

За контроль общественного транспорта возьметась единая диспетчерская служба Иркутска

В Иркутске планируется создать единую диспетчерскую службу, которая будет контролировать работу общественного транспорта.

Об этом городские власти заявили в ходе круглого стола, который прошел в редакции газеты «Областная».

В разговоре приняли участие заместитель начальника межрегионального управления государственного автодорожного надзора по Республике Бурятия и Иркутской области Дмитрий Дорожкин, председатель Общественного совета при УМВД по Иркутску, член комиссии по безопасности дорожного движения при администрации Иркутска Виктор Григоров, заместитель начальника департамента дорожного строительства, благоустройства и транспорта Юлия Гордина, директор МУП «Иркутскгорэлектротранс» Андрей Маковецкий, директор МУП «Иркутскавтотранс» Юрий Бабий, заместитель председателя некоммерческого партнерства «Компас» Олег Байдацкий, руководитель пассажирского коммерческого предприятия Андрей Забанов.

Нужно повышать стоимость проезда

– Как организованы пассажирские перевозки в Иркутске?

Юлия Гордина:

– Перевозку жителей осуществляют два муниципальных предприятия: МУП «Иркутскавтотранс» и МУП «Иркутскгорэлектротранс», а также 152 частных перевозчика. Вместе они обслуживают 86 маршрутов внутригородского и пригородного сообщения. Кажется, что 152 частных перевозчика – это много, но на самом деле спрос и потребность полностью не удовлетворены. В отдельных микрорайонах не хватает подвижного состава, хотя на некоторые маршруты выходят по 30–60 единиц транспорта.

Всего в Иркутске курсирует 1,1 тыс. единиц транспорта. Для сравнения: пять лет назад работало 2,5–3 тыс. единиц транспорта малой, средней и большей вместимости. Сейчас перевозчики отдают предпочтение транспорту средней и большей вместимости. Автобусы до 12 мест являются неудобными, они себя изжили.

– С какой периодичностью курсирует общественный транспорт?

Юлия Гордина:

– При организации регулярных перевозок оптимальный интервал движения должен составлять 3–5 минут. С учетом загруженности улиц и высокой интенсивности движения, конечно, в пиковые часы его выполнять невозможно. Но на многих маршрутах он выполняется. У муниципальных предприятий есть четкое расписание, которое они должны соблюдать.

– Планируется ли повышать тарифы на проезд в общественном транспорте в ближайшее время?

Юлия Гордина:

– У нас один из низких тарифов в России по внутригородским перевозкам. В Санкт-Петербурге одна поездка стоит 28 рублей, в Москве – 28–30 рублей, в Екатеринбурге – около 20, в Новосибирске – 16–18 рублей. Экономически обоснованный тариф для Иркутска составляет 16 рублей. Это те расходы, которые легальный законопослушный перевозчик несет на перевозку. А стоит билет сейчас 12 рублей.

Для муниципального транспорта мы можем повысить тариф в любое время. Предприятия обоснуют расходы, мы повысим. Но дело в том, что частные перевозчики обосновать свой тариф не могут.

Олег Байдацкий:

– Тарифы частных перевозчиков регламентируется постановлением правительства № 103 Иркутской области, которое было принято в 2008 году. Документ предполагает ряд ограничивающих норм, тем самым обеспечивая стагнацию роста тарифов. Согласно ему, десять конкурирующих между собой перевозчиков должны договориться и подать на утверждение новый тариф.

Юлия Гордина:

– Ни разу с 2008-го им не удалось это сделать. В феврале нынешнего года мы собирали перевозчиков, нашли им аудитора, который бы помог определить тарифы, но до сих пор никаких результатов нет. Сейчас мы думаем, как нам выйти из положения. Ведь без повышения тарифа ни муниципальные, ни частные перевозчики не могут обновлять подвижной состав. Они, конечно, обновляют, но в кредит, по лизинговым схемам.

– Планируется ли обновлять парк общественного транспорта муниципальных предприятий?

Юлия Гордина:

– Мы сейчас купили 23 автобуса для полуэкспрессных и экспрессных маршрутов. На это потрачено 109 млн рублей. В следующем году запланировано приобретение четырех троллейбусов и двух трамваев. Также мы предусмотрели в бюджете средства на покупку 10 автобусов средней вместимости и на капитальный ремонт четырех трамваев.

Андрей Маковецкий:

– Из 58 трамваев 50 уже должны быть списаны.

