

Осторожно, двери закрываются плавно

«Вагонмаш» презентовал новые вагоны для метрополитена

Возможно, уже в конце этого года мы с вами сможем покататься в новом составе на Невско-Василеостровской линии метро (от «Рыбацкой» до «Приморской»). Именно название линии дало имя новым вагонам — НеВа. В конце января первая партия будет передана на испытания в метрополитен.

Больше воздуха и света

Первыми новый состав посетили журналисты и губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко. В огромном цеху стояло три синих вагона-красавца, еще пахнувших новизной. Наверх к открытым дверям шли лестницы — мы поднимались с уровня рельс. Для презентации были открыты двери двух ваго-



таких вагонах намного светлее — свет идет не от одиночных ламп, а по всей ширине вагона. Двери сейчас закрываются с такой силой, что те, кого хоть раз прищемило ими, знают, как это больно. В «НеВа» двери будут закрываться более плавно, применен специальный травмобезопасный механизм. Станет легче дышать — вагоны оборудованы принудительной вентиляцией с функцией подогрева воздуха.

Будет удобно и машинисту — в его кабине предусмотрена система кондиционирования воздуха, видеокамеры для большей обзорности, современный пульт. Отныне машинист сможет отслежи-

лет. Не забыли про модную ныне энергоэффективность (использование технологий по энергосбережению).

Завод уедет на окраину

Присутствовавшая на презентации губернатор отметила, что инициатива руководства «Вагонмаша» о разработке проекта «НеВа» была своевременной. Городское правительство приняло решение с 2012 года не закупать старые типы вагонов. Комитету по транспорту дано поручение в течение двух месяцев разработать целевую городскую программу на 5 лет по закупке новых составов. В первую очередь планируется заменить весь подвижной состав на Невско-Василеостровской линии метро. После утверждения целевой программы будет разработана финансовая схема и объявлен конкурс.

«Вагонмаш» планирует со временем построить новый производственный комплекс и освободить свои огромные территории под

ЗАО «ВАГОНМАШ» - предприятие вагоностроительной отрасли России с 135-летней историей, имеющее огромный опыт в проектировании и производстве вагонов для метрополитенов и железных дорог.

вать ситуацию в каждом вагоне (там внутри по четыре видеокамеры) и не только слышать пассажира по экстренной связи, но и видеть его. А сидеть он будет на шикарном кресле, которому бы позавидовал любой большой начальник: кресло большое, удобное и даже солидное.

Позаботились и о креслах для пассажиров — теперь это шесть отдельных сидений. От диванов отказались по двум причинам: во-первых, из-за малейшей царапины

ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод» (ОАО «ПТМЗ») - один из основных производителей трамвайных вагонов в России и странах СНГ, отметивший в 2010г. свое 75-летие. ОАО «ПТМЗ» производит широкий спектр продукции городского электрического транспорта, а также проводит капитально-восстановительный ремонт трамвайных вагонов и вагонов метро.

Группа Вагонмаш - одна из ведущих машиностроительных компаний России. Группа объединяет два петербургских предприятия.

нов — в одном только поручней не хватало. Третий стоял в стороне и его закрытые двери были заклеены белой бумажной лентой, словно опечатаны. На лентах было написано: «Готовая продукция». Больше смахивало на какой-то большой подарок.

Разница от привычных нынешних вагонов сразу бросалась в глаза — другой дизайн, другие окна, но главные отличия внутри. Новый современный интерьер превратил вагоны в настоящий авиалайнер. Из-под сидений убрали ящики — появилось больше пространства, вагоны стали словно шире. Добавили электронные информационные ленты, дополнительные кнопки безопасности. Все «внутренности» выполнены из пожаробезопасных и антивандальных материалов, проектировщики уверяют, что отсоединить кресла будет невозможно.

Теперь никто из пассажиров не стукнется головой об острые углы поручней — они закруглены и расположены выше, чем сейчас.

- Высоким людям будет хорошо, за поручни наконец-то станет удобнее держаться, а как же невысокие?

пространства, вагоны стали словно шире. Добавили электронные информационные ленты, дополнительные кнопки безопасности. Все «внутренности» выполнены из пожаробезопасных и антивандальных материалов, проектировщики уверяют, что отсоединить кресла будет невозможно.

Теперь никто из пассажиров не стукнется головой об острые углы поручней — они закруглены и расположены выше, чем сейчас.

- Высоким людям будет хорошо, за поручни наконец-то станет удобнее держаться, а как же невысокие? — спрашиваю у конструкторов.

- А для них мы повесим поручни, как в автобусах, — успокаивают создатели инновационного оборудования.

По итогам прошлого года «НеВа» была признана «Лучшим инновационным проектом Санкт-Петербурга для нужд городского хозяйства». От инноваций здесь высокотехнологичное производство и всё самое удобное и безопасное для пассажиров. Разработчики побеспокоились обо всем. В

тисненый железный корпус

ситуацию в каждом вагоне (там внутри по четыре видеокамеры) и не только слышать пассажира по экстренной связи, но и видеть его. А сидеть он будет на шикарном кресле, которому бы позавидовал любой большой начальник: кресло большое, удобное и даже солидное.

Позаботились и о креслах для пассажиров — теперь это шесть отдельных сидений. От диванов отказались по двум причинам: во-первых, из-за малейшей царапины приходится ремонтировать все покрытие, а это дорого, во-вторых, у каждого пассажира будет своё индивидуальное место, что позволит избежать конфликтов среди желающих улечься сразу на два места.

Все мы с вами замечали, сколько шума и какая тряска образуются из-за плохой сцепки вагонов. В «НеВЕ» они оборудованы сцепными устройствами жесткого типа — вагоны не будут раскачиваться, как сейчас, шума станет меньше.

Срок службы увеличен с 30 до 50

ственный комплекс и освободить свои огромные территории под

ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод» (ОАО «ПТМЗ») — один из основных производителей трамвайных вагонов в России и странах СНГ, отметивший в 2010г. свое 75-летие. ОАО «ПТМЗ» производит широкий спектр продукции городского электрического транспорта, а также проводит капитально-восстановительный ремонт трамвайных вагонов и вагонов метро.

жилую застройку. Площади Московского района продолжают быть инвестиционно привлекательными и никто не сомневается, что заводы должны переезжать на окраины, а их территории развиваться. Вполне возможно, что уже лет через пять на месте «Вагонмаша» вырастет новый жилой квартал, а на территории нынешних цехов будут стоять новые школы и детские сады. А пока в этих цехах вагоны для метрополитена. Покатаемся уже в этом году.

Егор КОРОЛЁВ