

Транспортный вопрос и иркутский ответ: Иван Носков – о муниципальном автопарке, работе с перевозчиками и «парковочных» делах

Многие вопросы в отрасли иркутского общественного транспорта не решались годами, и за это время появились системные проблемы. Чтобы с этим разобраться, требуются как финансовые, так и человеческие ресурсы, и, конечно, время. Сделать работу частных перевозчиков полностью легальной, развивать и корректировать транспортную сеть, обеспечить высокое качество оказания услуг в этой сфере – эти и другие проблемы встают каждый день перед мэрией.

Иван Носков. Фото
пресс-службы
администрации г.
Иркутска

Чтобы узнать, как справляется администрация Иркутска с этими обязанностями, Телеинформ поговорил с вице-мэром города Иваном Носковым. Начиная разговор на такую обширную тему, он напомнил, что до недавнего времени вся транспортная система в муниципалитете по сути имела так называемый заявительный характер: перевозчик выбирал себе маршрут, собирал документы, уведомлял о своих намерениях власти и работал.

«При таком подходе появилось много нелегальных маршрутов. В прошлом году ситуацию решили исправить, отрасль – систематизировать. Начали с элементарного и самого важного – с проверки технического состояния автобусов и других составляющих, без которых безопасная перевозка пассажиров невозможна. Ситуация оказалась почти шокирующей на тот момент – сейчас такого уже нет. Перевозчики начинают понимать, что они должны работать в законном русле и цивилизованно, городские власти заставят их это делать», – подчеркнул Иван Носков.



О приоритетах мэрии и единой системе перевозчиков

Заместитель мэра пояснил, что городские власти ставят сейчас перед собой несколько приоритетных задач в рамках улучшения качества работы общественного транспорта. Первое – свести всех перевозчиков в единую систему диспетчеризации на основе ГЛОНАСС. Это выполнимо, считает вице-мэр. Такая мера позволит чётко отслеживать, насколько соблюдается расписание автобусов. Не секрет, что есть час «Ч», когда пассажиропоток наиболее сильный, и на линии выходят все перевозчики. А есть время, когда работать перевозчикам неинтересно (девять-десять часов вечера), но горожанам все равно нужно добираться из одного пункта в другой.

«Новая единая система технически позволит отладить этот вопрос, потому что соблюдение расписания и регулярность – основные параметры, по которым можно оценивать работу общественного транспорта», –

подчеркнул Иван Носков.

Кстати, в «Иркутскавтотрансе» подобная система уже работала, но частично. По словам вице-мэра, к 1 апреля ее запустят окончательно, и горожане смогут отслеживать необходимые маршруты на сайте как самого транспортного предприятия, так и на портале иркутской администрации в режиме онлайн. Затем – следующим шагом – предполагается выпустить электронное приложение для смартфонов и планшетов.

«Кроме того, к 1 мая 2016 года мы должны свести воедино, в одну систему, всех перевозчиков», – резюмировал Иван Носков.

Напомним, в городе сейчас 123 муниципальных маршрута: 81 автобусный, семь трамвайных, девять троллейбусных и 26 сезонных садоводческих. При этом, как отметил Иван Носков, из 123 только пять можно назвать "крупными игроками".

В этом году в Иркутске планируется запустить несколько новых маршрутов: «Маршала Конева - Академический мост - сквер Кирова»; «Дальневосточная - Центральный рынок»; «Улица Поленова (ДОСААФ) - сквер Кирова»; «Копай - Аэропорт - Декабрьских Событий – Копай», «Пискунова - Трилиссера - Центральный рынок – Пискунова».

Отдельно отметил Иван Носков работу с горожанами по вопросам общественного транспорта. Он напомнил, что представители администрации часто выезжают на встречи с иркутянами, и традиционно 30-50% вопросов связаны именно с этой темой. «По просьбам иркутян мы постоянно вносим корректировки. Они не глобальные: где-то немного изменить расписание, где-то переместить остановку, – но пассажирам становится удобнее. Бывает, когда просят восстановить старый маршрут – мы всегда стараемся реагировать на просьбы жителей», – рассказал заместитель мэра.

