



**МУНИЦИПАЛЬНОЕ  
ПРЕДПРИЯТИЕ**

**МИАССКОЕ  
ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ  
УПРАВЛЕНИЕ**



**В**

ноябре 1994 года Миасское троллейбусное управление отмечает свой 10-летний юбилей. Собственно, этот праздник — отнюдь не ведомственный. Скорее даже городской. Ведь сейчас трудно себе представить, как бы мы добирались из одного конца Миасса в другой, не будь у нас троллейбусов!

Настоящий буклет — попытка проследить «этапы большого пути», пройденного троллейбусниками Миасса за первое десятилетие существования МТУ. Рассказать о сегодняшнем дне. Заглянуть в завтрашний.

Но перво-наперво — вспомнить, как все начиналось. Ведь от декабря 1982-го, когда в районе остановки «Садовая» были расчищены от берез и осин несколько гектаров под стройплощадку МТУ, и до пробного рейса троллейбуса № 001 по машгородку в декабре 1984-го прошло два очень не простых года. Они вместили в себя трудовой энтузиазм рабочих, бессонные ночи организаторов строительства...

На снимках, сделанных в 1984 году, запечатлены общий вид стройплощадки и будущие корпуса МТУ, а также пробный рейс троллейбуса по машгородку.



# РОДИТЕЛИ МИАССКОГО ТРОЛЛЕЙБУСА

**П**отребность Миасса в новом виде транспорта была очень велика. Жителям машгородка приходилось минут по 20 простаивать на автобусной остановке, чтобы добраться до работы или домой. Не хватало автобусов, запчастей к ним, мучили постоянные перебои с горючим.

Городские власти хотели, чтобы заказчиками строительства троллейбусного хозяйства выступили УралАЗ или КБМ. Но руководители этих предприятий отказались наотрез.

Осенью 1982 года по случаю награждения Миасса орденом Трудового Красного Знамени в наш город приезжал зам. председателя Совмина СССР Л. Смирнов. За кулисами на сцене Дворца культуры автозавода состоялся его разговор с генеральным конструктором КБМ В. Макеевым, директором УралАЗа В. Трубеевым, тогдашним первым секретарем ГК КПСС Н. Швыревым. В. Макеев и В. Трубеев категорически отказались взять на себя роль заказчиков. Тогда Н. Швырев махнул рукой: «Ладно, берем все на себя. Заказчиком выступит горисполком».

В декабре 1982 года в репортаже «Они стали первыми» газета «Миасский рабочий» писала:

«Скупые лучи зимнего солнца еще не успели разогнать темноту, когда в лесу в районе автобусной остановки «Садовая» застучали топоры. Именно здесь, на месте будущего троллейбусного депо, начался день коммунистического субботника для многих комсомольцев машгородка, а также аппарата горкома ВЛКСМ и комитета комсомола треста «Уралавтострой».

Лесочек небольшой, да и деревца небольшие — ольха, береза. Зато густой. Прибавьте сугробы, которыми одарила в последние дни на редкость бесснежная и теплая зима, и вы можете представить себе часть забот ребят. Но в активе последних был здоровый энтузиазм и молодость. Они-то и оказались решающим доводом, и уже через час в западном направлении от Тургоякского шоссе образовалась вполне приличная просека.

Потом подошли работники леспромхоза с бензопилами. Стало веселее. Но к чести комсомольцев должен сказать, что топоры в этот день оказались поэффективнее бензопил. В последующие дни труженики леспромхоза dokonчат расчистку территории для троллейбусного депо. Но в памяти останется этот день и первые полтора гектара расчищенной территории».



ФОТО ИЗ ПРОШЛОГО



Строители СУ-7 треста «Уралавтострой», возводившие объекты МТУ

1983 г.



# РОДИТЕЛИ МИАССКОГО ТРОЛЛЕЙБУСА

Троллейбус — детище коллективное. А его папой с полным на то правом можно назвать Н. Швырева. Не каждый первый секретарь мог в то время сказать: мол, берем на себя такую стройку.

Большой вклад в организацию строительных работ внес В. Кондин. В то время Владимир Яковлевич в качестве зам. председателя горисполкома курировал коммунальное хозяйство, связь, строительство и транспорт в Миассе.

