

TLT *EKSPRESS*

Ездите с удоволствиет

осень | зима | 2024





TLT EKSPRESS

Фото:
Марк Китаев,
Сергей Зюганов.

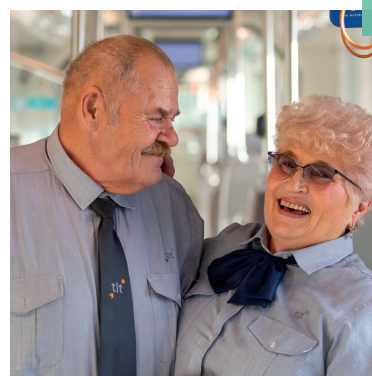
СОДЕРЖАНИЕ

- 04** **Кайдо Падар:** приветственные слова
- 06** **Чем на самом деле занимается коллега на своей должности?** Стань рабочей тенью и узнаешь сам!
- 10** **TLT разработало стратегию, обновило ценности и внедрило корпоративную этику**
- 12** Новый договор с TLT: **цель 500 000 пассажиров в день и нулевые выбросы CO₂**
- 14** **Технический отдел работает в любую погоду**
- 16** Непоколебимый **Ульвар Нийтсоо** во главе руководителей групп
- 18** **Полвека совместной работы и любви**
- 20** Психолог **Тайми Эленурм:** «Психическое здоровье – прежде всего!»
- 22** **История троллейбусов и их будущее**
- 24** **Сергей Сирели:** «Мне нравится моя работа!»



6

Рабочая тень: а знаете, в чем заключается работа вашего коллеги?



18

Эде и Удо Рейнару: полстолетия работы и любви.



24

Сергей Сирели: из водителей троллейбуса в водители автобуса.

Кайдо Падар
Член правления



Фото: Сергей Юрцов

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

2024 год подходит к концу. Это были 365 дней, наполненных трудами и делами, усилиями и достижениями. Порой на пути встречались и преграды, и новые испытания. В нашей организации мы придерживаемся последовательности, ориентируемся на результат и остаемся открытыми к переменам. Спасибо вам за то, что стали частью этого сложного, но успешного года.

Приятно видеть, что в TLT работают настоящие профессионалы своего дела – будь то на передовой,

за рулем общественного транспорта, или в тылу: в мастерской, на мойке, в офисе. В августе члены руководства побывали на переднем крае, каждый в своей роли, чтобы поддержать команду. Мы вынесли много ценного, и это определенно не последний такой опыт. Также я продолжу проводить экскурсии по автобусному парку на улице Кадака. Интерес к нему по-прежнему велик, и мы с радостью открываем ворота парка, чтобы показать, чем именно мы занимаемся.

В дальнейшем мы будем с радостью делиться с вами новыми событиями на нашем предприятии и нашими планами на будущее. Я горжусь тем, что мы смогли достичь вместе с вами за этот год. Могу с уверенностью утверждать – сделано многое!

В этом году мы представили первую стратегию TLT,

“

Нам есть чем гордиться!

определили наши ценности и корпоративную этику. На улицах столицы появились новые трамваи PESA и электробусы, мы объявили тендер на поставку аккумуляторных троллейбусов и новых автобусов на газом топливе, а также установили Центр управления в автобусном парке на улице Кадака. Этот список можно продолжать. В каждом отделе произошли изменения, но я уверяю вас, что в любых сложных ситуациях мы по-прежнему заботимся о благополучии TLT и каждого из вас. Это будет актуально как сегодня, так и в будущем. Приятно отметить, что соглашение о сотрудничестве на 2025 год, подписанное с профсоюзами, дает нам уверенность в этом.

Крупнейшим достижением стало подписание с городской управой Таллинна и Департаментом транспорта Таллинна одного из крупнейших контрактов в сфере мобильности, заключённых когда-либо в Эстонии. Десятилетний контракт обеспечит нам ориентировочно до 1,4 миллиарда евро

финансирования. Наша задача – предоставлять высококлассные услуги общественного транспорта, и я уверен, что вместе мы обязательно справимся с этим. Кроме того, мы подписали с городом Таллинн новый трехлетний контракт на предоставление услуг социального транспорта, что свидетельствует о высоком уровне доверия к нашему обслуживанию. Нам есть чем гордиться.

В ваших руках – первый, только что вышедший из печати, номер нашего корпоративного журнала «TLT Ekspress». Безусловно, есть разные мнения о том, для кого и зачем нами совершаются шаги в сторону цифровизации. Хочу заверить, что распространение внутренних новостей будет продолжаться в прежнем формате. Радует, что наша программа «KUUM TOOL» стала традицией, а интерес к еженедельным рассылкам и новостям постоянно растет. Количество вопросов, поступающих правлению, продолжает расти, и это свидетельствует о вашем

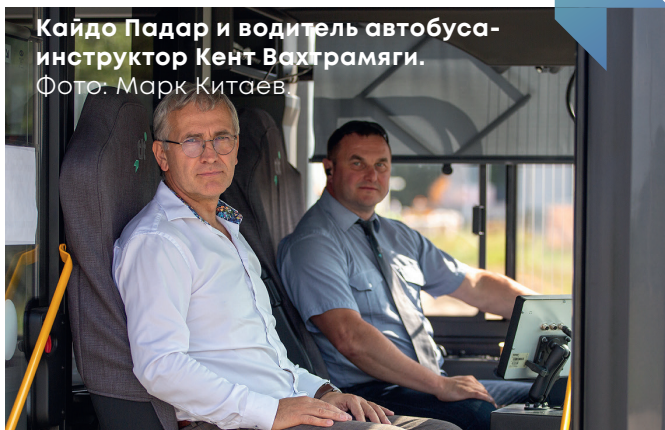
неравнодушии! Мы готовы воспринимать критику, ведь только так возможно принести улучшения. Двусторонняя связь – залог успеха.

В этот первый номер нашего журнала вошла лишь малая часть того, что происходит в TLT. Однако это дает представление о том, в каком направлении мы движемся. Журнал дает обзор важнейших тенденций, которым мы стремимся следовать. Чем мы занимаемся, к каким целям движемся и кто мы в TLT. Поэтому найдите минутку – будь то в конце рабочего дня, в офисе за чашкой кофе или дома во время отдыха. Читайте, размышляйте и не стесняйтесь высказать свое мнение. Уже этой весной мы поделимся с вами новыми успехами, совместными мероприятиями и планами на будущее. Главное – мы по-прежнему гордимся нашими коллегами и предприятием. Это результат нашего общего большого труда.

Увлекательного чтения!

Чем на самом деле занимается коллега на своей должности? Стань рабочей тенью и узнаешь сам!

У членов руководства была отличная возможность стать рабочими тенями и проехать с водителями автобусов по их маршрутам. Увидеть, что на самом деле происходит в дорожном движении и как водитель автобуса ведет себя в разных ситуациях.



Кайдо Падар и водитель автобуса-инструктор Кент Вахграмяги.
Фото: Марк Китаев

Кайдо Падар

член правления

Расскажите, как прошел ваш день рабочей тени?

День рабочей тени прошел хорошо и с большим чувством уверенности. Ни разу не возникло чувства страха, что подтверждает, насколько безопасно я себя чувствовал. Меня особенно впечатлило пространственное восприятие водителя автобуса; он уверенно управлял транспортным средством, в то время как я сам пытался следить за бордюром и стоп-линией. На меня произвело сильное впечатление то, что большинство водителей автобусов приветствовали друг друга, что говорит о сильном командном духе. Автобус двигался очень плавно, что еще больше укрепляло мою уверенность.

Что нового вы узнали в ходе этого, как положительного, так и негативного?

Я узнал как о радостях, так и о сложностях, с которыми сталкиваются водители авто-

бусов в своей работе. Одной из проблем является остановка Котермаа, на которой автобусам сложно маневрировать, что создает небезопасные условия. Мы также поговорили о различиях между сочлененными и обычным автобусом. Если говорить о положительных моментах, у меня возникло впечатление, что водитель автобуса является настоящим фанатом TLT. Он отметил, что ему нравится ездить по разным маршрутам и что он планирует работать в TLT долгое время. Кроме того, он отметил, что новая должность руководителя группы, а также зарплата и премии – это значительные преимущества для водителей автобусов.

