

К65 ЕУУ
2/34
2014-К



ЧЕБОКСАРСКИЙ ТРОЛЛЕЙБУС

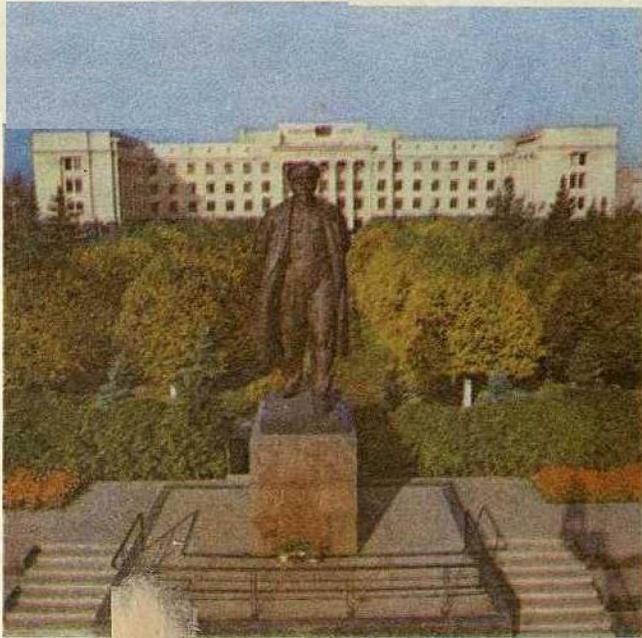
1964—1984

ПРОСПЕКТ

Национальная библиотека ЧР



k-028524



ПРОВЕРЕН
2010

28524-кр.
НАЦИОНАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА
ЧУВАШСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ

Всегда в пути

«Визитной карточкой» любого современного города является транспорт. Ведь практически каждый горожанин, независимо от профессии и возраста, еще и пассажир. Да и у гостей города первое знакомство с ним начинается, как правило, с транспорта. А пассажиры — народ требовательный... Они хотят, чтоб в любую погоду, в любой час дня четко выдерживался график движения машин, чтоб не простаивать подолгу на остановках; и чтоб ехать без давки и нервоотрепки, не оставляя в салоне пуговицы от пальто; и чтоб всегда приветливы и гостеприимны были водители. В общем, законно требуют той самой высокой культуры обслуживания, которая и для нас, транспортников, является задачей номер один, на которую нацеливают нас решения партии.

В каждом городе — свой «главный» вид транспорта. В Чебоксарах — это троллейбусы: более половины жителей пользуются здесь электрическим транспортом. Только с его вводом стало возможным по-современному решать проблемы внутригородских перевозок пассажиров. А главное — с перспективой, постоянно заглядывая в завтрашний день города. Для Чебоксар же, стоящих сейчас буквально на перекрестке времен, городу, растущему высокими темпами, это особенно важно.

Нашему старинному волжскому городу — более 500 лет, но вплоть до великого Октября это был крохотный провинциальный городишко, население которого не превышало четырех-пяти тысяч. А ныне, осенью 1984 года, здесь родился 400-тысячный житель. За советские годы сделаны дела столетий, столицу Чувашии по праву называют теперь видным промышленным и культурным центром страны. Здесь строятся Чебоксарская ГЭС, завод — гигант промышленных тракторов, — главное «градообразующие».

Первый троллейбус появился на чебоксарских улицах после ноябрьской демонстрации 1964 года. Комфортабельные вместительные машины в первый же год перевезли около 20 миллионов пассажиров, то есть население двухсот таких

населенных пунктов, какими были к тому времени Чебоксары. Потом с каждым годом здесь вводились все новые и новые маршруты, троллейбусные опоры шагали дальше и дальше за окраины. Троллейбусные «кольца» опоясывали один жилой квартал за другим, наши водители «обжили» знакомые доселе улицы, самые быстрорастущие микрорайоны чувашской столицы. А вскоре у чебоксарских троллейбусников появился младший собрат: электрические машины начали ходить и по улицам самого молодого города Чувашии Новочебоксарска.

Огромные изменения, и количественные, и качественные, произошли за эти два десятилетия в коллективе троллейбусного управления. Если вначале протяженность контактных сетей не достигала и десятка километра, то теперь их длина namного превысила первую сотню километров. На первых порах ежедневно выходило на линию лишь десять машин, теперь же ежедневно по городским маршрутам курсируют 230 троллейбусов. И перевозят они за сутки около 300 тысяч пассажиров.

Но и это — не «потолок»: ведь к концу нынешнего тысячелетия, когда Чебоксары сольются с Новочебоксарском, население Чувашской столицы удвоится. Значит, и нам, транспортникам, надо загодя готовиться к этому, более масштабно думать о развитии троллейбусного движения, активной «пробиваться» в молодые жилые массивы.

А значит, сама жизнь не дает нам стоять на месте, заставляет искать новые пути повышения качества и культуры обслуживания пассажиров. Очень сложные, ответственные задачи стоят перед нами. Но коллектив Чебоксарского троллейбусного управления не привык жить лишь сегодняшним днем, здесь умеют работать с перспективой, с учетом требований времени.

Троллейбусники — всегда в пути!

Г. Л. Устинов, начальник Чебоксарского троллейбусного управления.

к

К 65.644 -
4-34

С заботой о рабочем человеке

Более четко стал соблюдаться график движения троллейбусов в Чебоксарах, когда в диспетчерской самого оживленного маршрута оборудовали для водителей зал эмоциональной разгрузки.

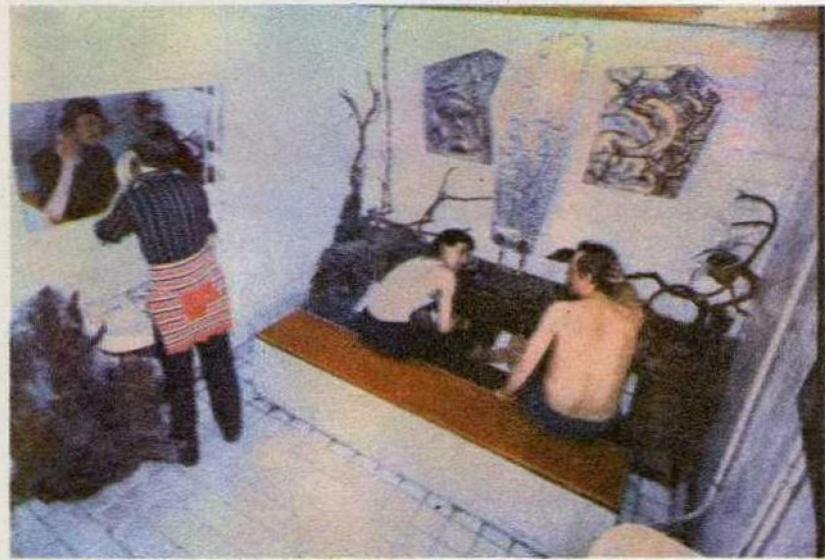
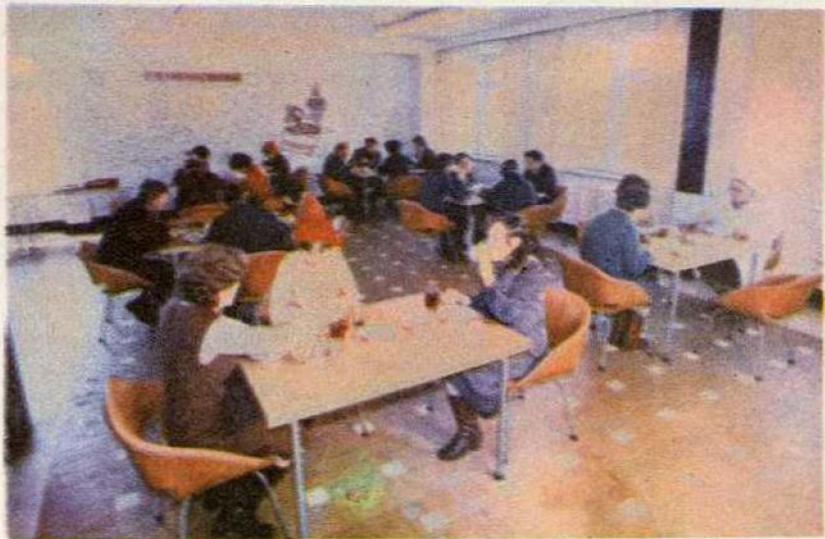
...В уютной комнате с мягкими креслами успокаивающе льется музыка, много зелени, на стенах — цветные слайды с волжскими пейзажами, прямо в окна заглядывают вековые дубы пригородного парка... Короткий отдых в пути отлично снимает усталость, напряжение, поднимает тонус. И обедают водители тут же, в диспетчерской, куда «столовые на колесах» доставляют горячую пищу.