О состоянии муниципального транспортного парка

Разумеется, для повышения качества работы общественного транспорта недостаточно организовать деятельность перевозчиков и корректировать маршруты. Техника изнашивается, и нужно своевременно закупать новые автобусы. Если частные перевозчики обеспечивают себя транспортом самостоятельно, то для муниципальных маршрутов решением вопроса занимается мэрия.

«Мы рассчитываем, что к концу мая в городе появится 20 новых автобусов средней вместимости. Это позволит укрепить, расширить маршруты, а также рассмотреть возможность открытия новых направлений», – пояснил Иван Носков.

К слову, на сегодняшний день парк муниципальных предприятий пассажирского транспорта составляет 193 автобуса (81 – большой вместимости, 86 – средней и 26 – малой вместимости), 58 трамваев и 78 троллейбусов.

Ранее мэр Иркутска Дмитрий Бердников подчеркнул: «Залог стабильности в сфере общественного транспорта – устойчивая работа муниципальных предприятий. Иркутску необходимо не менее 100 единиц подвижного состава. Только когда мы доведем парк муниципальных предприятий до уровня, при котором сможем перевозить 70-75% от общего числа пассажиров, можно будет говорить об относительной стабильности».

Говоря об общественном транспорте, нельзя обойти стороной столь важную его составляющую, как трамваи и троллейбусы, пользующиеся популярностью у горожан, особенно у пенсионеров.

На сегодня расклад таков: 54 из 58 трамваев требуют капитального ремонта, а 26 троллейбусов – с истекшим сроком амортизации. Городские власти поясняют, что по закону ремонтировать подвижной состав «Иркутскгорэлектротранс» должен за счет собственных средств.

«Средства из бюджета Иркутска могут выделяться только на приобретение подвижного состава, строительство новых троллейбусных линий и трамвайных путей. В 2015-2016 годах в казне деньги на приобретение электротранспорта не предусмотрены», – информирует мэрия. С 2013 по 2015 годы в городе привели в порядок три трамвая. В этом году планируется отремонтировать еще три трамвая и два троллейбуса.

«Проблемы по техническому состоянию, конечно, есть, парк очень старый. Но надо отметить, что, в частности, в «Иркутскгорэлектротрансе», работают настоящие энтузиасты, которые трудятся на предприятии по 20-30 лет и делающие уникальные вещи, которые можно патентовать. Например, они сделали уникальный

диспетчерский пункт, который полностью обеспечивает управление электросетью и при авариях отключает её – причем не целиком, а участками, чтобы не прерывать полностью работу транспорта», – рассказал вице-мэр.

Иван Носков добавил, что при тарифе в 15 рублей – при экономически обоснованном в 22 рубля – и в целом из-за нынешней экономической ситуации быстро обновить парк невозможно.

О стоимости проезда

Напомним, о том, что стоимость проезда в Иркутске вырастет до 15 рублей, стало известно в конце декабря 2015 года. Тогда же полномочия по субсидиям муниципальным транспортным предприятиям перешли решением властей Иркутской области с региона на город.

«Получилась такая ситуация, когда в бюджете Иркутска, который верстался осенью 2015 года – еще до того, как стало известно о поправках и новых полномочиях Иркутска по части перевозчиков, не было запланировано денег на эти цели», – пояснил Иван Носков.

Надо отметить, что в областном центре стоимость проезда в общественном транспорте не поднималась восемь лет, а значит – не росла зарплата водителей, не учитывался рост цен на топливо, запчасти и электроэнергию. Экономика предприятий в таких условиях оказалось печальной.

