

Общественный транспорт: перезагрузка

За последние несколько лет в Иркутске произошло множество изменений, которые должны были отразиться на общественном транспорте. Должны были — но не отразились: новые маршруты, которыми давно пользуются частные автомобилисты, все еще официально не запущены для автобусов и маршруток, проблемы с хождением транспорта в отдаленные районы с каждым годом становится все острее, а стоимость проезда уже в течение пяти лет остается неизменной.

В итоге существующей системой общественного транспорта недовольны и пассажиры, и водители. Но уже с этого года администрация города намерена решить часть этих наболевших вопросов. О том, какие изменения коснутся этой сферы в ближайшее время, в эксклюзивном интервью ВФ рассказала заместитель начальника департамента дорожного строительства, благоустройства и транспорта комитета по ЖКХ администрации Иркутска Юлия Гордина.



Гордина Юлия, начальник отдела контроля, согласований и выдачи разрешений департамента дорожного строительства, благоустройства и транспорта Комитета по ЖКХ администрации Иркутска. В 1991 году поступила в ИИНХ на специальность «инженер-экономист на предприятиях транспорта». В 1997 году поступила в аспирантуру на кафедру экономики и менеджмента на транспорте и в 2002 году защитила кандидатскую диссертацию на тему: «Региональные аспекты государственного регулирования транспортной деятельности» (Иркутск, 2002). В 2000 году была принята на кафедру в должности ассистента. Затем работала старшим преподавателем, с 2003 года в должности доцента, а в 2005 году получила звание доцента. Является кандидатом экономических наук. В 2013 году перешла на работу в администрацию города Иркутска.

- Юлия Владимировна, расскажите, каким образом формируется логистика общественного транспорта?

- Этим вопросом занимается наш департамент на основе исследования пассажиропотоков. Такие исследования должны проводиться не реже, чем раз в три года. Анализу подвергаются динамика изменений движения пассажиров, изменение пассажирообразующих центров, центры притяжения иркутян. Чаще всего эту работу для города выполняют научно-исследовательские центры при вузах — в частности НИ ИргТУ и БГУЭП. Последнее полное исследование было проведено в 2003 году — в нем пассажиропоток был исследован наиболее полно, проводилось силами БГУЭП, специалистами в сфере транспорта. В 2008 году было проведено срезное обследование, его проводил Иркутский государственный технический университет, но оно касалось лишь некоторых маршрутов. Последнее исследование было проведено в 2011 году. Тогда эту работу выполняли специалисты из Санкт-Петербурга. Но нас результаты этого исследования не удовлетворили в полной мере — его проводила организация, не знакомая с нашим городом близко, не знающая всей глубины проблемы. Их работу я бы назвала шаблонной. По мнению специалистов из Питера, нам надо было закрыть часть направлений, которые мы считаем очень важными для города. Например, маршрут из Солнечного до аэропорта через улицу Ширямова. Его, наоборот, надо поддерживать — там вообще нет другого сообщения. Также маршрут из Солнечного в Топкинский и из Солнечного в Зеленый — это очень важные связующие маршруты, не заходящие в центр, их нельзя закрывать. Сейчас есть потребность в дополнительном исследовании пассажиропотока, и этой работой наш комитет сейчас занимается.

- То есть в ближайшее время схемы движения транспорта в Иркутске могут измениться?

- Да, с вводом новых магистралей маршрутная сеть общественного транспорта значительно меняется. В Иркутске изменения будут из-за ввода в действие Академического моста. Когда объект официально будет сдан, мы запустим по нему новые маршруты, такие как Синюшина гора — аэропорт, Университетский — аэропорт, и другие. Это произойдет, когда мост и все подъездные пути к нему будут введены в эксплуатацию — тогда мы сможем провести акт обследования дорожного полотна, в котором будет разрешение на введение общественного транспорта. К осени мы планируем их запустить. Для города это будет значимым событием: новые маршруты через Академический мост разгрузят Ангарский мост и центр города — улицы Чкалова, Ленина, Дзержинского и Карла Маркса, ведь люди из Первомайского или Академгородка смогут уехать в аэропорт или на Советскую не через центр, а через новый мост. В связи с этим мы планируем поменять и расположение остановочных пунктов — это также поможет разгрузить центр.

