

Ответы ГУП «Горэлектротранс» на вопросы горожан

1. Трамваи могли бы составить хорошую конкуренцию другому транспорту, если бы на проблемных участках рельсы были отгорожены от проезжей части. Планируется ли в городе увеличение количества таких участков?

В ближайшем будущем это планируется сделать на Благодатной улице. Созданием выделенных полос по предложениям Комитета по транспорту занимается КРТИ. Предложения о таких мерах вносит петербургский «Горэлектротранс».

2. Планируется ли возвращать существовавшие ранее маршруты, и если нет, то почему? Например, пути через Троицкий мост периодически используются техническими составами, но маршрутов там до сих пор нет.

Да, планируется. Этот вопрос сейчас изучает Санкт-Петербургский научно-исследовательский и проектный институт градостроительного проектирования (ЗАО "Петербургский НИПИГрад"). Специалисты прорабатывают 7-8 маршрутов, которые могли бы вернуться на улицы города. По итогам научных изысканий, будет подготовлен отчет, которым можно будет в руководствоваться при дальнейших действиях в этом направлении.

3. Почему в трамваях ТП-1 уже второй месяц не работает СЭКОП?

Система жёстко привязана к маршрутам в каждом конкретном трамвае. Навигационная система фиксирует проход трамвая из точки А в точку Б по фиксированному маршруту. При движении по изменённому маршруту, например, из-за ремонтных работ, СЭКОП фиксирует отклонение от линии. Поэтому решено временно отключать СЭКОП вместо перепрограммирования маршрута в устройстве слежения.

4. Новый логотип не вызывает симпатии у горожан, т.к. они считают его несерьёзным. С чем связана разработка и выбор такого логотипа?

Новый современный логотип разрабатывался в рамках ребрендинга, проводимого СПб ГУП «Горэлектротранс».

При создании нового логоблока, который представляет собой основной идентификатор бренда, учитывалась нацеленность предприятия на уверенное развитие, повышение лояльности пассажиров и жителей города к петербургскому электротранспорту, а также привлечение молодых кадров.

Логоблок состоит из графического знака и вербальной части - аббревиатуры и дескриптора (электротранспорт Санкт-Петербурга). Использование аббревиатуры «ГЭТ» в вербальной части логоблока призвано объединить в сознании петербуржцев общую принадлежность городских трамваев и троллейбусов к одному предприятию городского электрического транспорта – СПб ГУП «Горэлектротранс» (сокращенно – ГЭТ). В композиции графического знака заложены элементы, символизирующие токоприемники троллейбусов и трамваев: две прямых синих линии обозначают троллейбусные штанги, две разноцветные стрелки – пантограф трамвая. На другом ассоциативном уровне знак также раскрывает характерные отраслевые атрибуты для

электротранспорта: пересечение маршрутов и контактную сеть, дающую энергию для движения трамваев и троллейбусов.

Расположение и направление простых элементов фирменного графического знака, выполненного в ярких современных натуральных цветах, отражает энергичный, инициативный, заботливый, надежный, коммуникабельный «характер» бренда и его «голос» - дружелюбный, открытый, уверенный, уважительный.

5. Для чего третий раз меняют схему окраски подвижного состава?

1. Схему окраски подвижного состава три раза не меняли.

Возможно, речь идет о трамваях, прошедших капитальный ремонт с модернизацией. Комплекс этих работ включает в себя также и окраску подвижного состава. Эти линейные трамваи, построенные еще десять-двадцать лет назад, с характерным для того времени дизайном, конструкцией кузова, прямыми углами, целесообразно окрашивать в цвет, приближенный к ретро-стилю. За основу такой схемы окраски взяты спокойные, классические петербургские цвета – вишнево-красный и бежевый или «цвет слоновой кости». Эта схема окраски использовалась в нашем городе в 50-е годы (такой облик имели трамваи ЛМ-47 и ЛМ-49).

ЛВС-86 (Ленинградский вагон сочлененный 1986 года разработки), прошедший капитальный ремонт с модернизацией

ЛМ-49 и ЛМ-47 (экспонаты Музея городского электрического транспорта)

2. Также в рамках работ по обновлению подвижного состава силами предприятия проводится модернизация трамваев ЛМ-68М (Ленинградский моторный 1973 года разработки).

Модернизированные вагоны представлены в двух разных обликах – в современном дизайне («Дельфин») и в ретро-стиле («Новые стилиаги»).

Возврат к дизайну прежних эпох – это общемировая тенденция. Выпускаются, например, автомобили «по мотивам», самый известный пример – «Фольксваген Жук». Один из вариантов дизайна модернизированных трамваев напоминает облик самого любимого ленинградского трамвая «Стилиаги» (на техническом языке ЛМ-57) неслучайно. Когда-то эти вагоны были символом надежности и комфортабельности ленинградского трамвая.