Юлия Гордина:

– Вы, наверное, помните ситуацию, когда у трамвая лопнула ось в ходе движения по улице Ленина. Это именно следствие высокой изношенности подвижного состава.

Курящие водители

– Сколько лицензий для частных перевозчиков выдано в этом году?

Дмитрий Дорожкин:

– С начала года мы выдали около 280 лицензий в области, большинство из них – в Иркутске. Получить этот документ большого труда не составляет. Все разговоры на уровне Минтранса об ужесточении требований по выдаче лицензий ни к чему не приводят. Состояние автобуса подтверждается путем банального техосмотра в органах ГИБДД. После предоставления всех документов через месяц выдается лицензия, и перевозчик попадает под наш надзор.

– Регулярно ли проводятся проверки частных перевозчиков в Иркутске?

Дмитрий Дорожкин:

– Плановые проверки юридических лиц (а не самих водителей) проходят раз в три года. Кроме того, реагируем на нарушения, выявленные в совместных рейдах с другими ведомствами. Внеплановые проверки инициируются по жалобам прокуратуры и по фактам угрозы причинения вреда жизни и здоровью людей. С начала года в Иркутске проведено 139 плановых проверок. Внеплановые рейды проходят по 10–15 раз в неделю.

– Каковы основные жалобы пассажиров?

Дмитрий Дорожкин:

– Их можно разделить на две категории. К первой относится поведение самого водителя, его внешний вид, курение в салоне. Второй вид жалоб (и их, кстати, больше) приходится на нарушение водителями правил дорожного движения. При этом 90% фактов подтверждается.

Что касается первой категории проверок, то для их проведения необходимо разрешение прокуратуры. А

получить его можно только в том случае, если есть факты, подтверждающие угрозу жизни и здоровью граждан. Если прокуратура данную угрозу не усмотрела, в проверке будет отказано. Если гражданину не понравилось хамское поведение водителя, мы заранее знаем, что эту проверку инициировать вряд ли получится. Ищем другие способы проверить перевозчика, например, во время совместных рейдов с ГИБДД и органами местного самоуправления.

– Как можно бороться с курением в салоне?

Олег Байдацкий:

– По поводу курения воздействовать на водителя тяжело. Потому что есть антитабачный закон, а санкций за его нарушение пока не предусмотрено. И привлечь водителя к ответственности невозможно.

Юрий Бабий:

– У нас в должностной инструкции водителя прописано, что на рабочем месте запрещаются курение и разговоры по мобильному телефону. Бывают, конечно, нарушения, но за это водители лишаются премий. Ежемесячно я встречаюсь с представителями трудового коллектива, мы проговариваем все проблемные нюансы. У меня есть папка с жалобами и обращениями граждан. На каждый случай мы реагируем. Я даже людей снимал с линии по факту обращения граждан.

Виктор Григоров:

– Давайте вспомним закон «О защите прав потребителей». Если услуги оказываются вам ненадлежащим образом, то вы вправе их не оплачивать. Пусть водитель вызывает полицию, составляет акты и в судебном порядке взыскивает с вас стоимость проезда. Но при этом он должен доказать, что соблюдал правила дорожного движения, не превышал скорость, не разговаривал по телефону.

Страхование пассажиров

– Застрахован ли пассажир во время поездки на общественном транспорте от несчастного случая или травмы?

Юлия Гордина:

– С 1 января 2013 года вступил в силу закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков. Если человек зашел в автобус, он уже автоматически застрахован. Если он упал в автобусе, сломал ногу, то может обратиться в страховую компанию, где возместят ущерб.

– Как пассажир может доказать, что он ехал именно в этом автобусе?

Юлия Гордина:

– У него обязательно должен быть билет, который подтверждает факт поездки.

– Билеты не во всех автобусах дают...

Юлия Гордина:

– Пассажир должен требовать билет при входе в автобус. Меня удивляет позиция иркутян, которые говорят, что в городе плохие автобусы, но при этом ездят в них. Качество услуг зависит, в том числе, и от того, какие требования предъявляет потребитель. Заходят пассажиры в автобус и видят, что вместо стекла в окне стоит фанерка. Так почему они все массово не выходят из такого автобуса? Вот вышли бы и сказали, что не поедут на нем. Тогда перевозчик перестанет выпускать такой транспорт на линию.

– Пассажиры привязаны к автобусу. У нас большинство автобусов с фанеркой. Если ты выйдешь, то не доедешь до нужного пункта, опоздаешь на работу.