Был создан штаб, который возглавлял Н. Швырев. В него входили замы директоров по строительству всех миасских предприятий.

Деньги поступали из российского бюджета. Помогал наш депутат в ВС РСФСР М. Соломенцев.

Каждое предприятие получило задание. Делали арматуру, копали траншеи под кабель — помогали строителям.

Генподрядчиком на стройке был трест «Уралавтострой», который возглавлял тогда М. Лозоватский. А «субчиков» (субподрядчиков) — очень много: два стройуправления из Златоуста, специализированные управления из Челябинска и Златоуста...

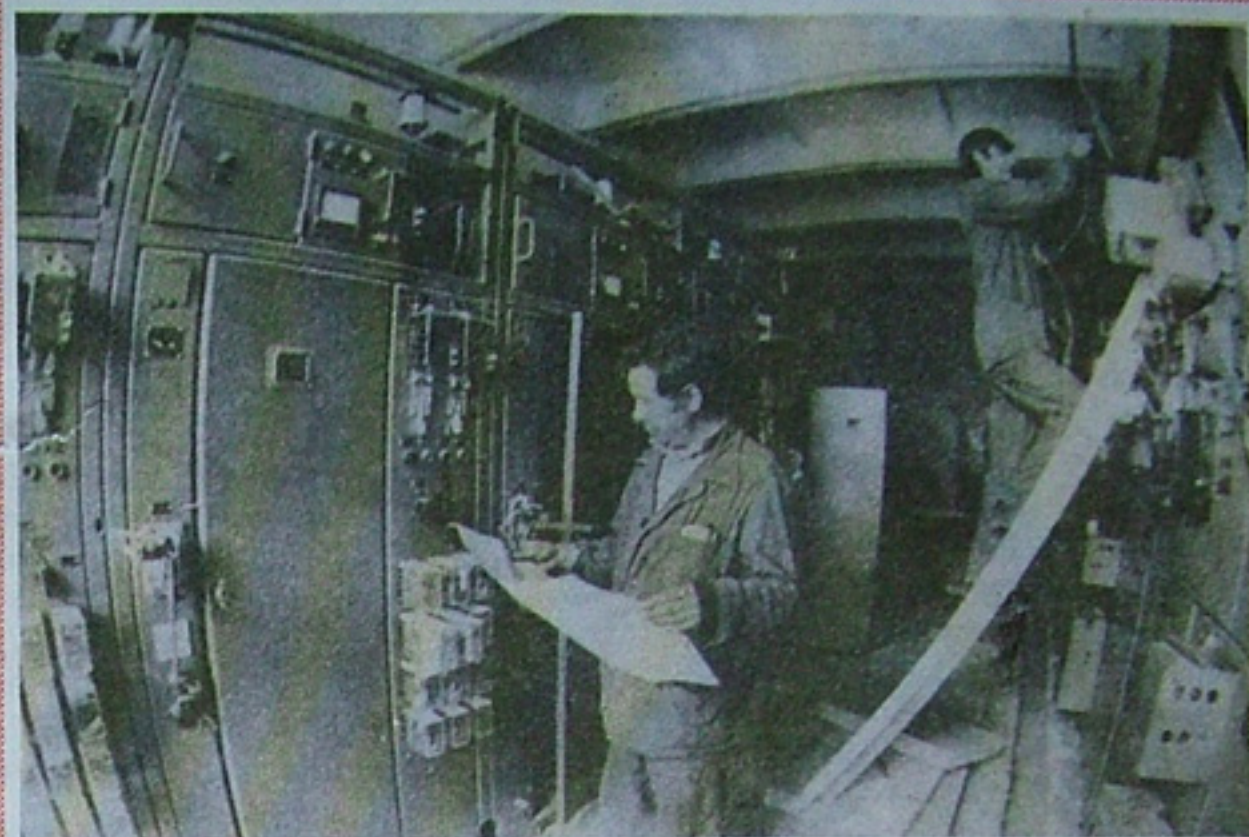
Тогдашний директор завода «Миассэлектроаппарат» В. Бусс помогал добывать необходимое электрооборудование — договаривался с руководителями родственных предприятий. Оборудование поступало к нам из

Дзержинска, Запорожья, Прохладного и других городов для тяговых подстанций. Нужна была и арматура контактной сети — 56 различных наименований: трос, провод, растягивающие устройства, стрелки...