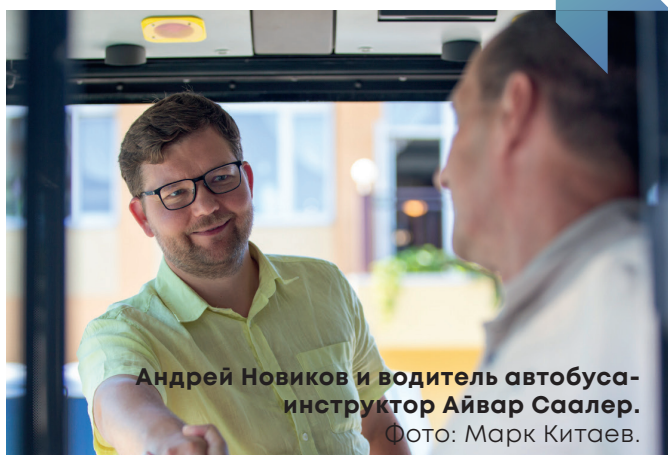
Изменило ли участие в дне рабочей тени ваше мнение о работе коллеги? Если да, то в какой части?

Я всегда позитивно и с уважением относился к работе водителей автобусов. День рабочей тени лишь укрепил это мнение. Я всегда подчеркивал, что уважаю работу всех водителей. Как представители компании, мы обеспечиваем их всеми необходимыми средствами, но именно они ежедневно представляют нас и в действительности формируют репутацию и работу предприятия. День рабочей тени укрепил мою уверенность в том, что работа водителей автобусов крайне ответственная и важная.

Какие наблюдения вы оставите для себя на будущее?

На будущее я зафиксировал несколько

важных наблюдений. Во-первых, автобус должен быть в надлежащем состоянии и хорошо обслуживаться – это основное требование для эффективной работы. Во-вторых, достойной зарплаты недостаточно; водителям автобусов необходимы регулярные тренинги, чтобы они могли постоянно развивать свои навыки и уверенно чувствовать себя на работе.



Андрей Новиков

член правления

Как прошел ваш День рабочей тени?

День рабочей тени оказался чрезвычайно увлекательным и обогащающим. Повседневная работа водителя автобуса разнообразна и полна вызовов, о которых наблюдатель может даже не подозревать. Поездка с водителем автобуса дала мне возможность взглянуть на городскую жизнь с совершенно нового ракурса. Кроме того, я снова убедился в том, какую огромную ответственность несет водитель автобуса, чья задача – безопасно и плавно доставлять людей из точки А в точку Б.

Что нового вы узнали в ходе этого, как положительного, так и негативного?

Мне было интересно осмыслить работу водителя автобуса как наблюдателя городской жизни. Например, я узнал, что есть места, в которых бары открываются уже в 7 утра в воскресенье, и там собирается определенный контингент людей. На какой остановке садятся дети и люди с ограниченными возможностями. Какие тревожные случаи имели место; и в основном они связаны с маленькими детьми. Это придает

работе водителя автобуса особую уникальность, так как он часто ездит по маршрутам, на которых встречаются люди с самым разным жизненным опытом. Поэтому водители автобусов должны быть готовы к различным ситуациям, которые могут быть как радостными, так и напряженными.

Изменило ли участие в дне рабочей тени ваше мнение о работе коллеги? Если да, то в какой части?

Да, день рабочей тени изменил мое мнение о работе водителя автобуса. Работа, которая на первый взгляд может казаться простой и рутинной, на самом деле полна сложностей и требует значительной ответственности. Интересно, что, хотя работа водителя автобуса носит индивидуальный характер, он ежедневно встречается с гораздо большим количеством людей, чем любой офисный сотрудник. В этом отношении автобус, трамвай и троллейбус, а также их водители всегда находятся в центре внимания общественности. Водитель автобуса несет ответственность за то, чтобы всегда быть внимательным. При необходимости он должен общаться с пассажирами, помогать им при посадке и высадке, соблюдать расписание и одновременно справляться с различными ситуациями, которые могут возникнуть в пути.

Какие наблюдения вы оставите для себя на будущее?

Водители общественного транспорта – это не просто водители, а ключевые фигуры в повседневной жизни города. Я также планирую учитывать в повседневном движении, сколько усилий и внимания требуется для обеспечения безопасности людей на дороге, особенно при управлении крупногабаритным транспортом.

Майги Раукас

руководитель отдела персонала

Как прошел ваш день рабочей тени?

У меня уже была возможность побыть рабочей тенью на таких важных должностях, как патрульный полицейский, капитан авиационного



Майги Раукас и водитель автобуса-инструктор Айвар Саалер. Фото: Марк Китаев.

отряда и сотрудник следственного изолятора. Безусловно, быть рабочей тенью водителя автобуса оказалось крайне интересно. Это очень ответственная профессия, в которой иногда нужно принимать решения всего за доли секунды. Время, проведенное в роли рабочей тени, прошло очень быстро, и цель – наблюдать и понять, чем занимается человек в этой профессии каждый день – была полностью достигнута.

Что нового вы узнали в ходе этого, как положительного, так и негативного?

Не могу сказать, что слышала о каких-либо серьезных проблемах; это был опытный водитель, который выполнял свою работу с удовольствием и профессионализмом. Поскольку я ездила на управляемом автобусе вместе тем, кто им управляет, я получила более глубокое понимание работы водителя и заинтересовалась различными деталями, начиная с соблюдения расписания и заканчивая кнопкой «СТОП».

Изменило ли участие в дне рабочей тени ваше мнение о работе коллеги? Если да, то в какой части?

Это определенно помогло мне углубить знания, так как я могла непосредственно наблюдать и переживать различные ситуации, сидя рядом. Теперь я воспринимаю эту работу как более сложную и ответственную, чем думала раньше.

Какие наблюдения вы оставите для себя на будущее?

Как руководители, мы обычно смотрим на вещи с высоты и стараемся видеть общую картину. Однако иногда полезно сосредоточиться на конкретных деталях и взглянуть на ситуацию ближе. Я вынесла из нашего разговора несколько важных уроков и осознала, насколько важно при внесении изменений общаться с заинте-

ресованными людьми, учитывать их мнение и представление, а также ставить себя на место исполнителя этой работы. Общаясь с людьми и задавая вопросы, можно выяснить, что действительно является важным.

Я уверена, что мы смогли быть взаимовыгодными, так как я также объяснила некоторые причины принятых решений и предоставила более широкую перспективу. Это снова напомнило мне, насколько важна хорошая коммуникация, поскольку в крупной организации причины любых изменений или решений всегда необходимо объяснять более подробно и последовательно. Я определенно настоятельно рекомендую коллегам попробовать себя в роли рабочей тени.



Тармо Лай и водитель автобуса-инструктор Сергей Дикович. Фото: Марк Китаев.

Тармо Лай

директор центра управления / исполняющий обязанности директора отдела обслуживания

Как прошел ваш день рабочей тени?

Мой день рабочей тени прошел очень приятно. Водитель был корректным, спокойным и позитивным. Его отношение к работе отличалось профессионализмом и конструктивностью. Мы обсудили множество аспектов его работы, и я получил несколько ценных идей о том, как со своей стороны упростить и сделать более комфортной работу водителя автобуса.

Что нового вы узнали в ходе этого, как положительного, так и негативного?