- Как изменится расположение остановок?

- По оценке департамента, необходимо переносить остановочные пункты с центральных улиц. Вы же знаете Иркутск: площадка от улицы Софьи Перовской до улицы Карла Маркса — это огромный гипермаркет, сплошная торговая площадь. Из-за этого там постоянно собирается огромное количество транспорта — и частного, и общественного. Из-за остановок, куда съезжаются маршрутки и автобусы, улицы становятся еще более загруженными, образуются пробки. Это видно по остановке на пересечении Тимирязева и Байкальской, а также по остановкам на всем протяжении Дзержинского — это места на пересечении Дзержинского — Ленина, Дзержинского — Литвинова, Дзержинского — Чехова. Сегодня остановки расположены по квадрату, то есть на всех пересечениях улиц, а чтобы разгрузить центр, мы планируем распределить движение транспорта в районе Центрального рынка вкруговую. Часть маршрутов нужно убрать с Байкальской — Тимирязева (хотя сейчас мы сделали там разграничение остановочного пункта — разные маршруты останавливаются в разных местах остановки, и это улучшило ситуацию). Также будет разгружена Дзержинского: часть маршрутов, которые идут в аэропорт, — а это 26, 49, 61, 64, 80 — будут останавливаться не на ДOME Кузнеца, как сегодня, а на улице Карла Либкнехта. Те маршруты, которые двигаются в Зеленый и Топкинский, останутся на месте. Таким образом, эта остановка разгрузится. Это необходимо, она не оборудована должным образом: дорожное полотно узкое, и тротуары до фасадов не позволяют создать нормальный остановочный пункт. Тем не менее, карман там существует, и часть транспорта он может принимать. Как только мы перенесем остановку для некоторых маршрутов, ездить здесь станет легче, исчезнет пробка.

Также мы хотим решить ситуацию с отстоем транспорта в центре города. Сегодня на пересечении Дзержинского и Литвинова и в районе цирка за рядом маршрутов закреплен конечный пункт. Мы подготовили акт обследования дорожных условий для межмуниципального транспорта и отправили письмо в региональное министерство ЖКХ и транспорта в части пересмотра маршрутов, движущихся по центру, с обязательным исключением остановок в центре города. Конечный остановочный пункт не будет закреплен за маршрутом, поэтому водителям не надо будет отстаиваться в центре длительное время: посадку-высадку осуществили — и поехали дальше. А сейчас, когда много маршруток имеют конечную «Центральный рынок», у нас на пересечении Дзержинского и Богдана Хмельницкого по 40 машин стоят! При поддержке министерства мы решим эту проблему.

- С переносом остановок частично решится проблема заторов на дорогах. А как вы относитесь к идее запретить движение частного транспорта по центру города, чтобы избавиться от пробок?

- Если рассматривать центральную часть города, то там нет такой острой проблемы с пробками. Сейчас, когда активно работают эвакуаторы, это стало особенно заметно: на обочинах центральных улиц, таких как Карла Маркса и Дзержинского, не стоят припаркованные машины, поэтому для движения остается больше полос, и заторов нет. То есть ограничивать въезд личного транспорта в центр необходимости нет. Пробки есть в других местах: на Маяковского, в Спортивном переулке, на въезде с Иркутского моста на 2-ю Железнодорожную. Тут есть проблемы со светофорным регулированием, над этим вопросом надо работать.

- Вы упомянули эвакуаторы. Теперь водители не бросают машины на Карла Маркса и Дзержинского, а ставят их на перпендикулярные улицы — Киевскую, Грязнова, Лапина и другие. Они буквально заставлены, а больше парковать негде — централизованных паркингов в городе немного...

- И при этом те, которые есть, свободны! Это говорит о том, что люди просто не хотят платить, они специально паркуются вне официально разрешенных мест. Установим мы на Карла Маркса платные паркоматы — будет то же самое. Сейчас есть платная парковка на Фурье. Она очень удобно расположена — в шаговой доступности практически от всех центральных улиц. Но загруженность на ней маленькая.