Все достали, кроме металлических рожков, цепляющих провод к несущему тросу. Так, Н. Швырев с трибуны одного из совещаний обратился к директору УралАЗа: «Чтобы через неделю 2000 таких штук были сделаны». И завод их изготовил.

Большую помощь в строительстве оказал ныне покойный И. Беляев — зам. генерального конструктора КБМ. Он был членом городского штаба. Иван Николаевич помогал кое-что доставать, брал на себя и решение технических вопросов.

А проблем перед городским штабом вставало немало. Например, согласно проекту все опоры должны быть железобетонными. Их изготовлял единственный завод в Москве. Но он отказался поставлять эти опоры. Что делать? Решили ставить металлические. Однако для этого требовалось свыше 800 т сверхдефицитного тогда металла. А в те дни действовало правило: если при строительстве применяются конструкции весом свыше 100 т, без специального разрешения Госстроя СССР банк подобные операции не финансировал. Пришлось восемь раз ходить в Госстрой за разрешениями...



Монтаж оборудования тяговой подстанции ведут специалисты ЧТТУ.

1984 г.



# НАЧАЛО



Многим водителям троллейбусов помог овладеть секретами мастерства Петр Александрович Мошкин. Долгие годы он трудился водителем-наставником. Сейчас — технический контролер.



**Д**ирекция строящегося троллейбусного транспорта 1 ноября 1984 года была преобразована в администрацию Миасского троллейбусного управления. Эта дата считается днем рождения МТУ.

Тогда, в ноябре 1984 года, на территории управления проглядывались лишь контуры административно-бытового корпуса. На остальной площади виднелись лишь фундаменты.

Оборудование будущих ремонтных участков собиралось «с миру по нитке». С завода «Миассэлектроаппарат» привезли два списанных прессы, гильотину. Первый токарный станок получили с Уральского автозавода. В централизованном порядке (по фондам) поступила лишь мойка. Остальное оборудование добывали сами, мотаясь по базам. Хранилось оно в Миасском управлении «Востокметаллургмонтаж».

В ноябре 1984 года с завода им. Урицкого (г. Энгельс) в Миасс пришли первые три троллейбуса. Их разместили в цехе № 47 машзавода.

К декабрю 1984 года наладили контактную сеть на главной магистрали машгородка — проспекте Чернышевского (ныне проспект Макеева) и начали пробную обкатку. 3 декабря троллейбус № 001 тягачом доставили на исходную позицию — остановку «Детский мир» в машгородке. Ровно в 16 часов он тронулся к разворотному кольцу на улице Олимпийской.

Первыми совершили рейс в миасском троллейбусе строители и монтажники, представители предприятий, участвовавших в сооружении важнейшего городского объекта. За рулем троллейбуса сидел водитель-наставник Владимир Чернаков из Челябинска и водитель миасского троллейбусного депо Надежда Черемисских.

Проехали до стадиона «Заря» около двух километров. А потом колесо заклинило, графитовые вставки изнашились, потому что провод был очень острый... В общем, в депо троллейбус возвращали тягачом.

Однако после этой своеобразной презентации линию стали обкатывать, запускать. В феврале 1985 года началось регулярное движение по маршруту «Лепешковая—машгородок». Городская газета посвятила этому событию репортаж «Первый троллейбус».

«...Раннее утро 1 февраля. Сверкают огнями пустые салоны первых пяти троллейбусов, готовых к выезду на линию. На площади у троллейбусного управления собрались участники митинга, посвященного этому знаменательному для истории Миасса событию: открытию регулярного движения на маршруте «Машгородок—Лепешковая гора».

Начальник троллейбусного управления В. П. Грешников рапортует о готовности коллектива предприятия приступить к обслуживанию пассажиров. Первый секретарь горкома КПСС А. П. Борисов, подчеркнув значение для города нового вида транспорта





Владимир ЧЕРНАКОВ

## НАЧАЛО

— самого современного и экономичного, поздравляет коллектив с первым днем начала регулярного троллейбусного движения. Еще более года придется работникам управления трудиться в условиях стройки, и тем сложнее и ответственнее задача, возложенная на них.

