборудование существующей инфраструктуры, переоснащение депо (тем более строительство нового) потребует огромных финансовых вложений. Обслуживание сочлененного подвижного состава также сложнее и затратнее, стоимость таких машин выше, целесообразность использования вагонов вместительностью 310 человек вне «часов пик» весьма сомнительна, а сочленённый вагон не расцепить на несколько. Эти обстоятельства явно не способствуют снижению стоимости проезда.

Наконец, что такое «городской поезд, адаптированный

к сети рельсовых дорог в Екатеринбурге»? Плод чьего-то воображения, материализовавшийся в очередную туманную формулировку. Что же ходит по екатеринбургским трамвайным рельсам сегодня? Трамвай – городская железная дорога, и каждый его состав можно назвать поездом. А «вид транспорта», о котором говорят представители завода, вряд ли включает в себя проводников с горячим чаем. Так что же это за «трамвайчик-поезд»? Что представил покупателям завод, на протяжении последних лет с переменным успехом пытающийся довести до ума обыкновенный четырёхосный вагон, и представляющий каждую его модернизацию как трамвай нового поколения и революцию в трамваестроении, остается загадкой.

РЕАЛЬНОСТЬ

Согласно нормативным документам, скоростной трамвай – это трамвай, средняя эксплуатационная скорость которого превышает 24 км/ч. Для сравнения: средняя эксплуатационная скорость екатеринбургских трамваев колеблется от 13 до 16 км/ч в зависимости от маршрута. Какие бы ассоциации и образы не вызывало словосочетание «скоростной трамвай», высокая скорость сообщения обеспечивается особенностями организации линий, обустройством путей, а подвижной состав является второстепенным фактором.

Как должны быть устроены линии скоростного трамвая?

Можно ли «ускорить» движение на существующих трамвайных линиях Екатеринбурга? С этими вопросами мы обратились к начальнику технического отдела, заместителю главного инженера ЕМУП «ТТУ» Михаилу Щипанову:

– Нужно понимать, что скоростной трамвай – это не суперсовременные многосекционные низкопольные вагоны с системой климат-контроля салона и прочим, а в первую очередь комплекс мероприятий, направленных на увеличение средней эксплуатационной скорости, а именно: исключение помех от автотранспорта путём обособления трамвайных путей, строительство развязок в разных уровнях, ограждение от пешеходов и животных, приоритетный пропуск вагонов на перекрёстках с помощью управления светофорами. На линии, где трамваю ничто не мешает, тип используемых вагонов не имеет особого значения. В качестве примера приведу ремонт трамвайных путей на проспекте Ленина от ул. 8 Марта до ул. Карла Либкнехта в 2006 году. Когда реконструкция была уже в финальной стадии, но пути ещё не имели покрытия, что исключало возможность выезда на них автотранспорта, трамваи проходили здесь беспрепятственно, не делая лишних торможений, в то время как автомобилисты в оба направления стояли в несколько рядов в еле-еле движущейся пробке. Пассажиры общественного транспорта были очень довольны: участок можно было

проехать с большим комфортом и за меньшее, чем обычно, время. Таким образом, главное – отсутствие помех на пути трамвая. На проспекте Космонавтов, где пути уже проходят по разделительной полосе, создание «зелёной волны» для движения трамваев с использованием современной системы сигнализации, не требующее больших затрат, позволило бы ещё сократить время поездки. Напрашивается обособление трамвайной линии от автомобильных потоков по улице Победы и на многих проблемных участках, особенно в центре города, где трамваи выбиваются из графика.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.