

10-11 СТР.

Как в 90-е мы могли потерять трамвай. История спасения и развития предприятия

12 СТР.

Неженская профессия? Более 40 лет Людмила Волкова работает электрослесарем

ГЛАВНАЯ ГОРОДСКАЯ ГАЗЕТА

23 03 24

№32 (6960). СУББОТА. Цена свободная. 16+
Выходит по вторникам, четвергам, субботам.
Сайт «Краснодарских известий»: ki-news.ru



Z А НАШИХ

КРАСНОДАРСКИЕ ИЗВЕСТИЯ

Следующий номер «КИ» выйдет во вторник, 26.03

Держитесь за поручни! Набираем скорость на новых рельсах

Спецвыпуск. Больше 120 лет наш трамвай перевозит екатеринодарцев-краснодарцев. Сегодня мы вспомнили вехи его стального пути и заглянули в будущее **6-12 СТР.**



124 года исполнится в этом году краснодарскому трамваю.

2021 года выпуска самый современный трамвай города.

320 пассажиров вмещает современный трамвай «Витязь».

289 единиц составляет трамвайный парк.

75,2 млн пассажиров перевезли трамваи в 2023 году.

900 тыс. пассажиров ежемесячно проезжает по самому длинному маршруту №5.

23 км - протяженность самого длинного трамвайного маршрута №5.

129 км - протяженность трамвайных линий.

ФОТО: ДЕНИС ЯКОВЛЕВ, «КИ»,
КОллаж: ОЛГА ХЛУДОВА, «КИ»



Подписывайтесь на «Краснодарские известия» в Телеграм @KI_KRD

Реклама, 16+

Суббота
23 марта
☁️ +7 +9
☀️ +2 +4
ветер Ю-В, 9 м/с

Воскресенье
24 марта
☁️ +10 +12
☀️ +3 +5
ветер Ю-З, 12 м/с

40 000 кубанцев приняли участие в днях здоровья. Очередная медико-профилактическая акция пройдет 23 марта в ЦРБ Абинска. Мероприятие приурочено к Всемирному дню борьбы с туберкулезом и Всероссийской неделе профилактики инфекционных заболеваний.



7 930047 030018

За 2 часа - до Крымского моста

Вениамин Кондратьев рассказал журналистам о строительстве автодороги Краснодар - Керчь. Работы ведут в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги».

1 От первого лица

● **Вениамин Кондратьев,**
Губернатор Краснодарского края:



- Новое направление трассы А-289 - один из самых значимых дорожных проектов Краснодарского края. Она будет проходить в стороне от близлежащих населенных пунктов, что позволит вывести оттуда весь транзитный транспорт. Дорогу откроют до

конца года - она сократит время в пути от Краснодара до Крымского моста до двух часов. Объект важен как для нашего региона, так и для всей транспортной логистики юга страны.

Протяженность трассы составит почти 120 км. Расчетная скорость движения - 120 км/ч. По дороге сможет проезжать до 40 тыс. автомобилей в сутки. Объект строят в два этапа: хутор Белый - Славянск-на-Кубани и Славянск-на-Кубани - станция Марьянская. Также возведут 10 разнородных транспортных развязок и пешеходный переход, 15 путепроводов и 33 моста. На всем протяжении предусмотрено наружное освещение. Работы ведут в соответствии с графиком.

➔ Хорошая новость

На ВДНХ 23 и 24 марта пройдут Дни Краснодара



В павильоне №75 на выставке-форуме «Россия» на стенде Краснодарского края состоится презентация туристического символа краевого центра с участием главы города Евгения Наумова.

В зоне культурных проектов ВДНХ пройдет большой концерт творческих коллективов города, который начнется 23 марта в 19.00. На площадке форума выступят народный ансамбль танца «Станица», народный ансамбль казачьей песни «Славица» и шоу-группа «Народный драйв».

Чтобы познакомить посетителей выставки с нашим городом, подготовлена обширная познавательная и творческая программа.

Так, представители креативного агентства, которые разрабатывали брендбук Краснодара, создавали его слоган и фирменный стиль, расскажут о новом туристическом символе кубанской столицы.

Известный краснодарский актер и шоумен Андрей Трегубов в течение двух дней будет проводить викторину на знание истории Краснодара, его географического положения, символики. Главный приз для победителей - путешествие на двоих в Краснодар.

Все посетители экспозиции смогут принять участие в создании картины, посвященной Году семьи. Состоятся мастер-классы по народным ремеслам, можно будет увидеть показы модной одежды от краснодарских дизайнеров.

В течение двух дней на стенде станут транслировать видеоролик о достижениях Краснодара, пройдут выступления творческих коллективов: ансамбля «Славица», артистов творческого объединения «Премьера» Ильи Филиппова и Армена Амбарцумяна.

На посту - мобильные МОТОПОМПЫ и насосная станция

Актуально. В краевой столице обсудили готовность всех служб к паводкам и пожарам

В кубанской столице прошло заседание Комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности под председательством главы Краснодара Евгения Наумова.

Подтопления ожидаются с мая по июль

В заседании комиссии приняли участие представители федеральных и краевых ведомств, заместители главы города, руководители отраслевых органов администрации, главы администраций внутригородских и сельских округов.

Обсудили готовность города к весенним паводкам и возможным подтоплениям в период затяжных ливней, в том числе работу водооткачивающей техники.

По информации начальника территориального Центра мониторинга и прогнозирования чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера Андрея Жданова, для мониторинга гидрологической обстановки в пределах города действуют автоматический комплекс и метеостанция. В этом году еще один такой комплекс установят на территории Рождественского парка. В перспективе система будет пополняться новыми метеостанциями - с целью охватить всю площадь города.

Как доложил начальник управления гражданской защиты Виталий Казликин,

Стартовала реставрация памятника «Аврора»

К работам на объекте культурного наследия регионального значения уже приступили.

Статую обтянули оранжевыми ремнями и огородили металлическими лесами. В ближайшее время памятник с помощью подъемной техники со специальной системой балансировки перенесут в цех, который оборудован на площадке перед фонтаном. В результате проведения работ усилят конструкции постаментов и стилобата, восстановят гидроизоляцию фундамента, проведут отделочные работы непосредственно на памятнике и обновят облицовку скульптуры. После этого скульптуру вернут на прежнее место.

все службы города готовы к ликвидации возможных подтоплений, которые прогнозируют с мая по июль после затяжных дождей. Для Службы спасения в скором времени произведут закупку 18 единиц специализированной техники - мобильные мотопомпы и мощную насосную станцию на базе автомобиля. Места возможных подтоплений хорошо известны, там заблаговременно будут дежурить техника и специалисты.

В случае возникновения ЧС на территории города определены 64 пункта временного размещения в основном школы и спортивные объекты. Во время заседания КЧС установили видеосвязь с ФОКом «Знаменский», где проходили командно-штабные учения. Заместитель начальника управления гражданской защиты Анатолий Довгаль доложил главе города, что все службы сработали четко и поставленные задачи выполнили.



Спецтехника поможет локализовать подтопления, возникающие вне зоны действия водоотводных каналов.

1 Слово мэру

● **Евгений Наумов,** глава Краснодара:



- Наши службы должны быть готовы к любой чрезвычайной ситуации, обязаны реагировать грамотно и профессионально. Все должны знать свои задачи и оперативно их решать.

Оборудование и запасные части на 47,5 млн рублей

Вопрос с подтоплением территорий города во многом зависит от наличия и качества работы ливневой канализации.

- В этом году приобретем насосное оборудование и запасные части на 47,5 млн руб., на нескольких насосных станциях выполним ремонт. Для отвода стоков с ул. Российской в ливневый коллектор по ул. им. Петра Метальникова (в балку реки Осечки) в 1-м полугодии завершим строительство КНС №2. Это позволит решить проблему подтоплений таких «традиционных» мест, как улицы Российская, При-

городная, Тенистая, бульвар Строителей, - рассказал заместитель главы Краснодара Владимир Архипов.

В центре внимания участников совещания находилась также оперативная обстановка с возгораниями, готовность города к пожароопасному периоду, вопросы профилактики. Особое внимание уделили ландшафтному пожарам - в прошлом году их случилось около ста. Благодаря усилиям городских и краевых служб ни один из них не перекинулся на жилые строения. В этом году с наступлением жаркой погоды риск возникновения таких очагов тоже повысится, поэтому решено активизировать работу по ликвидации мест скопления мусора, пресекать факты сжигания сухой растительности, вести активную пропагандистскую работу.

На заседании комиссии Евгений Наумов поблагодарил спасателя городской службы Виталия Гончара, который во время выборов Президента России на одном из избирательных участков потушил очаг возгорания и задержал нарушителя, благодаря чему спас окружающих от возможных последствий и не допустил срыва процесса голосования.

Городская среда. В крайцентре продолжается санитарный марафон

Двадцать второго марта сотрудники коммунальных служб совместно с горожанами выполняли работы по благоустройству на территории крайцентра.

Субботники прошли в Центральном, Западном, Прикубанском и Карасунском округах. Активисты убрали мусор, сухие ветки, листву, очищали столбы, фасады и другие поверхности от незаконной рекламы и объявлений, красили заборы и урны.

Сотрудники МУП «КТТУ» также активно принимают участие в благоустройстве города. Продолжаются работы на

трамвайных остановках на ул. Ставропольской и ул. Славянской. Специалисты работают преимущественно в ночное время, чтобы не затруднять движения общественного транспорта. Для этого задействовано 12 человек и 6 единиц техники.

За три недели санитарного марафона очистили 550 и покрасили 129 опор контактной сети, установили 129 антивандальных сеток, отремонтировали, отмыли и покрасили 27 остановочных павильонов. На конечных маршрутах автобусов порядок наводят частные перевозчики:

за 3 недели двухмесячника они очистили около 50 остановок.

В рамках санитарного марафона в городских парках продолжают обрезать сухие и поврежденные ветки, устранять аварийноопасные деревья, ремонтировать и окрашивать ограждения, скамейки и урны.

Кроме того, парки украсят различными весенними цветами. Сейчас ведутся подготовительные работы по формированию клумб и обработке газонов.

Двухмесячник стартовал 4 марта и продлится до 27 апреля.

● Подготовила Ульяна Кузнецова

Новые троллейбусы, трамваи, автобусы

О чем говорят. Как развивается транспортно-дорожная сфера в Краснодаре

● Лилия Матонина

Доступный транспорт и качественные дороги - залог благополучия любого города. И с этим вряд ли кто-то поспорит. И хотя по привычке их не ругает разве что ленивый, прислушайтесь к фактам. В прошлом году Кубань стала одним из регионов-лидеров России по качеству дорог. А Краснодар занял 3-е место среди российских городов-миллионников по темпам обновления электротранспорта.

С кондиционерами, видеокерами и зарядками USB

В 2023 году муниципальный общественный транспорт города перевез более 113 млн пассажиров! Сегодня у нас работает 119 муниципальных маршрутов регулярных перевозок: 91 - автобусный, 16 - трамвайных и 12 - троллейбусных.

Для того чтобы это стало возможным, в столице Кубани активно обновляют парк троллейбусов, трамваев и автобусов. И это не просто слова, а факты.

В 2023-м за счет средств краевого и местного бюджета закуплено 60 новых троллейбусов из Беларуси: 38 с увеличенным автономным ходом, 22 - «классических» и 10 низкопольных автобусов.

Это позволило продлить троллейбусный маршрут №4 от ул. Круговой до жилого района «Немецкая деревня», а также заменить устаревший подвижной состав на существующих маршрутах электротранспорта, в том числе на маршрутах №4, 7, 12, 14, 15, 20.

1 Между прочим

Сегодня автомобили стали доступнее, и две машины на одну семью уже не редкость, а закономерность. Люди приобретают их, думая, что это удобно и экономично. Но так ли это на самом деле? **Есть как минимум 5 причин, почему общественный транспорт лучше, чем личный автомобиль.**

- ▶ Экономия денег на бензине.
- ▶ Не страшны штрафы ГИБДД.
- ▶ Экономия времени - не нужно искать парковку.
- ▶ Пробки - не помеха (особенно на трамвае, хотя уже есть выделенные полосы для автобусов и троллейбусов).
- ▶ Не нужно уплачивать налог.



Веськупаемый подвижной состав отвечает требованиям доступности для маломобильных групп населения и оснащен системами кондиционирования воздуха. / ФОТО: ДЕНИС ЯКОВЛЕВ, «КИ»

1 Всего по итогам 2023 года школьными автобусами

совершено
324,3 тыс. рейсов



перевезено
3,1 млн детей



общий километраж рейсов -
2,2 млн км



Приобрели 16 электробусов, которые ходят по маршруту «2Е». На днях в троллейбусное депо №2 прибыл первый белорусский электробус. До конца марта поступит еще шесть.

В планах на 2024 год - запуск 90 новых вагонов в рамках концессионного соглашения, заключенного с ООО «Синара - ГТР Краснодар».

Как сообщили «КИ» в Краснодарском трамвайно-троллейбусном управлении, веськупаемый подвижной состав отвечает требованиям доступности для маломобильных групп населения и оснащен системами кондиционирования воздуха.

