

Рельсы-рельсы, шпалы-шпалы...

Пермский трамвай бежит по улицам города к своему юбилею

В начале этой недели в Перми дали старт акции «От Молотова до Перми», которую посвятили 90-летию юбилею открытия городского трамвайного движения. К этой знаменательной дате планируется провести цикл масштабных мероприятий.

В рамках акции «От Молотова до Перми», которая продлится до конца октября этого года, жителям и гостям города расскажут об истории трамвая с помощью коротких аудиозаписей. Они будут звучать на всех трамвайных маршрутах, а уникальные факты будут привязываться к определённым остановкам.

История трамвая — история города

Как пояснили в МУП «Пермгорэлектротранс», во время проведения акции пермяки и гости города узнают, к примеру, о том, когда в рейс отправился первый трамвай, по каким улицам проходил его маршрут, почему одну из моделей в народе прозвали «морковкой».

Горожане смогут узнать и интересные факты из истории трамвайного движения в других городах страны: где трамвай курсировал по льду замёрзшей реки, какой вид транспорта послужил прототипом первого трамвайного вагона, где находится самый маленький город с организованным трамвайным движением и многое другое. На каждом маршруте пассажиры во время следования трамвая познакомятся не менее чем с двумя-тремя интересными историческими событиями.

Совсем скоро, в августе, в одном из пермских депо у мальчишек и девочек появится возможность разрисовать трамвайный вагон, который потом будет курсировать по улицам города. Конкурс детского рисунка пройдёт в сентябре. По его итогам авторы лучших творческих работ будут награждены памятными призами. В планах — проведение и других творческих мероприятий как для горо-

жан, так и для работников трамвайных депо.

Кроме того, все желающие смогут совершить экскурсию в музей пермского электрического транспорта, который появился в краевом центре пять лет назад. Его первым экспонатом стал трамвай модели КТМ-1, который курсировал по городу ещё в 50-е годы XX века. В вагоне полностью отсутствовало отопление, сиденья были деревянными, его услугами могли воспользоваться всего 73 человека. Для сравнения: современные вагоны могут перевозить до 186 человек. Сейчас в России сохранилось не более 10 трамваев модели КТМ-1. Кстати, все посетители музея могут попасть внутрь вагона и ощутить себя пассажирами трамвая тех далёких лет.

Берег правый, берег левый

Трамвайное движение в Перми открыли 7 ноября 1929 года, тогда же в городе появилось первое трамвайное депо. Оно располагалось по адресу ул. Пермская, 1 (ныне — центральные ремонтные мастерские МУП «Пермгорэлектротранс»). Протяжённость первой линии (Мотовилиха — ул. Осинская) составляла 13,2 км. Первого водителя трамвая звали Дмитрий Петрович Ванный. На момент открытия движения в трамвайном парке было пять подвижных составов, состоявших из 10 вагонов.

В 1930 году линию продолжили до станции Пермь II, тем самым воплотив в жизнь ещё дореволюционные планы по организации маршрутной сети города. Изначально по линии пустили маршрут №1. До войны построили ещё несколько линий, появились новые маршруты. В первые послевоенные годы длинный

маршрут от Перми II до сада им. Свердлова стал хорошо знакомой нынешним жителям «четвёркой».

Подвижной состав состоял исключительно из двухосных вагонов. Существующего трамвайного парка не хватало, вагоны «ночевали» прямо на улицах, прилегающих к старому Разгуляйскому парку. Строительство нового депо требовало много средств.

Во время Великой Отечественной войны трамваи работали в усиленном режиме. Количество проживающих в городе людей, как и число предприятий, резко увеличилось. Расширилась грузовая система, строились новые подъездные линии к заводам, тупики для разгрузки вагонов. Кроме того, трамваи использовали для перевозки раненых от вокзала к военным госпиталиям. После войны грузовая система просуществовала не очень долго, в настоящее время грузовых трамвайных веток не сохранилось.

После войны некоторое время новые линии не строились, даже не было возможности переделать одноколейную линию на Заимку в двухпутку — это произошло в 1956 году. Только в 1948 году в городе составили смету строительства нового трамвайного депо (ныне — «Красный Октябрь»). Этот проект получил дальнейшее развитие.

Конец 1950-х годов ознаменовался крупнейшим строительством: в 1957 году появилась линия, соединяющая ул. Громова (сейчас — ул. Куйбышева) и ул. Ленина. Образовалось своеобразное транспортное кольцо. Открыли маршрут №5 (Пермь II — завод им. Калинина). В 1958 году сдали линию к нефтезаводу в Осенцах, которая пролегала от ул. Пушкина через район Балатово.

В 60-е годы прошлого столетия развитие трамвайного движения в Перми бурно продолжилось. В 1965 году в городе построили важную линию на ул. Крупской и бульваре Гагарина до



Новый трамвай российского производства 71-911ЕМ «Львёнок»

ул. Ушинского. В 1967 году открыли мост через Каму, на котором предусмотрительно организовали и трамвайные пути. Таким образом, в декабре 1970 года трамваи пошли на правый берег Камы! Ходили они туда вплоть до 1987 года. В годы перестройки, совпавшие с экономическим кризисом в стране, в Перми закрыли и несколько других линий. Начиналась новая трамвайная эпоха.