Слева направо: модернизированный трамвай ЛМ-68М в ретро стиле «Новый стилиага», модернизированный трамвай ЛМ-68М в современном дизайне «Дельфин», линейный трамвай ЛМ-68М, музейный трамвай ЛМ-57 «Стилиага»

3. Сейчас в СПб ГУП «Горэлектротранс» ведётся работа по ребрендингу предприятия. Это сложный и длительный процесс, который включает в себя большой объем работ. Согласно перечню работ одним из направлений при реализации проекта является подбор новой цветовой схемы окраски современного подвижного состава. В одну из задач, реализуемых разработчиками фирменного стиля, входит исследование общественного мнения и предложение нового облика электротранспорта. В рамках этого направления в Санкт-Петербург из Энгельса прибыли новые троллейбусы марки Тролза-5265 «Мегаполис», уже окрашенные по-новому.

В настоящее время окончательного решения о выборе цвета и перекраске всего подвижного состава в конкретную схему не принято.

6. Почему при выборе новой схемы окраски трамваев был выбран серый цвет?

Такой цвет был предложен разработчиками нового бренда в качестве гармонирующего с городской окружающей средой. Серый цвет транспорта перекликается с «фирменными» приметами Петербурга - небом, Невой, архитектурными памятниками стального цвета. При выборе цветового оформления учитывалось мнение горожан, для этого проводилось анкетирование пассажиров. Также учитывалась статистика, по которой транспортные средства серого цвета попадают в ДТП реже, чем машины других цветов. А безопасность пассажиров - главный приоритет в работе предприятия.

7. Почему не вводится система открытия дверей по кнопке? Планируется ли ее введение?

Планируется, но не в ближайшее время. Обязательное наличие таких кнопок предусмотрено в ТЗ на новый подвижной состав с 2007 года. Такая система позволяет экономить электроэнергию за счет снижения потерь при использовании отопления и кондиционирования. На сегодняшний день такой кнопкой оборудована почти половина трамваев. Для повсеместного внедрения необходимо провести ряд мероприятий. Это обучение водителей, массовое информирование горожан, а также внедрение систем безопасности, таких как автоматическая блокировка старта трамвая при не закрытых полностью дверях. Пока что вопрос открытия дверей по кнопке является не самым приоритетным, и мероприятия по запуску в эксплуатацию технологии ещё не проводились. Возможно, решения будет приняты через 1-2 года.

8. Возможно ли продлить работу 49 трамвая, который сейчас заканчивает ходить в 9 часов вечера?

Пожелания горожан учтены, 49-й трамвай заканчивает работу в 23:30.

9. Интересуют выделенные отремонтированные участки, например, на Тихорецком проспекте: почему раньше (до ремонта) трамвай ходил около 20 км/ч, а сейчас всего 30-35 по отремонтированной выделенной полосе? Можно ли развивать скорость на таких участках 50-60 км/ч?

Средняя скорость движения трамваев на маршрутах сейчас 15 км/час. После проведения реконструкции путей эта скорость возрастает до 20-25 км/час. Во многом скорость движения определяется расписанием. Технически развивать высокие скорости на новых участках возможно, но если существующий график предписывает движение на участке с определённой скоростью, то она и соблюдается. Переработка расписания движения сопряжена с рядом трудностей, и изменение графика под высокоскоростное движение трамваев на новых участках не планируется.

10. Просьба от горожан: при отменах маршрутов вешать на остановках информационные объявления.

Предложения СПб ГУП «Горэлектротранс» отправлены в СПб ГКУ «Организатор перевозок».

11. Возможно ли сделать дополнительную остановку трамвая №9 на остановке "Светлановский проспект", чтобы он перед поворотом на пр. Науки делал остановку, как 55-ый? Трамвай по утрам долго поворачивает, да и идти потом до остановки автобуса/троллейбуса на Светлановском проспекте не близко. Теряется 10 (а у пожилых и 15-20) минут.

Этот вопрос – в компетенции Комитета по благоустройству. Такие решения проводятся через межведомственную комиссию. Однако в этом конкретном случае имеются возражения её участников. Дополнительная остановка трамвая №9 на Светлановском проспекте может вызвать рост числа ДТП. Важно позаботиться о полной безопасности пассажиров, пешеходов и водителей легковых автомобилей.

12. Когда запланирован капитальный ремонт трамвайных путей от Косыгина до Ладожского вокзала? Сейчас пути сильно разбиты и скорость движения на этом участке не превышает 20 км/ч.

Ремонт по этому адресу начался и продлится около полутора лет. Заказчик - Комитет по развитию транспортной инфраструктуры и Дирекция транспортного строительства. Ремонт производится без закрытия трамвайного движения – выделен однопутный участок.

Что касается второго участка - от пр.Передовиков в сторону станции метро «Ладожская», то проект его ремонта только разработан, реализовывать его начнут через некоторое время.