«Ранее мы заявляли, что экономически обоснованный тариф для пассажирских перевозок – 22 рубля. Но областные власти приняли решение о 15 рублях и сразу передали полномочия по субсидиям перевозчикам в город. Теперь город вынужден делать поправки в бюджет, перераспределять деньги из других программ. За счет того, что цену немного подняли, разрыв немного сократился. Кстати, в «Иркутскавтотрансе» и «Иркутскгорэлектротрансе» уже реструктуризировали все расходы. Выручка – еще до момента поднятия стоимости проезда, с сентября по январь – выросла почти в два раза», – сообщил вице-мэр.

Об электронных проездных

Кстати, пассажиры трамваев и троллейбусов и муниципальных автобусов помнят, что в июле прошлого года в Иркутске внедрили систему электронных проездных.

Оператором выступило АО «Универсальная электронная карта Иркутской области». Сейчас функционирование системы приостановлено «до момента определения механизмов, позволяющих распространить приложение на всём пассажирском транспорте, включая коммерческий», отметили в мэрии.

Иван Носков рассказал, что на рынке появились более интересные предложения: «За этим будущее – однозначно. Сейчас информацию о предложениях анализируют специалисты мэрии и муниципальных предприятий. Мы стоим за то, чтобы транспортные предприятия города не платили за это, а финансирование взял бы на себя бизнес. Возможно, к лету этот вопрос уже получит решение. Частные перевозчики тоже готовы поддержать идею. Конечно, если предприниматель работает нелегально, то ему это будет неинтересно. Но это уже задача мэрии – мы призываем и заставляем всех работать легально».

О работе властей с бизнесом

Важность «Иркутскавтотранса» и «Иркутскгорэлектротранса» трудно переоценить – особенно в условиях, когда недобросовестные частные перевозчики по каким-либо причинам срывают работу. Напомним, подобная ситуация случилась в городе год назад, когда некоторые частники устроили саботаж из-за низких тарифов. Тогда утром 2 апреля 2015 года на линию не вышло около 500 единиц общественного транспорта.

Оценивая риски повторения ситуации, в мэрии отмечают, что они есть всегда, так как многие перевозчики не являются собственниками транспортных средств, а привлекают их для работы, заключая договоры аренды. Тем не менее, в Иркутске достаточно перевозчиков, которые заключили договоры с администрацией, и в случае возникновения подобных ситуаций готовы переключить свой транспорт и закрыть проблемные направления.

Эту точку зрения озвучил и Иван Носков: «Сегодня понимание с перевозчиками есть. Муниципальные предприятия работают стабильно, и, если случится какой-то инцидент, то смогут принять пассажиропоток на себя. Ну и конечно, в городе есть добросовестные перевозчики, на которых можно рассчитывать».

От конструктивной работы городских властей и бизнеса в целом выигрывают все, и речь здесь не только о перевозчиках и стабильном расписании, но и вообще – о частно-муниципальном партнерстве.

Например, в 2015 году городские власти заключили соглашение о социально-экономическом сотрудничестве с группой компаний «Фортуна», благодаря чему стало возможным создание на базе МУП «Иркутскавтотранс» служба такси для маломобильных горожан, которую на днях планируется запустить.

Кроме того, уже в 2016 году иркутский областной общественный фонд «Милосердие» пожертвовал два автобуса ПАЗ, сейчас идет процедура их передачи в хозяйственное ведение «Иркутскавтотранса».

«Это только начало, мы ведем много переговоров с разными коммерческими структурами, которые готовы идти навстречу. Речь идет не только о поставках транспорта, но и благоустройстве остановок. Летний дорожно-строительный сезон близится. Думаю, будем привлекать владельцев торговых точек, которые расположены вблизи остановочных пунктов к благоустройству. У нас есть предложения по поводу пересадочных пунктов, которые необходимо также обустроить. Эти люди живут в этом городе и должны участвовать в его жизни», – подчеркнул Иван Носков.

Об автобусах в садоводства

Говоря о приближении лета, вице-мэр рассказал и об организации традиционных дачных садоводческих маршрутов, которых в этом году планируется запустить 26 – как в прошлом году. На маршруты выйдут автобусы большой и средней вместимости марок «МАЗ», «ЛИАЗ» и «ПАЗ».