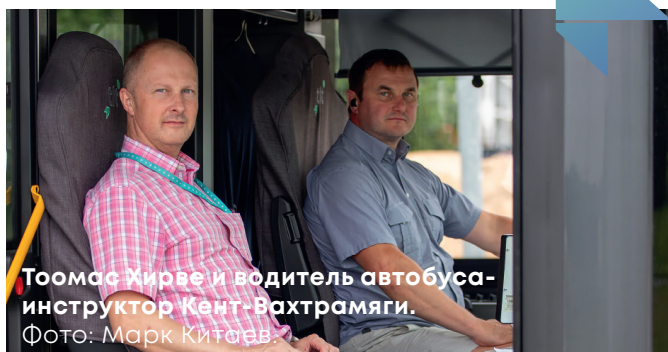
В большинстве случаев водителю автобуса не нужно общаться с пассажирами, и он сам не проявляет интереса к такому взаимодействию. Основной задачей водителя должно оставаться сосредоточенное управление транспортным средством. Проверка алкотестером вообще не явля-

ется проблемой. По словам водителя, процесс скорее простой и удобный.

Сам водитель сказал, что, учитывая зарплату, условия труда и рабочие средства, если бы он знал об этом раньше, он не проработал бы более двадцати лет таксистом, а уже давно стал бы водителем автобуса.

Изменило ли участие в дне рабочей тени ваше мнение о работе коллеги? Если да, то в какой части?

Мое мнение изменилось в лучшую сторону. На самом деле, водители гораздо более удовлетворены своей работой, условиями труда и рабочими средствами, чем я ожидал. У нас в основном замечательные водители, которые получают удовольствие от своей работы.



Тоомас Хирве и водитель автобуса-инструктор Кент-Вахтрамяги.
Фото: Марк Китаев

Тоомас Хирве

директор технического отдела

Как прошел ваш день рабочей тени?

Это не совсем можно назвать полноценным днем, так как я проехал лишь один круг. Тем не менее, вид из кабины водителя, безусловно, отличается от обычной перспективы пассажира. При этом в кабине достаточно уединения, чтобы чувствовать себя комфортно.

Что нового вы узнали в ходе этого, как положительного, так и негативного?

Среди положительных аспектов радует, что зарплата поступает вовремя, автобусы отремонтированы, обслужены и поддерживаются в чистоте. Среди проблем были упомянуты состояние улиц и дорожные работы, а также наглые пассажиры. На нашем маршруте также проходили работы по асфальтированию, и мне пришлось выйти, чтобы вытащить из-под авто-

буса предохранительный конус, который стоял слишком близко к проезжей части и мешал автобусу проехать.

Изменило ли участие в дне рабочей тени ваше мнение о работе коллеги? Если да, то в какой части?

Я именно так это и представлял.

Какие наблюдения вы оставите для себя на будущее?

Позитивный настрой – это то, что должен сохранять каждый водитель, ведь остальные детали и проблемы рано или поздно решатся.

Как часто водитель автобуса общается с пассажирами, и на каком уровне он должен/может владеть языком?

Общение было минимальным, за исключением детского любопытства и приветствий на автобусной остановке. Этим общение и ограничилось.

Насколько удобно проводить проверку алкотестером?

Я сел в автобус на конечной станции и не участвовал в этом процессе, но, по словам водителя, это очень удобно.

Как часто водитель автобуса общается с коллегами, испытывает ли он чувство принадлежности, или же чаще чувствует себя одиноким?

Из разговора стало ясно, что водители общаются достаточно активно, но среди них есть разные по характеру и настроению, и не со всеми хочется поддерживать беседу.

Как выглядит TLT как предприятие и коллектив через призму восприятия водителя автобуса?

Вспоминая свою работу в ТАК и прошлые времена, водитель автобуса отметил, что сейчас он чувствует себя как король: приходит на работу, выходит на линию, выполняет свои рейсы и передает автобус диспетчерам и уборщикам. Не нужно беспокоиться о том, чтобы заправить автобус, помыть его или выполнить необходимое техническое обслуживание. Все функционирует хорошо, и водитель сказал, что не понимает тех, кто жалуется и недоволен. По словам водителя, сейчас отличные условия для работы. Хотя зарплата невысокая, ее хватает, чтобы прокормиться и, при желании, позволить себе некоторые приятные вещи.

ИЗМЕНЕНИЯ

TLT разработало стратегию, обновило ценности и внедрило корпоративную этику

2024 год стал знаковым для TLT, поскольку мы впервые разработали корпоративную стратегию, обновили в ее рамках наши ценности и внедрили корпоративную этику предприятия.

Это не просто слова на бумаге, а разработанные совместно принципы, которые определяют нашу повседневную работу и поведение.

К формированию ценностей мы привлекли водителей, офисных сотрудников и руководство, чтобы каждый мог высказать свое мнение о том, что для них важно и как они видят ценности предприятия. Такой подход к процессу гарантировал, что ценности отражают все предприятие и были разработаны совместными усилиями всех нас. Можно сказать, что это не нормы, навязанные кем-то другим, это наши собственные принципы.

Согласованные принципы задают направление для работы предприятия

Главное понять, что ценности – не просто слова на бумаге, а принципы, которые направляют нашу повседневную работу. Когда всем понятно, что важно для предприятия, двигаться вперед и принимать решения в сложных ситуациях становится гораздо проще. Ценности служат компасом, который помогает всем нам двигаться в одном направлении, и новички понимают, что мы считаем важным. На предприятии с устоявшимися принципами сотрудники ощущают себя частью команды, в которой есть общие цели и четкие ожидания.

Каждый день мы делаем множество выборов, не осознавая, что руководствуемся при этом нашими ценностями. Это составляющая наших решений и поступков, даже если мы не всегда это осознаем. Ценности формируются в значительной степени под влиянием нашего опыта, воспитания и окружающей среды. Это уроки, которые мы усваиваем с детства, и принципы, которые принимаем на протяжении жизни.

Ценности нашего предприятия – это не просто слова на бумаге. Они способствуют улучшению нашей совместной работы и взаимопониманию, независимо от того, являемся мы руководителями, техниками или водителями. Например, когда мы говорим о приверженности качеству, мы подразумеваем, что каждый из нас прилагает максимум усилий для обеспечения безопасности, удобства и надежности предоставляемых услуг. Если мы все будем уделять внимание качеству, наше окружение постепенно станет более заботливым и улучшится.

Мы также разработали корпоративную этику TLT, которая помогает нам решать вопросы, возникающие в нашей повседневной работе: как мы общаемся друг с другом, проводим собрания, отмечаем дни рождения, отвечаем на телефонные звонки и электронные письма, а также как действовать, если клиент недоволен или когда СМИ запрашивают комментарий. Четкие

Майги Раукас, руководитель отдела персонала. Фото: Марк Китаев.



инструкции по поведению снижают уровень неопределенности и помогают всем нам понимать, что от нас ожидается в различных ситуациях. Таким образом, мы можем действовать слаженно и обеспечивать клиентам стабильное и качественное обслуживание.

Как ценности, так и этика играют важную роль

Хотя ценности и корпоративная этика тесно связаны, каждая из них выполняет свою уникальную роль. Ценности – это наши принципы и убеждения, на которых основана вся культура предприятия. Ценности определяют наше направление и отвечают на вопрос «почему»: почему мы действуем и что для нас имеет значение.

Корпоративная этика, в свою очередь, носит практический характер. Она описывает, как мы ежедневно реализуем наши ценности. Если ценности показывают, что для нас важно, то корпоративная этика отвечает на

вопрос «как»: как мы применяем эти принципы в нашей повседневной деятельности. Например, если одной из наших ценностей является «преданность качеству», то корпоративная этика объясняет, как это проявляется в нашем поведении: как мы общаемся, разрешаем конфликты и отвечаем на вопросы клиентов.

Таким образом, ценности представляют собой основополагающие принципы нашей деятельности, а корпоративная этика служит практическим руководством для их повседневного применения. В совокупности они формируют прочный фундамент, который позволяет нам работать в едином ритме и действовать слаженно.

МАЙГИ РАУКАС
РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА ПЕРСОНАЛА

Новый договор с TLT: цель 500 000 пассажиров в день и нулевые выбросы CO₂

Горуправа дала Таллиннскому департаменту транспорта разрешение заключить с AS Tallinna Linnatransport (TLT) договор на десять лет, цель которого – предлагать и развивать в столице современную, удобную и качественную услугу общественного транспорта. Общий объем договора составляет около 1,2–1,4 миллиарда евро.