1 Плата за километры пройденного пути

Для улучшения качества транспортного обслуживания в Краснодаре в прошлом году обустроено 11 новых остановочных пунктов, установлено и заменено 16 павильонов ожидания.

В это же время частные предприятия закупили 57 автобусов среднего класса. Однако ясно, что коммерческим перевозчикам предстоит еще большая работа в этом направлении. И решить ее возможно в том числе с помощью перевода муниципальных маршрутов с нерегулируемых тарифов на регулируемые. Система брутто-контрактов значительно улучшает работу перевозчиков, поскольку они получают деньги не за количество пассажиров, а за транспортную деятельность.

Если говорить простым языком, перевозчик при такой системе зависит не от числа пассажиров, оплативших проезд, а от пробега: администрация города будет платить непосредственно за километры пройденного пути. Такая система выгодна и руководству города, так как именно власти краевого центра принимают решение о стоимости проезда и выставляют в техзадании условие об обязательном наличии в транспортном средстве низкого пола и систем кондиционирования воздуха.

Весь муниципальный транспорт перевести на брутто-контракты планируется в течение 3-4 лет. На некоторых маршрутах эта схема уже действует. К примеру, работа маршрутов по регулируемым тарифам позволила муниципальному предприятию КГТУ за счет собственных средств приобрести 10 автобусов марки МАЗ 206, которые курсируют по маршруту №89.

В 2023 году в Краснодаре установили три новых автобусных маршрута - №89, 120А, 83 - по регулируемым тарифам; перевели на брутто-контракт автобусный маршрут №32; ввели 15 дополнительных графиков на 4 маршрутах. Тем самым комфортнее стало жителям микрорайонов Новознаменского, Восточно-Кругликовского, Дома Речников, Знаменского, а также ул. Западный Обход и хутора Копанского.

Как уточнили «КИ» в администрации Краснодара, при исполнении брутто-контрактов самое важное -

это контроль. Специалисты муниципального Центра мониторинга дорожного движения и транспорта введут постоянный мониторинг исполнения подрядчиками своих обязательств.

1 Чтобы победить пробки

В Краснодаре осенью 2023 года начала работать выделенная полоса по ул. Северной - от ул. им. Митрофанова до ул. им. Леваневского - в обоих направлениях, протяженностью 700 метров. По этому участку общественного транспорта - это 278 автобусов и троллейбусов. Анализ эффективности внедрения «выделенки» показал, что время обратного рейса общественного транспорта снизилось в среднем на 3 минуты по каждому маршруту.

Идея в том, чтобы общественный транспорт имел возможность ездить по городу без пробок. К слову, передвигаться по этим полосам могут не только автобусы и троллейбусы, но и лицензированное такси, и спецтранспорт - автомобили скорой помощи, пожарные и полицейские.

За тем, чтобы на «выделенки» не выезжали неприемчивые водители, будут следить видеокерами: фиксировать нарушения и отправлять штрафы. Сейчас для общественного транспорта краевой столицы выделили 23,5 км специальных полос. В будущем их должно стать на 22 км больше.

В планах 2024 года - новые выделенные полосы

1 Отмечено



● Владимир Архипов, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВЫ КРАСНОДАРА:

- В прошлом году многое удалось сделать: приведены в порядок километры дорог, обновляется общественный транспорт, реализуются инфраструктурные проекты. Вся эта большая работа продолжается в 2024-м, чтобы наш город стал еще более современным и комфортным.

С 2013 по 2021 год в рамках целевых программ за счет средств бюджета Краснодарского края и местного бюджета приобретено 346 единиц муниципального транспорта, в том числе 129 трамваев, 49 троллейбусов и 168 автобусов. За счет бюджетных средств в 2023 году закуплено 60 троллейбусов, 16 электробусов. В рамках концессионного соглашения в период до 2026 года планируется приобрести 100 трамвайных вагонов.

1 Справка «КИ»

Все транспортные средства, работающие на маршрутах, отражаются в мобильном приложении «Транспорт Краснодара онлайн», а также на «Яндекс Картах». Для оперативного реагирования по вопросам работы общественного транспорта, качества обслуживания пассажиров, а также получения справочной информации по маршрутам пассажиры могут обращаться по телефонам горячей линии Центра мониторинга дорожного движения и транспорта: 8 (903) 412-01-01, 8 (861) 218-99-18.

по ул. Северной - от ул. им. Леваневского до ул. Садовой, по ул. им. Атарбекова - от ул. им. Тургенева до ул. им. Герцена.

1 Дороги, тротуары, «умные» системы

Как известно, в Краснодаре продолжается строительство новых трамвайных веток. Не менее важны для работы общественного транспорта ремонт и реконструкция автомобильных дорог.

В краевой столице уже 7 лет реализуется национальный проект «Безопасные качественные дороги». В среднем в год ремонтируется около 70 км полотна. Обновляют не только транспортные артерии, но и мосты с путепроводами, тротуары, внедряют «умные» интеллектуальные системы, меняют асфальтобетонное покрытие, устанавливают новые дорожные знаки, наносят линии разметки, ремонтируют люковое хозяйство и бордюрные ограждения.

Список краснодарских дорог, нуждающихся в ремонте, был обозначен еще в конце 2016 года, когда формировался план работ по программе «БКД» на период с 2017 по 2024-й. Он составлялся исходя из анализа состояния дорожного покрытия на тот момент. Однако ежегодно проводится диагностика, по ее результатам ремонт некоторых дорог передвигается на более ранний или поздний срок.

В городскую агломерацию входит около 900 км дорог. Всего за 7 лет (2017-2023) в Краснодаре обнов-

лено 367 объектов общей протяженностью более 474 км. Расположены они в разных районах города - от исторического центра до пригородных поселков.

Работы по нацпроекту в Краснодаре традиционно ведутся с опережением сроков. Из перечня 2023 года 10 км дорог успели обновить еще в 2022-м, тогда выполнили сразу 3 объекта: ул. Фадеева, ул. Ставропольскую и ул. Власова.

Всего в 2023 году привели в порядок 41 объект (на 8 больше, чем в 2022-м) протяженностью 65,1 км. В текущем году по нацпроекту запланировано выполнить 44 объекта улично-дорожной сети.

Р.С. Подробности о развитии трамвая в Краснодаре читайте в сегодняшнем спецвыпуске на стр. 6-12.



Подписывайтесь на телеграм-канал департамента транспорта и дорожного хозяйства.

@deptrans_krd_bot

Более 400 хозяйств представили свой товар на весенней кубанской ярмарке

Налетай, торопись! Сельскохозяйственная выставка-продажа проходит в эти выходные в ВВК «Экспоград Юг»

Руководитель краевого парламента Юрий Бурлачко побывал на «Кубанской ярмарке» вместе со своим заместителем Александром Трубилиным и председателем аграрного комитета Сергеем Орленко.

В этом году ее организаторы впервые сделали акцент на сезонности и решили провести выставку-ярмарку в марте. Основной же смотр достижений местных производителей продукции АПК по традиции состоится в сентябре-октябре.

Весенняя ярмарка проводится по поручению главы региона Вениамина Кондратьева при поддержке краевого минсельхоза.

В ней принимает участие свыше 400 фермерских и личных подсобных хозяйств, сельскохозяйственные кооперативы.

Экспозиция представлена овощами и фруктами, мясными и сырными деликатесами, продукцией пчеловодства, сладостями, молочкой, крупами, специями, приправами, разнообразной выпечкой, саженцами плодовых и декоративных культур, цветами, а также изделиями народных промыслов.

Юрий Бурлачко, Александр Трубилин и Сергей Орленко осмотрели стенды ярмарки, пообщались с производителями. В беседе с участниками выставки председатель Законодательного собрания подчеркнул: по-

Цитата

● **Юрий Бурлачко**, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО СОБРАНИЯ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ:

«Мы понимаем, насколько важна поддержка каждого из игроков сельхозрынка. При этом неважно, является ли он фермером, предпринимателем среднего звена или руководителем крупного предприятия, - на краевом уровне создаются максимально комфортные условия для функционирования всего агросектора. И, безусловно, немаловажное значение мы придаем работе на перспективу. Поэтому не случайно был разработан и недавно принят новый краевой закон о семеноводстве. Ведь без наличия достаточного количества собственных семян дальнейшего развития АПК невозможно. И это не просто приоритет нашей работы как одного из ведущих аграрных субъектов страны - это стратегия государственного уровня».



требительский тренд всегда был ориентирован на качество товаров. И в этом плане, по мнению руководителя регионального парламента, «Кубанская ярмар-

ка» отвечает запросам даже самых искушенных покупателей. Он отметил высокую устойчивость агробизнеса к внешнему экономическому давлению, подчеркнув, что

введенные недружественными странами санкции не вергли отечественный агропром в состояние стагнации, а наоборот, послужили своеобразным толчком

к появлению новых точек роста производства и дополнительным стимулом к реализации политики импортозамещения.

- Особенно это важно для нашего агропромышленного комплекса, благодаря комплексному развитию которого Краснодарский край был и остается гарантом продовольственной безопасности страны. Что касается «Кубанской ярмарки», то она является не только эффективной площадкой для обмена опытом между представителями отрасли. Это еще и реальная возможность расширить рынок сбыта нашей сельхозпродукции, что, в свою очередь, потребует увеличения объемов ее производства.

Круглый стол. Краевые депутаты обсудили развитие системы ранней помощи детям

Заседание провел заместитель руководителя кубанского парламента - председатель комитета по вопросам здравоохранения и социальной защиты населения Николай Петропавловский.

- Президентом страны в Послании Федеральному Собранию, министерствами социального блока ставится задача: вывести на качественно новый уровень раннюю помощь детям на местах. Нам нужны мнения сторон, ваши предложения, опыт работы в этой сфере, чтобы обозначить приоритеты, а затем принимать, если необходимо, дальнейшие законодательные решения. Здесь одним из главных направлений мы видим налаживание межведомственного взаимодействия, - сказал, предваряя обсуждение, Николай Петропавловский.

Уполномоченный по правам ребенка в регионе Татьяна Ковалева от-

метила, что за последние годы заинтересованными ведомствами проделана немалая работа в этом направлении. Тем не менее еще остаются нерешенные вопросы, в их числе - создание реестра некоммерческих организаций, которые могли бы оказывать помощь семьям с детьми наряду с профильными госучреждениями. По ее словам, ранняя помощь таким семьям - это в том числе профилактика социального сиротства.

По словам заместителя министра труда и соцразвития Ирины Добровольской, в крае действует сеть из 25 государственных учреждений по социальной реабилитации детей-инвалидов, детей с ограниченными возможностями здоровья, оказывающих раннюю помощь детям в возрасте от 0 до 3 лет. Она рассказала о взаимодействии с общественными организациями социальной направленности,

проделанной работе и перспективах дальнейшего совершенствования службы ранней помощи детям и готовности министерства реализовывать федеральный закон, который вступит в силу в марте следующего года.

О работе своих министерств по обозначенной проблематике проинформировали начальник управления организации медицинской помощи детям и службы родо-вспоможения министерства здравоохранения края Елена Голберг, начальник управления общего образования министерства образования, науки и молодежной политики региона Елена Мясищева.

В ходе обсуждения свое видение ситуации и опыт работы представили руководитель инклюзивного центра раннего развития «Росток надежды» Ирина Пушкарёва, руководитель Центра поддержки семей, воспитывающих детей с

особенностями в развитии, «Дети-лучики» Александра Начарова, региональный координатор движения добровольцев в сфере здравоохранения «Волонтеры-медики» Юлия Суховой, а также активист движения «Волонтеры-медики» Виктор Ковалев. Секретарь комитета ЗСК по вопросам науки, образования, культуры и делам семьи Вячеслав Сбитнев отметил необходимость отдельного внимания в обществе к семьям с особыми детьми и заботы о них.

По итогам круглого стола участники пришли

к общему мнению, что в целях развития системы ранней помощи в крае, повышения ее доступности и качества необходимо обеспечить четкое межведомственное взаимодействие соцзащиты, здравоохранения и образования, а также привлечение профильных социально ориентированных некоммерческих организаций, родителей, родительского сообщества. Также прозвучали предложения осуществлять деликатное информирование родителей о состоянии их детей

и о возможностях системы ранней помощи в крае, о создании единого Центра раннего развития детей. Речь шла и о проведении форума в регионе для всех вовлеченных структур, повышении осведомленности медработников по поводу организации «протокола раннего информирования» родителей о состоянии детей, принятии мер по сохранению семей с особыми детьми, о ранней диагностике детских заболеваний, сопровождении семьи и ряде других.

● Подготовила Марина Аванесова

25 марта юбилейная дата у Марины Никифоровны Кузнецовой -

врача высшей категории, заведующей 1-м терапевтическим отделением Краснодарской краевой клинической больницы скорой медицинской помощи. Врач по призванию, профессионал высшей пробы, талантливый организатор, Марина Никифоровна помогает людям в самых сложных ситуациях, делает все возможное, а порой и невозможное, чтобы спасти, поддержать больного не только лекарством, но и добрым словом, советом. Внимательный и чуткий человек, она умело руководит коллективом. Мы, наши родственники, друзья, знакомые, многие краснодарцы в этом неоднократно убеждались. Поздравляем Марину Никифоровну с юбилеем, желаем крепкого здоровья на многие годы, сил, энергии для продолжения подвижнической деятельности во имя спасения людей. Спасибо Вам, Марина Никифоровна!