Кстати, на конечные остановки, расположенные на улице Софьи Перовской, в поселке Энергетиков и в районе троллейбусного депо периодически выезжают представители «Иркутскавтотранса», чтобы оценить реальный пассажиропоток. Кроме того, проводится выборочный анализ.

Специалисты выяснили, что за последние два-три года число пассажиров на садоводческих маршрутах снизилось: в 2013 году насчитали 1 миллион 900,6 тысячи пассажиров, в 2014 году – 1 миллион 762,3 тысячи, в 2015 – уже 1 миллион 663 тысячи.

Отпала необходимость привлечения дополнительных автобусов на некоторые направления, в то время как раньше дополнительные автобусы в выходные дни часто привлекались на маршруты № 112, 117, 133, 140 и 141.

Новые автобусы на садоводческие маршруты не планируется ставить, так как большинство дорог на дачи имеют гравийное покрытие и находятся в не очень удовлетворительном состоянии, пояснил Иван Носков.

О пробках и парковках как «болезнях» города

В завершение разговора с Иваном Носковым Телеинформ решил посмотреть чуть дальше в будущее и порассуждать о том, как в городе будет, когда решат проблему пробок – и главное, как это сделают.

«В Иркутске проблема не столько с пробками, сколько с парковками. В других городах, в том числе европейских, есть практика, когда личному транспорту запрещается ездить по центру – это нормальная ситуация, но для этого необходимы стоянки и доступная и развитая сеть общественного транспорта», – поделился опытом Иван Носков.

Так как историческая застройка центральной части Иркутска не позволяет расширить улицы, подходить к решению этой проблемы нужно комплексно – с выделения земли под создание перехватывающих парковок, где горожане смогут оставить свои автомобили и пересесть на общественный транспорт, а также с развития общественного транспорта и повышения его комфортности, изменения некоторых маршрутов. Конечно, этот вопрос быстро решить нельзя.

«В Иркутске 75 маршрутов из 123-х заканчиваются на Центральном рынке, – констатирует Иван Носков. – Так сложилось, что там был основной транспортный узел.

В один день изменить это нельзя, в перспективе же мы хотим разгрузить центр: если автобусу по схеме не обязательно ехать через рынок, то его маршрут надо построить иначе».

Также эксперт добавил, что в городе пока нет ни одной многоуровневой парковки. Мэрия для организации стоянок сейчас ищет свободные участки земли, пытается договориться с собственниками, чтобы временно отвести их под парковки.

Как один из вариантов решения проблемы пробок в ближайшее время в администрации считают возможным ограничить движение междугородных автобусов по центру Иркутска – улицам Карла Маркса, Ленина,

Дзержинского, Чкалова и Желябова.

Сейчас такой транспорт ходит по городу с интервалом в пять-десять минут, увеличивая нагрузку на дорожную сеть и остановки. Для удобства пассажиров междугородных маршрутов можно было бы рассмотреть создание транспортно-пересадочных узлов на подъездах к городу, где можно будет пересестись уже на городской транспорт.

«Нельзя просто запретить горожанам ездить на личном транспорте или резко изменить маршруты общественного, не предоставив людям удобных подходящих вариантов. Иркутск – город исторический, который нужно сохранить, но при этом его жителям должно быть комфортно в нем. Мы работаем над этим», – заключил Иван Носков.

Новости Прибайкалья - в Вайбере. Только эксклюзив! Подписывайтесь!

Читайте нас в Одноклассниках!

Читайте нас в Телеграме!

Автор: Юлия Никонова © Агентство "Телеинформ" ТРАНСПОРТ, ЖКХ, ИРКУТСК 👁 11209 04.04.2016, 16:18

URL: <https://babr24.com/?ADE=143929> Bytes: 15606 / 15120 [Версия для печати](#) [Скачать PDF](#)

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: **Юлия
Никонова.**

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](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](#)