«Наша цель – в сотрудничестве с AS Tallinna Linnatransport сделать так, чтобы из всех способов передвижения горожане выбирали общественный транспорт. Сегодня почти треть жителей города добираются до основного пункта назначения на общественном транспорте – этот показатель необходимо увеличить до 50 процентов. Для этого мы инвестируем более ста миллионов евро в модернизацию подвижного состава и инфраструктуры, обновим сеть маршрутов и найдем воз-

можность повысить скорость движения общественного транспорта, – сказал мэр Таллинна Евгений Осинковский. – В то же время продолжится работа над уменьшением экологического следа общественного транспорта. Мы не будем закупать новые транспортные средства, потребляющие ископаемое топливо, а к 2035 году весь наш общественный транспорт станет климатически нейтральным».

По словам вице-мэра по вопросам



В заднем ряду: заместитель руководителя ТТА Лийс Шпигельберг, вице-мэр Таллинна Кристьян Ярван, член правления TLT Андрей Новиков. В переднем ряду: член правления TLT Кайдо Падар и руководитель ТТА Индрек Гайлан. Фото: Марк Китаев.

транспорта Кристьяна Ярвана, город ежедневно работает над тем, чтобы за те же деньги в Таллинне было больше общественного транспорта. «Поэтому то, что мы предусмотрели возможность открыть рынок пассажирских перевозок в Таллинне для частного сектора, имеет знаковое значение. Большая конкуренция обеспечит лучшие цены и качество», – сказал он.

Член правления Tallinna Linnatranspordi AS Кайдо Падар подчеркнул, что TLT – быстро-

развивающаяся организация, которая за последние десять лет достигла значительного прогресса. «Объем маршрутов увеличился на 32 процента и достиг в этом году 36,8 миллиона километров в год. Сейчас мы обслуживаем приблизительно 380 000 пассажиров в день, однако цель – полмиллиона пассажиров. Нашу услугу оказывают около 1500 водителей, при этом задействовано 660 автобусов, троллейбусов и трамваев», – отметил Падар.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ

Технический отдел работает в любую погоду

Тоомас Хирве, технический директор, может быть доволен тем, что этот год был насыщенным, а команда – трудолюбивой. Новую зиму нужно встречать, извлекая уроки из предыдущего опыта.

Кадри Пеньям

Зима с крепкими морозами и снегом поставила перед техническим отделом ряд проблем. Но работников это не испугало, потому что они действовали соответствующим образом и сумели решить проблемы. Наступающую зиму очень ждут, потому что у команды теперь больше опыта, чем до этого.

Стоял мороз, но общественный транспорт работал

2024 год начался для технического отдела активно. Чтобы встретить и провести зиму достойно, необходимо было ежедневно расставлять приоритеты в связи с погодными условиями и адаптироваться к ним. На каких автобусах, трамваях и троллейбусах можно ездить? Какие технические проблемы требуют немедленного решения? Во время сильных морозов за один день приходилось ремонтировать в среднем 35, а иногда и более полусотни автобусов. Работа в ремонтной мастерской шла полным ходом. Со всем этим нужно было разбираться, но в то же время в самые сильные морозы необходимо было и поддерживать работу общественного транспорта.

В интересах безопасности и вопреки желаниям водителей мы начали менять протекторы шин с 3 мм на 5 мм. Также были проверены топливные баки: оказалось, что топливо, используемое TLT, является первоклассным. Не то чтобы мы сомневались в этом, но знать это очень приятно.

Я доверяю своей команде

За последний год в техническом отделе произошел ряд структурных и кадровых изменений. К нам присоединились новые сотрудники, чей вклад нельзя недооценивать. Управляющие сферой инфраструктуры электротранспорта Виллу

Ильвес и Хейго Янес проделали огромную работу. С приходом Марека Онно, управляющего сферой ремонта автобусов, команда стала более компетентной. Нам удалось распределить работу отдела следующим образом: за ремонт автобусов отвечает Марек Онно, за троллейбусы и трамваи – Сулев Викс, а за социальный транспорт – Райво Шварц. Татьяна Гугулян настояла на том, чтобы общественный транспорт был чистым. Спасибо всем сотрудникам нашего отдела за проделанную работу.

Ясно одно: компетентная команда выполняет работу качественнее. Обмен информацией проходит успешнее, чем раньше, улучшился внутренний климат, а сотрудничество с отделом организации перевозок становится все более активным. Мы ищем возможности для совместной работы и хотим действовать сообща во имя общей цели. Это приятно признавать!

Одна из целей – сделать сферу ремонта автобусов более результативной. Из-за большого объема работы, которая до сих пор выполнялась вручную, пришлось создать аналитический отдел по планированию ремонта. Теперь мы можем выполнять больше задач, и нам срочно нужны новые ИТ-решения. Результаты уже налицо: мы можем быстрее выставлять счета за гарантийные работы и проверять счета за отправленные нам детали для технического обслуживания. Теперь больше времени остается на анализ применения запасных частей и предъявление требований поставщикам. Планирование ремонта не стало проще, скорее, объем работы увеличился в связи с активной эксплуатацией автобусов и старением парка.

Нам есть чем гордиться

В 2024 году в нескольких сферах были достигнуты большие успехи. В начале лета по улицам Таллинна начали курсировать электробусы, а также появились новые трамваи PESA. Построена трамвайная линия в Ванасадам, чего мы давно ждали и планировали. Временно закрыто отслужившее свой срок троллейбусное движение. Пока не появятся новые аккумуляторные троллейбусы и не будет модернизирована инфраструктура, эти маршруты будут обслуживать автобусы.

Мы также улучшили и продумали эффективность при создании условий труда. В этом году мы перенесли инфраструктуру электротранспорта на территорию рабочей мастерской, а оборудование – на территорию троллейбусного парка. Мы также стремимся к централизации деятельности сотрудников: сейчас мы лучше видим, где они находятся и сколько времени тратят на выполнение задач. Мы остались довольны и выполнением плана закупок на этот год: было проведено 100% целевых закупок, и только две оказались неудачными.

Кроме того, в начале лета мы завершили уборку подвижного состава на конечных станциях. Со временем стало ясно, что, несмотря на это, чистота в автобусах не пострадала. Наши ремонтники занимаются обслуживанием и ремонтом электробусов. Вместе с тем мы прошли курс обучения и теперь компетентны в проведении собственных проверок газового оборудования в газовых автобусах. Время – деньги, поэтому мы экономим как минимум один день на каждой выполненной проверке.

Мы открыли ремонтную канаву в депо Копли. Теперь там можно обслуживать и более длинные трамваи. Мы снесли существующий цех по ремонту ходовых частей, так как он мешал прокладке новых трамвайных путей. Нам приходилось начинать ремонт ходовых частей во временных помещениях, но благодаря хорошей команде и готовности отделов работать вместе мы можем продолжать работу даже в этих менее чем комфортных условиях.

На конечной остановке Тонди были построены новые стояночные пути для трамваев, и в этом году мы надеемся открыть еще три новых стояночных пути для трамваев в депо Вана-Льуна.

С появлением новых трамваев PESA к концу 2024 года мы постепенно выведем из эксплуатации 15 старых трамваев KT4, а всего будет снято 22 трамвая. Кафе-трамвай Паулийне был отремонтирован и теперь радует городских жителей.

Пусть наступающий год будет насыщенным для всех

Чего я желаю своим коллегам в 2025 году – это, конечно, силы и стойкости. В техническом отделе будет больше и дел, но я верю, что мы со всем справимся. Если у вас есть вопросы, то я буду непременно их ждать: приходите, поговорим. На этом предприятии ничего не делается в одиночку, и все наши результаты являются заслугой команды. Моя большая благодарность Рут Пярн, которая всегда готова помочь. А если вдруг Рут не может помочь, то она всегда знает, кто сможет.

Я очень рад, что репутация TLT улучшилась, как и отношения с нашими партнерами. Scania, Man, Volvo, Solaris – список можно продолжать. Работа налаживается, и мы вместе движемся вперед.