С уважением, благодарные пациенты

Официально

ГОРОДСКАЯ ДУМА КРАСНОДАРА
седьмого созыва
LXXII заседание Думы
РЕШЕНИЕ

от 21.03.2024 г. Краснодар №72 п. 2

О внесении изменений в решение городской Думы Краснодар от 14.12.2023 №67 п. 4 «О местном бюджете (бюджете муниципального образования город Краснодар) на 2024 год и на плановый период 2025 и 2026 годов»

В соответствии со статьёй 25 Устава муниципального образования город Краснодар, рассмотрев постановление администрации муниципального образования город Краснодар от 11.03.2024 №1143, городская Дума Краснодара РЕШИЛА:

1. Внести в решение городской Думы Краснодара от 14.12.2023 №67 п. 4 «О местном бюджете (бюджете муниципального образования город Краснодар) на 2024 год и на плановый период 2025 и 2026 годов» следующие изменения:

1.1. В подпункте 1.1 пункта 1 цифры «72 378 248,0» заменить цифрами «74 577 698,1».

1.2. В подпункте 1.2 пункта 1 цифры «78 533 261,8» заменить цифрами «80 953 243,3».

1.3. В подпункте 1.4 пункта 1 цифры «6 155 013,8» заменить цифрами «6 375 545,2».

1.4. В подпункте 2.1 пункта 2 цифры «59 713 376,8» заменить цифрами «61 672 581,5», цифры «54 198 783,3» заменить цифрами «54 687 679,0».

1.5. В подпункте 2.2 пункта 2 цифры «62 713 376,8» заменить цифрами «64 672 581,5», цифры «55 398 783,3» заменить цифрами «55 887 679,0».

1.6. В подпункте 8.2 пункта 8 цифры «109 806,3» заменить цифрами «106 396,3».

1.7. В пункте 16 цифры «43 129 188,7» заменить цифрами «45 327 748,8», цифры «27 968 192,6» заменить цифрами «29 927 397,3», цифры «20 811 958,9» заменить цифрами «21 300 854,6».

1.8. В пункте 17 цифры «6 019 313,8» заменить цифрами «6 020 203,8».

1.9. Приложения №1-12, 21, 22 изложить в редакции согласного приложениям №1-14.

1.10. Приложение №30 дополнить пунктами 60, 61 следующего содержания:

«	60	Краснодарское городское отделение Краснодарской региональной организации Общероссийской общественной организации «Российский союз ветеранов Афганистана»	2309070952	1032335017076	
---	----	--	------------	---------------	--

61	Автономная некоммерческая организация «Краснодарская футбольная лига»	2311313190	1202300066055	»
----	---	------------	---------------	---

2. Муниципальные правовые акты муниципального образования город Краснодар подлежат приведению в соответствие с настоящим решением не позднее 21.06.2024.

3. Опубликовать официально настоящее решение.

4. Настоящее решение вступает в силу со дня его официального опубликования.

5. Контроль за выполнением настоящего решения возложить на комитет городской Думы Краснодара по экономике, финансово-бюджетной и налоговой политике (Дьяченко).

Е.М. Наумов, глава муниципального образования город Краснодар
В.Ф. Галушко, председатель городской Думы Краснодара

С приложениями к настоящему решению городской Думы Краснодара можно ознакомиться на официальном интернет-портале администрации муниципального образования город Краснодар и городской Думы Краснодара в разделе «Документы» подраздела «Документы городской Думы Краснодара» категория «Официальное опубликование».



Деньги в городе есть. На них строят коллектор и покупают электротранспорт

Подробности. Как распределить субсидии, поступившие из края, и усилить патриотическое воспитание - эти и другие вопросы решали на 72-м заседании городской Думы Краснодара

• Юлия Осипова

Провела заседание спикер городского парламента Вера Галушко. В работе депутатов принял участие глава города Евгений Наумов и прокурор Краснодара Александр Лихонин.

Своих не бросаем

Прежде чем перейти к повестке дня, Вера Федоровна и Евгений Михайлович выполнили почетную миссию: вручили председателю комитета по строительству, градостроительной и архитектурной деятельности Андрею Анашкину медаль «За укрепление боевого содружества» от Минобороны России. Андрей Васильевич ведет большую деятельность по сбору и отправке гуманитарной помощи нашим бойцам в зону СВО. Коллеги депутата встретили его награду аплодисментами.

Средств хватает и на оснащение детсадов, и на благоустройство скверов

Один из первых вопросов касался изменений в городском бюджете. Благодаря субсидиям края у Краснодара появилась возможность и дальше развивать различные сферы жизнедеятельности города. Более подробно о том, как распределили финансы, рассказал председатель комитета по экономике, финансово-бюджетной и налоговой политике Вадим Дьяченко:

- Изменения, внесенные в бюджет, коснулись трех лет: 2024-го, планового периода 2025 и 2026 годов. Доходная часть бюджета на 2024 год увеличена на 2 млрд 199 млн рублей, на 2025-й - на 1 млрд 959 млн рублей и на 2026-й - на 488 млн рублей. В основном это субсидии, поступившие из бюджета Краснодарского края.

Средства распределили следующим образом. На обеспечение гарантий дошкольного и школьного образования (в основном это заработная плата педагогов, покупка учебников и оснащение семи новых детских садов) в текущем году направят 1 млрд 773 млн руб., в следующем - 268 млн руб. и в 2026 году - 259 млн руб. Также в 2024 году 93 млн руб. пойдет на оснащение трех новых школ.

Вадим Александрович отметил, что департаменту городского хозяйства и ТЭК в 2024 году выделяют 373



В 2026 году департамент транспорта и дорожного хозяйства получит 227 млн рублей на приобретение новых троллейбусов. / ФОТО: ДЕНИС ЯКОВЛЕВ, «КИ»

млн руб., в 2025-м - 1 млрд 689 млн руб.

- Эти средства пойдут на строительство второй очереди 20-го коллектора. Кроме того, службе направят в этом году 28 млн рублей, деньги предназначены для благоустройства шести общественных территорий, в том числе трех скверов: Прохладного, Молодежного и Детского. В 2026 году департамент транспорта и дорожного хозяйства получит 227 млн рублей на приобретение новых троллейбусов. На проведение индексации заработной платы работникам муниципальных предприятий города в текущем году направят 227 млн рублей, в 2025 и 2026 году - по 340 млн рублей в каждом году, - сказал в заключение Вадим Дьяченко.

В память о тех, кто воевал с фашистами

Еще один вопрос 72-го заседания гордумы касался наименования новых зеленых территорий города.

- Краснодар развивается, растет, и очень важно, чтобы в нем параллельно социальным объектам и жилым домам появлялось как можно больше парков и скверов, - сказал заместитель председателя городской Думы Краснодара, председатель комитета по вопросам местного самоуправления Евгений Садоян. Мы стараемся, чтобы в каждом районе города создавали зеленые зоны. Сегодня депутаты проголосовали за наименование сразу четырех скверов. Все общественные территории примерно одинаковой площади, около половины гектара. Так, в поселке Российском появится одноименный

сквер Российский. В поселке Лорис скверу дали название «Вдохновение». Патриотические названия получили зеленые зоны: в поселке Пригородном - сквер Победы, в станции Елизаветинской - сквер в честь героев Великой Отечественной войны. Мы продолжаем увековечивать память наших земляков, чтобы потомки гордились своими предками, которые победили фашизм и подарили нам мир.

Тема патриотизма звучала и во время выступления начальника управления по делам молодежи Александра Марьенко. После того как Александр Иванович завершил доклад, к присутствующим обратился заместитель председателя гордумы Геннадий Уфимцев:

- Спасибо молодежи за то, что в городе проводятся различные мероприятия и акции. Предлагаю к патриотической работе максимально привлекать ветеранов боевых действий, а в данном случае - участников специальной военной операции. Именно они могут рассказать школьникам, как надо любить и защищать свою Родину.

Геннадий Станиславович напомнил участникам 72-го заседания гордумы, что в годы Великой Отечественной войны каждый шестой самолет и танк был изготовлен на средства жителей страны, предприятий и организаций. Он предложил усилить помощь СВО и подумать, что каждый на своем уровне может сделать для приближения победы.

Спикер гордумы Вера Галушко акцентировала

внимание в целом на патриотической работе:

- В нашем городе проводится очень значимое и важное мероприятие - открытие Парты Героя. Надо как можно больше рассказывать о тех людях, в честь кого открыты парты. Еще один важный момент: мы упустили такое важное событие, как месячник оборонно-массовой и военно-патриотической работы. У нас проходят уроки мужества, встречи с ветеранами Великой Отечественной войны, участниками локальных войн, но мы можем добавить к ним новые интересные мероприятия. И особенно сейчас, когда проходит СВО, мы просто обязаны систематизировать, обобщать и распространять опыт патриотической работы, как это было раньше.

Вера Федоровна привела в пример недавнюю встречу с учениками школы №58, которая носит имя Героя Советского Союза Евдокии Ивановны Носаль. В этой школе учились четыре Героя Советского Союза, а сейчас старшеклассники планируют приступить к сбору материалов для Книги памяти. В ней будет рассказано о тех выпускниках, которые ушли на фронт во время Великой Отечественной войны. Спикер гордумы отметила, что это ценнейший опыт и его нужно изучить и распространить как можно шире.

Муниципальная собственность. Как правильно ею распорядиться

На 72-м заседании было рассмотрено три вопроса, которые относятся к компетенции комитета по собственности, приватизации, землеустройству.

Компетентно



• Вера Галушко, председатель городской Думы Краснодара:

- Сегодня на заседании гордумы были приняты важные решения. Одно из них - распределение поступивших в город субсидий из краевого бюджета. Депутаты всегда очень внимательно подходят к вопросу финансирования процессов, происходящих в городе.

Важно, чтобы соблюдался баланс. Безусловный приоритет для местного самоуправления - создание комфортных условий для жизни краснодарцев. А это не только строительство и оснащение социальных объектов, но и обеспечение их инженерными сетями. В настоящее время идет строительство 20-го коллектора, который позволит во многом решить проблему с водоотведением. Депутаты приняли решение выделить средства на строительство его второй очереди.

На заседании неоднократно звучала тема патриотического воспитания. Это направление в настоящее время актуально как никогда. Управлению по делам молодежи было рекомендовано систематизировать работу и активно использовать опыт прошлых лет с учетом современных реалий.



• Дмитрий Коломиец, председатель комитета по вопросам молодежной политики, спорта, туризма и братимских связей городской Думы Краснодара:

- В нашем городе еще в 2015 году была принята программа «Молодежь Краснодара», подпрограмма которой посвящена патриотическому и духовно-нравственному воспитанию. Реализацией программы занимается управление по делам молодежи, но в эту деятельность вовлечены и другие ведомства: управление культуры, департамент образования, департамент по физической культуре и спорту. Работа довольно обширная. Прошедший 2023 год стал для нас особенным: мы отмечали 80-летие освобождения Краснодара и Кубани от немецко-фашистских захватчиков. В рамках этой памятной даты проводилось достаточно много мероприятий, в которых активное участие принимали и депутаты. Управлением по делам молодежи проводится большая работа, и мы, со своей стороны, всегда поддерживаем начинания молодых лидеров, а также готовы делиться своим опытом и знаниями.

Председатель комитета Владимир Белоусов прокомментировал принятые депутатами решения:

- Первый вопрос - об изменении порядка управления и распоряжения объектами муниципальной собственности города. Документ привели в соответствие с федеральным законодательством.

Еще один вопрос, который вызвал оживленную дискуссию депутатов, это передача в региональную собственность муниципального аптечного управления. Решение депутатами принималось для того, чтобы продолжить обеспечение населения лекарственными средствами, сохранить рабочие места и имущество предприятия в государственности.

- Исходя из приказа Министерства экономического развития РФ, нам необходимо было принять решение: либо реорганизовать аптечное управление, либо передать его в краевую собственность. Сейчас

вся медицина находится в зоне ответственности региональной власти. Некоторые депутаты высказали опасения, не ухудшится ли качество обслуживания населения в связи с принятием этого решения. Председатель городской Думы Краснодара предложила на одну из ближайших плановок пригласить руководителей ГУП КК «Кубаньфармация» и представителя минздрава и задать им все интересующие вопросы, - сказал Владимир Белоусов.

Третий вопрос достаточно традиционный. В городе продолжается работа по передаче муниципального имущества в собственность жителей многоквартирных домов. Такие решения принимаются комиссионно, на объект выезжают специалисты администрации, депутаты комитета. В данном случае речь идет о подвальном помещении, которое по всем параметрам является объектом общего пользования собственников МКД, поэтому и было принято решение о его передаче.