Необходимо планировать многоуровневые парковки в торговых центрах, которые разгрузят центральные

улицы. Целесообразно строить многоуровневую парковку около Торгового комплекса. Такая возможность рассматривается, однако точных планов относительно строительства у нас нет. Эта парковка сегодня не очень сильно загружена, поэтому неизвестно, согласится ли владелец строить многоуровневый паркинг.

- Давайте затронем еще одну важную проблему: плохое движение общественного транспорта в отдаленные районы. Жители микрорайона Зеленый жалуются, что не могут уехать домой из центра — мало маршрутов, да и ходят они не по расписанию. У жителей Ершовского проблема с тем, чтобы попасть домой днем — транспорт ходит только утром и вечером...

- Микрорайон Зеленый — это очень удаленный район, а с такими районами в городе огромная проблема: частные водители отказываются ездить туда, так как эти маршруты нерентабельны. Кроме того, пассажиропоток в Зеленом низкий.

Проблемы Ершовского нам тоже известны. Мы и так увеличили туда количество рейсов автобуса №34 с 11 до 17 в день. Но в обеденное время туда ездят всего 1-2 человека, поэтому пускать транспорт в это время нецелесообразно. К тому же администрация договорилась с частным перевозчиком насчет пуска рейса №68к — он ходит до остановки Мухиной, перевозя жителей микрорайонов Ершовский и Зеленый берег.

Есть проблема с транспортом в Иркутск-II — после 9 вечера туда очень сложно уехать. Тут опять та же сложность, что с Зеленым — удаленный район. Но мы нашли выход из ситуации — запуск экспрессных и полуэкспрессных маршрутов.

- Расскажите об этом подробнее: что дадут городу эти новые экспрессные маршруты?

- Это рейсы, которые едут от начальной точки до конечной без остановок или с минимальным количеством остановок. Они будут ездить по кратчайшему утвержденному маршруту с более высокой скоростью. Мы планируем запустить их по направлению Синюшина гора, Университетский, Первомайский, Иркутск-II, Зеленый и, в будущем, Топкинский. Эти маршруты как раз охватят отдаленные районы, в которых есть сложности с доставкой пассажиров в вечернее время. Конечно, раз транспорт будет ездить быстрее и в более позднее время, стоимость проезда в нем будет выше — на уровне 18-25 рублей. На каждое направление мы поставим не более четырех экспрессов — этого будет достаточно для имеющегося спроса.

- Когда они появятся на улицах города? И как много машин будут курсировать в формате экспресса?

- Первые рейсы будут запущены с 1 октября. Мы пустим на них 20 муниципальных автобусов, но также будем подключать и частных перевозчиков — желание сотрудничать с нами в этом направлении уже есть у 13 предприятий, но это только начало — чем ближе будет срок запуска маршрутов, тем больше интереса будет у перевозчиков. Для них это выгодная схема: скорость прохождения маршрута меньше, а стоимость проезда выше.

- Вот как раз о стоимости проезда: тариф на пассажирские перевозки не менялся в Иркутске с 2008 года. Но объективно это несправедливо: только за счет пятилетней инфляции цена должна быть выше, да и топливо ежегодно дорожает. Скажите, когда водители смогут поднять цену на проезд?

- Да, все верно, тариф 12 рублей за проезд сохраняется с 2008 года. Для муниципального транспорта есть предельно допустимый уровень тарифа 13 рублей. Для того чтобы увеличить стоимость проезда, подтвердить тариф для частного транспорта, десяти перевозчикам необходимо собрать пакет документов и передать его в комитет по тарифному регулированию. Они должны полностью подтвердить свои расходы: наличие транспортных средств, наличие парковок, данные статистики о заработной плате сотрудников и их налоговых отчислениях. Пока ни один из иркутских перевозчиков сделать этого не может. В отличие, например, от их ангарских коллег — там совсем недавно подали документы на увеличение тарифа до 18 рублей, сейчас в Ангарске — 14.

- То есть ситуацию решить невозможно?