— Позвольте пожелать вам счастливого пути, хороших контактов и на троллеях, и с пассажирами. Успехов вам во всем! — заключает А. П. Борисов.

Право провести первый троллейбус с пассажирами дается водителю второго класса Л. П. Шудеговой. В 8 часов 03 минуты, точно по расписанию, троллейбус трогается и выезжает на маршрут. Первая остановка, радостные лица входящих. А первого пассажира в салоне ждут с особым нетерпением: для него приготовлен приятный сюрприз. Им оказывается жительница машгородка Т. Я. Вьюшкова. Ей торжественно вручается памятная грамота и удостоверение на право бесплатного пользования троллейбусом в течение года.

С установленным интервалом выходят на линию остальные троллейбусы, которые на остановках быстро заполняются пассажирами. Мелькают за окнами знакомые картины машгородка, и только ощущение праздничности происходящего ни на минуту не покидает окружающих».

13 декабря 1985 года первый пробный рейс троллейбуса осуществлен по всему маршруту № 3 — с конечной остановки в машгородке до железнодорожного вокзала. А в августе 1987 года, накануне Дня строителя, на улицах города появился троллейбус маршрута № 4 «Вокзал—поселок Строителей». Это был пробный рейс. Некоторое время спустя, после устранения выявленных недостатков, троллейбус вышел на свой постоянный маршрут.



Лидия ШУДЕГОВА

# ЛЕГЕНДЫ РАССКАЖУТ КАКИМИ МЫ БЫЛИ

**О**дновременно с созданием троллейбусного управления в городе шло формирование трудового коллектива МТУ. В отделе кадров хранится книга регистрации приема на работу, из которой следует, что табельный № 1 присвоен Валентину Павловичу Грешникову. В качестве начальника управления он принят на работу 25 июля 1984 года.

Следующая запись — от 4 сентября 1984 года — гласит о приеме на должность начальника троллейбусного депо Александра Семеновича Гришакина. Тогда на его плечи легли обязанности по организации ремонтной службы, подготовке поступающих из г. Энгельса троллейбусов к эксплуатации. Сейчас Александр Семенович трудится в МТУ заместителем начальника по строительству.

Следом за А. Гришакиным пришли в управление главный энергетик Михаил Николаевич Рыкалин, супруги Голубятниковы...

Нынешний руководитель МТУ Александр Петрович Серый принят на работу в управление 19 ноября 1984



Валентин Павлович ГРЕШНИКОВ



Александр Семенович ГРИШАКИН



Надежда Борисовна ГОЛУБЯТНИКОВА

года мастером по изготовлению нестандартного оборудования. Затем он был главным механиком, главным инженером. А когда В. Грешников перешел на руководящую работу в пассажирское автопредприятие, эстафету из его рук принял А. Серый. Это случилось в июле 1986 года.

Параллельно с формированием аппарата управления шел набор на работу будущих водителей троллейбусов. Весной 1984 года три группы волонтеров — примерно 60 человек — были направлены на учебу в Челябинское училище № 86. В сентябре они уже вернулись в Миасс водителями.

Но поскольку троллейбусная линия еще не была запущена в эксплуатацию, будущим водителям и специалистам пришлось работать на строительстве корпусов МТУ: бетонировать полы в цехах, сгружать оборудование и т. д.



Водитель троллейбуса Борис Геннадьевич ГЛУХИХ



СЕЙЧАС  
 В УПРАВЛЕНИИ  
 ТРУДЯТСЯ  
 550 ЧЕЛОВЕК —  
 ЛЮДИ  
 РАЗЛИЧНЫХ  
 ПРОФЕССИЙ.  
 В ТОМ ЧИСЛЕ  
 176 ВОДИТЕЛЕЙ  
 ТРОЛЛЕЙБУСОВ,  
 138 РЕМОТ-  
 НИКОВ СЛУЖБЫ  
 ПОДВИЖНОГО  
 СОСТАВА,  
 48 ЭЛЕКТРО-  
 МОНТЕРОВ,  
 ОБСЛУЖИВАЮЩИХ  
 КОНТАКТНУЮ  
 СЕТЬ И ТЯГОВЫЕ  
 ПОД СТАНЦИИ,  
 СЦБ, СВЯЗЬ  
 И ТЕЛЕМЕХАНИКУ,  
 А ТАКЖЕ  
 СПЕЦИАЛИСТЫ  
 ВО МНОГИХ  
 ДРУГИХ  
 ОТРАСЛЯХ.