➔ От автора

Линии жизни



● Лилия Матонина

Я родилась в маленьком городке, где из общественного транспорта по дорогам-направлениям ходили только «буханки» - такие микроавтобусы-УАЗики. Когда я с родителями впервые

приехала в областной центр, поездка на красном трамвае стала для меня настоящим аттракционом. Я помню ее и сегодня, спустя 42 года.

Про трамвай люди сочиняют песни, делают его участником киносюжетов, снимают о нем видео и даже пишут картины. Его считают самым романтичным видом городского транспорта. Может быть, потому, что поездка на трамвае - это маленькое путешествие по уходящим вдаль рельсам? Так приятно помечтать под стук колес, глядя на пробегающие за окном улицы и пейзажи.

Знакомые с детства, присущие только трамваям звуки... Разве их можно забыть? Искры на проводах, похожие на бенгальские огни, монетка, подложенная на пути из любопытства. А еще с ними связаны воспоминания о юности, первых свиданиях и расставаниях.

Так сложилось, что вся моя жизнь после школы прошла в городах, где были трамваи. Хорошо помню, как в 90-е годы уже прошлого века многие транспортные предприятия в нашей стране стали планомерно загибаться. Рельсы, проложенные в советское время для доставки сотрудников в промышленные зоны, разбирали и продавали. Руководители некоторых городов были уверены, что легче развивать автобусные перевозки: не надо строить контактные сети, прокладывать новые ветки и содержать старые пути. То, что Краснодар сумел сохранить трамвай, это по-настоящему здорово. В наши дни столица Кубани растет ошеломляющими темпами. Новые микрорайоны появляются там, где еще вчера были поля. И всем надо куда-то ехать: на работу-в школу-домой. На трамвай приходится 50% пассажиропотока Краснодара. Это настоящие линии жизни, артерии большого города.

Конечно, для комфортной жизни в густонаселенных районах должны строиться современные дороги, развязки и линии общественного транспорта. С технической и финансовой точки зрения это, мягко скажем, непросто. Однако краевые и городские власти ищут разные пути решения этого вопроса.

Краснодарский край участвует в федеральной программе «Развитие общественного транспорта». Она реализуется в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги». С 2019 года за счет краевого бюджета на треть заменили трамвайный парк. Завершили строительство первой за 20 лет трамвайной линии. Концессионное соглашение с ООО «Синара - ГТР Краснодар» подразумевает строительство новых трамвайных путей и сопутствующей инфраструктуры.

...Больше 120 лет старичок трамвай перевозит екатеринодарцев-краснодарцев. Сегодня в спецвыпуске «КИ» мы вспомнили вехи его стального пути.

Сегодня в спецвыпуске:

О зарплатах, часах пик, выручке, обращениях пассажиров мы поговорили с руководителем МУП «КТТУ» Александром Грачевым..... **стр. 6-7**

Как идет очистка территории под новую трамвайную линию, нам рассказали в управлении муниципального контроля..... **стр. 7**

Подробнее о строительстве ветки в западном направлении - разговор с концессионером..... **стр. 8**

Какие задачи стоят перед городом по строительству новых линий, рассказали в мэрии..... **стр. 9**

Как появился и развивался самый популярный общественный транспорт города..... **стр. 10-11**

Корреспонденты «КИ» побывали в Западном трамвайном депо и познакомились с Людмилой Волковой, которая более 40 лет работает электрослесарем..... **стр. 12**

Держитесь за поручни!

Разговор по поводу. В Краснодаре наступила эпоха расцвета городского электрического транспорта. Об этом мы поговорили с руководителем МУП «КТТУ» Александром Грачевым

● Лилия Матонина

📷 ФОТО: ДЕНИС ЯКОВЛЕВ, «КИ»

Современный, экологичный, надежный. То, что краснодарский трамвай, - самый удобный и безопасный вид общественного транспорта, подтверждают факты. Быстро, с ветерком, без пробок бежит наш трамвай в разные районы столицы Кубани! И пассажиры, и общественники, а главное, власти города и края считают, что будущее нашего мегаполиса именно за электротранспортом.

Время рекордов: новые направления и трамвай

Еще несколько лет назад мы мечтали о суперновых, супертихих, супернизких, супербыстрых вагонах. Сегодня для жителей Краснодара это не грезы, а реальность. История нашего трамвая не только не заканчивается, но и продолжается. И это при том, что во многих регионах страны от него отказались. Время доказало преждевременность опрометчивого решения.

В наши дни в Краснодаре строятся линии, идет закупка и поставка новых единиц - комфортабельных, низкопольных, с площадками для колясок, зарядками USB, системой адресного открытия дверей. Все новые трамваи оборудованы кондиционерами. Кто из нас 10-15 лет назад мог предположить, что они вообще появятся в общественном транспорте?

- Возможно, это прозвучит высокопарно, но я уверен, что сегодня наступила эпоха расцвета городского электрического транспорта. Да и, в принципе, общественного. Много для этого делается на самых разных уровнях власти: федеральном, краевом и муниципальном. Эффективно работают программы по обновлению подвижного состава, по которым на хороших условиях можно приобретать автобусы, троллейбусы и трамваи. Серьезный прорыв в этой теме произошел в 2019-2021 годах, когда было закуплено сразу 103 новых трамвайных вагона. Это было самое масштабное обновление парка. Чтобы за три года приобрели более ста вагонов, - такого не было за всю историю, которую мы ведем с 1900 года. И это только начало. Кстати, в прошлом году закупили 60 троллейбусов. И это тоже наш рекорд. При-



обрели 16 электробусов, которые ходят по маршруту 2Е. На днях в троллейбусное депо №2 прибыл первый белорусский электробус. Он оборудован пандусом, системами кондиционирования и видеонаблюдения, терминалами для бесконтактной оплаты проезда и USB-разъемами для зарядки электронных устройств. До конца марта придет еще 6 электробусов производства завода «Белкоммунмаш», - рассказывает «КИ» директор КТТУ Александр Грачев.

По словам руководителя, ключевым событием прошлого года также стал старт реализации концессионного соглашения, которое в 2022-м администрации Кубани и Краснодара подписали с ООО «Синара - Городские транспортные решения - Краснодар». В рамках модернизации трамвайного узла на пересечении Московской и Островского заменили 1,2 км рельсошпальной решетки, установили 12 стрелочных переводов и уложили 200 м путей.

- Следующий этап еще более масштабный. Строительство новой трамвайной ветки в западном направлении. Сегодня идет переустройство коммуникаций, расчистка площадки и другие процедуры. Концессионное соглашение предусматривает строительство 35,6 км трамвайных путей в западной части города, а также покупку 100 трамвайных вагонов. До конца 2024-го планируется закупить сразу 90 вагонов, - говорит Александр Грачев.

Чьи будете?

- Александр Константинович, подскажите, а на каких трамваях мы сегодня ездим, кто производитель? Помнится, когда я впервые увидела «Витязь», очень удивилась. Он как будто из будущего к нам приехал.

- Основное количество трамваев, бегающих по городу, - Усть-Катавского вагоностроительного завода разных лет производства, в том числе три - трехсекционные. На втором месте - вагоны фирмы «Татра». Есть немного Уралвагонзавода. И один - трехсекционный «Витязь» производства ООО «ПК Транспортные системы». Это новая компания, - говорит руководитель КТТУ.

Напомним, что старые добрые чешские трамвайчики «Татра» верой и правдой отслужили городу более 40 лет. Часть из них уже списали. Тех, что с наибольшим износом корпуса, двигателей, ускорителей и такого важного элемента, как хребтовая балка. Другие и сейчас отлично работают на маршрутах Западного депо и для многих краснодарцев стали символом целой эпохи. Одна только городская легенда о черной «Татре» чего стоит!

Но уже ясно, что, как того требует время и пассажиры, суперсовременный транспорт отечественных компаний полностью подвинет старый подвижной состав. Безусловно, сейчас всем интереснее ездить на вместительных и элегантных трамваях. Таких, как, к примеру, «Витязь». У него в салоне имеется климат-контроль, весь комплекс систем оповещения, он удобен для маломобильных групп пассажиров и мам с колясками. К тому же такой вагон вмещает до 320 пассажиров!

Настройки, откаты, притирки, наладки

- Вы напомнили о модернизации трамвайного узла на пересечении Московской и Островского, работы по концессионному соглашению провела компания «Синара - ГТР - Краснодар». Однако краснодарцы часто жалуются

на сход трамваев с рельсов на этом участке.

- Сходы действительно происходили. Однако в основном в первое время эксплуатации. Связано это с достаточно сложными работами, которые произвели на участке, к тому же без остановки движения. Только стрелочных переводов там 12. Применены новые механизмы управления. Какое-то время шли настройки, откаты, притирки, наладки. Надо отдать должное Синаре: специалисты компании быстро реагировали на наши обращения, подключали производителей, поставщиков. Сегодня мы полностью освоили оборудование, теперь самостоятельно производим планово-предупредительный ремонт, смазку, регулировку. Думаю, проблем с эксплуатацией узла больше не будет. В таком объеме точно.

- Я ваш постоянный пассажир. Живу на улице Петра Метальникова. Утром никаких проблем нет, трамвай идет один за другим. Но вот вечером добраться до дома намного сложнее.

- Утром все трамваи выезжают строго по времени. В это время редко происходят поломки, заторы, ДТП. А вот когда трамвай отработал 12 часов, чаще происходят сбои и аварии. Учитывая, что трамвай не может обогнать друг друга, к вечеру накапливаются перебои в расписании. К примеру, если один встал на улице Ставропольской, то остановились все шесть маршрутов.

Самая большая проблема не финансовая, а кадровая

- Есть у жителей нашего микрорайона еще одна проблема. Бывает, вечером трамвай разворачиваются на кольце остановки «Солнечная» и не идут на «Метальникова», объясняя это тем, что выбились из графика. В такой ситуации мы, что уж тут кривить душой, чувствуем себя людьми второго сорта. Особенно это чувствительно при плохих погодных условиях. И это очень печально.

- Поверьте, и нас это печалит. Я сам не сторонник коротких рейсов. Но по закону существует режим труда и отдыха водителей. И если мы не развернем трамвай, то водитель превысит максимально возможное время, которое он может находиться за рулем. Если в этот момент еще и ДТП

случится, мы все пойдем в тюрьму. Нельзя заставить водителя отработать больше, чем положено по закону. Общественный транспорт - это такая вещь, где режим труда и отдыха очень важен. Бывает, что водитель не соглашается, хочет довезти пассажиров до конца маршрута, но диспетчер не может ему этого позволить. А вот с самоуправством мы боремся. Безусловно, встречаются нерадивые водители, которые специально затягивают поездку, чтобы выбиться из расписания и уехать домой. Мы максимально стараемся не допускать таких ситуаций.

- Здесь, наверное, нам нужно постараться понять водителей, а вашим сотрудникам - пассажиров. Не злиться, не раздражаться...

- Безусловно. Конечно, мы работаем с водителями. Но наша главная задача - чтобы они у нас в принципе были. Потому что самая большая наша проблема на сегодня не финансовая, не техническая, а кадровая. Все в КТТУ замечательно, кроме недокомплекта водителей, не хватает порядка 45%. Как с этим работаем? Приглашаем всех на обучение за счет предприятия, в это время выплачиваем стипендию. В прошлом году мы дважды проиндексировали зарплату. В среднем по предприятию она поднялась на 25%, конкретно по водителям - на 32%. Стараемся быстрыми темпами довести ее до того уровня, который бы устраивал всех.

- Кондуктор тоже сложная профессия. И физически, и морально. Ведь эти люди первыми сталкиваются с негативом от пассажиров.

- Да, здесь тоже недокомплект. Сегодня средняя зарплата кондукторов с учетом переработок и минус подоходный налог составляет 53 тысячи рублей. У водителей - 75 тысяч. То есть вроде не

плохие зарплаты, но людей все равно не хватает. И такая тенденция не только на нашем предприятии, но и у всех краснодарских перевозчиков. Наша отрасль сейчас не числится в списке престижных, хотя в советские времена водитель общественного транспорта был уважаемым человеком. Однако я уверен, что общими усилиями всех уровней власти по обновлению подвижного состава, развитию трамвайной сети мы поменяем ситуацию.

На полной самоокупаемости - Вы сказали, что с финансовой точки зрения на предприятии порядок. Из чего в принципе состоят доходы и расходы КТТУ? Получаете ли вы муниципальные субсидии, то есть какую-то денежную поддержку от государства?

- Все очень просто. Наши доходы - это выручка за проезд. Плюс минимальные доходы, связанные с рекламой, арендой опор контактной сети, заказными перевозками на автотранспорте. Никаких субсидий, поддержки, кроме нового подвижного состава, который нам передается в хозяйственное, мы от города не получаем. Живем на полной самоокупаемости. Что зарабатывали, то и тратим.

- При этом не секрет, что в нашей стране есть города, которые выделяют немалые деньги на содержание предприятий общественного транспорта.

- На нашем предприятии уже пять лет полностью отсутствует просроченная кредиторская задолженность. Никаких долгов нет, вовремя выплачивается заработная плата, платим налоги в бюджеты всех уровней. В прошлом году мы заплатили 842 млн рублей налогов. Для сравнения: в 2022-м - 729 млн.