Столовую в троллейбусном управлении называют «цехом номер один». Рабочий день экипажей машин начинается, пожалуй, раньше всех в городе, в три часа утра, кончается их вахта поздно ночью, и на предприятии организовано круглосуточное питание персонала, занятого в ночную смену. Открыли чайные столики с самоварами в столовой, начали разносить лотки с горячими пирожками прямо по рабочим ме-

стам ремонтников. А в диспетчерские горячую пищу доставляют на специально выделенном транспорте. Для пищевого цеха построены вместительное овощехранилище, теплица для выращивания овощей и зелени, — это заметно расширило ассортимент блюд, улучшило их качество.

И бытовое обслуживание организовано прямо на рабочих местах: в удобное для людей время сюда по графику приезжают принимать заказы работники швейных ателье, химчистки, прачечной. Здесь же открыта и своя парикмахерская.

Можно привести множество примеров такой доброй заботы о рабочем человеке, о его здоровье и настроении. Своеобразной достопримечательностью предприятия стали, например, бытовые помещения. Здесь по-домашнему уютно, радует глаз живописный уголок природы, на белоснежном кафеле стен — красочное панно. Вдоль стен — аккуратная кафельная мойка с холодной и горячей водой, удобный мягкий диванчик с калорифером — «сушкой».



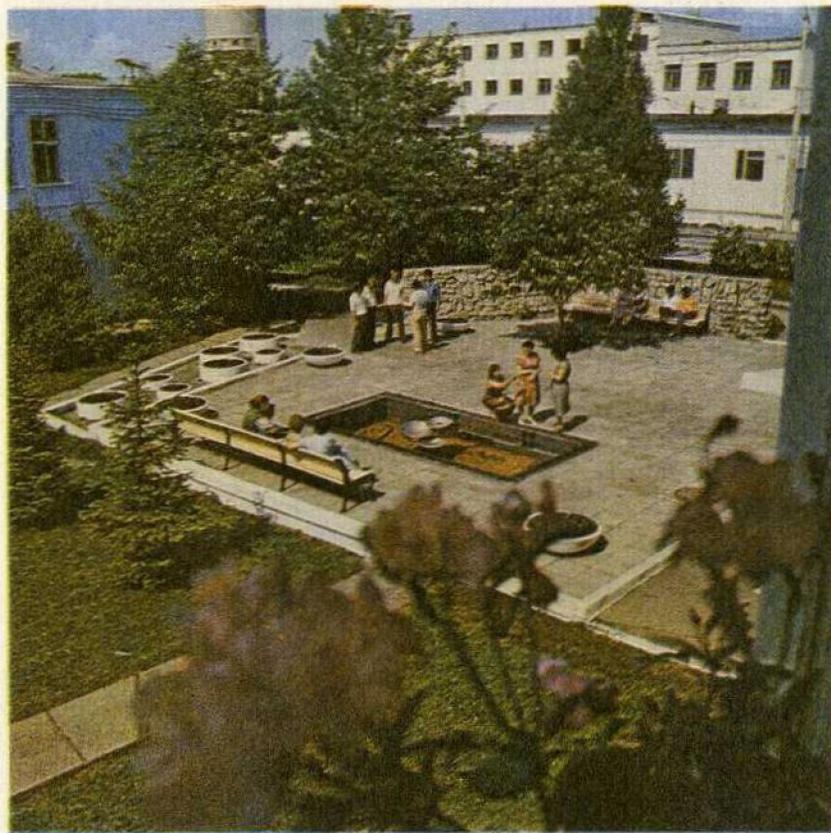
Самым строгим требованиям промышленной эстетики отвечает интерьер производственных помещений. Здесь все гармонично, все в унисон,— от тщательно подобранного цветового колера стен до таких вроде бы неожиданных деталей, как аквариум или вольер с птицами в ремонтных мастерских. Внешний вид производственных помещений во всех службах определяет Совет по культуре и эстетике производства, в штате предприятия есть инженер по эстетике.

Под особым контролем — чистота воздуха. Повсюду оборудована вентиляция, так что цехи полностью очищены от загазованности. Кузница переведена на газ, здесь не увидишь ни копоти, ни дыма. Несколько раз за время существования троллейбусного депо проводили реконструкцию, и каждый раз заметно улучшались и облегчались условия труда персонала.

И еще одна характерная особенность есть у Чебоксарского троллейбусного управления: на всей его территории не увидишь ни единого захламленного уголка, ни клочка неухоженной земли. Здесь в любом производственном помещении всегда идеальный порядок, будто после массового воскресника. И всюду цветы. Очень много цветов повсюду. От кабинета начальника управления до подсобных помещений и уголков отдыха. В цветочной теплице предприятия, одной из старейших в Чебоксарах, круглый год растут на радость людям гвоздики и каллы, герберы и цинерарии, пламенеют красавицы-розы. С ранней весны до глубокой осени благоухают цветы на красочных клумбах во дворе предприятия, шелестят здесь листвой и стройные деревья, которые сажали когда-то сами же рабочие,— десятки раз в год выходят они на субботники по благоустройству и озеленению территории.

...Говорят, театр начинается с вешалки. Так же вот и доброе имя Чебоксарского троллейбусного управления, одного из лучших транспортных предприятий Чувашии, начиналось с заботы о людях, об условиях их труда, быта, отдыха. Отда-

ча налицо: коллектив не раз занимал призовые места и в республиканском, и во Всероссийском социалистическом соревновании. Поймиться передовому опыту едут к волжанам со всех уголков страны.



Курс — на НОТ

Новое депо на сто машин вошло в строй к 20-летию Чебоксарского троллейбусного управления. В коллективе не нарадуются: появилась возможность разгрузить ремонтников, более механизировать их труд, улучшить условия труда. А значит, повысить коэффициент использования подвижного состава, объем перевозок пассажиров, качество их обслуживания. Ведь укрепление ремонтной базы — одна из главных забот любого транспортного предприятия.

К моменту открытия регулярного троллейбусного движения в городе на Волге было депо, рассчитанное лишь на 50 машин. Позже оно не раз реконструировалось, и его пропускная способность возрастала из года в год, пока не увеличилась до 125 машин. Но это уже был «потолок». Сама жизнь заставляла коллектив искать пути более эффективного использования существующих производственных мощностей. И тогда на помощь пришла научная организация труда.

Все виды профилактических осмотров и ремонтов машин производятся в Чебоксарском троллейбусном управлении, и именно курс на НОТ, взятый на предприятии, помог на каждом из них «выгадать» по несколько часов, а то и дней. А значит, гораздо больше, чем прежде, выпускать машин на линию. Например, если поначалу «нулевой» осмотр проводился через день, то теперь троллейбус становится на профилактику лишь раз в неделю. Да и проверить за смену ремонтникам удавалось максимум восемьдесят машин. Одновременно осматривалось и механическое, и пневматическое, и электрическое оборудование, так что создавалось ненужная толкотня, графики то и дело срывались, не всегда на высоте было и качество контрольно-профилактического ремонта.

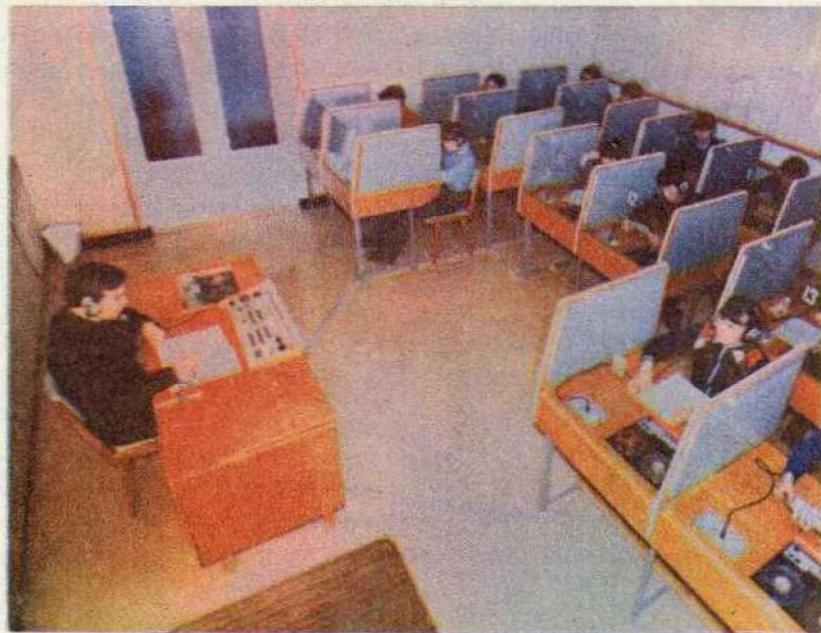
Полностью изменило положение дел внедрение поточного метода осмотра.