Мы едем, едем, едем!

В настоящее время протяжённость трамвайных путей в Перми выросла почти в 10 раз. В ближайшее время её увеличат за счёт открытия новой ветки на ул. Революции, которая соединит улицы Куйбышева и Сибирскую. Сейчас по городу курсируют восемь трамвайных маршрутов, протяжённость путей и контактной сети составляет более 110 км.

К 2014 году в рамках ведомственной целевой программы «Пермский трамвай» в МУП «Пермгорэлектротранс» приобрели 45 новых трамвайных вагонов производства Усть-Катавского вагоностроительного завода. Сейчас на улицы Перми ежедневно выходит 83 единицы подвижного состава.

Именно электротранспорт первым в городе перешёл на работу по новой транспортной модели, в рамках которой заключили новый контракт на обслуживание транспортных маршрутов. Одним из ключевых этапов преобразования транспортной системы является поэтапное обновление подвижного состава. При этом «возраст» действующих в Перми трамваев должен быть не более 15 лет. В ближайшее время планируется закупить новые низкопольные высоко-технологичные трамваи.



Дмитрий Самойлов, глава Перми:

— Трамвай является самым экологичным видом городского общественного транспорта. Именно трамваи станут опорным видом транспорта не только центральной части города, но и других его районов. Трамвайную сеть планируется развивать за счёт строительства новых путей на ул. Революции и в микрорайоне Парковом. Проводится и поэтапное обновление действующей инфраструктуры.

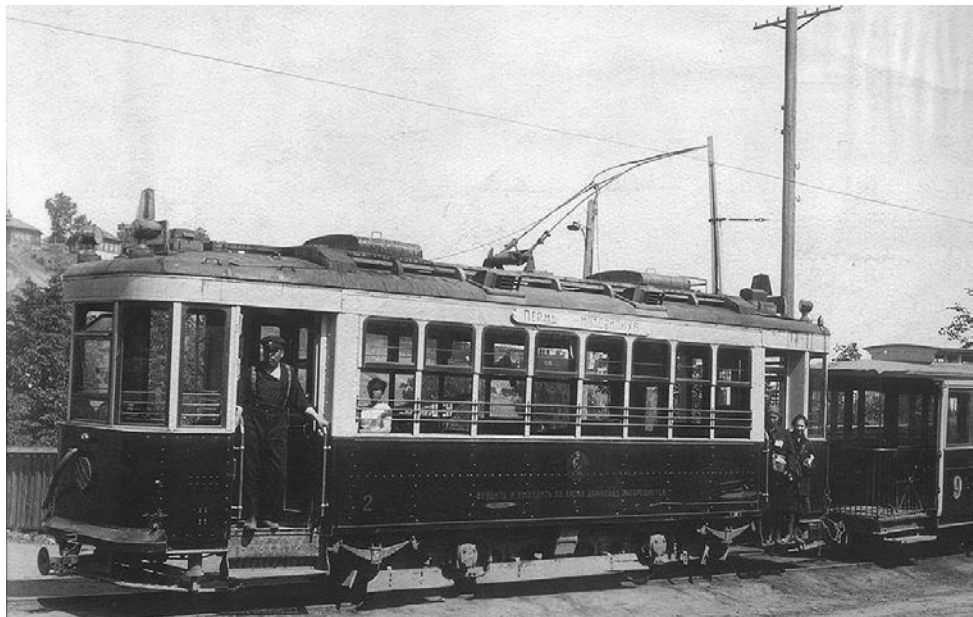
За последние несколько лет в Перми реконструировали трамвайные пути и контактную сеть на улицах Героев Хасана и Горького, на Северной дамбе, а также на ул. Уральской. Кстати, на этой улице капитальный ремонт планируется продолжить до микрорайона Висим. В настоящее время проводится масштабный капитальный ремонт трамвайных путей на участке ул. Крупской.

Напомним, летом 2018 года впервые в пермских трамваях запустили систему оплаты проезда с помощью бесконтактных банковских карт и электронных устройств с технологией NFC, поддерживающих платёжные системы любого банка. Осенью прошлого года Пермь стала первым городом в России, где в тестовом режиме

приступили к эксплуатации нового трамвая российского производства 71-911ЕМ «Львёнок». Производственная компания «Транспортные системы» демонстрировала его на выставке InnoTrans 2018 в Берлине. Важно отметить, что трамвай на 90% состоит из комплектующих, произведённых на территории России.

Пермяки смогли почувствовать несомненные преимущества современного электротранспорта: в новом трамвае есть система климат-контроля, специальные информационные системы. Общая вместимость вагона составляет около 160 пассажиров. Также состав обладает запасом автономного хода, необходимого для современного мегаполиса. Предполагается, что эта технология будет применяться при запуске трамвайного движения по маршруту «Станция Пермь II — станция Пермь I». Наличие 100%-ного низкого пола в вагоне обеспечивает беспрепятственный доступ в салон маломобильных граждан. Кроме того, в трамвайном вагоне предусматривается интерактивное управление, наружная система видеоконтроля зон посадки-высадки пассажиров и многое другое.

Сергей Федорович



Первые пермские трамваи