- Это говорит о том, что у вас растет выручка.

- Потому что растет количество перевезенных пасса-



жиров. В целом в позапрошлом году мы перевезли 107,4 млн пассажиров, в 2023 году - 113,2. Увеличение пассажиропотока составило 5,4%. Если говорить именно о трамваях, то в 2022 году в них проехало более 70 млн людей, а в прошлом - уже более 75 млн. Рост - 6,2%.

Количество подписчиков в телеграм-канале выросло в три раза - В последние пару лет КТТУ сделало большие шаги для получения обратной связи от пассажиров. Есть специальный раздел на сайте, круглосуточно работает горячая линия, страница в популярном соцсетях. Вашей работе это помогает или больше мешает? На что жалуются люди?

- Жалобы связаны с комфортом поездки или поведением персонала. Кто-то сетует на то, что печка не работает, другие, что сильно греет. Одним

нужны кондиционеры, другие требуют их выключить, потому что «сдувает». Это абсолютно нормальные вещи, ведь все мы разные. Абсолютно все обращения рассматриваем. Если это касается комфорта, то пассажиры часто нам даже помогают оперативно решить проблему, потому что водитель в закрытой кабине не всегда понимает, насколько комфортно температура в салоне. Получив жалобу, мы тут же связываемся с водителем, исправляем ситуацию. Думается, наша активность в соцсетях сегодня хорошо видна. Количество подписчиков в том же телеграм-канале буквально за последние месяцы выросло в три раза. Значит, мы идем в правильном направлении.

Светофор, понимая, что к нему подъезжает трамвай, включает зеленый свет

- Поговорим про волшебство? Для меня загадка,

почему в один день я еду до работы 30 минут, а в другой - 40. Трамвай один и те же, рельсы-шпалы тоже, а время, затраченное на поездку, разное. Такое ощущение, что на некоторых трамваях мы просто проскакиваем светофоры.

- Так и есть. Администрацией города закуплены специальные датчики, которые обеспечивают приоритет трамваю при приближении к светофорам. Светофор, грубо говоря, понимает, что к нему подъезжает трамвай, и включает зеленый свет. Сегодня таких устройств у нас 40 штук. Рассматривается вопрос увеличения их количества. Ведь сейчас, хотя водители очень довольны, а скорость реально увеличивается, складывается такая ситуация: трамвай с датчиком догоняет того, что без датчика. Как результат - выигранное время часто теряется. Надеюсь, что в

ближайшие год-два мы оснастим умными устройствами все трамваи, - объясняет Александр Грачев.

И это замечательная новость! Конечно, водители личных авто могут возразить мне, автору этого материала. Мол, с оснащением трамваем датчиками, позволяющими не стоять в очереди на светофорах, увеличатся пробки на дорогах. Однако думается, что приоритет все-таки должен быть у общественного транспорта. Во многих странах автолюбители доезжают до определенной точки на своем автомобиле, оставляют его на подъезде к городу, садятся на общественный транспорт и спокойно едут по делам. У нас все в корне наоборот. Люди приезжают в центр, здесь же бросают машины. Как говорится, ни пройти ни проехать. Может, пришла пора меняться с учетом того, что в некоторых семьях уже по 2-3 машины?

- Александр Константинович, не могу от себя лично не сказать вам и всем сотрудникам вашего предприятия искреннее спасибо за вашу работу. Какие-то проблемы, как и везде, конечно же, есть. Но сам факт, что КТТУ так активно развивается, не может не радовать. Когда после двадцатилетнего перерыва построили новую ветку в микрорайон Метальникова, это дало нам надежду и уверенность, что краснодарский трамвай начинает новую жизнь.

- Спасибо. Нас это радует не меньше. А знаете, сколько ежедневно на этом участке от остановки «Солнечная» до «Метальникова» проезжает пассажиров? 24 тысячи человек. Когда будут построены новые пути в густонаселенные районы города, пассажиропоток вырастет в разы. Все у нас только начинается.

Ради нового пути: минус гаражи, заборы, шлагбаумы

• Екатерина Усатюк

Продолжается очистка территории под новую трамвайную линию, которая пройдет от Западного трамвайного депо до Немецкой деревни. Участки, отведенные под строительство новой ветки, утверждены после общественных слушаний.

Работы начались еще в декабре прошлого года. Идет демонтаж незаконных временных сооружений: в районе Западного трамвайного депо уже снесли сотни гаражей. Также под снос попадают гаражи, которые используются не по назначению, а еще вагончики, ограждения, заборы.

Как рассказал «КИ» первый заместитель начальника управления муниципального контроля Максим Рубанов, часть объектов,

стоящих на пути новой ветки, уже убрана.

- Например, на улице Славянской, в районе трамвайного депо, сейчас снесли восемь капитальных гаражей и множество металлических. Работа продолжается, - разъясняет Максим Викторович.

Процедура сноса небыстрая, необходимо выполнить целый комплекс задач.

- Сначала идет сбор информации, затем проходит заседание комиссии, на которой рассматривается данный вопрос. Принимается постановление о демонтаже соответствующих гаражей. А в последующем эти объекты демонтируются силами муниципального казенного учреждения. Помимо гаражей, убирают капитальные заборы, шлагбаумы и металлические конструкции, - говорит специалист.

На сегодня администрация Краснодара передала 12 земельных участков для строительства первой ветки Западной трамвайной линии. Сейчас подрядчик огораживает территорию, чтобы приступить к следующему этапу работ.

Предстоит освободить участки от старых деревьев (по поручению билета, с выплатой компенсации в городской бюджет); переустроить коммунальные сети в зоне строительства; демонтировать фундаменты и смотровые ямы бывших гаражей; заменить грунт на глубину 2,5 метра там, где будут проходить трамвайные пути; установить опоры контактной сети; уложить балластный слой - песок и щебень.

После этого начнут укладывать рельсошпальную решетку и монтировать контактную сеть.



На сегодня администрация Краснодара передала 12 земельных участков для строительства первой ветки в западном направлении. На строительной площадке возле Западного трамвайного депо устанавливают ограждения.

Не сон: сесть в трамвай и доехать до Немецкой деревни

Наше интервью. Концессионное соглашение с ООО «Синара - ГТР Краснодар» можно назвать самым долгожданным проектом краевой столицы

Юлия Осипова

ФОТО: ДЕНИС ЯКОВЛЕВ, «КИ»

«КИ» попросили Игоря Васильева, генерального директора предприятия и концессионера, рассказать об этапах реализации строительства трамвайной ветки, а главное - назвать сроки, когда краснодарцы смогут без пробок добираться из района Западного Обхода в центр города.



Не просто инвестиции, а взаимовыгодное партнерство

- Игорь Алексеевич, предлагаю в начале нашего разговора объяснить нашим читателям доступным языком, что такое концессионер. И чем отличается концессионер от обычного инвестора? В чем суть данной концессии, которую заключила администрация города с вашей компанией? - Концессия - это эффективная форма государственно-частного партнерства, которая в настоящее время активно используется в разных сферах, особенно в ЖКХ и общественном транспорте. И это именно взаимовыгодное партнерство, а не просто инвестиции. Заключенное в сентябре 2022 года соглашение предполагает, что концессионер строит трамвайную линию в западной части города и закупает 100 новых современных низкопольных трамваев. Со своей стороны администрация Краснодара как концедент предоставляет необходимые земельные участки.

- Расскажите об источнике финансирования работ, которые ведет концессионер. Говоря простыми словами, откуда деньги на реализацию проекта?

- В этом как раз и заключается одно из отличий концессии. Концессионер вкладывает в проект собственные средства, а государство дополнительно предоставляет на реализацию проекта капиталный грант из средств федерального бюджета по программе комплексного развития городского электрического



Модернизация трамвайной сети Краснодара - это часть большой федеральной Программы комплексного развития городского электротранспорта с использованием государственно-частного партнерства.

го общественного транспорта.

- Как просчитывался проект, есть ли его экономическое обоснование? Не станет ли эта концессия для города финансовым бременем и не ляжет ли тяжелым бременем на горожан? Многие переживают, что увеличится стоимость проезда на трамвае, ходят слухи, что цена билета вырастет до 100 рублей.

- Да, конечно, у проекта есть экономическое обоснование.

Финансовая модель - это важная часть весьма обширного пакета документов концессионного соглашения. Администрация Краснодара не вкладывает непосредственно в строительство новой трамвайной линии средства из муниципального бюджета. Как я уже отмечал, расходы в этой части могут быть только на приобретение земельных участков, если это необходимо. И за стройку, и за новые вагоны мэрия ничего не платит. Так что это не является дополнительной нагрузкой на бюджет Краснодара, а как раз ее снижение, если сравнивать с реализацией проекта только за счет городской казны.

Возвращаться же вложенные концессионером деньги будут за счет оплаты проезда по новым веткам в течение 25 лет. После окончания строительства Западной трамвайной линии станет еще одной частью большой транспортной системы Краснодара. На нее будут продлены уже существующие городские маршруты. Поэтому стоимость проезда



будет такой же, как в муниципальном общественном транспорте.

- Есть ли такие направления, реализация которых невозможна без помощи города? И, наоборот, в чем концессионер имеет полный карт-бланш?

- Реализация такого проекта невозможна без предоставления земли, что как раз и является зоной ответственности администрации Краснодара. Карт-бланш у концессионера, например, на привлечение подрядчиков и поставщиков. Всю проектную документацию

концессионер тоже создает самостоятельно. Хотя детали прохождения трамвайных путей в рамках утвержденного «коридора», конечно, мы обсуждаем с коллегами из мэрии. Учитываем и пожелания региональных и муниципальных властей по закупке трамваев.

Почему интерес именно к нашему городу?

- Вы упомянули, что для определенных отрезков трамвайных путей необходимо изъять земельные участки, по некоторым из них город уже

Этапы реализации западной концессии

Этап 1

Модернизация трамвайного узла на пересечении ул. Московской, Островского, Красных Зорь и Крайней

до конца 2023 года

Этап 2

Строительство трамвайной линии от Западного депо до ЖК «Немецкая деревня»

до конца 2024 года

Этап 3

Строительство трамвайной линии от ЖК «Немецкая деревня» до спорткомплекса «Баскет-холл»

до конца 2025 года

Этап 4

Строительство трамвайной линии от спорткомплекса «Баскет-холл» до ул. Московской

до конца 2026 года

давяющем большинстве случаев дело не доходит.

Важность строительства новой трамвайной линии в западной части Краснодара отлично понимают и жители, и городские власти, и многие владельцы земли. К тому же проекты планирования и межевания территории, определяющие перечень необходимых участков, проходят через механизм общественных обсуждений, и ряд вопросов решается уже на этом этапе.

- Почему федеральный концессионер выбрал именно Краснодар? В России много городов, где нет трамваев, но, возможно, они там очень нужны. Там вы могли бы стать монополистом в обеспечении транспортной доступности, а в Краснодаре есть конкурент в лице КТТУ.

- Я уже упоминал, что модернизация трамвайной сети Краснодара - это часть большой федеральной Программы комплексного развития городского электротранспорта с использованием государственно-частного партнерства. В 10 городах планируется реконструировать и построить трамвайные пути, модернизировать остановки, закупить новые современные трамваи.

В Краснодаре одна из лучших трамвайных систем в России, но ее нужно активно развивать с учетом быстрого роста города, исходя из возникшей за последние десятилетия застройки и планов развития муниципалитета.

Это интересная и важная задача, которую мы с удо-

вольствием реализуем с использованием уже имеющегося опыта. Никакой конкуренции с МУП «КТГУ» при этом не будет.

- Когда проект реализуется, кто будет заниматься обслуживанием линий, ремонтировать трамваи и т.д.? Передает ли концессионер построенные трамвайные ветки городу?

- Да, в Краснодаре концессионер передает городу модернизированный трамвайный узел на ул. Московской и всю построенную Западную трамвайную линию, включая дополнительную инфраструктуру (электроснабжение, ливневую канализацию и т.д.), а также закупленные в рамках концессии трамваи. Эксплуатацией и перевозками будет заниматься МУП «КТГУ» - так же, как и по всем остальным линиям в городе. В этом, кстати, отличие от Таганрога, где по проекту «Таганрогский трамвай» концессионер не только реконструировал трамвайную сеть и закупил вагоны, но и самостоятельно осуществляет перевозку пассажиров.

- Входит ли в перечень работ строительство останочных павильонов? Если входит, то как они будут выглядеть? Согласованы ли проекты с городом? Не секрет, что жители жалуются на то, что сейчас трамвайные остановки некомфортные, узкие и т.д.

- Конечно, новая трамвайная линия невозможна без современных удобных остановок. На уже модернизированном трамвайном узле возле КубГТУ мы оборудовали останочные павильоны, адаптированные для маломобильных граждан.

Проект получил все необходимые согласования. Длина и ширина посадочных площадок полностью соответствует всем нормативам. Это, кстати, больше, чем во многих местах по Краснодару. Также установили «умные» останочные павильоны с информационными табло. Дизайн остановок сохраняет преемственность с павильонами недавно открытой трамвайной ветки на ул. Московской. Такая же работа будет проведена и на строящейся Западной трамвайной линии.