Благодаря специализации полностью были изжиты простои, выше стало качество работ. Увеличилась и пропускная способность цеха профилактики: вместо одного троллейбуса за час из ворот профилатория стало выходить три. Каждая бригада осматривает теперь постоянно одни и те же маши-

ны, что помогло ликвидировать обезличку. В результате резко сократились случаи схода троллейбуса с линии по вине рабочих депо.

Еще бесперебойней начал соблюдаться график движения машин и меньше стало их непредвиденных остановок и других сбоев, когда в конце 1976 года вошел в строй филиал депо — механизированная троллейбусная стоянка в южном городском микрорайоне, откуда с тех пор стала выходить на линию каждая вторая машина. И все это время процент выхода чебоксарских троллейбусов на улицы города был одним из самых высоких в Российской Федерации.

Новое высокомеханизированное депо на 100 машин — еще одна крупная веха в укреплении ремонтной базы ведущего транспортного предприятия города на Волге.



С «живинкой» в деле

С «живинкой» привыкли работать в троллейбусном управлении Чебоксар с первых же дней трудовой биографии коллектива.

Предприятие было в своей отрасли одним из пионеров перехода на новые условия планирования и экономического стимулирования, внедрения хозрасчета на каждом рабочем месте и бригадного подряда. Здесь раньше многих других транспортных коллективов внедрили сетевое планирование и управление производством, систему бездефектности, промышленное телевидение. Управление — передовое и по внедрению научной организации труда в числе первых в Российской Федерации здесь перешли также на автоматику и телемеханику в работе тяговых подстанций. Неслучайно, именно Чебоксарское троллейбусное управление стало своеобразным опытным полигоном и для испытания новых марок комфортабельных электрических машин с маркой Энгельского завода имени Урицкого, его базовым предприятием. На городских магистралях Чувашской столицы проходили опробывание и сдавали «выпускные экзамены» все первые опытные образцы троллейбусов ЗиУ-9, получивших теперь «добро» и постоянную прописку во многих городах страны.

116 рационализаторских предложений с общим экономическим эффектом более чем в 40 тысяч рублей внес, например, ветеран управления, начальник электротехнического участка Владимир Никитич Тимофеев. Около ста предложений на счету слесаря-новатора Валентина Петровича Кривога. Немало оригинальных новшеств, направленных на механизацию ручных работ, улучшение условий труда рабочих, модернизацию узлов троллейбуса ЗиУ-9, предложили и другие умельцы, — люди пытливые, думающие, болеющие за общее дело.

Заметно способствовало, например, улучшению условий труда ремонтников и качеству дефектоскопии внедрение специальной моечной установки для агрегатов и узлов троллейбуса. Теперь все до единого узлы, детали и агрегаты электрической машины, поступающие на ремонт, проходят не ручную, как когда-то, а лишь механическую очистку мойку.



Широкое поле деятельности для цеховых умельцев, рационализаторов и изобретателей, для инженерного поиска открыто в ремонтных цехах. Здесь особенно много внедрено приспособлений, повышающих производительность труда. Совершенствуя, например, отлично зарекомендовавший себя на практике крупно-агрегатный метод ремонта, новаторы депо предложили и сами изготовили оригинальный стенд для замены передних и задних мостов троллейбуса, который помог высвободить двух человек. Разработаны были и другие стенды, приспособления, вспомогательные агрегаты, позволяющие вести обслуживание и ремонт машин на самом высоком техническом уровне. В частности, комплексный стенд для проверки гидронасосов и гидроусилителей, новая система крепления испытуемых агрегатов и подсоединения трубопроводов с наименьшей тратой времени, стенд для испытания генераторов и электродвигателей под нагрузкой, ори-

гинальное приспособление для снятия-установки моторов-вентиляторов и генераторов... В результате значительно снизилась себестоимость ремонта каждого троллейбуса, легче стало работать ремонтникам.

Новаторы службы подвижного состава разработали и оригинальный, простой в изготовлении и эксплуатации прибор по определению утечек тока в троллейбусе вместо применявшихся ранее в этих целях миллиамперметров, снабженный звуковой и световой сигнализацией. Рационализаторы энергохозяйства помогли на всех участках контактной сети внедрить грузовую компенсацию натяжения контактного провода. Это устройство, представляющее собой систему

тросов, блоков и грузов, намного упростило длительную и трудоемкую сезонную регулировку контактной сети. Многие сделано также по механизации работ на электротехническом участке. Благодаря чему участок, бывший когда-то отстающим, теперь по праву считается одним из лучших в депо.

Многое сделано и делается в коллективе по внедрению в производство научной организации труда, новой техники и технологии, механизации и автоматизации производственных процессов, прогрессивных форм обслуживания пассажиров, передового опыта. Но еще больше предстоит сделать: сама жизнь ставит на повестку дня очередные важные проблемы. Успешно решать их и помогает «живинка» в деле.

Диспетчер слушает!

Опыту внедрения научной организации труда в Чебоксарском троллейбусном управлении был целиком посвящен один из бюллетеней по пропаганде передового опыта, издаваемых бюро ЦНТИ при Министерстве коммунального хозяйства Российской Федерации.

Одним из ведущих стал в сборнике раздел «Сетевое планирование при ремонте»: ведь именно благодаря внедрению СПУ (сетевое планирование и управление) чебоксарцы сумели в короткое время добиться ритмичности ремонтных работ, резко сократить время простоя троллейбусов в депо, более чем вдвое увеличить его пропускную способность.

Диспетчер по ремонту — теперь одна из главных фигур на предприятии. Он держит руку на пульсе и основных, и вспомогательных служб, в любой момент знает все обо всем, он в курсе и «сиюминутного» положения дел, и отвечает за то, чтобы и завтра-послезавтра не было сбоев на пути ремонтного конвейера. Диспетчер должен оперативно позаботиться и о том, чтобы пополнить резерв необходимых запчастей, чтобы мастера участков заранее знали о предстоящем фронте работ, должен анализировать итоги минувшего дня и выявлять резервы на завтра, а в конечном счете, его главная забота — чтоб строго по часам и минутам, по графику, выходили из депо на городские линии отремонтированные троллейбусы.

Недаром диспетчерами по ремонту назначают «самых-самых» специалистов предприятия, наиболее опытных и подготовленных людей из числа мастеров-практиков и инженерно-технических работников.

Диспетчерская оборудована телефонной связью со всеми службами депо. Для наблюдения за ходом выполнения сетевого графика в цехе среднего ремонта установлено световое табло. Когда оно горит спокойным зеленым светом, значит, все идет нормально. Появился красный сигнал — тревога! Значит, нужно срочно принимать меры, чтоб ликвидировать отставание, побыстрее вновь войти в заданный ритм, не подводить другие участки.

Выгода сетевого планирования налицо: СПУ позволило намного повысить производительность труда ремонтников и понизить себестоимость работ с максимальным эффектом использовать производственные площади. А главное, сократить простой троллейбусов в среднем ремонте с 15 суток до 5. То есть, практически, удалось «сэкономить» целый троллейбус, который, вместо того, чтобы простаивать на смотровых канавах, теперь перевозит пассажиров на чебоксарских улицах.





Троллейбус — машина электрическая

Троллейбус — машина электрическая. И чтобы троллейбусы ходили «железно» по графику, а пассажира вовремя доставили туда, куда ему нужно, четко, без перебоев должен действовать сложный комплекс электроснабжения. Так что у работников энергохозяйства Чебоксарского троллейбусного управления, круглосуточно и без выходных несущих свою вахту, забот и хлопот всегда много. Особенно в таком быстрорастущем городе, как столица Чувашии.

За два десятилетия, с того времени, как по чебоксарским улицам пошел первый троллейбус, в энергохозяйстве произошли громадные перемены. Если вначале протяженность контактных сетей равнялась всего нескольким километрам, то теперь вот-вот достигнет 122 километров, «потолка», запланированного на конец нынешнего пятилетия. Сейчас стало 15 тяговых подстанций, а начинали когда-то с одной — единственной, работало на ней целых десять человек. Нынче же, с переходом подстанций на дистанционное телемеханическое управление, каждую обслуживает всего-навсего один дежурный и один выездной операторы. Телемеханизация — один из главных резервов повышения качества работы всей энергетической службы, ведь она дает возможность более оперативно управлять работой подстанций, а это в условиях напряженнейшего ритма жизни современного города становится задачей номер один. Централизованное телемеханическое управление не только упростило работу энергетиков, сделало ее более надежной, но и позволило сократить число обслуживающего персонала, что особенно важно при постоянной нехватке рабочих рук.

Чебоксарцы стали вторым после Ярославля городом Российской Федерации, где начали внедрять телемеханизацию на городском электрическом транспорте.

Настоящей «кузницей кадров» для троллейбусного управления стали Чувашский государственный университет, а также Чебоксарский энергетический техникум, где несколько лет назад, в связи с ростом троллейбусного хозяйства, было открыто отделение электроснабжения городского электро-транспорта. Так что специалисты здесь знающие, «подкован-

ные» и теоретически, и практически. Большинство операторов энергетической службы, персонал телемеханических подстанций имеют, как минимум, среднетехническое образование, многие учатся в вузах.