Юлия Гордина:

– Но ведь прогорклое масло в магазине вы не покупаете?

– Можно в другом магазине купить свежее масло.

Юлия Гордина:

– Вы точно также можете доехать с пересадкой на другом транспорте. У нас 86 маршрутов, и все они связаны и пересекаются. Можно опоздать на работу, но при этом наказать водителя. Но нет же, все слушают шансон, смотрят на курящих водителей.

– Получается, пассажиры виноваты?

Юлия Гордина:

– Пассажиры обязательно должны реагировать на некачественно предоставленную услугу. Зачастую происходит так: доехал, и хорошо.

Скрытые перевозчики

– Сколько жителей Иркутска пользуются общественным транспортом?

Олег Байдацкий:

– Ежегодно в Иркутске перевозится около 65 млн человек. Из них 45% приходится на муниципальный транспорт, остальная доля – на частных перевозчиков. Но это официальная статистика. Неофициальные данные носят иной характер, потому что не учитываются скрытые перевозчики.

Юлия Гордина:

– У нас практически нет таких. Перевозчики все в основном с лицензиями.

Дмитрий Дорожкин:

– Есть нелегальные. Они скрываются под видом заказных услуг, когда для осуществления деятельности достаточно договора фрахтования, получать лицензию не надо. Таких достаточно много – 10–15%. В час пик большое количество межмуниципального пригородного транспорта ездит по Иркутску, снимает пассажиров. Например, автобус сообщением Шелехов – Иркутск. Мы сейчас пытаемся с этим бороться.

Юлия Гордина:

– Но как только межмуниципальные перевозчики пересекают границу Иркутска, они уходят из-под нашего контроля.

Дмитрий Ложкин:

– С начала года за осуществление предпринимательской деятельности без лицензии 18 дел передали в суд. В четырех решениях суда штраф составил по 50 тыс. рублей, в одном деле – 100 тыс. Суды пока неохотно такую практику формируют. Но законодательство позволяет привлекать до 100 тыс. – это серьезная сумма в отношении нелегальных перевозчиков.

– Почему после 21.00 в Иркутске редко ходят автобусы и маршрутки?

Юлия Гордина:

– Потому что в вечернее время у нас сокращается пассажиропоток, интервал движения увеличивается. Чтобы обеспечить в вечернее время потребности отдаленных районов, мы вводим полуэкспрессные и экспрессные маршруты на базе МУП «Иркутскавтотранс». Закупили 23 новых автобуса, которые будут следовать по пяти маршрутам.. Стоимость поездки составит приблизительно 24 рубля. Мы планируем запустить их с 15 сентября. Сейчас идет процесс утверждения тарифа. Услуга будет оказываться с 7 до 11 часов утра и с 20 до 23 часов вечера. В пиковые часы. Муниципальный транспорт сейчас работает до 23.00, трамваи – до 24.00.

Андрей Забанов:

– Мое предприятие обслуживает 80-й маршрут. Мы работаем до 19.00–20.00. Это связано с переработкой водительского состава. Если наши автобусы будут ходить до 23.00, то нужна двухсменная работа – на один автобус два водителя. Потому что если один водитель будет работать больше положенного, это считается переработкой, что противоречит трудовому законодательству.

– Проблема дублирующих друг друга маршрутов 80 и 80к часто озвучивается в СМИ. Они нарушают правила дорожного движения. Как с этим бороться?

Андрей Забанов:

– Маршрут № 80 работает с 2002 года. Буквально года три назад появился такой же маршрут, с тем же номером, но с буквой «к». При этом перевозчик не согласовал маршрут с администрацией Иркутска. Они вышли на линию с большим количеством подвижного состава.

Олег Байдацкий:

– В других регионах есть практика – заключать договора с организатором перевозок, то есть с администрацией города. В Иркутске же существует реестр маршрутов и перевозчиков. Некоторые перевозчики не заявили о себе в реестре и не желают идти на контакт с городской властью. Да, у них есть лицензия, но они не намерены выполнять требования по маршруту и расписанию. Они считают, что сегодня захотели, открыли маршрут 80к, завтра захотели – открыли маршрут 7к.

Юлия Гордина:

– Маршрута 80к официально не существует, он не открыт. Сейчас дело рассматривается в ФАС, Андрей Ильич подал заявление о пресечении недобросовестной конкуренции. А тот перевозчик подал в суд, чтобы обязать администрацию открыть маршрут. Представляете?