Самым большим вызовом в 2025 году станет обновление программного обеспечения мастерской. Мы должны четко представлять себе, чего мы ожидаем от этой закупки, и уметь хорошо описать это в технических спецификациях. Так мы можем быть уверены, что результат оправдает наши ожидания.

Также в ближайшие годы в наших планах обновить территорию автобусного парка Кадака. В планах на 2025 год у нас проектирование и, если успеем, в 2026 году снос мастерской Кадака и постройка на ее месте нового функционального и энергосберегающего комплекса. Так мы создадим современный автобусный парк, который сможет вмещать в себя аккумуляторные троллейбусы, а также электрические, бензиновые, газовые, дизельные и гибридные автобусы.

Планов много, много и нерешенных вопросов и того, что нужно довести до ума. Движение вперед для нас очень важно, и я верю, что вместе с проактивными сотрудниками мы сможем справиться даже с самыми сложными ситуациями. Предприятие изменилось – и мы изменились вместе с ним.

В ГОСТИ К РУКОВОДИТЕЛЮ

В ГОСТИ К РУКОВОДИТЕЛЮ

Непоколебимый **Ульвар Нийтсоо** во главе руководителей групп

День руководителя сферы автобусного транспорта Ульвара Нийтсоо начинается задолго до рассвета. Работы много, ведь именно к нему поступают радости и заботы всех руководителей групп.

Кадри Пеньям

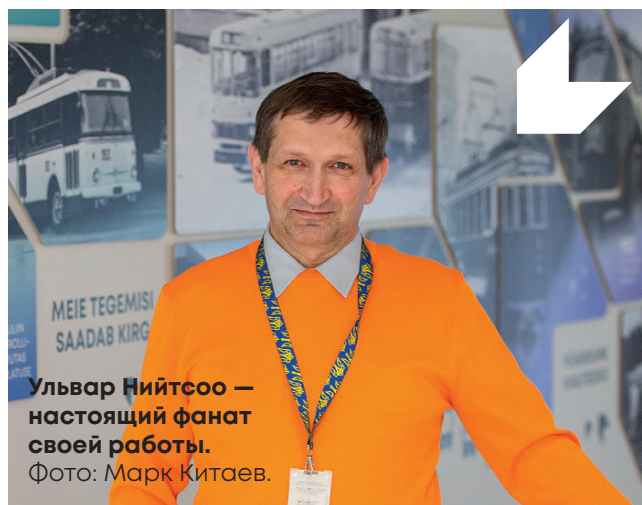
С годами Ульвар стал в TLT незаменимым человеком. Он полностью предан своей работе и всегда готов прийти на помощь, особенно в самых сложных ситуациях.

Теплые пирожки и пробежка с собакой

День Ульвара начинается в 4:45. Он быстро ставит замороженные пирожки в духовку, затем открывает рабочий компьютер, чтобы посмотреть, что произошло за ночь. Он проверяет поступившие уведомления о происшествиях, изучает замены и при необходимости организует вызов замещающих руководителей. С этим он справлялся в одиночку на уровне отдела уже много лет, а теперь его основными помощниками стали руководители групп. Кроме того, он справляется с другими неожиданными и наиболее срочными проблемами.

К 5:15 все рабочие документы просмотрены. Затем пора достать горячие пирожки из духовки, а кофе можно взять в автомате за домом, где Ульвар встречается с другими владельцами собак. Это приятная традиция, которая насчитывает уже больше десяти лет. В течение всех семи дней недели они выходят на общую часовую прогулку.

Стоит отметить, что Ульвар является не только настоящим фанатом общественного транспорта, но и большим любителем животных. У него дома были самые разные пушистые и пернатые питомцы. В пять лет он собрал свой первый автобусный парк из виноградных улиток, каждой из них он присвоил номер маршрута и



Ульвар Нийтсоо — настоящий фанат своей работы.
Фото: Марк Китаев.

постепенно и настойчиво начал их запускать. Примечательный факт об Ульваре: он научился читать, используя книгу «Расписание движения автобусов Эстонской ССР».

Впереди активный рабочий день

В 6:15 он возвращается домой и спешит подготовиться к выезду в офис, расположенный в автобусном парке на улице Кадака. Он обычно приходит туда в 6:45, и коллеги уже знают, что его стоит ждать. Теперь настало время для оперативного обзора: что произошло за это время, какие события ждут впереди и какие новости. Секретное оружие Ульвара для придания дню яркости – чтение утреннего гороскопа, благодаря которому все могут узнать, что день приготовил для их знака зодиака.

После обсуждения новостей решаются самые неотложные проблемы, а затем между коллегами распределяются рутинные задачи. Про-

смаатриваются быстрые сводки по работе с VKO: анализируются отпуска, больничные листы и определяются нужные замены из резерва. При первой же возможности Ульвар снова открывает свой компьютер, чтобы проверить письма, поступившие за последние часы. Каждый день приходит около двухсот писем; нужно определить, на что следует ответить сразу, а что можно отложить.

В кабинет уже стучат: пришло время оформлять новые назначения, а в некоторые дни – рассматривать внеочередные увольнения. Ульвару это совсем не нравится; он по-настоящему увлечен своей работой и каждый день прилагает усилия, чтобы водители автобусов TLT выполняли свои обязанности безупречно. Хотя 95% всей работы проходит идеально, оставшиеся 5% превращают обсуждения в настоящую неприятность. Однако годы сделали его стойким, поэтому он успешно справляется и с этой частью работы.

При возможности Ульвар старается выкроить время для быстрого обеда. Иногда он приносит что-то из дома, а иногда заходит в столовую, расположенную в автобусном парке на улице Кадака. Голодать нельзя, иначе работа не будет идти так гладко. Раз в неделю Ульвар бывает в автобусном парке на Петербурги тез, и в такие дни все проходит по-другому.

После обеда он вновь обращает внимание на рабочий компьютер, поскольку пришедшие письма требуют ответа. Когда приближается середина месяца, необходимо приступить к составлению графиков работы на следующий месяц. Ульвар оказывает помощь руководителям групп в разработке графиков на месяц. Графики дня составляются ежедневно, но по пятницам их составляют на все выходные. Работа с линиями идет без остановки. Необходимо постоянно вносить изменения в расчеты по автобусам и распределять сочлененные и обычные автобусы по линиям. Ульвар – незаменимая опора предприятия, поскольку все вопросы автобусной отрасли в итоге решаются именно им.

В качестве противовеса офисному дню – прогулка на свежем воздухе

Ульвар старается покинуть офис не позже 16:15, ведь дома его ждет собака, и пора отправлять-

ся вдвоем на прогулку. После этого готовится ужин, а затем Ульвар еще раз проверяет рабочие письма. На протяжении всего дня телефон Ульвара не умолкает, но теперь пришло время, когда звонят только по важным вопросам.

Ульвар проводит вечера по-разному, в зависимости от настроения и обстоятельств. Иногда по телевизору идет что-то увлекательное, иногда нужно выбраться куда-то или встретиться с близкими друзьями. Каждый вечер уникален. Активный день можно считать завершенным около 23:00. Если Ульвар и ценит что-то по-настоящему, так это качественный сон. Только хорошо отдохнув, можно начать следующий день с прежним энтузиазмом.

Мужчина признает, что на самом деле он находится в положении готовности и в выходные дни. Неизбежно возникают неожиданные ситуации, когда кому-то нужно позвонить ему и попросить совета. Приятно сознавать, что Ульвар всегда рядом, нужно только позвонить!

Он высоко ценит свою работу и коллег

Ульвар уже 26 лет уверенно возглавляет автобусный отдел TLT. По его словам, он остался на предприятии, потому что оно постоянно развивается и меняется. Как гласил наш прежний слоган: даже если мир остановится, мы все равно будем двигаться вперед. Здесь работа никогда не прекращается!

Ульвару нравятся его коллеги, автобусы и вся сфера общественного транспорта. Он привык к тому, что в повседневной работе нужно быть готовым к неожиданностям. Иногда бывает трудно, но он никогда не испытывал чувства рутины. Ему особенно радостно, когда водители автобусов понимают, что своим поведением они представляют предприятие. Это то, чего он хочет больше всего: чтобы неприятные разговоры с коллегами случались еще реже. Мы все работаем ради одной общей цели.