В Чебоксарах сейчас — тринадцать троллейбусных маршрутов. И, практически, ни один из них не сохранился в своем «первозданном» виде: рост города заставлял их постоянно меняться, становиться где длинней, где, наоборот, короче, но всегда удобней для пассажиров. И всякий раз, опережая быстроходные электрические машины, первыми «прокладывали» им путь троллейбусные опоры с тугонатянутыми электрическими проводами.

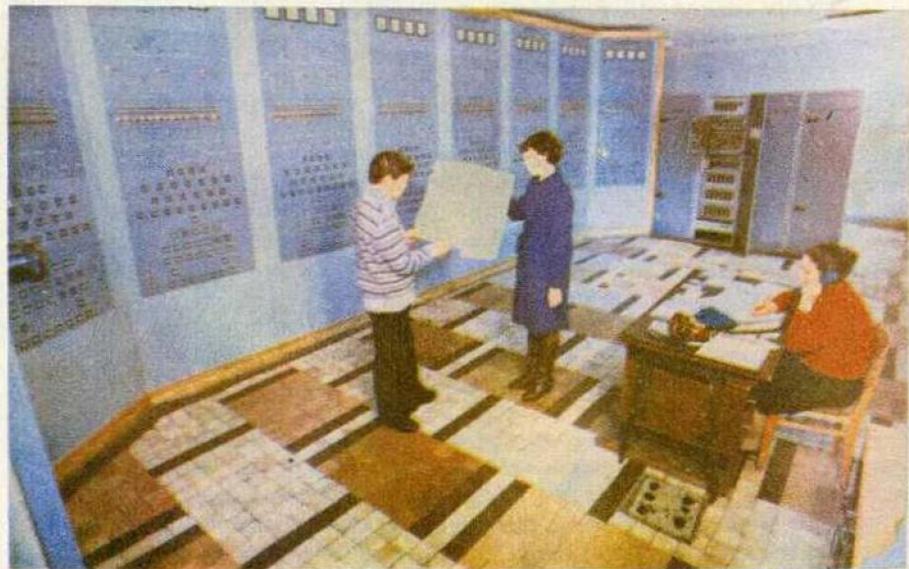
Особенно заметно сказалось на изменении маршрутов строительство Чебоксарской ГЭС. Взять, к примеру, первый троллейбусный маршрут. Когда самая древняя часть старинного волжского города оказалась на морском дне, то сначала была «отсечена» конечная остановка «единицы», потом ей пришлось сделать еще один «крюк», другой...И энергетикам вновь и вновь надо было думать над тем, куда и как протянуть новые участки контактных сетей, а главное, как сделать это безболезненной для горожан. Скоро, когда уровень Чебоксарского водохранилища повысится до проектной отметки, и окончательно сформируется театральная площадь на набережной Волги — эти перемены вновь скажутся и на каждодневном пути «единицы», вновь прибавят хлопот коллективу энергохозяйства...

Точно так же несколько раз менялся и одиннадцатый маршрут, — сейчас он проходит через два вновь построенных ажурных моста, намного сокративших путь пассажиров из конца в конец города. Самая густая сеть маршрутов электрического транспорта пролегла в последнее время через восточный промышленный район города, где расположено большинство чебоксарских заводов и фабрик. А наиболее широкое троллейбусное кольцо опоясало здесь завод-гигант промышленных тракторов и почти стотысячный поселок тракторостроителей. Новая, 13-я по счету линия, пролегла недавно по окраинным улицам северо-западного жилого

массива. А в ближайшем будущем появится еще один маршрут вездесущего электрического транспорта — в наиболее интенсивно растущем новоюжном районе. А там уже вплотную встанет вопрос и о том, чтобы пустить троллейбус между



Чебоксарами и Новочебоксарском. В общем, расти чувашской столице — увеличиваться, все гуще становится и сети троллейбусных линий, будто кровеносные сосуды пронизывающих город.



Чтобы пассажир был доволен

«Гарантируем качество каждый день, на каждом маршруте», — под таким девизом трудятся водители Чебоксарского троллейбусного управления.

Это — ведущая фигура в более чем полуторатысячном коллективе, с которой и главный спрос за культуру обслуживания пассажиров. Ведь водители троллейбусов как бы замыкают на себе труд сотен своих товарищей по всей сложной технологической цепочке. Пассажиры — народ требовательный и категоричный, они знать не хотят обо всей «кухне» предприятия, для них важно лишь одно: чтобы в любую погоду, в любой час дня четко выдерживался бы график движения машин. А уж из чего складывается этот конечный, зримо видимый результат, как он достигается, — его, пассажира, не касается. Он привык судить о качестве обслуживания, о работе всего троллейбусного управления, о его рабочей марке и добром имени по повседневной работе каждого экипажа в отдельности. Специалистами службы движения управления разработана схема рационального вождения троллейбусов по городским маршрутам. Регулярно проводится обследование пассажиропотоков в различное время суток, что позволяет с наибольшей оптимальностью распределять машины по маршрутам, учитывая «часы пик». Графики движения троллейбуса, выход на линию наибольшего числа машин тесно «стыкуются» с началом и концом рабочей смены на промышленных предприятиях и в учреждениях города, с расписанием лекций в учебных заведениях.

Интервал движения троллейбусов в Чебоксарах очень сжатый — две-три минуты. Нелегко выдерживать такой график в условиях большого современного города, но соблюдается он весьма строго, — за этим внимательно следят диспетчера на конечных остановках. О любом случае срыва графика экипажем каждой машины без уважительных причин тут же докладывают в центральную диспетчерскую. Водитель знает: даже малейшее допущенное им нарушение не останется без внимания администрации и общественных организаций — это тоже заметно дисциплинирует, положительно сказывается на повышении качества обслуживания.

Из очень многих граней складывается в Чебоксарском

троллейбусном управлении это емкое понятие — культура обслуживания пассажиров. Прежде всего, это высокое мастерство, классность водителя, его творческое отношение к делу. Это и оригинальная «живинка» в работе с микрофоном, когда многие водители становятся добровольными гидами для гостей города — туристов с волжских теплоходов: по ходу движения троллейбуса так увлекательно рассказывают им о родном городе, что и коренные чебоксарцы заслушаются... Это и высоко развитое «чувство локтя» водителей, когда на первый план выступает не свой собственный «план любой ценой», не свои личные интересы, а прежде всего, интересы коллектива в целом. Недаром в числе первых в отрасли многие чебоксарские водители — сменщики стали работать на единый наряд, по договору солидарности.

Один из «китов», на которых держится авторитет и марка любого транспортного предприятия — это уровень безопасности движения. Каждую неделю на линию выходят дружинники из общественной автоинспекции. Активно работает «Комсомольский прожектор». Каждое «ЧП», любое дорожно-транспортное происшествие тщательно анализируется, по ним выпускаются «Молнии» и специальные бюллетени. Традиционными стали ежегодные конкурсы по безопасности движения. По чебоксарским улицам регулярно курсируют специальные агиттроллейбусы по разъяснению правил уличного движения.

В подготовке молодых водителей, при проверке уровня их классификации главную роль играют теперь электронные «экзаменаторы».

Отдача от всего этого комплекса мер налицо: год от года повышается коэффициент использования подвижного состава, все больше и больше пассажиров перевозят чебоксарские троллейбусы. В жару и стужу, рано утром и далеко за полночь спешат по городу элегантные, заботливо ухоженные комфортабельные машины. Неповторимый облик придают троллейбусы чебоксарским улицам, это своего рода лицо чувашской столицы, его визитная карточка.



Четкие критерии качества

«Один в поле не воин», — эта поговорка как нельзя лучше подходит к специфике работы любого транспортного коллектива. И как ни велика роль водителей троллейбусов в повышении культуры обслуживания пассажиров, но лишь высокое качество труда буквально каждого работника на любом производственном участке может гарантировать общий успех, поможет добиться высокого ритма и четкости в организации движения электрического транспорта по городским улицам.

Люди более трех десятков разных специальностей работают в троллейбусном управлении. И каждый вносит свою лепту в общее дело, от каждого, в конечном счете, зависит марка предприятия. Взять, скажем, такую редкую, мало кому известную специальность, как перегонщики троллейбусов. В два-три часа ночи для них наступает самая горячая пора: поставить машину-труженицу, только что вернувшуюся из рейса, на место, разогреть ее, поднять штанги, — сколько времени сберегают перегонщики водителю, а значит, в конечном счете, и пассажиру. А мойщики машин, а диспетчеры, а дежурные операторы подстанций... Но одну из «первых скрипок» играют, конечно, ремонтники.