Главный вопрос: когда? Очень надо...

- Пожалуйста, расскажите детально про каждый этап. Возникают ли сложности при их реализации?

- Первый этап уже завершен. На улице Московской в рамках модернизации трамвайного узла реконструировали 1,2 км трамвайных путей, построили еще 200 м нового пути. Дополнительно оптимизировали схему движения через узел. Пассажиры говорят, что стало гораздо удобнее.

В рамках второго этапа будет построена ветка от За-

падного депо до Немецкой деревни длиной 14,6 км. На третьем этапе трамвайные пути длиной 11,2 км проложат до спорткомплекса «Баскет-холл» и планирующегося Парка достижений. А четвертый этап включает строительство 9,6 км путей от Баскет-холла до улицы Московской. В итоге Западная линия длиной 35,6 км будет стыковаться с уже существующей трамвайной сетью в двух точках - в начале и в конце.

По опыту могу сказать, что главной проблемой могут стать неучтенные коммуникации, которые выявляются при реализации почти каждого крупного инфраструктурного проекта. Но здесь механизм взаимодействия с мэрией и владельцами коммунальных сетей уже отработан.

- Не можем не затронуть достаточно острую тему: до сих пор в успех проекта не все верят. Как разубедить людей, какие доводы стоит привести? Предлагаем рассказать о ваших успешных проектах в других городах, чтобы показать эффективность деятельности компании.

- Давайте начнем с соседей. В Таганроге успешно реализован первый в России проект комплексной модернизации городской трамвайной сети. Реконструировано более 45 км пути, установлено 97 останочных комплексов с современными павильонами, закуплено 50 низкопольных трамваев с кондиционерами. Это не просто цифры, это реальное улучшение качества жизни десятков тысяч людей. И «Таганрогский трамвай» стал не только примером обновления общественного транспорта, но и одной из достопримечательностей города.

В столице Ростовской области в рамках проекта «Ростовский трамвай» будет создано 119 км трамвайных путей, из которых 75,3 км построят с нуля, появятся два депо и шесть тяговых подстанций (еще 15 модернизируют). Такой проект был бы невозможен, если бы концессионеру не доверяли как на федеральном, так и на региональном уровне.

По проекту модернизации городской троллейбусной сети «Челябинский троллейбус» на линии выходят новые машины производства Челябинского завода городского электротранспорта.

А если говорить о «Новом трамвае Краснодара», то жители уже могут оценить пример нашей работы. В рамках модернизации трамвайного узла на ул. Московской было создано транспортно-пешеходное пространство с новой зеленой зоной, удобное и для пассажиров, и для водителей. Такой же комплексный подход будем применять и при создании Западной трамвайной линии.

Детали

Проект совместный, поэтому и движение - синхронное

Юлия Осипова

ФОТО: ДЕНИС ЯКОВЛЕВ, «КИ»

Как городская администрация и компания-концессионер строят совместную работу, «КИ» рассказал директор департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации Краснодара Андрей Белугин.



У каждого своя зона ответственности

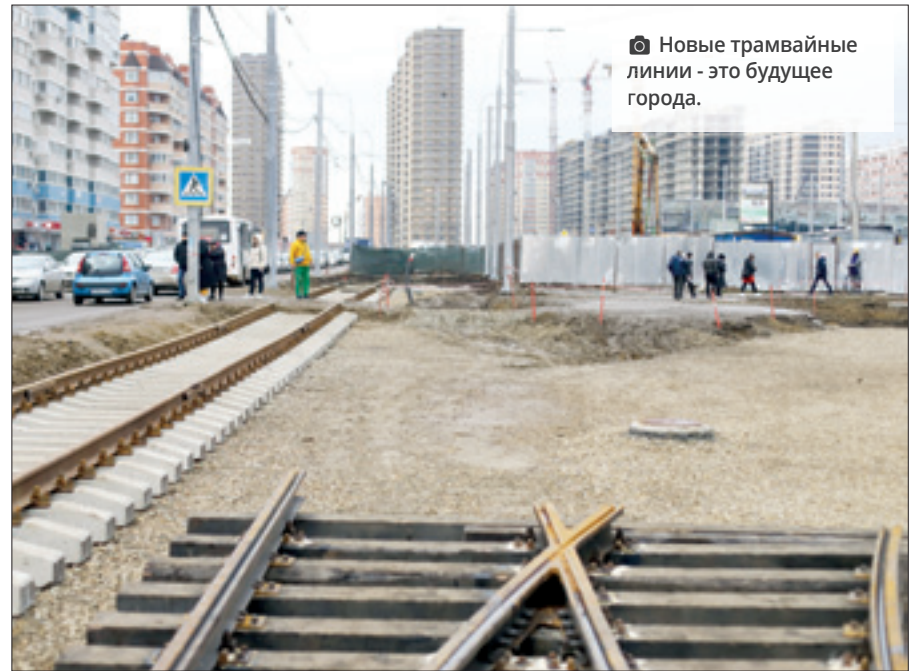
- Так как проект строительства трамвайной линии в западном направлении совместный, то город и компания-концессионер с начала его реализации работают вместе, четко выполняя свои обязанности. Одна из основных задач города - предоставление земельных участков для концессионера. У ООО «Синара - ГТР Краснодар» есть свои обязательства, связанные с разработкой и утверждением документации по планировке территории (ДПТ), которая определяет условные границы земельного участка, где непосредственно располагается сам объект, а также проектная документация на строительство трамвайных путей и само строительство линий, - сказал Андрей Белугин.

Он напомнил, что проект разделен на четыре этапа.

- В настоящее время построен полноценный транспортный узел на пересечении улиц Московской и Красных Зорь. Данного направления раньше не было, сейчас благодаря новому узлу можно двигаться в любом направлении. Также здесь же реконструировано 1,2 км трамвайных путей.

Как отмечает собеседник «КИ», второй этап - самый сложный и самый емкий: участок от ул. Толбухина, где находится Западное трамвайное депо, до ЖК «Немецкая деревня».

- Это абсолютно новое строительство трамвайных путей протяженностью 14,6 км в исчислении так называемого обособленного пути (туда-обратно). Сложность в том, что нам нужно пройти от Западного депо по улице Круговой, потом - вдоль улицы Красных Партизан,



Новые трамвайные линии - это будущее города.

перед кольцом на «Ленте» мы должны выйти на проезжую часть ул. Красных Партизан и дальше от кольца по всему Западному обходу до Немецкой деревни двигаться по середине проезжей части, занимая полосы существующих автомобильных дорог. Поэтому корректировка проектной документации, которая досталась городу от Министерства транспорта Кубани. Напомню, что администрация Краснодара забрала из краевой собственности в муниципальную Западный подъезд. У краевой администрации была разработана проектная документация на реконструкцию этого участка до шести полос, - продолжает разговор Андрей Белугин.

Три слева, три справа, а в середине - линия

Сейчас ведется корректировка ПСД, это связано с тем, что по середине этой шестиполосной дороги пройдет трамвай. Наглядно это будет выглядеть как движение по ул. Ставропольской: трамвай будет ходить по своим обособленным путям, а с обеих сторон построят трехполосные автомобильные дороги.

- Этап два разбит на два отдельных этапа: 2.1 и 2.2 для того, чтобы ускорить выполнение строительно-монтажных работ. Первый: от Западного депо до улицы Заполяной, которая пересекает ул. Красных Партизан. На сегодняшний день концессионером уже разработана проектная документация и пройдена Государственная экспертиза. Городом, в свою очередь, были освобождены от незаконно установленных гаражей земельные участки, часть из них

предоставлена концессионеру, то есть он может приступить к строительно-монтажным работам.

Сложность связана с тем, что, помимо свободных земельных участков, есть территории с объектами капитального строительства (здания и сооружения, которые принадлежат частным лицам). Городом ведется работа по изъятию данных земельных участков.

Что касается реконструкции автомобильной дороги. Еще в прошлом году город заключил три муниципальных контракта на подготовку проекта. В настоящее время техническая часть ПСД уже готова, дело - за концессионером, который разрабатывает и передает на утверждение ДПТ. Дальше подача пакета документов в Госэкспертизу для получения положительного заключения, после чего продолжится дальнейшая реализация проекта.

- Объект очень сложный, очень протяженный, нам необходимо будет реконструировать около 5 км участка автомобильной дороги, увеличив с двух полос до шести, - говорит Андрей Белугин.

Этап 2.2 второго этапа - это строительство трамвайной линии от ул. Заполяной до ЖК «Немецкая деревня».

- У нас еженедельно проводится так называемый штаб, где вместе с концессионером собираются службы и обсуждается реализация мероприятий. Совместно с руководством ООО «Синара - ГТР Краснодар» мы изучаем все технические решения, связанные с устройством остановок, местами их обустройства, подходами пешеходных переходов, строительством светофорных объ-

ектов и общей схемой организации дорожного движения, потому что трамвай у нас идет не в чистом поле, а непосредственно сопряжен с проезжей частью. Кроме того, город помогает концессионеру во взаимодействии с владельцами инженерных коммуникаций по их переустройству, - говорит Андрей Алексеевич.

День сегодняшний

В настоящее время реализуется этап 2.1 второго этапа концессии, ведутся подготовительные работы для начала строительно-монтажных работ. Помимо этого готовится большой объем документации, связанной с реконструкцией участка автомобильных дорог, со строительством трамвайных путей (по этапу 2.1 полностью получили техническую часть). Кроме того, разрабатывается документация по планировке территории третьего этапа.

Стоит отметить, что в реализации концессии задействованы профильные структуры администрации Краснодара и администрации города: управление инвестиций, департамент муниципальной собственности, управление муниципального контроля, весь финансовый блок, департамент транспорта и дорожного хозяйства, департамент городского хозяйства и ТЭК, департамент архитектуры и градостроительства, а также МУП «КТГУ».

- Роль перевозчика в успешной реализации проекта особенно важна: от его видения зависят многие технические решения, потому что именно ему впоследствии заниматься эксплуатацией новой линии, - говорит в завершение разговора Андрей Белугин.

Сначала пугал, потом полюбили

Малая родина. Как появился и развивался самый популярный общественный транспорт краевого центра

Более 75 млн пассажиров перевез краснодарский трамвай в прошлом году - численность, сопоставимая с населением нашей необъятной страны!

Со дня своего появления трамвай был и остается самым любимым общественным транспортом кубанской столицы. А при наших пробах еще и самым быстрым. Именно он способен перевозить больше пассажиров, чем автобус или троллейбус. Именно он идеален как для исторического центра, так и для отдаленных районов. Больше 120 лет старичок-трамвай перевозит екатеринодарцев-краснодарцев - вспомним вехи стального пути.

Бисова душа

Екатеринодарцы оценили трамвай буквально с первых дней его появления, хотя поначалу движущийся без посторонней помощи вагон пугал людей.

- Чим вона, бисова душа, совається? - спрашивали станичники у своих городских знакомых.

- Аж вон, бачишь, с дроту цепок высить, то вона, бисова душа, тим цепком подпыраиця та й быжить, - со знанием дела отвечали екатеринодарцы.

Этот диалог был записан корреспондентом «Кубанских областных ведомостей» в первые месяцы работы трамвая.

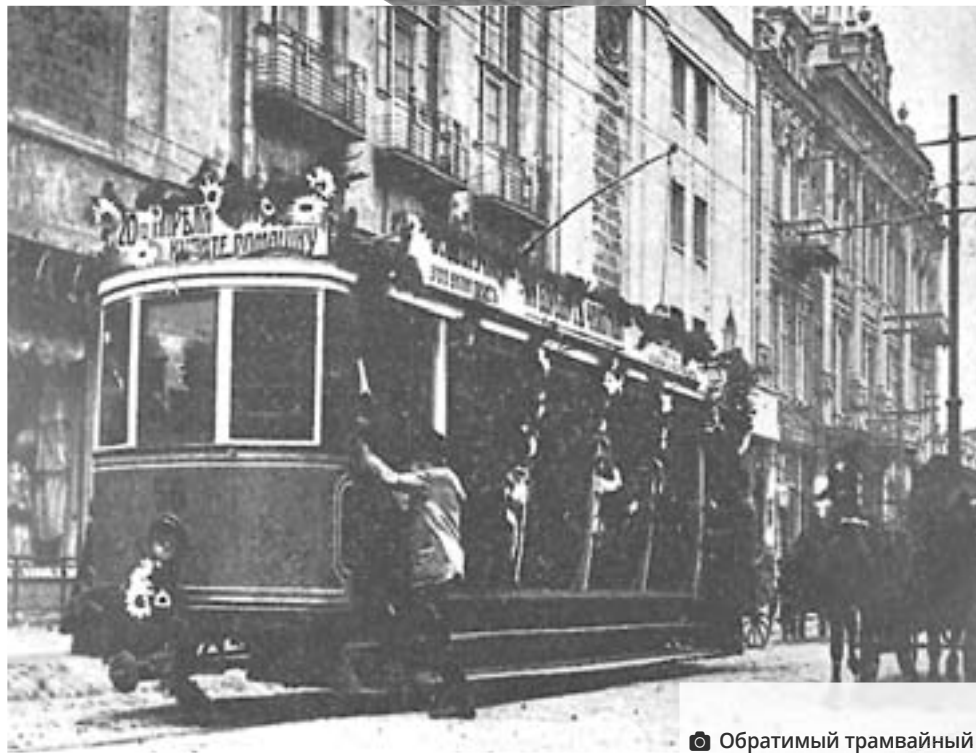
Презентация первого трамвайного вагона состоялась 10 декабря 1900 года. Для жителей Екатеринодара это стало грандиозным событием. Вдоль всего трамвайного пути столпился народ. Пять вагонов, украшенных флагами, двинулись по ул. Екатерининской и, повернув на Красную, остановились у городской управы (дом №42). Через всю главную улицу была протянута атласная лента: ее перерезала супруга наказного атамана Елизавета Малама. Ленту разрезали на мелкие кусочки и разбросали в толпу - на память об участии в пуске первого трамвая. А в конце торжества инженеры трамвайного управления дали званый обед на ул. Красной, 64.