Таким образом, Ульвар желает коллегам терпения и силы, чтобы преодолевать сложные времена. Сохраняя свою характерную скромность, он не считает свой вклад более значимым, чем вклад других. Он отмечает, что хотел бы увидеть в следующем журнале материалы о работе Райво Пийрсалу или Кай Эрленхейн. Интересно было бы узнать больше о своих многолетних коллегах!

В ГОСТИ К РУКОВОДИТЕЛЮ

Полвека совместной работы и любви

Водители трамвая, супруги Эде и Удо Рейнару заметили друг друга на рабочем месте.

Кадри Пеньям

Удо переехал в Таллинн из деревни еще подростком, потому что его матери достался в наследство дом на улице Вястрику. Так он продолжил учиться в столице и ездил на трамвае в школу и обратно домой. На курсы водителей трамвая он пошел до того, как стал совершеннолетним, и официально начал работать на этой должности 30 мая 1973 года. После того как некоторое время проработал водителем автобуса, он вернулся обратно в трамвайный парк. Таким образом, в 2023 году фактически исполнилось уже полвека работы Удо в трамвайном парке, однако год работы водителем автобуса прервал его постоянный стаж.

Эде, напротив, приехала в Таллинн, чтобы учиться на маляра в профессиональном училище. Профессиональное училище она выбрала по необходимости, так как ей нужно было самостоятельно зарабатывать на жизнь. В семье Эде было девять детей, и она была предпоследней из них. «Отец умер, когда мне было 15, и мать осталась одна, так что мне пришлось учиться жить самостоятельно. И когда я приехала в Таллинн и стала каждый день ездить на трамвае, он, конечно, начал мне нравиться».

По ее словам, трамвай был такой красивый, большой и впечатляющий. Из кабины водителя открывался совсем другой вид. «Тогда я подумала, что если пойти учиться на водителя трамвая, можно оказаться за пультом управления». Сказано – сделано. «В тот момент нас было пятеро женщин, которые учились на водителей трамвая», – вспоминает она. Курсы завершились, и 7 октября 1975 года Эде официально приступила к работе в трамвайном парке.

Конкуренции было предостаточно

Когда я спрашиваю, где они впервые друг друга заметили, оба восклицают, что, конечно же, в кабине водителя, через два стекла. Каждый раз, видя друг друга в трамваях, они махали руками и улыбались, а в свободные моменты много



Молодые Эде и Удо.
Фото: частная коллекция.

разговаривали. Эде заметила, что Удо – красивый и крепкий парень, и видно, что он живет в достатке. Удо, в свою очередь, отмечает, что сразу заметил, какой красивой женщиной была Эде, и такой она остается до сих пор.

«Наверное, я сразу поняла при первой встрече, что я тоже ему нравлюсь», – признается Эде. Кроме того, она заметила, что Удо – добросердечный, дружелюбный и действительно приятный молодой человек. Кстати, в то время у Удо была невеста в трамвайном парке. Эде, по ее словам, смело подошла и сказала той, что если она будет медлить, то Эде его отобьет. «Удо тогда не был особо разговорчив, но через некоторое время он сказал, что я – та самая для него». И дальше все пошло так, как и должно было идти.

18 июня 1977 года они поженились, и следующим летом Эде и Удо отметят уже 48 лет в браке. К сожалению, приходится признать, что ни одной фотографии с этого важного дня не сохранилось – непрофессиональный любитель испортил снимки во время проявки.

По их словам, секрет долгого брака – во взаимопонимании и способности сглаживать конфликты. Эде признается: «Жизнь учит, что иначе можно найти кого-то еще хуже!» По ее словам,

сначала ты привыкаешь к странностям другого человека, а потом уже начинаешь с ними мириться. Также, по ее словам, важно, что дома можно поговорить о работе. Удо, как человек с жизненным опытом, утверждает, что нельзя начинать спорить. «Всегда нужно соглашаться с женщиной. А если возникает ссора, перед ней обязательно нужно извиниться».

Эде и Удо рады, что их сыновья – настоящие молодцы. Кроме того, они стали бабушкой и дедушкой девочек-подростков. В то же время они отмечают, что хотя их дети ездили на трамвае, почему-то у них не возникло желания стать водителями трамвая.

«В свое время один с коляской шел на работу на Тонди, передавала ее другому, и затем тот с коляской ехал обратно домой», – вспоминают они те времена, когда нужно было совмещать работу и личную жизнь. Когда дети пошли в детский сад, все было так же – один отводил, а другой забирал. Поскольку когда-то нужно было совмещать работу и семейную жизнь, то после того как дети подросли, Эде и Удо все равно продолжают действовать и жить в команде.

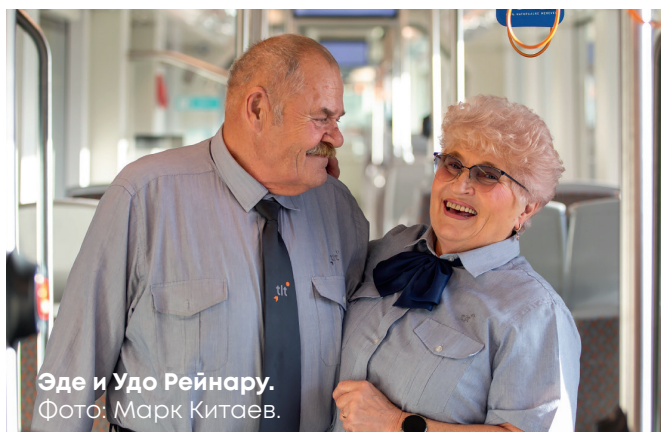
Половина века пролетела как одно мгновение

Сейчас Эде и Удо каждое утро направляются в трамвайный парк Вана-Лыуна. Удо уже некоторое время работает диспетчером трамваев. Он активный человек, ежедневно проходит 13 000 шагов.

Эде до сих пор водит трамвай. Когда она заканчивает свою смену, ей приятно поехать домой на самокате. У нее также есть права на управление самокатом. Добрый коллега Мартин, который составляет графики, подсчитал и важные рабочие достижения Эде. За свою карьеру она проехала 1,1 миллиона километров и совершила 850 000 кругов по Таллинну.

По их словам, новые трамваи значительно удобнее и современнее старых. Кабины красивые, теплые, с кондиционером и радио. Кроме того, все оборудовано современной электроникой, что делает поездку водителя гораздо более комфортной. Кроме того, зимой не нужно дрожать от холода в кабине.

По словам Эде, управлять большим трамваем – это настоящее удовольствие. «Чувствуешь гордость! Каждый раз особенно увлекательно прокладывать новые маршруты по городу. Этот интерес у нас все еще есть, ведь каждый круг – это нечто новое и непохожее на следующий».



Эде и Удо Рейнару.
Фото: Марк Китаев.

Однако они замечают, что с годами движение стало более напряженным и быстрым. «Люди всегда бегали за трамваями, но теперь, если кто-то опоздал, сразу звонят и спрашивают, почему трамвай их не подождал?» Раньше, если кто-то опаздывал, телефонов то не было, а теперь сразу начинают жаловаться.

Эде объясняет, что если есть время, то всегда остановит трамвай, чтобы дождаться бегущего. Особенно становится приятно, когда благодарят при выходе. Часто невозможно подождать спешащих, так как из-за расписания не хватает времени.

Что особенно огорчает – теперь у водителя нет своего трамвая. Каждый день – новый трамвай, который не настроен под привычки водителя.

Общие увлечения сближают

Даже в свободное время Эде и Удо часто можно увидеть вместе, занятыми каким-то делом. У них есть общее увлечение садоводством: грядки и теплица. Там они выращивают для себя огурцы, помидоры и лук.