«Высокое качество — от каждого!» — под таким девизом вот уже долгие годы идет борьба за бездефектность в депо. В результате строже стала соблюдаться технологическая дисциплина, люди теперь требовательней и к себе, и друг к другу. Любая работа принимается только при наличии гарантийной марки. Для контроля за качеством введены специальные карточки отзывов. К примеру, цех плановых ремонтов каждый отремонтированный троллейбус снабжает гарантийной путевкой. Получая ее вместе с путевым листом, водитель знает: он может работать спокойно. Сдавать продукцию только с первого предъявления — таков неписанный закон в коллективе. Малейшее отклонение от этого правила считается чрезвычайным происшествием. Изо дня в день результаты труда ремонтников фиксируются на «Экране качества работы».

Вся поступающая с линии документация концентрируется в техническом отделе, который в соответствии с полученными отзывами определяет степень бездефектности работы ремонтников. И если обнаружен брак, тут же намечает оперативные меры по его устранению. К этому незамедлительно подключаются также мастера производственных участков, народные контролеры, прожектористы, общественные организации.

Для того, чтобы более полно проанализировать причины брака, введены особые карточки «Определение причин ошибок», отпечатанные типографским способом. Хранятся они на видном, доступном для каждого месте, по каждой сделанной здесь записи срочно принимаются конкретные меры. На основании этих карточек, замечаний ОТК и зафиксированных случаев брака ежемесячно разрабатываются планы мероприятий, направленных на предупреждение повторения подобных случаев, на повышение качества труда на всех «узких местах».

Бездефектность является одним из главных показателей при подведении итогов социалистического соревнования. Коллективы, не допустившие за месяц ни единого случая брака, ни одного дефекта в работе, награждаются Почетными грамотами и переходящими вымпелами «За высокое качество труда». Передовики, не имеющие случаев брака в течение целого года, получают почетное право сдавать продукцию, минуя ОТК.

Бригадный подряд в действии

При работе по системе бездефектности для правильной ее оценки первостепенное значение имеет ежедневный учет конечных результатов труда и его качества каждого конкретного исполнителя. Для всех служб предприятия с учетом специфики их работы разработаны четкие критерии качества — шкала уровня бездефектности в баллах, — и для водителей, и для ремонтников, и для дежурных электромонтеров тяговых подстанций. Особое внимание уделено системе упорядочения материальных и моральных стимулов поощрения.

Чебоксарские троллейбусники были одними из пионеров перехода на бригадную форму организации и оплаты труда на электрическом транспорте.

Было организовано две комплексные бригады по пятьдесят человек в каждой во главе с опытными специалистами своего дела Ю. Константиновым и Н. Михайловым. В состав бригад вошли слесари по ремонту подвижного состава, слесари-электрики по ремонту электрического оборудования, смазчики, специальное ремонтное звено, занятое обслуживанием троллейбусов непосредственно на линии. Оплата стала производиться по конечному результату: за каждый отремонтированный троллейбус.

Если до перехода на бригадную форму организации труда ремонтники работали на сдельно-премиальной системе оплаты, по индивидуальным нарядам, то с переходом на подряд они стали трудиться «в общий котел», по единому наряду. Премия распределяется согласно коэффициенту трудового участия (КТУ). Для определения КТУ для различных подразделений предприятия в управлении разработана специальная шкала, где детально указано, за какие же именно факторы увеличивается или уменьшается КТУ. Его величину определяет Совет бригады, куда входят самые опытные, квалифицированные рабочие, пользующиеся наибольшим авторитетом в коллективе.

КТУ позволяет наиболее точно и объективно определить степень участия каждого члена коллектива в выполнении общего задания, — таково было единодушное мнение бригад-первопроходцев. Введение новой системы оплаты усилило личную коллективную ответственность ремонтников за каждый выпущенный на линию троллейбус, исчезло деление

работы на «выгодную» и «невыгодную». Повысились профессиональное мастерство рабочих, их взаимозаменяемость, открылся простор для творческой инициативы, укрепилась трудовая дисциплина, снизилась текучесть кадров, выше стали заработки людей. Заметно вырос и авторитет Советов бригад, роль рабочих коллективов.

А главное, их пример открыл «зеленую улицу» и для коллективов других бригад. И не только ремонтных. В начале 1980 года на бригадную форму организации труда перешли и водители. Вначале участок водителя-наставника Н. Васильева, затем — экипажи нескольких троллейбусных маршрутов с участка водителя-наставника Г. Авдеева.

До водителей, перешедших на подряд, теперь заранее доводится план-задание на месяц: план по доходам, пробегу, количеству перевезенных пассажиров. Если все пункты выполнены — бригаде начисляется премия. Ее распределяют согласно коэффициенту трудового участия.

Члену бригады, совершившему прогул, нарушение общественного порядка, простой по своей вине, нарушение правил технической эксплуатации, техники безопасности или дорожного движения, — в общем, допустившему любой сбой, доля КТУ может быть снижена частично или даже полностью. И наоборот, при перевыполнении плана по доходам, отсутствии дорожно-транспортных происшествий, при высокой культуре обслуживания пассажиров, КТУ соответственно увеличивается.

В январе 1984 года на бригадный подряд переведена еще одна ведущая категория рабочих управления — электромонтеры по ремонту электрооборудования тяговых подстанций.

Сейчас по бригадному подряду в Чебоксарском троллейбусном управлении работает тринадцать бригад, — более 450 человек.

Перевод на бригадную форму организации и стимулирования труда позволил коллективу меньшим составом выполнять все возрастающий объем работ, при остром дефиците рабочей силы снизить текучесть кадров и успешно выполнять все основные технико-экономические показатели. А в конечном счете, повысить культуру обслуживания пассажиров.

Компас — соревнование

Компасом, указывающим путь к новым трудовым свершениям, стало в Чебоксарском троллейбусном управлении социалистическое соревнование.

Отличает его широкая гласность, наглядность, массовость. Буквально каждый работник, на каждом рабочем месте стремится сегодня трудиться лучше, чем вчера, а завтра — лучше, чем сегодня. Недаром предприятие одним из первых в Чувашии завоевало звание коллектива коммунистического труда и уже много лет кряду делом подтверждает это высокое звание.

Самой большой популярностью пользуется в ЧТУ и дает наиболее зримую отдачу соревнование за звание «Лучший по профессии». Это — состязание-марафон длиною в целый год «от ударных бригад к ударным цехам». Очень острая борьба разгорается между его участниками: ведь из сотен передовиков производства, мастеров своего дела, жюри предстоит отобрать лишь двенадцать «самых-самых». Настоящим рабочим праздником становится их чествование. Победители соревнования один за другим поднимаются на утопающую в цветах суету, начальник управления, заслуженный работник транспорта Чувашской АССР Геннадий Леонидович Устинов надевает им на грудь широкие алые ленты: «Лучший шофер-водитель», «Лучший слесарь-электрик», «Лучший токарь», «Лучший слесарь-механик» и т. д. Им вручают букеты алых гвоздик из теплицы предприятия (кстати, победителя Всероссийского соцсоревнования за бережное отношение к природе), ценные подарки...

Характерно, что среди победителей этого ежегодного соревнования каждый раз есть и своеобразные «чемпионы», которые уже по два-три раза в трудной борьбе становились «Лучшими по профессии». Отличный пример для молодежи! И не случайно год от года все больше претендентов на почетное звание, а значит, еще лучше спорится работа во всех службах управления. И все чаще у проходной предприятия появляются красочные «Молнии», сообщающие об очередной трудовой победе: или в масштабах самого предприятия, или в соревновании производственных коллективов Чебоксар

или Чувашии, или в трудовом соперничестве транспортников всей отрасли. Администрация, партбюро, которым уже более десяти лет бесменно руководит Владимир Михайлович Михайлов, местком профсоюза предприятия во главе с Риммой Леонидовной Храповой всегда стараются дать «зеленую улицу» именно таким формам соревнования, которые помогли бы быстрее и с наибольшим эффектом добиться более высокой культуры обслуживания пассажиров, регулярной и безотказной работы троллейбусов на всех маршрутах.

На предприятии постоянно совершенствуют систему материального и морального поощрения. Передовикам производства почти наполовину увеличивается «тринадцатая зарплата», они получают солидные надбавки и доплаты к зарплате. Лучшим водителям предоставляется льготное право работать на новых машинах. Победителям соревнования в торжественной обстановке вручаются переходящие знамена, вымпелы, Почетные грамоты, памятные подарки, их заносят в книгу Почета предприятия, их фотографии украшают Аллею почета ЧТУ.

Есть здесь и свои орденосцы, Ордена Трудового Красного Знамени удостоены Г. Т. Громов, Валерий Михайлович Михайлов — ордена «Знак почета», Василий Иванович Иванов — ордена Трудового Красного Знамени. Несколько человек награждены орденом Трудовой Славы III степени: Скворцов Михаил Михайлович — слесарь, водители Волков Виталий Петрович, Васильев Николай Петрович, Иванов Владимир Петрович награждены орденом «Знак почета».