На следующий день в 7.30 открылось регулярное движение. Новинка так понравилась горожанам, что в ближайшее воскресенье весь Екатеринодар катался на трамвае, пришлось даже соединять по два вагона.

Трамваи шли по двум маршрутам - по линиям Красной и Екатерининской. Первая пролегла по ул. Красной - от Городского сада до современной ул. Хакурате, ее протяженность составляла 3,5 км; вторая (1,5 км) - по нынешней ул. Мира - от Красной до



В конце 1940-х трамвай еще ходил по ул. Мира. / ВСЕ ФОТО: MYEKATERINODAR



вокзала Краснодар-1. Жителей и гостей Кубани обслуживали 10 вагонов, катали со скоростью 10 км/час. В те времена интервал по времени между трамваями составлял всего 5 минут. И немудрено, ведь маршруты были короткими. Проезд стоил 5 копеек - как буханка хлеба.

Куда прокладывали рельсы

Екатеринодарцы быстро оценили удобство нового способа передвижения. Трамвай набирал популярность, и приезжавшие в город станичники уже не крестились при его появлении. И вскоре в городскую управу посыпались просьбы с городских окраин - Дубинки и Покровки - провести трамвайную линию и к ним.

В марте 1909 года гордума предоставила бельгийцам концессию на расширение трамвайного пути, и уже в 1909-1911-х были запущены линии по ул. Дмитриевской (ныне Горького) в сторону улиц Садовой и Медведовской (ныне Кирова) и далее - по ул. Кузнечной (сейчас Калинина) в сторону кожзаводов. А линию по Красной дотянули до Чистяковской роши.

Трамвайная сеть становилась гуще. Екатерининскую линию продлили до ул. Медведовской, далее - до ул. Гимназической, с выходом к пристани на реку Кубань. По ней ночью перевозили грузы: с пристани на жд вокзал и обратно. Выручка акционеров выросла в 2,5 раза, однако прижимистым бельгийцам все было

мало, и в 1910 году компания лишила права своих служащих ездить на трамвае вне службы бесплатно...

Заметим, что условия труда вагоновожатых и кондукторов были нелегкими: работали с раннего утра до поздней ночи, часто простывали - вагоны-то открытые.

Люди требовали повысить зарплату, сократить рабочий день, обеспечить их спецодеждой. Бельгийцы на уступки не шли, и тогда рабочие и служащие предприятия объявили забастовку, полностью остановив трамвайное движение.

«Увольтить всех до одного!» - возмутился хозяева. Но на следующий день начали бастовать и другие городские предприятия, даже газеты не вышли. Забастовка обошлась бельгийцам в 10 тыс. руб. штрафа за перерывы в движении, и акционеры пошли на уступки.

Цифра

251 км

станет протяженность трамвайной линии к 2040 г. - это вдвое больше, чем сегодня.

Трамвайный вагон неизвестной модели на ул. Медведовской. Краснодар, 1932 г.



Хроники

Так уже не ездят?

► «Движение нашего трамвая в то время, когда он более всего нужен, это одна из казней египетских и более ничего».

► «Вагоны уже на конечных пунктах напоминают собой банки с плотно прижатой икрой».

► «Вагон, переполненный до отказа, с висящими гроздьями тесно сплетенных тел на подножках, тяжело двигается с места. Деятельно обижая чужие мозоли, кондукторы мотаются по вагону, создавая ненужную давку, и назойливо пристают с приглашением платить за проезд».

Цитаты из газет Екатеринодара и Краснодара 1911, 1918 и 1933 гг. соответственно. Сайт «Новый трамвай Краснодара»

Обратимый трамвайный вагон MAN на ул. Красной в День белой ромашки. Екатеринодар, 20 апреля 1912 г.



Сошедший с рельсов трамвай типа Х. Краснодар, 1965 г.



Трамвай в Пашковке на конечной остановке в конце 50-х брали штурмом.

всех бельгийских предприятий на территории России: одна линия - одно направление.

В 1914 году Пашковскую трамвайную линию электрифицировали, но впоследствии разруха послевоенной России, смена власти отразились и на трамвайном хозяйстве: оно начало ветшать, маршруты стали закрываться. Тем не менее екатеринодарский трамвай оказался одним из немногих в России, который не останавливался даже во время Гражданской войны.

Все маршруты восстановили

Второго июня 1920 года трамвайные предприятия Краснодара национализировали и объединили с водозлектрической станцией в трест «Водэлектротранс». В течение пяти лет все прежние маршруты восстановили, и с февраля 1926-го открылось прямое трамвайное движение по ул. Гоголя: от ул. Красной до ж/д станции Краснодар-1. Билет стоил 10 коп., с пере-

садкой - 15 коп. В ноябре 1927 года появились проездные, или трамвайные карточки.

И после освобождения города от фашистов жизненно важные трамвайные артерии довольно быстро начали действовать - уже 15 июня 1943 года было пущено пять вагонов по двум маршрутам: по улицам Пролетарской (Мира) и Красной.

«Жители Краснодара радостно встретили звонки первых трамваев. Они останавливались на улицах и улыбались водителям в голубых вагонах...» - писала газета «Большевик».

На широкую колею

С 1934 года начинается переход краснодарской трамвайной системы с узкой колеи (1000 мм) на широкую (1524 мм). С появлением в начале 50-х младшего брата трамвая - троллейбуса - бывшая Екатерининская линия (по ул. Мира) была демонтирована, а трамвайные пути - перенесены с ул. Красной на ул. Коммунаров. В воскресниках

на этих работах участвовал весь город. В начале XXI века перед городом вплотную встала проблема уличных заторов, и в сложившихся условиях трамвайная система Краснодара оказалась востребована как никогда. Расположение большинства линий на выделенном полотне вместе с приличным состоянием рельсового пути и подвижного состава обеспечили трамваю высокую скорость движения, недостижимую для безрельсового транспорта в условиях пробок, что привлекло к нему дополнительных пассажиров.

Сегодня трамвай переживает ренессанс: обновляется подвижной состав, строятся и проектируются новые маршруты. А трехлетнее обновление подвижного состава было самым крупным за всю историю трамвайного движения в нашем городе. И, несмотря на сложности, краснодарская система электротранспорта входит в число наиболее эффективных систем России.

Пешком в историю. Как в Краснодаре рельсы в асфальт не закатали

А предпосылки были

В 90-е годы XX столетия российская экономика, а вместе с ней и горэлектротранспорт переживали тяжелейшие времена.

Во-первых, у государства не было денег на обновление подвижного состава и поддержание контактной сети в надлежащем состоянии.

Во-вторых, многие тогда стали пересаживаться на собственное авто - поддержанные иномарки буквально хлынули в страну.

В-третьих, душили «старичка» и многочисленные льготники (школьники, студенты, пенсионеры), за счет бесплатного проезда которых власть пыталась снизить в стране социальную напряженность.

И конечно, мощным ударом по трамвайным перевозкам стало появление частного общественного транспорта: юрких маршруток, способных доехать до отдаленных мест, где о стальных магистралях и не мечтали. Казалось бы, куда лучше: не нужны ни контактные сети, ни новые остановки, ни поддержание в нормальном состоянии всей трамвайной инфраструктуры. И процесс пошел!

Ломать не строить!

Архангельск стал одним из первых городов России, где исчез электротранспорт. В 2004 году по его улицам перестал курсировать самый северный в мире трамвай, который появился еще до революции. Архангельск заполонили многочисленные юркие «пазики», зачастую работавшие нелегально.

У наших соседей в Ростове-на-Дону самое масштабное сокращение парка трамваев пришлось на 1998 год. Рельсы демонтировали на основных транспортных линиях, которые связывали спальные районы города с центром. В итоге из 16 трамвайных маршрутов сохранилось лишь пять. А в 2015-м городские власти решили закрыть исторический маршрут №1, однако на защиту трамвая вышли горожане и устроили показательную акцию «Похороны трамвая». В итоге были назначены общественные слушания, и трамвайное движение удалось сохранить. Мэрия и региональные власти признали, что демонтаж трамвайных путей в 90-е годы оказался ошибкой.

В 2008 году вслед за такими российскими городами, как Архангельск, Астрахань, Карпинск, Шахты, закрылось движение трамваев в Иваново. Потом ликвидировали трамваи в Рязани, Воронеже, Твери, Дзержинске и др.

Однако нашлись города, благодаря разумному хозяйствованию местных властей в которых о закрытии общественного электротранспорта не помышляли. И здесь в числе первых - Краснодар, а также столь разные по размеру бюджета и уровню жизни Уфа, Екатеринбург, Нижний Тагил, Самара, Санкт-Петербург...

А в Волгограде, где общественность добилась сохранения троллейбуса, власти внедрили в городе уникальную систему «Метрограм» - система скоростного трамвая с элементами метрополитена, насчитывающая 22 станции (в том числе и под землей), расположенные на одной линии длиной 17,3 км. Журнал Forbes поставил волгоградский трамвай на 4-е место в списке 12 самых интересных трамвайных маршрутов мира.

И вот вам ренессанс

Однако в Краснодаре понимали: если и демонтировать трамвайные сети,

Сказано



● **Михаил Блинкин**, директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики»:

«Трамвай - это самый что ни на есть перспективный вид городского транспорта, в том числе и с точки зрения новых моделей, который сейчас бурно развивается за рубежом. Даже если взять новый трамвай нашего российского, тверского производства, то, в общем-то, это техника XXI века. Тверской трамвай «Витязь» показывал на мировых выставках».

то только с целью обновления, тем более что довольно скоро наступил ренессанс трамвайного движения. Оказалось, что старичок-трамвай - единственный вид транспорта, которому не страшны дорожные пробки: на значительном протяжении в нашем городе он идет по своей рельсовой колее.

Благодаря прозорливости руководства МУП «КТГУ», включая такого профессионального руководителя, как директор тех лет Анатолий Панин, город не просто сохранил трамвайные линии - трамвайщики продолжили «забрасывать сети» в разные районы. И 5 декабря 1994 года заработала трамвайная линия в Юбилейный микрорайон, вдоль проспекта Чекистов. А 28 декабря 1998-го было соединено разворотное кольцо по ул. Садовой с веткой на ул. Красных Зорь, по Садовому путепроводу над железной дорогой.

- Посмотрим на наших соседей: город Ростов-на-Дону. В свое время там почти полностью ликвидировали сеть электротранспорта, - замечает разработчик Стратегии развития Краснодара Александр Полиди. - И вот теперь они ее восстанавливают практически с нуля. Расчет на автобусы большой вместимости не оправдался!

- Одна из сильных сторон города - трамвай, они - его магистральный транспорт, - убежден один из разработчиков Программы транспортной инфраструктуры Краснодара директор по решениям в области общественного транспорта ООО «А+С Транспроект» Владимир Валдин. - Трамвайная сеть столицы Кубани - одна из лучших в России.

И хотя объем перевозок, если сравнить с городами Западной Европы, на нем пока не столь высок, однако потребность в них довольно велика. Да, сегодня трамвай не доходит до многих мест скопления пассажиров, и людям приходится пересаживаться на маршрутки. Двигаясь автономно, на перегонах трамвай обгоняет авто, но вынужден долго стоять на светофоре. Еще одна проблема - множество автобусов малой вместимости, дублирующих трамвайные маршруты.

Конечно, никто не станет волевым порядком пересаживать горожан из личного авто или маршруток на трамвай - сегодня это просто нереально. Но создать условия, чтобы человек сам захотел в нем ездить, потому что он быстрее, пунктуальнее, экологичнее, выгоднее, - вот задача, которая стоит сегодня перед городом.

● Подготовила Марина Аванесова

Неосуществленные проекты

А могло быть и так...

1909-1911 годы

По первоначальному плану трасса Екатерининской линии должна была выйти на ул. Гимназическую через ул. Политактинскую (Октябрьскую), однако затем ее изменили.

1913 год

Было принято решение о строительстве и начат сбор средств на линию узкоколейной железной дороги (трамвая) «Екатеринодар - станция Елизаветинская - станция Ново-Марьянская».