Прием на предпри-  
 ятие закрыт: со-  
 трудники принима-  
 ются только взамен  
 уволенных или  
 ушедших на заслу-  
 женный отдых.



Водитель троллейбуса Яна Александровна КОЛОБОВА



Малярный участок. Г. ДОМНИНА (слева) и В. СЕЛЕЗНЕВА



Кузнец Юрий Викторович САЛОВ



Слесари-электрики С. КОРНИЛОВ (слева) и А. БАГАЕВ



# МТУ СЕГОДНЯ



Общая площадь территории, закрепленной за управлением (депо, разворотные кольца, тяговые подстанции), — 6,551 га. В том числе депо занимает 5,218 га.

На территории МТУ располагаются:

- административно-производственный корпус со столовой, душевыми, физкультурным комплексом и здравпунктом;
- ремонтная зона;
- бокс для спецавтотранспорта;
- склады;

- мойка;
- покрасочное отделение.

В структуру МТУ входят следующие подразделения:

- служба эксплуатации (водители троллейбусов);
- служба подвижного состава (ремонтная зона);
- электрослужба (контактная сеть, тяговые подстанции, СЦБ и связь);
- вспомогательные службы (отдел главного механика, МОП);
- транспортный цех (спецавтотранспорт, автомашины);
- управление.



МОЙКА



УЧАСТОК КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА



УЧАСТОК ЗАЯВОЧНОГО РЕМОНТА



УЧАСТОК ПО ИЗГОТОВЛЕНИЮ  
РЕЗИНО-ТЕХНИЧЕСКИХ  
ИЗДЕЛИЙ

## МТУ СЕГОДНЯ

Протяженность троллейбусных  
линий — 21,3 км.

Функционируют три маршрута:

— № 1 «Машгородок—автоза-  
вод» (работает по разрывному  
графику, осуществляются пере-  
возки в часы пик);

— № 3 «Вокзал—машгородок»;

— № 4 «Вокзал—пос. Строи-  
телей».

В управлении имеются в на-  
личии 89 троллейбусов. В ра-  
бочие дни на линию выходят  
54 машины. Из них 28 обслу-  
живают пассажиров на марш-  
руте № 3, 18 — на маршруте  
№ 4 и 12 — на маршруте № 1.  
По выходным дням на линии  
работают 30 машин; 22 — на  
маршруте № 3 и 8 — на  
маршруте № 4.

Ежедневно в кабины троллей-  
бусов усаживаются 96 водите-  
лей. За год они перевозят около  
30 млн. пассажиров.

### КАК МЫ ВЫРОСЛИ:

Год	Количество троллейбусов	Пробег (тыс. км)	Перевозка пассажиров
1985	35	1889,7	7880 тыс. чел.
8 месяцев 1994 года	89	4935	24300 тыс. чел.



ЗА РАБОТОЙ — ЭЛЕКТРОМОНТЕРЫ ПО РЕМОНТУ КОНТАКТНОЙ СЕТИ



ЭЛЕКТРОУЧАСТОК

# КАЖДУЮ КОПЕЙКУ ЗАРАБАТЫВАЕМ КОЛЕСОМ



Центральный диспетчер  
Людмила Иосифовна ТРЕГУБОВА

**В** 1991 году МТУ начало работать в условиях эксперимента по безабонементному проезду. Новая система расчетов за транспортные услуги пришлась по душе большинству горожан. Однако от троллейбусников она потребовала дополнительных усилий в обеспечении устойчивого ритма городской жизни. «Теперь каждую копейку мы должны заработать колесом», — говорит заместитель начальника МТУ по экономике Александра Павловна Аверинкова.