Заслуженно гордятся в коллективе и своими «семейными династиями». Уже около двух десятилетий «на отлично» работает водитель троллейбуса Николай Петрович Сасильев, кавалер Ордена Трудовой Славы III степени. Примером в труде является и его жена, Римма Афанасьевна, оператор диспетчерской: в ее «послужном списке» — и Почетная грамота управления, и свидетельство о занесении ее на Доску почета предприятия. Или еще пример. С дежурного слесаря-электрика начинал 16 лет назад свою трудовую биографию ныне главный инженер службы энергохозяйства предприятия

Валериан Аркадьевич Киселев. А жене его Римме Алексеевне, поступившей в ТУ в то же время электромонтером тяговой подстанции, теперь доверена ответственная должность энергодиспетчера предприятия. Киселевы не раз награждались денежными премиями за высокие показатели в труде, отмечались по итогам соревнования.

Асами своего дела по праву считаются многие ветераны производства, десятки опытных специалистов выпестовали они.

Около полуста водителей, многими из которых сегодня по праву гордится управление, воспитал, например, ветеран труда, передовик производства Паулин Юрий Михайлович, председатель совета наставников предприятия. Это символично: ведь всю свою работу совет наставников направляет на то, чтобы привить молодежи любовь к избранной профессии, чтобы крепила и преумножала она славные трудовые традиции коллектива.

Все новички в ЧТУ закреплены за кадровыми рабочими. Созданы все условия для повышения их профессионального мастерства. При управлении, например, постоянно проходят производственную практику студенты Чебоксарского энергетического техникума, выпускники двух подшефных базовых профтехучилищ города, курсанты-водители учебного пункта, которые, как правило, и на постоянную работу приходят сюда же. В ЧТУ работают 6 школ коммунистического труда, 19 школ экономического всеобуча, открыты школы передового труда.

В общем, троллейбусники Чебоксар постоянно в пути, в творческом поиске: компасом к новым трудовым победам стало для них соревнование. Потому-то с годами все уважаемей становится в городе рабочая марка коллектива.





28524-кр.

Надпись: НАЦИОНАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА
ЧУВАШСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ

Отдых и труд рядом идут

Отдых и труд рядом идут. «Всемерное оздоровление и улучшение условий труда — одна из важнейших задач подъема благосостояния трудящихся», — подчеркивается в программе КПСС. Это хорошо понимают в Чебоксарском троллейбусном управлении, и социальные вопросы решаются здесь наравне с самыми насущными производственными проблемами.

Специфика труда троллейбусников такова, что, находясь на предприятии треть суток, рабочий вплотную сталкивается с целым рядом отрицательных факторов, — шумом, запыленностью воздуха, резкими колебаниями температуры... В управлении немало сделано для снижения этих факторов, — практически, в каждом цехе. Тут утеплены ворота гаража, смонтированы калориферы, дополнительные вентиляторы или вытяжные шкафы, там подведена горячая вода или установлены автоматы газированной воды, здесь оборудована водяной завесой газовая печь, чтоб не так жарко было кузнецам... По просьбе предприятий сотрудники Чебоксарской санэпидстанции ежегодно проводят замеры уровня освещенности, загазованности, производственного шума с целью выявить участки, не сполна еще отвечающие требованиям техники безопасности. По результатам этих анализов разрабатываются специальные мероприятия, вносятся соответствующие коррективы в комплексный план по охране труда. Ныне успешно завершается семилетний план по механизации ручных работ и оздоровлению условий женского труда. Расходы на охрану труда троллейбусников повышаются год от года.

Все рабочие управления обеспечиваются спецодеждой, стирка которой производится централизованно, в прачечной предприятия. Для экипажей троллейбусов введено эlegantное фирменное оборудование. Все бытовые помещения радуют глаз чистотой и уютом, обилием цветов.

Каждый месяц в управлении проходит «День охраны труда и техники безопасности», и еженедельно — «Дни культуры».

Еще в 1965 году при троллейбусном управлении был открыт здравлунит.

Гордость коллектива — санаторий-профилакторий «Березка» на 60 мест, построенный наподолеку от Чебоксар на живописном берегу Волги. В нарядном белокаменном здании — уютные палаты, просторные холлы, комнаты отдыха, здесь же — диетическая столовая с оригинально спроектированным зимним садом, где круглый год цветут розы. В лечебном блоке — процедурный кабинет, ингаляторий, организовано физиотерапевтическое и водо-лечение. Многим отдыхающим лечащий врач профилактория прописывает и сауну с бассейном, — она построена здесь же, на территории «Березки». Часы работы всех служб рабочей здравницы тесно «состыкованы» с графиком работы троллейбусников. Экипажи водителей, например, привозят сюда в два часа ночи, сразу после окончания смены. Отсюда же их назавтра вновь отвозят на работу.

Здесь же на волжском плесе, оборудована и летняя база отдыха ЧТУ. Еще в первые годы существования предприятия сюда привезли три списанных троллейбуса, из которых получилось весьма удобное жилье для отпускников, рядом разбили палатки, построили спортивные площадки. Постепенно с помощью профсоюзов турбаза расширилась: появились здесь комфортабельные щитовые домики — дачи, кухня с водопроводом и газом, буфет, оборудованы пляж и водная станция со шлюпками, катерами, байдарками и даже водными лыжами. Разбиты волейбольная и городошная площадки, площадки для игр в бадминтон и настольный теннис, есть где поупражняться в стрельбе из пневмовинтовки.

Спортсмены ЧТУ не раз занимали призовые места в городе и республике. Здесь организовано больше десятка секций: лыжная, по боксу и самбо, футболу, волейболу, велоспорту, конькам, секции спортивного рыболовства, туризма... Год от года растет здесь число физкультурников, соответственно, увеличивается и количество спортивных трофеев. В их числе, например, выпел комитета физкультуры при Совете Мини-

стров ЧАССР за первое место в ежегодном смотре, выпел за активное участие в летней спартакиаде, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, не раз присуждалось коллективу первенство за массовость. Бережно хранится в музее Трудовой Славы и медаль «Лучшему коллективу физической культуры и спорта» и Почетная грамота Центрального Совета Всесоюзного добровольного спортивного общества «Спартак».

Традиционны в управлении такие смотры-конкурсы коллективов художественной самодеятельности. В частности, ежегодный смотр под девизом «Нам песня строить и жить помогает», — в каждой смене и службе есть свой хор. Самодеятельные артисты ЧТУ не раз выходили победителями городских и республиканских фестивалей, являются призерами смотра народных талантов отраслевого обкома профсоюза. Магнитофон, другие ценные подарки, памятные призы, десятки грамот и дипломов — не счесть наград самодеятельных артистов предприятия. Есть им где репетировать, проявить свои таланты: в их распоряжении просторный, зрительный зал с большой сценой, комнаты для репетиций, необходимые музыкальные инструменты и красочные костюмы.



Живая летопись предприятия

Есть в Чебоксарском троллейбусном управлении неписанная традиция: когда на предприятие приходит новичок, он первым делом должен побывать в общественном отделе кадров, — его много лет возглавляет экономист А. И. Иванова. Самым тщательным образом знакомятся здесь с будущим товарищем по работе: узнают о вехах его трудовой биографии, об интересах и склонностях, о теоретическом и практическом багаже знаний, о его общественной активности, — в общем, составляют своего рода социальный паспорт на каждого.

А потом уже и новичок так же подробно знакомится с предприятием, где ему отныне предстоит работать: прежде чем вручить служебное удостоверение с силуэтом троллейбуса на обложке, его по сложившейся традиции ведут на экскурсию в музей Трудовой Славы. Музей — почти ровесник предприятия, лишь немного моложе его, и здесь как в зеркале отражается славная 20-летняя история управления, наглядно видны его сегодняшний и завтрашний день.



Более полутора тысяч человек в коллективе троллейбусников. Есть среди них и ветераны, которые с первых дней работают в ЧТУ, и молодые специалисты, трудовой стаж которых пока всего лишь несколько месяцев, но каждый из них всегда с невольным трепетом заходит в торжественно-нарядное, празднично ухоженное помещение музея, главным украшением и гордостью которого является алый бархат знамен, многочисленные трудовые реликвии и награды. Более пятидесяти раз чебоксарские троллейбусники занимали призовые места в социалистическом соревновании.