- Мы пробуем ее решить. Сейчас работаем с десятью частниками — они собирают документы, поэтому, возможно, вскоре цена вырастет. По моим оценкам, самая минимальная объективная цена, которую можно сегодня установить, это 15 рублей. У администрации есть обоснование для транспорта большой вместимости установить цену на уровне 16 рублей за проезд. Но мы этого делать не будем: люди не поймут, почему проезд в более быстрой маршрутке стоит 12 рублей, а в автобусе — 16.

- Есть ли смысл вводить в Иркутске маршруты с разной стоимостью проезда, в зависимости от

расстояния?

- Я считаю, что нет. Мы еще не дошли до европейской практики, когда по электронной карте можно снимать разную плату — в утренние часы одну, вечером другую. Расстояния по городу не такие большие, чтобы говорить о таксомоторных перевозках по километражу. Поэтому в городе будет единый тариф.

- Низкая цена за оказываемую услугу рождает низкую рентабельность бизнеса, а это в свою очередь является сдерживающим фактором для желающих работать в этой сфере. Как обстоит ситуация с количеством транспорта в Иркутске — хватает ли его?

- Сегодня в Иркутске действуют 185 муниципальных автобусов, 130 из которых ежедневно выезжают на дороги, и 1,1 тыс. частных автобусов и маршруток — тут мы учитываем и официально зарегистрированные маршруты, и те, которые ездят нелегально, такие как 80к и 21к. Под учет не попадают только те нелегалы, которые сами выезжают на пару часов от случая к случаю — у нас нет возможности их отследить.

Этого транспорта недостаточно. Да, по количеству машин кажется, что много. Но надо учитывать пассажироместимость транспорта, количество пассажиров, которых он может увезти — в этом отношении машин больше, чем необходимо. По нашей оценке, чтобы без проблем вывозить весь город, нам необходимо около 1,3 тыс. единиц автомобилей средней вместимости. Сейчас наблюдается высокая доля машин малой вместимости. Поэтому и есть сложности.

Но, кроме того, что на маршрутах не хватает машин, есть большая проблема нехватки водителей. На каждое транспортное средство должно быть два водителя, а у нас сейчас — 1,6. Это проблема и частников, и муниципалов. Если тариф на перевозки будет выше, ситуация должна решиться.

- С количеством транспорта разобрались. Остался вопрос качества. По вашей оценке, к чему приведут последние нововведения по обязательному внедрению системы ГЛОНАСС и страхованию жизни пассажиров?

- Безусловно, это положительные моменты. За счет ГЛОНАСС мы сможем отслеживать абсолютно весь общественный транспорт, который ездит по нашим дорогам. Сейчас уже 30% автобусов и маршруток оснащены этой системой, до конца года обеспеченность точно будет на уровне 100%. Что касается внедрения обязательного страхования жизни, то это также положительная мера. Теперь водители будут соблюдать правила перевозки пассажиров и ПДД, станут более осторожно себя вести на дороге.

- С 1 июня в России вводится запрет на курение в общественных местах, в том числе и в транспорте. Но у людей это вызывает опасение — как призвать недобросовестного водителя к порядку? Куда люди могут жаловаться?

- Во-первых, если водитель курит, пассажир имеет право не платить за проезд. Во-вторых, во всех маршрутных транспортных средствах в салоне должен быть указан телефон, куда можно позвонить с жалобой. Если его нет, то нужно звонить в Роспотребнадзор по Иркутской области, называть нарушение, а также марку и госномер автомобиля. Если дело происходит в вечернее время и эта служба уже не работает, пассажир не должен лениться — пусть позвонит утром. Люди в первую очередь должны уважать себя и бороться за свои права, а не пускать все на самотек.

Екатерина Головина

Автор: Артур Скальский © Восточный формат ИРКУТСК, БАЙКАЛ 👁 8673 16.04.2013, 13:26 📌 1257

URL: <https://babr24.com/?ADE=114157> Bytes: 16183 / 15942 Версия для печати Скачать PDF

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

ДРУГИЕ СТАТЬИ В СЮЖЕТЕ: ["ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ИРКУТСКА"](#)

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](#)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](#)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](#)
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)