Кроме того, они стараются путешествовать. Последняя поездка была в Турцию в августе. Если раньше путешествовали на автобусе, то теперь летают на самолете. Своей любимой поездкой они считают автобусное путешествие в Италию, которое состоялось в 2018 году. Кроме того, они привозят с путешествий уникальные камни. «Когда путешествуешь на автобусе, можно привезти кучу вещей, а вот на самолете не получится – он же наклоняется!», – шутит в своем стиле Удо.

Эде и Удо отмечают, что в их возрасте здоровье – самое главное. «50-летие трудового стажа Эде мы отпразднуем 7 октября следующего года, а дальше посмотрим, как пойдут дела. Нельзя не признать, что приятно получать одновременно и пенсию, и зарплату». По их словам, это очень помогает в ведении большого хозяйства.

ЗДОРОВЬЕ

Психолог Тайми Эленурм: «Психическое здоровье – прежде всего!»

Уже несколько лет у сотрудников TLT есть возможность при необходимости обратиться к психологу Тайми Эленурм за счет работодателя, то есть бесплатно для сотрудника.

Кадри Пеньям

Наступившее темное и холодное время года может сказываться на самочувствии: первый гололед раздражает, усиливаются тревоги о будущем и повседневных делах, а рабочий ритм становится все напряженнее. Психолог рекомендует сохранять баланс в жизни и заботиться как о психическом, так и о физическом здоровье, поскольку именно это является основой благополучия на работе и удовлетворенности жизнью.

Существует несколько причин для беспокойства

По сравнению с прежним периодом **возросло количество людей, столкнувшихся с проблемами в личной жизни.** Отношения с членами семьи, детьми, близкими и коллегами всегда важны для людей. Как справляться с жизнью и работать, как преодолеть самокритику у ответственных людей или ошибки, вызванные переутомлением – вот лишь несколько основных проблем.

По словам Тайми Эленурм, нельзя недооценивать свои тревоги или стыдиться их. «Именно для этого в TLT и предоставляется услуга психолога. Приходите на прием, и обсудим все вместе. Разделенная забота – это уже половина проблемы. Иногда человек находит ясность, просто проговорив свои проблемы, а в других случаях мы вместе ищем решения и выбираем наиболее простые и осуществимые варианты, которые можно попробовать реализовать или закрепить на практике».

На приеме часто обсуждаются отношения с коллегами. «Если личная жизнь полна тревог, будь то из-за экономической нестабильности или проблем в отношениях внутри семьи, это неизбежно сказывается и на трудовой жизни. Часто люди хотят поделиться своими проблемами с коллегами». Это делает их более восприимчивыми к разным темам, но порой просто забывается, что у коллег тоже есть свои переживания. То есть, на работе лучше делиться тем, что принесло в повседневную жизнь интересные впечатления и положительные эмоции. На работу приходят в первую очередь для того, чтобы работать, а не для обсуждения политики или личной жизни. «Рекомендую на работе говорить о личной жизни как можно реже и только в случае крайней необходимости. Почему? Потому что коллеги, хотя и не говорят об этом открыто, могут устать от постоянных разговоров о ваших личных проблемах и переживаниях».

Вежливо обсуждать проблемы с теми, кого они касаются, а не сплетничать о других за спиной. Совсем нормально, что у коллеги есть другое мнение по какому-то вопросу. На работе обсуждайте дела, а с друзьями – все остальное. «Если кто-то перегружает тебя своими личными проблемами, можно сменить тему, сказав, что тебя интересуют другие вопросы».

У ответственных людей часто возникают мелкие ошибки из-за переутомления, что вызывает чувство вины. В таких случаях за проблемами часто стоят многочисленные

сверхурочные часы и усталость, накопившаяся за длительный период работы. Тело и разум могут «подвести» как в рабочее время, так и во время отдыха. Часто ошибка или болезнь становятся следствием напряженного периода, реакцией на перегрузку.

Отмечена также недостаточная гибкость у руководителей среднего звена. «Иногда важно проявить понимание, быть гибким и попытаться взглянуть на ситуацию с точки зрения другой стороны. Необходимо больше слушать и учитывать позицию другого, что создает основу для доверия и более гармоничного сотрудничества в будущем. На приеме несколько человек рассказывали, как слова и действия их непосредственного руководителя причинили им глубокую боль. Неясные и не обсужденные рабочие задания, жесткие и кажущиеся несправедливыми однобокие реакции руководителя вызывали разочарование, замкнутость и снижение мотивации, что в свою очередь привело к мыслям об увольнении и ошибкам в работе. Для создания и поддержания доверия руководитель должен уметь выслушивать сотрудника и понимать его точку зрения, даже если ее трудно принять. Нужно больше внимания, меньше жесткого утверждения своей правоты, больше переговоров, учитывающих мнения обеих сторон, а также четких, разумных соглашений, которые будут приняты и поняты всеми сторонами».

Зимняя хандра может вызвать беспокойство о том, как справиться с трудностями.

Важно быть готовым к холоду и долгим темным дням. Справиться с дождливым и темнеющим временем можно, если настроиться и вспомнить те способы преодоления трудностей, которые были усвоены в предыдущие периоды осени. Например, как действовать на скользкой дороге в начале зимы, как и когда меняется скорость реакции. Размышления обо всем этом помогают настроиться на успешное преодоление трудностей. «Стоит задуматься о том, что я оставляю позади из предыдущего периода и с чем начинаю новый. Если что-то получается хорошо, поделитесь этим с другими. Если что-то не получается, как планирова-

Психолог Тайми Эленурм призывает при необходимости обращаться на прием. Фото: личный архив.



лось, не беда – можно попробовать снова, изменить подход, потренироваться и развиваться».

Приходят как в одиночку, так и группами, включая консультации по вопросам горя или кризиса. «Напоминаем всем сотрудникам передней линии: если вы столкнулись с опасными ситуациями на дороге, обязательно приходите и обсудите это». Только так можно вернуться в движение с уверенностью и спокойствием. «Если произошел конфликт с пассажиром, имеет смысл прийти и разобрать, почему ситуация развивалась именно так». По словам психолога, вопросы безопасности на работе обсуждаются в половине случаев.

Напоминание: если вы хотите записаться на прием к психологу Тайми Эленурм, это можно сделать как онлайн, так и в офисе автобусного парка по адресу Кадака теэ 62а.

Для этого напишите по адресу taimi@elenurm.net и предложите несколько удобных для вас вариантов времени для встречи. Кратко, в одном или двух предложениях, уточните, на какую именно тему вы хотите поговорить. Добро пожаловать!

ИСТОРИЯ

История троллейбусов и их будущее

31 октября 2024 года сотрудники троллейбусного депо собрались на особом мероприятии в Культурном центре «Кая», чтобы отметить окончание целой эпохи в истории таллиннского троллейбусного движения.

Марк Китаев

Фото: Ааре Оландер, Ренно Йеерланд, Майк Таплин и Марк Китаев.

Вместе они вспомнили долгие годы работы и важные вехи, которые стали частью истории развития городского общественного транспорта. Сотрудники уже с нетерпением ждут 2026 года, когда на улицах Таллинна появятся современные и экологичные троллейбусы на аккумуляторах, что откроет совершенно новый этап в истории троллейбусного движения. Давайте рассмотрим в хронологическом порядке, чего достиг таллиннский троллейбус за все время своего существования.

1965

Троллейбусный парк начал свою деятельность на улице Ядала, во временном депо.

6 июля в Таллинне начинает функционировать классическое троллейбусное движение, и открывается первый маршрут № 1 Эстония – Ипподром. Работы выполнялись на троллейбусах ЗиУ-5 с гаражными номерами 1-9. Их срок службы оказался чрезвычайно коротким.

1966

Прибыли первые двухдверные троллейбусы Škoda 9Tr с гаражными номерами 10-19.

1967

31 октября был открыт троллейбусный маршрут № 2 Эстония – Мустамяэ.

1967-1968

Троллейбусный парк перемещается на нынешнюю территорию по адресу Палдиски маантэе 48а.

1979

Прибыли первые двухдверные троллейбусы Škoda 9Tr с гаражными номерами 132, а также 134-142.