Уже в начале трудовой биографии молодого транспортного предприятия Чувашии, в 1967 году, его коллектив в честь 50-летия Великого Октября был награжден Почетными грамотами Министерства коммунального хозяйства РСФСР и ЦК отраслевого профсоюза, а также Совета Министров ЧАССР и президиума облпрофсовета. Коллектив ЧТУ был занесен в Книгу почета — юбилейную книгу трудовой доблести г. Чебоксар, ему было вручено как символ трудовой доблести и оставлено на вечное хранение памятное Знамя Чувашского обкома КПСС, Президиума Верховного Совета ЧАССР, Совета Министров республики и облпрофсовета, а также Красное Знамя Чебоксарского горкома ВЛКСМ. В последующие годы работники Чебоксарского горэлектротранспорта вновь неоднократно награждались Почетными грамотами отраслевого министерства, дипломом о присвоении звания «Предприятие высокой культуры производства». В числе почетных трудовых наград коллектива — ленинская юбилейная Почетная грамота Президиума Верховного Совета РСФСР, Совета Министров Федерации и ВЦСПС, Диплом Совета Министров СССР и ВЦСПС за победу во Всесоюзном смотре по повышению культуры производства в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Десятки самых разных наград от ЦК ВЛКСМ и областной и городской комсомольских организаций — у молодежи управления. Одна из самых почетных наград коллектива ЧТУ — «Юбилейный Почетный Знак ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС». Год 60-летнего юбилея Октябрьской революции — новый взлет, новая трудовая победа: по итогам работы в 1977 г. коллектив награжден Красным Знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ, занесен на Доску почета ВДНХ СССР. Занесено управление и в республиканскую Книгу Почета и победителей социалистического соревнования за достойную встречу Великого Октября. И поныне год от года умножается число трудовых реликвий коллектива.

Стенды Музея Трудовой Славы — живая летопись предприятия, яркий рассказ обо всем самом важном, значимом, интересном. Потому-то такую большую роль играет он в воспитании молодежи, в приумножении добрых традиций, которыми славится ЧТУ. Помогает музей и в профориентации: ведь одни из самых частых посетителей здесь — школьники и учащиеся профтехучилищ города. И не сговариваясь, многие из них записывают потом в «Книге отзывов»: «Нам очень понравилось троллейбусное управление. После окончания школы многие из наших ребят собираются прийти работать сюда».

За сравнительно короткую 20-летнюю историю предприятия здесь побывали тысячи посетителей. В Музее Трудовой Славы есть даже специальная, уникальная в своем роде карта: тоненькие пунктирные линии соединяют Чебоксары со множеством советских и зарубежных городов, связанных нитями дружбы с троллейбусным управлением: Мурманск и Ашхабад, Владивосток и Калининград, Красноярск и Хабаровск, Улан-Удэ и Киев, Прага и Будапешт — хоть географию изучай по этой карте! Более двухсот делегаций побывало у чебоксарских троллейбусников. Многие приезжали специально за передовым опытом. О впечатлениях их ярче всего говорят записи, оставленные в Книге отзывов музея:

«Отличное хозяйство. Все очень понравилось. Молодцы. Так держать!»

«Мы с радостью перенимаем опыт вашей работы, особенно по внедрению системы бездефектности». Во многом вы эталон для предприятий горэлектротранспорта».

«Что мы увидели у вас и обязательно постараемся перенять для себя — это идеальная чистота, образцовый порядок, высокая культура производства. На наш взгляд — это самое главное достижение вашего коллектива».

«Действительно, сделано очень много, добротню, культурно. Продумана каждая мелочь. Спасибо за такую заботу о людях. Наверняка, каждый, кто побывал у вас, получает большой запас творческой энергии».

«Ваше троллейбусное управление не зря считается передовым и одним из лучших хозяйств в Российской Федерации. Действительно, у вас есть чему поучиться, есть что позаимствовать. Молодцы! Спасибо за хороший пример, как надо работать!»

2500=

Ответственный за выпуск В. М. Михайлов
Составитель В. А. Иванова

НТ 31853. Подписано в печать 31.10.84. Заказ № 3835. Формат 60×84/8. Тираж
800 экз. Бесплатно.

Типография № 1 Госкомиздата ЧАССР, 428024, г. Че-
боксары, Канашское шоссе, 15.