13. Вопрос по модернизации трамваев ЛМ-68М. Что ждёт этот проект? Правда ли, что ГЭТ будет их модернизировать не только на своем ЦКРе, но и отдавать их другим заводам, например, ОЭВРЗ? Почему было принято такое решение?

Уже два трамвая в 2014 году прошли модернизацию на ОЭВРЗ. Капитальный ремонт и модернизация трамвая – не совсем свойственная для ГЭТа задача. «Горэлектротранс» занимается перевозками, ремонт – в ведении специального предприятия. Раньше ремонтные работы можно было организовывать на ПТМЗ, которого больше не существует, поэтому сейчас планируется передавать такие работы на сторону, другим предприятиям.

14. Почему в качестве графического элемента дизайна подвижного состава выбраны изображения в виде “смайлов” (Проект “Добрый транспорт”)?

Проект «Добрый транспорт» реализуется совместно с Первым популярным телевидением (ПТВ).

По поводу «смайла».

Немного истории. Действительно, смайлик был. Но давно, в 2011-м году. Это был самый первый троллейбус, бортовой номер 2325. В то время ещё не было «добротного транспорта». Проект «Немного уважения – ускоряет движение!» (после стал слоганом проекта «Добрый

транспорт») был создан под Международный форум в качестве одного из инструментов для повышения уважения к общественному транспорту (преимущественно, электрическому), способствующего снижению аварийности на дорогах города. Тогда троллейбус со смайликом горожане называли «вежливым». Однако, «смайл» не прижился в Культурной столице. Уже через 9 месяцев превратился в Колобка, чисто русского персонажа. Конечно, перед этим были проведены исследования и фокус-группы, чтобы изучить отношение аудитории. В следующем сезоне ПТВ «одели» Колобка в форму «Горэлектротранса», чуть позже он появился на жилетках, стикерах, стендах, сувенирной продукции. А ещё в следующем ввели новые образы – детей и солнышко. Их можно увидеть и сейчас. Безусловно, всё в рамках единой тематики.

Так почему всё же Колобок?

Позитивный яркий образ, ассоциирующийся с безопасностью у различных возрастных групп. К тому же, связан с дорогой, знаком с самого детства, вызывает исключительно положительные эмоции.

15. Когда планируется замена старых трамваев в Приморском районе, на Юго-Западе, в Красногвардейском районе (маршрут №10), на маршрутах 24 и 27?

Когда на баланс «Горэлектротранса» поступают новые вагоны, их стараются равномерно распределять по паркам. Замена старых трамваев новыми, современными, с возможностью автономного хода - постепенный и регулярный процесс.

Например, 4 трамвая «ТрамРус», которые в этом году получил «Горэлектротранс» будут работать на юго-западе и обслуживаться в Трамвайном парке №8.

16. Будет ли организована остановка трамваев около Володарского моста на правом берегу?

Нет, возвращать остановку на это место не планируется. Напомним – ее убрали по требованию ГИБДД, из-за того, что остановка создавала тяжелую аварийную ситуацию.

17. Бывало ли руководство ГУПа, например, в Амстердаме и знакомо с их трамвайной системой?

Нет

18. Как часто шлифуются трамвайные рельсы в городе?

Такая работа ведется регулярно, правда – только в теплое время года. При первых заморозках шлифовка рельсов приостанавливается. По технологии, обрабатываемый участок рельсов поливают водой. Трамвайное движение из-за этого не закрывают. Правда, процесс-трудоемкий. На одну улицу может уйти неделя.

Шлифовка – важный момент в обслуживании электрического транспорта. Гладкий рельс вызывает меньше шума и вибрации. Шлифовка уменьшает волнообразный износ колеса, а также предотвращает образование этого дефекта.

19. Вопрос по поводу проблемы простоев трамваев (реже троллейбусов) из-за посторонних ДТП. На практике принуждение водителей автомобилей, заблокировавших движение трамваев, освободить проезжую часть не применяется сотрудниками ГИБДД. Наказание к нарушителям применяется лишь постфактум: «Горэлектротранс» в судебном порядке взыскивает с виновника ДТП ущерб за простой электротранспорта. В 2012 году была разработана памятка для водителей по поводу действий в таких случаях. Почему она не используется водителями? Какие меры принимаются для решения данной проблемы?

При сторонних ДТП, водителям предписано освободить проезжую часть, чтобы не мешать движению транспортного потока. Но в некоторых случаях они это не делают. Прописан четкий порядок возмещения страховых случаев. Водители опасаются сдвинуться с места, поскольку считают, что страховщики, прибывшие на место происшествия, зафиксируют это, как нарушение и откажутся выплачивать компенсацию. Водители электротранспорта в подобных ситуациях ориентируются на специальную Памятку действий в случае ДТП. В трамвайных парках с ними регулярно проводится разъяснительная работа.