Четыре года работы в новых условиях позволили сделать следующие выводы:

— сэкономлены бюджетные средства на содержание отделов сбора выручки, приобретение проездных документов, выплату заработной платы за их распространение, инкассацию (5% от расходов по себестоимости);

— заработал противозатратный механизм (если до 1990 года задачей МТУ было умудриться израсходовать как можно больше бюджетных средств, чтобы, не обращая внимания на качество работ, по факту расходов сформировать план будущего периода, то сейчас задача — выполнить большой объем транспортных услуг, в соответствии с которым после уплаты штрафов за плохое качество получить доход и разумно его использовать);

— не на словах, а практически осуществляется социальная защита населения города, позволяющая каждому горожанину ежемесячно потратить сэкономленные от безабонементного проезда средства на свои нужды;

— возрос пассажиропоток на городских маршрутах общественного транспор-

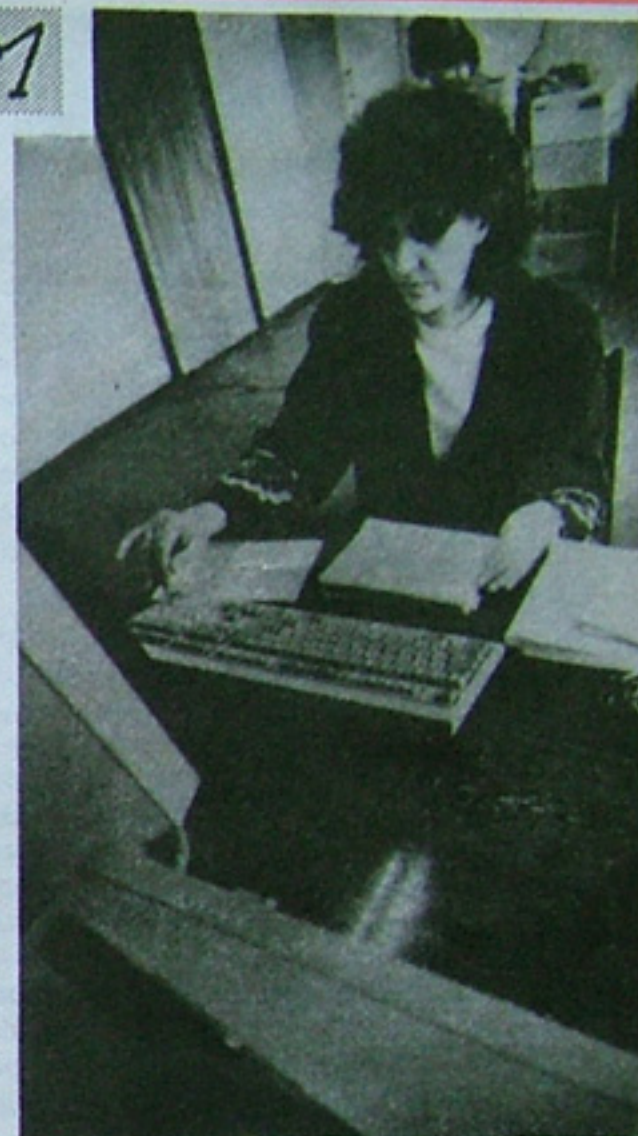
та, т. к. он стал доступен для любого потенциального пассажира, и, как следствие, экономится личное время горожан (при отсутствии сбоев в движении);

— улучшился микроклимат при проезде на общественном транспорте из-за отсутствия забот по передаче денег на абонементы, их компостированию, боязни быть оштрафованным или незаконно оскорбленным контролерами, исчезло понятие — проезд «зайцем»;

— у водителей отпала несвойственная для них функция распространения абонементов, что позволяет им выполнять только прямые обязанности, связанные с движением;

— из-за отсутствия на остановках и тротуарах использованных абонементов город приобрел опрятный вид.

Качество оказания транспортных услуг МТУ поставлено заказчиком (администрацией г. Миасса) под жесткий контроль. В конце каждого месяца транспортный отдел горадминистрации производит расчет с МТУ. За допущенные отступления от расписания, нарушения правил технической эксплуатации (ПТЭ) предприятие наказывают рублем. Например, за 6 месяцев 1994 года МТУ за нарушение ПТЭ оштрафовали на 11 млн. 395,5 тыс. рублей, за прочие «грехи» — на 2 млн. 117,2 тыс. рублей.