1916-1933 годы

«Первое русское товарищество моторно-электрического трамвая Екатеринодар - Пашковская» предложило проект продолжения Пашковской линии до станции Корсунской (Старокорсунской), однако станционное самоуправление тогда от него отказалось.

1948-1985 годы

В печати неоднократно упоминался проект продления Пашковской линии до аэропорта,

ставший заново актуальным в 2010-х, после строительства новых жилых микрорайонов в районе аэропорта.

1955-1965 годы

Существовали планы строительства трамвайной линии на всем протяжении ул. Красных Партизан и организации маршрута «Улица Славянская - Роцца». В ожидании трамвая улица долго не реконструировалась, но эти планы так и не осуществились.

1960-1980 годы

В Генплане города упоминалась идея прокладки на всем протяжении ул. Калинина - от центра до рубероидного завода - большого проспекта с трамвайным и троллейбусным движением в середине, по типу ул. Ставропольской. И когда в середине 70-х годов XX века поперек его трассы возвели главный корпус сельхозинститута, в нем оставили 5 арок: через центральную должен был проходить трамвай. Однако в конце 1970-х с

подачи руководства сельхозинститута эту идею окончательно отвергли.

1967-1973 годы

Построенная в 1970 году линия по ул. Московской являлась лишь первой очередью запроектированной линии к компрессорному заводу, вторую очередь которой (по ул. Солнечной) так и не проложили, очевидно, из-за всеобщей тенденции к свертыванию строительства новых трамвайных линий.

1975-1985 годы

Существовал и отрицательный проект - для создания бульвара ликвидировать трамвайную линию по ул. Захарова, заменив ее проложенной к тому времени троллейбусной линией к железнодорожному мосту. Но трамвай «победил» троллейбус, и после демонтажа троллейбусной линии в 1989-1990 годах этот проект отпал сам собой (по материал сайта «Общественный транспорт Кубани и Адыгеи»).

«Трамваи, как люди, с характером, историей и своими болячками»

Призвание. Корреспонденты «КИ» побывали в Западном трамвайном депо КТТУ и познакомились с Людмилой Волковой, которая более 40 лет работает электрослесарем

● Александр Сучков

📷 ФОТО: ДЕНИС ЯКОВЛЕВ, «КИ»

Территория Западного депо просторная и, несмотря на то, что здания здесь были построены еще в 1963 году, очень ухоженная. Мы попали в святая святых - цех технического обслуживания, где обслуживают трамваи: моют, ремонтируют. Представьте себе машинную мойку и автосервис. Здесь так же, только значительно масштабнее. Вагоны заезжают сюда грязными из-за зимней слякоти или летней пыли, а выезжают чистыми и аккуратными - хоть на парад! По всей длине огромного бокса - сервисные ямы. На некоторых установлены огромные домкраты, которые поднимают 15-20-тонные вагоны, чтобы снять и отправить на ремонт трамвайные тележки весом почти 5 тонн.

Как маляр мечтала стать закройщицей, а стала... электрослесарем

В депо нас обаятельной улыбкой встречает женщина с короткой стрижкой, в рабочем костюме. Просит надолго ее не отвлекать. Людмила Волкова заранее извиняется, что время от времени будет продолжать работу со своей бригадой. Дисциплину и порядок никто не отменял.

От слаженных действий сотрудников трамвайного депо зависит наше своевременное передвижение по просторам города. Водителей и кондукторов мы видим ежедневно, а вот технический персонал остается за кулисами.

- Я пришла работать в депо в январе 1981 года по распределению после профессионально-технического училища. До лета мы работали на практике, потом были госэкзамены, а затем я так и осталась работать в этом депо в должности электрослесаря. Вот уже 43 года работаю, и мне это нравится. Это ведь так увлекательно - продлевать жизнь трамваям. Особенно когда у нас появились чешские вагоны с усилителем, который служит для автоматического выведения пускатормозных реостатов и обеспечивает плавный пуск и спокойное торможение. Очень сложное устройство. Когда его



📷 Людмила Волкова 43 года работает электрослесарем в Западном трамвайном депо. Специальность не женская, но она свою работу знает и любит.

собираешь, сто гаечек и шайбочек соберешь в кучку, - говорит наша собеседница.

Людмила Леонидовна приехала в Краснодар из Темрюка. До этого она уже имела строительную специальность и даже немного успела поработать маляром.

- В Краснодаре я хотела поступать в СПТУ №2, что на улице Дмитриевская Дамба. Сейчас это профессиональный лицей №2. Думала стать швеей-закройщицей, но группа уже была набрана. Тогда решила идти на водителя трамвая. А в результате отправилась учиться на электрослесаря. Дело в том, что отец у меня был электриком по высоковольтным линиям передачи, поэтому я и подумала, почему бы не пойти по стопам отца. Не беда, что профессия не совсем женская, - вспоминает Людмила Волкова.

«Чистим, смазываем, восстанавливаем изношенные детали»

- Когда я пришла работать, у нас бегали трамваи Кировского трамвайного моторного завода. Позднее появились чешские вагоны. При хорошем обслуживании они у нас служат 30-40 лет. В нашем влажном климате, когда даже рельсы затапливает во время залповых ливней, обслуживание трамваев - это непростое дело. Постоянно приходится чистить, смазывать, восстанавливать изношенные детали.

По словам нашей героини, обеспечить полно-

ценную работу вагонов ежедневный осмотр и техническое обслуживание - регулярное, тщательное, проводимое в соответствии с инструкцией производителя той или иной модели.

- ТО-1 (первое техническое обслуживание) выполняется по заявкам водителей. Есть также дежурная смена, которая выезжает на место. Важно, чтобы подвижной состав всегда был на ходу и в исправном состоянии. ТО-2 (второе техническое обслуживание) проводится реже первого, раз месяц, но отличается от него трудоемкостью и масштабностью необходимых работ, так как цель - выявить все возможные неисправности, изношенные детали, сбои регулировки и устранить обнаруженные недочеты, - рассказывает Людмила Волкова.

Спрашиваем о новых моделях трамваев, которые сегодня поступают в КТТУ. Не сложно ли их будет обслуживать?

- Новые трамваи - более совершенные с технической точки зрения, с электронным управлением. Мы их обслуживаем уже четвертый год. Уверена, что сможем также многие годы обслуживать и ремонтировать эти модели. И вообще, городские трамвайные сети стали работать лучше: трамваи ездят быстрее, ломаются реже. Главное, что парк трамваев стал намного современнее.

«Кто-то должен и руками работать»

По мнению Людмилы Леонидовны, работа в депо стабильная, и хотя не из легких, но нужная всем горожанам и потому уважаемая. Интересуемся: не

К слову

Датой открытия Западного депо принято считать 1963 год, когда была введена в строй первая очередь предприятия. Оно стало заменой Северному трамвайному парку, располагавшемуся в центре города - на улице Красной у стадиона «Динамо», на месте современного бульвара. В память об этом в районе улицы Гаврилова остался транспортный топоним - Трамвайный проезд. В Западном трамвайном депо работают 870 сотрудников - водители, кондукторы, мастера, слесари, диспетчеры, инженерно-технические работники и др.

сложно ли работать электрослесарем в мужском коллективе?

- Да, на этом участке в депо работают в основном мужчины. Но у меня с детства была тяга к железкам, и я запросто работаю наравне с мужиками. Зимой бывает холодно, но нас обеспечивают тепловыми пушками - не замерзаем. Летом жарко, но терпимо в тени бокса.

В бригаде Людмилы Волковой семь человек, из женщин она одна. По профессионализму не уступает сильному полу. Несмотря на многолетний опыт, не стремится стать руководителем или бригадиром. Говорит, что «кто-то должен и руками работать». Очень гордится результатами своей работы.

- Когда гуляю по городу в свободное от работы время, смотрю на проезжающие трамваи и всегда знаю, у кого, что и как под фартуком снизу. Они как живые люди. Каждый со своим характером, своей историей и своими болячками. Если честно, то считаю нашу работу одной из самых нужных. Люди едут по своим делам, везде успевают, а мне радостно, - с гордостью и улыбкой говорит Людмила Леонидовна.



📷 Вес односекционного трамвайного вагона составляет 15-20 тонн. Во время ремонта их поднимают и отделяют трамвайные тележки весом до 5 тонн. Вот такие габариты!

А в это свободное от работы время успевает ли наша собеседница заняться чисто женскими хобби?

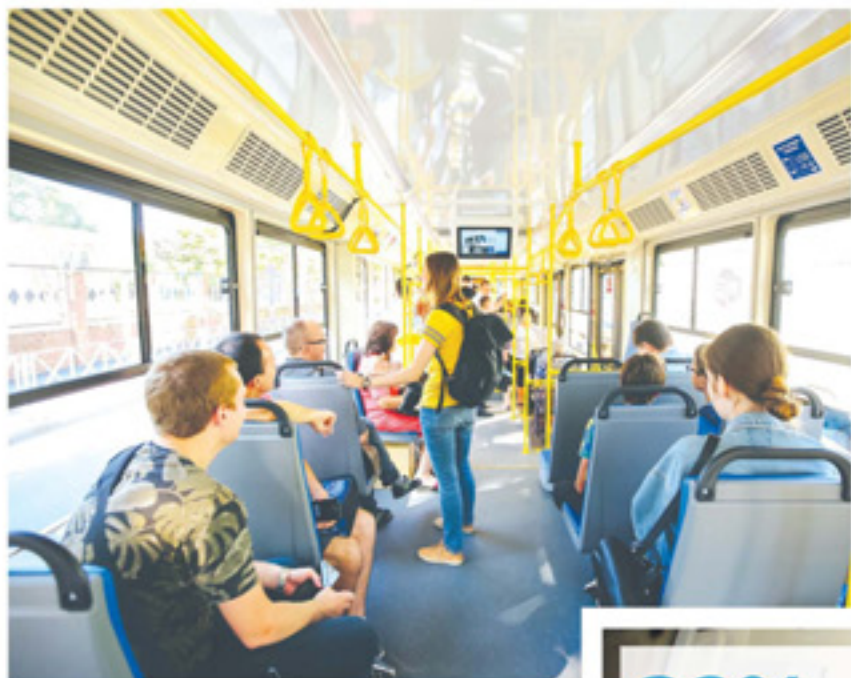
- Я всегда любила цветоводство. Это мое увлечение. Прямо здесь, в депо, мы с сотрудниками расчистили от травы территорию рядом с боксом, сделали беседку, посадили цветы и деревья. Подрезаем розы, поливаем фиалки. Есть даже пальма. Особенно радуется, что вырос и хорошо плодоносит инжир. Очень вкусный. Приезжайте летом - и с вашей редакцией поделимся инжиром, - приглашает она.

«У нас заработки стабильные и всегда есть работа»

У Людмилы Волковой три дочери и четыре внука. Муж работал водителем троллейбуса, одна из дочерей сейчас тоже в КТТУ - водитель трамвая. Чем не династия?

- Немного огорчает, что сегодня молодежь реже приходит к нам в депо. И зря. У нас заработки стабильные и всегда есть работа. Надеемся, что с появлением новых линий, современных моделей вагонов молодежь к нам потянется. Мы как старшее поколение готовы передавать свой опыт, выступать в роли наставников. Знаете, у нас работают самые надежные и добросовестные кадры. Как и трамваи, люди в нашем депо трудятся многие годы. Верность профессии и надежность наших сотрудников просто поражает, - завершает свой рассказ собеседница.

...Мы выходим из депо, а нас обгоняет чистенький нарядный трамвай №2. Если вы едете на маршрутах №2, 3, 6, 7, 11, 15, 21, знайте: в них вложена частичка души и кропотливого труда электрослесаря, мамы, бабушки и очень интересной женщины Людмилы Волковой.



Проект

35,6 км новых путей и 100 новых вагонов появится в Краснодаре в рамках Концессионного соглашения по строительству ветки в западном направлении.

Налоги

842 млн руб. налогов заплатило МУП «КТТУ» в 2023 году в бюджеты разного уровня.



Пассажиропоток

6,2% рост пассажиропотока на трамвае в 2023 году по сравнению с 2022-м.

206 тыс. пассажиров в среднем за сутки перевозит трамвай.

66% пассажирских перевозок в городе приходится на трамвай.

32%

на столько проиндексировали зарплату водителей в 2023 году.



Кадры

3200 сотрудников работают в МУП «КТТУ».

830 водителей и 842 кондуктора трудится в МУП «КТТУ».

75 тыс. руб. составляет средняя зарплата водителя трамвая.

52 года - стаж самого преданного сотрудника КТТУ, заместителя главного инженера Николая Сергеевича Мельникова.

24 тыс. человек ежедневно проезжает по одному только новому участку путей от остановки «Ул. Солнечная» до «Ул. им. Петра Метальникова».

1980 года выпуска самый старый трамвай фирмы «Татра», бегаящий по Краснодару.

103 новых трамвайных вагонов было закуплено в 2019-2021 гг.

7 км - протяженность самого короткого трамвайного маршрута №12.

16 трамвайных маршрутов работает в городе.

246 трамваев ежедневно выходит на линию в будни.