1971

25 августа был открыт троллейбусный маршрут № 5 Мустамяэ – Балтийский вокзал.

1970

15 декабря был открыт троллейбусный маршрут № 4 Эстония – Балтийский вокзал.

1969

11 октября был открыт троллейбусный маршрут № 3 Эстония – Мустамяэ.

1980

4 июля был открыт троллейбусный маршрут № 6 Эстония – Вяйке-Ыйсмяэ.

10 декабря был открыт троллейбусный маршрут № 7 Вяйке-Ыйсмяэ – Балтийский вокзал.

1981

В феврале на линии появились первые двухсекционные троллейбусы, которые в народе стали называться «Альбертами» – в честь тогдашнего председателя исполнительного комитета Таллинна Альберта Норака.



1982

30 июня был открыт троллейбусный маршрут № 8 Вяйке-Ыйсмяэ – Выйду вяляк.

30 декабря было открыто дополнительное депо на Мустамяэ теэ, так как количество троллейбусов к тому времени стало значительно увеличиваться.

1983

: В феврале на линии появились первые троллейбусы Škoda 14TR с гаражными номерами 210-213.

1987

18 декабря был открыт троллейбусный маршрут № 9 Кескузе – Копли.

1989

: В феврале на линии появились первые троллейбусы Škoda 15TR с гаражными номерами 400-409.

1990

В Таллинн прибыли последние троллейбусы Škoda.

1994

В январе в Таллинн прибыл сочлененный троллейбус ЮМЗ Т1 с гаражным номером 425, который, к сожалению, работал совсем немного.

1999

В июне в Таллинн прибыл короткий троллейбус фиолетового цвета Ikarus 415 с гаражным номером 309. Прибыли синие троллейбусы Ikarus 412 с гаражными номерами 310-314.

2000

1 апреля был закрыт первый троллейбусный маршрут № 8 Вяйке-Ыйсмяэ – Вабадузе вяляк, и его заменил автобусный маршрут № 22 с тем же маршрутом. В мае прекратили эксплуатацию последние троллейбусы Škoda 9Tr, что стало концом целой эпохи этих моделей, продолжавшейся 34 года – с 1966 по 2000 год.

1995

: Из Германии прибыли подержанные сочлененные троллейбусы Ikarus 280.93 с гаражными номерами 426-431.

2002

В декабре в Таллинн прибыли троллейбусы Solaris Trollino II 12 Ganz с гаражными номерами 315-324.

2001

Закрылось депо на улице Мустамяэ, которое проработало почти 19 лет.

2003

В декабре в Таллинн прибыли троллейбусы Solaris Trollino II 18 Ganz с гаражными номерами 432-436.

2007-2010

Прибыли последние троллейбусы Solaris.

2012

31 октября был закрыт троллейбусный маршрут № 2 Мустамяэ – Эстония, и его заменили автобусные маршруты № 24 и 24А.

2024

С 1 ноября временно приостанавливается все троллейбусное движение в Таллинне, чтобы в 2026 году начать новую эпоху в истории троллейбусного движения в Таллинне.

2021

В Таллинне впервые в истории города прошли испытания 24-метрового троллейбуса Solaris Trollino IV 24 MetroStyle, который носил временный гаражный номер 451.

2017

1 мая был закрыт троллейбусный маршрут № 9 Кескузе – Копли, что положило конец троллейбусному движению в Копли. Вместо этого появился автобусный маршрут № 72.

В мае в Таллинне завершилась эпоха троллейбусов Škoda, продолжавшаяся 34 года – с 1983 по 2017 год.

2015

31 декабря были закрыты троллейбусные маршруты № 6 Вяйке-Ыйсмяэ – Каубамяя и № 7 Вяйке-Ыйсмяэ – Балтийский вокзал. Так завершилось троллейбусное движение в районе Вяйке-Ыйсмяэ, и взамен появились автобусные маршруты № 42 и 43.



Сергей Сирели: «Мне нравится моя работа!»

31 год подряд Сергей надевал рабочую форму в то время, как другие еще видят сладкие сны в теплой постели. Направлялся в троллейбусный парк на Палдиски маантеэ и садился за руль троллейбуса.

Кадри Пеньям

В это сумрачное октябрьское утро мы встречаемся с ним там же в 5:20. Он работает за рулем троллейбуса последние недели. Но Сергей уже с самого раннего утра полон энергии и демонстрирует, что и как он делает по прибытии на работу. Он дует в алкометр. Устройство издает одобрительный сигнал и подтверждает, что мужчина полностью готов сесть за руль. Затем он проверяет, какой номер троллейбуса его ждет, и где его можно найти в троллейбусном парке. Туда мы и направляемся.

Сергей подготавливает все необходимое и садится за руль. Мы также присоединяемся к нему. Ворота троллейбусного парка открываются, и мы выезжаем с территории. Сегодня мы на троллейбусе № 3, и первым делом отправляемся на конечную остановку на улице Акадеэмия в Мустамяэ. Там у нас будет короткая пауза, после которой начнется запланированный маршрут в сторону Каубамяя.

Мне просто нравится моя работа

Когда я спрашиваю Сергея, что ему больше всего нравится в его работе, он отвечает, что лучше спросить, что ему не нравится. Он никогда не скучал на своем рабочем месте. Ему нравится ездить по столичным улицам, наблюдать за развитием города и общаться с коллегами на конечных остановках. Как

он сам говорит: «Наверное, это и есть любовь к своей работе, которая помогает вставать еще до рассвета».

Он добавляет, что у него остались в памяти пассажиры, с которыми он с годами познакомился. В последние годы он в основном ездил по маршруту № 3, то есть от Каубамяя до Мустамяэ. «Уже издали видно, что тот или иной пассажир снова стоит на остановке. Машет рукой и благодарит за поездку. Добрых пассажиров всегда было больше, чем тех, кто проявляет недовольство!»

По словам Сергея Сирели, в TLT его удержала любовь к своей работе.
Фото: Марк Китаев.





С начала ноября Сергей Сирели временно сидит за рулем автобуса вместо троллейбуса. Он с нетерпением ждет прибытия аккумуляторных троллейбусов. Фото: Марк Китаев.

Время изменило как троллейбусы, так и нас

Когда Сергей пришел работать в троллейбусный парк, ему было всего 25 лет. Почему именно троллейбус, а не автобус или трамвай? На этот вопрос он и сам не может ответить, просто говорит, что троллейбусы «с рогами» показались ему интересными. Он жил неподалеку от троллейбусного парка на Палдиски масантеэ, и когда до него дошла информация о возможности обучения на водителя троллейбуса, он, образно выражаясь, взял быка за рога. Семье были необходимы средства, и эта работа казалась интересной и достойной.

Курсы были успешно пройдены, и он устроился на работу. На протяжении десятилетий Сергей опробовал все модели троллейбусов, которые ездили по столице. Обновленные модели, безусловно, были удобнее для водителей, но на сегодняшний день и они уже устарели. Что будет с Сергеем теперь, когда троллейбусное движение временно заменяется автобусами?

На этот вопрос уже есть четкий ответ. «Я все

равно хочу продолжать работать в TLT!», – после некоторых размышлений Сергей решил пройти курсы, предлагаемые предприятием, и переучиться на водителя автобуса. Сильное желание дало результат: все необходимые экзамены сданы, и с 1 ноября Сергей с гордостью сядет за руль автобуса.

Какие эмоции, по его мнению, он испытает, сидя за рулем автобуса? «Конечно, это будет ощущаться немного иначе. Ко всему нужно привыкать. Тем не менее, если я смогу продолжать ездить по знакомым маршрутам, в повседневной езде для меня ничего существенно не изменится. Я с нетерпением жду обещанных аккумуляторных троллейбусов. Каждое обновление – это шаг вперед, и было бы здорово через некоторое время снова сесть за руль троллейбуса».

Оставим мужчину выполнять свои рабочие маршруты на троллейбусе и попрощаемся с ним. Сергей согласился, чтобы мы сделали с ним отличное фото, которое будет напоминать о его временах в качестве водителя троллейбуса. Он настоящий фанат своего дела!