Инженер Ольга Викторовна АЗАНОВА обрабатывает путевую документацию



Работа водителей троллейбусов контролируется по системе «СКАД». В отделе эксплуатации троллейбусного управления путевые листы обрабатываются с помощью компьютера. Автоматика вокруг пальца не проведешь: допустил отступление от расписания движения — неси наказание рублем. Уложился в график — можешь претендовать на премиальные.

# ДОМ, КОТОРЫЙ ПОСТРОИЛИ САМИ

**У** человеку лучше работается, если он видит, что часть его житейских забот взяло на свои плечи родное предприятие. В Миасском троллейбусном управлении за десять лет его существования сложилась собственная система социальных гарантий и льгот, законодательно утверждаемая коллективным договором.

Не обделены вниманием ни молодые работники, имеющие детей, ни пожилые люди, уходящие на заслуженный отдых. Так, хотя у МТУ нет своего «ведомственного» детсада, проблема устройства детей троллейбусников в дошкольные учреждения полностью решена. Для каждого нашлось место и за каждого (а сейчас в детсады устроены 123 ребенка) предприятие вносит плату. В первом квартале 1994 года она составила свыше пяти с половиной миллионов рублей, во втором — около пятнадцати.

Минувшим летом дети работников управления — все, кто пожелал, — смогли отдохнуть в «Солнечном», причем родители платили за путевку в эту здравницу только 10—15 процентов ее стоимости.

Предприятие выделяет труженикам путевки на санаторно-курортное лечение, в детские оздоровительные лагеря. Особыми льготами (оплачивая только 10—20 процентов их стоимости) пользуются семьи, имеющие

трех и более детей. А те, кто работает в управлении со дня его основания, могут получить такую путевку и бесплатно.

Провожая своего работника на заслуженный отдых, предприятие в дополнение к подарку выделяет сто тысяч рублей, да профком — 50 тысяч. Хотя и не такая огромная сумма по нынешним временам, но пенсионеру очень кстати.

В коллективном договоре определены положения и об отпусках. Водителям троллейбусов, проработавшим в управлении от трех до пяти лет, прибавляется к оплачиваемому отпуску (он у всех — 24 дня) два дня, а тем, у кого стаж свыше пяти лет — три дня. Здесь, конечно, учитывается, нет ли у водителя серьезных нарушений трудовой дисциплины.

Отдельный раздел социальных гарантий в МТУ — оказание медицинской помощи труженикам предприятия. В здравпункте (на снимке вверху вы видите его заведующую Н. Звездину) открыты физиотерапевтический и процедурный кабинеты, ведет прием врач-терапевт. Кроме того, заключен договор с поликлиникой поселка Строителей, где в определенные дни и часы ведется прием рабочих и служащих управления. А если заболит зуб, троллейбусникам не придется метаться по городу и добывать талончик на прием к врачу. У них есть своя стоматологическая служба, где и лечат зубы, и протези-





руют. Услугами ортопеда за плату пользуются и работники ряда других предприятий. Но для тех, кто трудится в троллейбусном, установлены льготные расценки.

Никто не сможет оспорить русскую поговорку: «Как полопаешь, так и потоплаешь». И уж коли руководство предприятия заботится о своих тружениках, не забывает оно и об этой важной службе, которая должна накормить всех вкусно, сытно и недорого.

В последние годы в связи с повышением цен ряды посетителей предприятий общепита заметно поредели. Не так уж мало людей экономя семейный бюджет, в обеденный перерыв питается всухомятку. В столовую МТУ тоже постоянно ходят не все работники. Вместе с тем замечено, что здесь обеды стали вкуснее. И неудивительно — повар Нина Васильевна Леонтьева прежде работала в ресторане и может приготовить много блюд по самому высшему разряду.

Немаловажно и то, что в этой столовой блюда продаются без торговых «накруток»: по какой цене продукты приобретены на базах — по той же и реализуются. Выходит, что столовая убыточна. Однако, хоть это и накладно, предприятие берет на себя все расходы по содержанию этого «нерентабельного» подразделения. И руководство МТУ требует с коллектива не высоких плановых показателей, а выполнения трех основных пунктов: «Качество, культура, чистота».