Олег Байдацкий:

– При этом в 2010 году они обращались в администрацию с просьбой об открытии маршрута. Им мотивированно было отказано, речь как раз шла о дублировании маршрута, перегруженности улиц.

Дмитрий Ложкин:

– Мы этого перевозчика наказываем штрафами от 1 до 3 тыс. рублей. Но суды в таких случаях лояльны, чего скрывать. Предприниматель приходит в суд, плачется. На первый раз отделяется предупреждением, при рецидиве – штраф.

Как решить проблему?

– Что будет сделано для решения транспортной проблемы в Иркутске?

Юлия Гордина:

– С 1 января нынешнего года начали действовать новые нормы в сфере общественного транспорта – это обязательное страхование перевозчиков и оснащение транспортных средств системой ГЛОНАСС.

Уже готов реестр городских перевозчиков. Мы им выдали справки и гарантийные обязательства по страхованию, пассажиропотоку. Сейчас транспортные средства оснащаются системой ГЛОНАСС. Пока не хватает оборудования, в связи с ажиотажем его просто негде купить уже. У нас есть электронные карты, на которых мы можем посмотреть по точкам, где движется транспортное средство. Данные каждого перевозчика по ГЛОНАСС находятся в Восточно-Сибирском процессинговом центре и в управлении государственного автодорожного надзора. Как только пройдет 100-процентное оснащение перевозчиков, мы также получим доступ к этой информации. На ее основе будем создавать центральную диспетчерскую службу, чтобы контролировать процесс перевозки пассажиров. Такая служба уже существовала в Иркутске, но в 2004 году ее ликвидировали.

Мы планируем сделать улицу Чехова сквозной через Центральный рынок и там поставить информационные указатели для автобусов. Там же будут организованы парковки и платформы для посадки и высадки пассажиров, единый остановочный пункт. Если автобус сошел с линии, не уведомил диспетчера своего предприятия, то мы должны, соблюдая интервал 3–5 минут, подменить транспортное средство. Так было в советские времена, ничего нового здесь нет. Транспорт – это такая система, которая должна быть четко контролируема и регулируема.

Виктор Григоров:

– Единственное, что нам нужно – обращение пассажиров. Если пассажиры увидят какие-либо нарушения,

пусть хотя бы просто обратятся. Ходить и бубнить на кухне о том, как у нас плохо пассажирские перевозки организованы – это одно дело, другое – увидеть нарушение и зафиксировать по возможности.

Юрий Бабий:

– Для наведения порядка было бы неплохо обновить автопарк: сейчас 56% техники изношено. Необходимы в достаточном количестве средства для ремонта, закупки оборудования, для достойной зарплаты.

Андрей Забанов:

– В первую очередь надо навести дисциплину. Если я начинаю наказывать какого-то водителя за нарушение, он грозит уйти к нелегальному перевозчику. И поэтому при дефиците водителей приходится относиться к некоторым нарушениям лояльно.

Олег Байдацкий:

– Должны быть рычаги воздействия на недобросовестных участников рынка. Нужно укреплять добросовестную конкуренцию. Но самое главное – надо повысить тарифы. Это реальная необходимость, люди должны понимать, что цена и качество очень взаимосвязаны.

Дмитрий Дорожкин:

– Наше управление будет настаивать на консолидации усилий всех органов власти – муниципальных, региональных и федеральных. Региону необходима концепция развития транспортного комплекса. Пока ее нет, никто не понимает, куда двигаться и что делать. Ну а если в целом – необходимо формировать понятные правила игры на рынке пассажирских перевозок. Даже если кому-то они покажутся жесткими, а может, и жестокими.

Справка

В случае если вы заметили нарушение в сфере пассажирских перевозок в Иркутске, следует обращаться по телефонам:

44-82-93 – МУП «Иркутскавтотранс»,
50-48-84, телефон доверия 50-48-74 – МУП «Иркутскгорэлектротранс»,
52-02-29, 52-00-39 – отдел транспорта администрации Иркутска.

Автор: Равиля Фаттахова © Областная газета ИРКУТСК, ИРКУТСК 👁 5423 15.08.2013, 00:49 📄 1018

URL: <https://babr24.com/?ADE=117577> Bytes: 17127 / 16673 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Равиля Фаттахова** .

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/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](https://t.me/bur24_link_bot)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

эл.почта: kraasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/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](#)