СХЕМА ДВИЖЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

- МАРШРУТЫ АВТОБУСОВ
- МАРШРУТЫ ТРОЛЛЕЙБУСОВ
- ОСТАНОВКИ АВТОБУСОВ
- ОСТАНОВКИ ТРОЛЛЕЙБУСОВ
- ОБЪЕДИНЕННЫЕ ОСТАНОВКИ

ДВИЖЕНИЕ МАРШРУТОВ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

№	Наименование маршрута (начальный пункт - конечный пункт)	ПОРЯДОК ПРОХОЖДЕНИЯ ОСТАНОВочНЫХ ПУНКТОВ В НАПРАВЛЕНИИ:	
		НАЧАЛЬНЫЙ ПУНКТ - КОНЕЧНЫЙ ПУНКТ	КОНЕЧНЫЙ ПУНКТ - НАЧАЛЬНЫЙ ПУНКТ
АВТОБУСЫ			
1-с	ул.Баумана - ул.Урукова	266, 271, 308, 306, 252, 247, 245, 241, 232, 141, 133, 129, 121, 93, 79, 75, 41, 49, 50, 51	51, 78, 81, 98, 123, 128, 132, 140, 233, 240, 246, 249, 259, 254, 265, 266
2	Чапаевский пос. - Агрегатный завод	190, 191, 186, 188, 183, 201, 198, 199, 193, 69, 206, 111, 115, 135, 137, 127, 125, 128, 132, 140, 233, 232	232, 141, 133, 129, 124, 126, 136, 114, 134, 112, 108, 204, 64, 192, 196, 197, 200, 182, 187, 185, 184, 190
3	пер.Ягодный - ЖБК-9	211, 209, 206, 111, 115, 135, 137, 127, 125, 128, 132, 143, 145, 149, 257, 259, 238, 239	239, 260, 258, 148, 146, 144, 142, 133, 129, 124, 126, 136, 114, 134, 112, 108, 207, 208, 210
4	Аэропорт-Парк Победы	344, 342, 340, 336, 332, 329, 328, 347, 327, 302, 291, 286, 282, 230, 228, 220, 215, 109, 104, 102, 99, 98, 119, 122, 116	116, 120, 121, 100, 97, 101, 103, 105, 110, 217, 225, 283, 287, 292, 303, 346, 348, 350, 330, 333, 338, 341, 343, 344
4-а	Парк Победы - Аэропорт- Синьалы	часть рейсов маршрута №4 (по особому расписанию) от остановочного пункта №345 имеет расширение маршрута: 345, 362, 363, 364, 363, 362, 344; далее - по маршруту №4	
5	Чапаевский пос. - АО "Промтрактор"	190, 191, 186, 188, 183, 201, 198, 199, 193, 69, 206, 111, 217, 225, 244, 246, 307, 312, 319, 275, 277, 279, 174, 162, 164, 166, 168	168, 165, 163, 161, 173, 278, 276, 273, 318, 314, 306, 247, 242, 243, 230, 215, 108, 204, 64, 192, 196, 197, 200, 182, 187, 185, 184, 190
6	резервный маршрут		
7	Ж-д вокзал - Альгешево	225, 283, 287, 292, 303, 346, 351, 353, 360, 361, 355, 358	358, 354, 356, 359, 352, 349, 327, 302, 291, 286, 282, 230, 225
8	Ж-д вокзал - Юго-Западный район	227, 215, 108, 204, 65, 62, 60, 194, 176, 175, 180, 189	189, 183, 201, 198, 199, 193, 69, 206, 111, 217, 225, 230, 227
9	резервный маршрут		
10	Ж-д вокзал - пос. Лалсары	225, 285, 289, 296, 300, 365, 366, 367, 368.	368, 367, 366, 365, 301, 297, 290, 284, 230, 225
11	Республиканская детская больница - Введенский собор	213, 212, 221, 230, 227, 220, 215, 109, 104, 102, 99, 93, 77, 79, 72, 73, 74	74, 70, 71, 76, 97, 101, 103, 105, 110, 217, 223, 222, 231, 280, 213
12-а	АО "Промтрактор" - Сев.-Западн. р-н	168, 165, 163, 161, 173, 278, 276, 273, 318, 313, 309, 291, 230, 215, 108, 204, 65, 52, 21, 18, 17, 9, 2, 4, 7	7, 14, 25, 56, 66, 206, 111, 217, 225, 292, 310, 315, 319, 275, 277, 279, 174, 162, 164, 166, 168
13	Республиканская детская больница - ул.Баумана	213, 212, 221, 225, 283, 287, 293, 305, 249, 255, 254, 265, 266	266, 271, 308, 256, 253, 250, 304, 288, 286, 282, 230, 227, 223, 222, 231, 260, 213
14	Ж-д вокзал - Карачуринское кладбище - ул.Баумана	230, 215, 108, 207, 208, 210, 369, 370, 371	371, 370, 369, 211, 209, 111, 217, 230
15-а	Аэропорт - Северо-Западный район	344, 340, 336, 322, 314, 306, 242, 230, 215, 109, 104, 102, 99, 75, 46, 52, 12	12, 7, 14, 25, 47, 78, 101, 103, 105, 110, 217, 225, 246, 307, 312, 321, 338, 341, 344
16	Чапаевский поселок - ул.Энергетиков	190, 191, 186, 188, 183, 201, 198, 199, 193, 68, 87, 85, 88, 90, 202, 206, 111, 109, 104, 102, 99, 98, 119, 122, 117, 118	118, 116, 120, 121, 100, 97, 101, 103, 105, 110, 108, 205, 203, 89, 83, 84, 86, 67, 192, 196, 197, 200, 182, 187, 185, 184, 190
17	Новоожный р-н - АО "Промтрактор"	320, 311, 309, 294, 291, 286, 282, 230, 227, 220, 216, 219, 235, 139, 131, 132, 143, 145, 147, 151, 153, 157	157, 154, 152, 150, 146, 144, 142, 133, 130, 138, 234, 218, 217, 225, 283, 287, 293, 305, 251, 307, 312, 317, 321, 323, 325, 320
18	пр.М.Горького - ЖБК-9	12, 4, 7, 14, 25, 57, 44, 47, 48, 78, 81, 98, 119, 123, 128, 132, 143, 145, 149, 257, 259, 238, 239	239, 260, 258, 148, 146, 144, 142, 133, 129, 121, 100, 93, 79, 75, 41, 46, 43, 52, 24, 20, 12
19	резервный маршрут		
20	Ж-д вокзал - Свято-Троицкий монаст.	230, 227, 220, 215, 109, 104, 102, 99, 98, 96, 91	91, 95, 97, 101, 103, 105, 110, 217, 225, 230
21	Новосельская автост. - Заовражное	6, 7, 14, 25, 54, 32. Далее в обоих направлениях: "Волжское лесничество", "Коллективный сад "Виктория-1", "Коллективный сад "Заовражный", "Коллективный сад "Виктория-2", "Родничок", "Заовражное". Окончание маршрута: 33, 55, 6	
22	Ул.Энтузиастов - Введенский собор	189, 183, 200, 198, 199, 193, 65, 58, 53, 44, 47, 48, 77, 72, 73, 74	74, 70, 71, 76, 75, 41, 46, 43, 56, 59, 62, 60, 194, 176, 175, 180, 189
23	Новоожный р-н - Пр-т М.Горького	272, 318, 314, 306, 252, 250, 304, 288, 286, 281, 230, 227, 220, 215, 109, 104, 102, 99, 93, 79, 75, 41, 46, 42, 37, 34, 6	6, 7, 14, 25, 57, 44, 47, 48, 78, 81, 97, 101, 103, 105, 110, 217, 225, 283, 287, 292, 295, 310, 315, 319, 274, 272
ТРОЛЛЕЙБУСЫ			
1	Красная площадь - АО "Промтрактор"	92, 97, 101, 103, 105, 106, 110, 217, 226, 283, 287, 292, 295, 310, 315, 319, 275, 277, 279, 174, 472, 162, 164, 166, 168	168, 165, 163, 161, 171, 173, 278, 276, 273, 318, 313, 309, 294, 291, 286, 282, 229, 220, 215, 109, 104, 102, 99, 94, 92
2	Агрегатный завод - Аэропорт	233, 236, 240, 242, 243, 281, 287, 292, 298, 303, 346, 348, 350, 330, 333, 337, 341, 343,	342, 340, 339, 336, 332, 329, 328, 347, 327, 302, 299, 291, 286, 282, 229, 220, 215, 113, 115, 135, 137, 127, 125, 128, 132, 140, 233
3	Ул.Гузовского - АО "Промтрактор"	52, 24, 21, 18, 26, 17, 11, 9, 2, 4, 8, 36, 39, 45, 48, 78, 81, 82, 98, 119, 123, 128, 132, 143, 145, 147, 151, 153, 157, 158, 156	156, 155, 154, 152, 150, 146, 144, 142, 133, 129, 121, 100, 93, 80, 79, 75, 41, 46, 43, 52
4	Ж-д вокзал - Университет	228, 220, 215, 109, 107, 104, 102, 99, 93, 80, 79, 75, 41, 48, 43, 52, 24, 21, 18, 27, 31	30, 29, 19, 22, 25, 57, 44, 47, 48, 78, 81, 82, 97, 101, 103, 105, 106, 110, 217, 224, 228
5	Ж-д вокзал - Агрегатный завод	226, 283, 248, 244, 246, 249, 255, 262, 264, 268, 270, 170, 162, 164, 166, 168, 165, 163, 161, 169, 269, 267, 263, 261, 253, 247, 245, 241, 237, 232	232, 141, 133, 129, 124, 126, 136, 114 (134), 112, 217, 226
6	Ж-д вокзал - АО "Промтрактор"	229, 220, 215, 113, 115, 135, 137, 127, 125, 128, 132, 143, 145, 147, 151, 153, 157, 158, 160, 168	168, 165, 163, 161, 171, 173, 278, 276, 273, 318, 313, 309, 294, 291, 286, 282, 229
7	Ул.Университетская - Агрегатный з-д	29, 19, 22, 25, 57, 44, 47, 48, 78, 81, 82, 98, 119, 123, 128, 132, 140, 232	232, 141, 133, 129, 121, 100, 93, 80, 79, 75, 41, 40, 38, 35, 5, 3, 1, 10, 15, 16, 29
8	Пос. Южный - АО "Промтрактор"	333, 326, 324, 322, 315, 319, 275, 277, 279, 174, 172, 162, 164, 166, 167, 159, 156	156, 155, 154, 152, 150, 146, 144, 142, 133, 129, 124, 126, 136, 114 (134), 112, 217, 226, 283, 287, 292, 298, 303, 346, 348, 350, 330, 333
9	Аэропорт - Агрегатный завод	342, 340, 339, 336, 332, 329, 328, 347, 327, 302, 299, 291, 286, 248, 244, 245, 241, 237, 232	232, 141, 133, 129, 124, 126, 136, 114 (134), 112, 217, 226, 283, 287, 292, 298, 303, 346, 348, 350, 330, 333, 337, 341, 343
10	резервный маршрут		
11	З-д им.Чапаева - Ж-д вокзал	190, 191, 186, 188, 183, 201, 198, 199, 193, 69, 206, 214, 111, 217, 224, 228	228, 220, 215, 108, 204, 64, 192, 196, 197, 200, 182, 187, 185, 184, 190
12	Ж-д вокзал - Университет	228, 220, 215, 109, 107, 104, 102, 99, 93, 80, 79, 75, 41, 40, 38, 35, 5, 3, 1, 10, 15, 16, 28, 31	30, 26, 17, 11, 9, 2, 4, 8, 36, 39, 45, 48, 78, 81, 82, 97, 101, 103, 105, 106, 110, 217, 224, 228
13	резервный маршрут		
14	Ж-д вокзал - Университет	228, 220, 215, 108, 204, 65, 58, 52, 23, 13, 5, 3, 1, 10, 15, 16, 28, 31	30, 26, 17, 11, 9, 2, 4, 7, 14, 25, 56, 59, 66, 206, 214, 111, 217, 224, 228
15	Красная площадь - Аэропорт	92, 98, 119, 123, 128, 132, 140, 233, 236, 240, 246, 251, 307, 312, 317, 321, 323, 331, 337, 341, 343	342, 340, 339, 336, 332, 324, 322, 316, 314, 306, 252, 247, 245, 241, 237, 232, 141, 133, 129, 121, 100, 94, 92
16	Ул.Гагарина-Новочебоксарское шоссе	113, 115, 135, 137, 127, 125, 128, 132, 140, 233, 236, 240, 246, 249, 255, 262, 264, 268, 270, 170, 162, 164, 166, 167, 159	160, 168, 165, 163, 161, 169, 269, 267, 263, 261, 259, 247, 242, 243, 281, 282, 229, 220, 215, 113
17	Ул.мичмана Павлова - З-д им.Чапаева	26, 17, 11, 9, 2, 4, 7, 14, 25, 56, 59, 64, 192, 196, 197, 200, 182, 187, 185, 184, 190	190, 191, 186, 188, 183, 201, 198, 199, 193, 65, 58, 52, 24, 21, 18, 26
18	Пос.Альгешево - Красная площадь	357, 334, 326, 324, 322, 316, 314, 306, 252, 247, 245, 241, 237, 232, 141, 133, 129, 121, 100, 94, 92	92, 98, 119, 123, 128, 132, 140, 233, 236, 240, 246, 251, 307, 312, 317, 321, 323, 331, 335, 357
19	Агрегатный завод - ул.Энтузиастов	232, 141, 133, 129, 124, 126, 136, 114 (134), 112, 108, 204, 65, 62, 60, 194, 176, 175, 179	181, 178, 177, 195, 61, 63, 66, 206, 214, 111, 113, 115, 135, 137, 127, 125, 128, 132, 140, 232