— Спрос с нас строгий, — говорит заведующая столовой Т. Соколо-

ва, недавно возглавившая коллектив, — но и поддержку нам оказывают большую. В столовой нужно многое переоборудовать, переделать. Так вот все это обсуждалось на планерке у директора, руководителям подразделений были даны задания и сроки выполнения. Чувствуется — пойдет дело.

Для удобства тружеников в МТУ открыт небольшой магазин, где можно купить продукты питания без торговых наценок. В конце прошлого года начала работать парикмахерская. Мастер Алена Фокина по ценам ниже, чем во многих других салонах, может и мужчин подстричь, и женщинам сделать модельную прическу.

Здесь же, в административном здании управления, оборудован атлетический зал, где «качают силу» богатыри, да и женщины здесь физзарядку могут проводить.

Не забыты и те, кто хотел бы пополнить ряды садоводов и огородников. Нынешним летом всем желающим были выделены участки под картофель. А также многие троллейбусники получили садовые участки в «Рябинушке».

Но, пожалуй, самое значимое место во всей этой системе социальных благ занимают два построенных жилых дома для работников МТУ. Первый строил город, а второй (на снимке) возведен, как говорится, хозспособом, то есть своими силами. Что при сложной экономической ситуации, в которой пребывают все без исключения предприятия и организации, представляется почти невероятным.



# НА ТРОЛЛЕЙБУСЕ - В ЛЮБОЙ КОНЕЦ ГОРОДА

Такая перспектива

уже просматривается из кабинета начальника

Миасского троллейбусного управления

Александра Петровича СЕРОГО



Существующая производственная база позволяет МТУ охватить троллейбусным движением лишь три крупных городских района — центральный, северный и поселок Строителей. Дело в том, что ее проектная мощность рассчитана на 100 машин, а сегодня МТУ располагает 94

троллейбусами для перевозки пассажиров и несколькими грузовыми. Иными словами, производственная база дошла до проектной отметки.

Тем не менее жизнь настоятельно требует расширения географии троллейбусных маршрутов. Во-первых, замена ав-

тобусов электротранспортом снижает нагрузку на окружающую среду (уменьшается количество выхлопных газов). Во-вторых, решает проблему пассажирских перевозок внутри города. Ведь завод им. Урицкого в Саратове, изготавливающий троллейбусы, работает стабильно. Основные же производители автобусов остались в ближнем или дальнем зарубежье. А посему обновление парка ПАТП — целая проблема. С пуском же троллейбусов в старый город и в поселок Динамо МТУ сможет закрыть все маршрутные перевозки в случае отвлечения автобусов — например, на массовую копку картофеля. Однако для этого недостаточно протянуть контактные сети. Имеющаяся в распоряжении МТУ производственная база не позволяет охватить троллейбусами старый Миасс и поселок электроаппаратчиков. Например, чтобы открыть движение троллейбусов в 6 часов утра в южной части города, из депо машины должны выходить часа в 4.

Проект развития троллейбусного хозяйства в Миассе готов. Над ним работал инсти-

тут «Гипрокоммундортранс» в Москве. Согласно проекту предполагается построить еще одно депо на 50 троллейбусов в районе ДРСУ, соорудить 6 тяговых подстанций и протянуть контактные сети.

Программа развития разбита на два этапа. Первый предполагает пуск троллейбусов в поселок Динамо и до площади Павших борцов в старом Миассе. Это возможно на базе имеющегося депо.

Второй этап включает в себя возведение тяговых подстанций в поселке Динамо, в районе магазина «Рассвет» и СТО, установку опор, подготовку контактной сети и кабельных линий. А также — пополнение троллейбусного парка еще 40 машинами.

Реализация проекта целиком зависит от финансирования. Подрядчиком готов выступить институт «Гипрокоммундортранс». Под залог муниципальной недвижимости он возьмет кредит. А роль заказчика придется брать на себя городминистрации в лице троллейбусного управления.





Глагол

Буклет подготовлен творческой группой сотрудников редакции городской газеты «Глагол» в составе:  
Ольги Айзенберг, Зои Соколовой, Александра Мизурова, Надежды Чемодановой.  
В буклете использованы снимки из архива миасского фотожурналиста Сергея Краснопева.

Отпечатано в ТОО  
«Полиграф».  
Тираж — 600 экз.  
Заказ 2701

Мод № 0011222