

Стоит ли менять микроавтобусы на автобусы?

Если перефразировать известный фильм, можно сказать, что все люди делятся на две категории: те, кто ездит на собственных авто, и те, кто передвигается на общественном транспорте. Последних в нашем городе больше — метро в Иркутске нет, новый мост все никак не могут достроить, и потому проблема транспорта стоит чрезвычайно остро.

Ежедневные пробки на старом мосту, на Байкальской, на курорте "Ангара", в центре; раздражающая грызня на остановках в часы пик; томный, еле живой шелест троллейбусов и трамваев — ну как можно сохранить свои нервы и сберечь время, если ездить приходится каждый день? Да еще грядущая транспортная реформа будоражит умы и рождает слухи: мол, количество маршрутных такси сократят, а вместо них на линии пустят большие автобусы. Удовольствие сомнительное, вдобавок многие автобусы не соответствуют технике безопасности и вообще предназначены исключительно для междугородных поездок.

"Кто в Иркутске занимается формированием системы транспорта? Кто сказал "никто"? - Александр Тишанин, губернатор Иркутской области

Возвращаемся в ледниковый период?

Первые шаги реформы уже озвучены. Число маршрутных такси предлагается сократить с 2,7 тыс. до 1,4 тыс. (среди них 1,3 тыс. больших и 100 малых).

Начнем с того, что большие маршрутки (судя по всему, имеются в виду автобусы средней вместимости — "Азия-Космос", "Хенде-Аэросити" и т. д.) надо где-то и кому-то купить. Каждый автобус б/у стоит порядка 400 тысяч рублей. Кто вложит деньги в этот бизнес? Город, у которого и так бюджет трепещет по швам? Или коммерсанты, которые в свете последних веяний очень настороженно относятся к транспортному бизнесу: а вдруг года через полтора власти опять что-то придумают?

Это первый момент, который вызывает сомнения. Далее — насколько сами пассажиры готовы принять нововведения? Ведь власть вроде как служит для народа... И куда девать те маршрутки — "Бесты", "Преджио" и т. д., — которые попали в немилость?

— Сократить количество маршруток — значит, отобрать хлеб у одних и отдать его другим, — рассуждает Вадим Василенко, владелец частного автосервиса, много лет специализирующегося на обслуживании маршрутных такси. — Если вообще убрать маршрутки, то город вернется в ледниковый период. Многие еще помнят то время, когда у пассажиров на выбор было всего три вида транспорта: автобус, троллейбус и трамвай.

Все, кто родился ранее 1980 года, помнят эти жуткие желтые автобусы ЛиАЗы с огромным запасным колесом на задней площадке (на него мамочки обычно сажали своих детей, когда все места были заняты). Душные летом, промозглые зимой, в любое время года забитые по самую крышу — настоящий звериный оскал социализма. В конце 90-х в городе появились маршрутки, и народ с удовольствием пересел в эти удобные, теплые, маленькие машинки.

И сегодня маршрутное такси остается самым быстрым и наиболее комфортным видом общественного транспорта. Некоторые иркутяне не пренебрегают и большими автобусами. Остались и те, кто пользуется трамваями и троллейбусами. Но пассажирский комфорт обернулся очередной проблемой — пробками на дорогах. Город перегружен и загазован, не осталось это незамеченным и новым губернатором.

Нет поручней? Держитесь за прическу соседа!

Александр Тишанин, вступив в должность, наказал разобраться с транспортной ситуацией в Иркутске. И по городу поползли слухи: количество маршрутных такси сокращается до минимума, на линии выходят большие автобусы, также появляются новые троллейбусные маршруты.

Огромное количество споров вызывает идея запустить автобусы средней вместимости в ущерб маршруткам. Начнем с того, что они элементарно не соответствуют технике безопасности.

— Эти автобусы все-таки не предназначены для города,

— продолжает Вадим Василенко. — Междугородные перевозки — пожалуйста, а вот лавировать на переполненных дорогах Иркутска им тяжело. Когда один такой автобус останавливается на остановке, маршрутка с трудом может встать рядом. Часто водитель просто проезжает мимо, не желая с нервами выбирать себе место для парковки.

Любой из пассажиров, кто хоть раз проезжал по городу в таких автобусах, запомнил два факта: в автобусах не за что держаться, кроме прически соседа. А когда машина тормозит на остановках, те пассажиры, которым не удалось сесть, дружно валятся вперед.

Тормозная система автобусов, по словам самих водителей, не предназначена для городского режима работы. Точно так же система сцепления горит в городских пробках при полной загрузке автобуса, когда надо двигаться внатяг.

Пытливые пассажиры обращали внимание и на то, что не во всех автобусах есть запасной выход, жизненно необходимый при авариях и катастрофах. В автобусах, бороздящих улицы Иркутска, его роль, видимо, будет играть окно.

Проблемы, которые действительно необходимо решить:

1. Отсутствие единой диспетчерской службы

Раньше в городе работала Центральная диспетчерская служба, которая отслеживала работу всего общественного транспорта. Сегодня водители работают по настроению

— занимают с утра очередь на конечной своего маршрута, отправляются в путь с интервалом в несколько минут, при желании (похмелье замучило или просто захотелось соснуть после обеда) шофер просто уезжает домой. Он ни перед кем не отчитывается, и дыру, которая возникает на линии, никто не латает. Подобная ситуация пока устраивает всех. Единственный выход — реанимация Центральной диспетчерской службы, реально контролировавшей ситуацию на дорогах. В нестандартных ситуациях диспетчеры должны заменить сломанную маршрутку на исправную.

2. Отсутствие единого компьютеризированного досье на водителей

Среди шоферов встречаются и наркоманы, и алкоголики. И если нерадивого, безответственного водителя уволил один хозяин, он может устроиться к другому владельцу маршрутных такси. Если же водитель хоть раз подмочил репутацию (грубой аварией либо выходом на работу в пьяном виде), в идеале его на работу больше нигде не примут.

Мнение водителей

Алексей, водитель "Киа-Бесты" (11 посадочных мест):

— Конечно, к идее сократить количество маленьких маршруток я отношусь отрицательно. Это значит, что многие из нас останутся без работы. Не все захотят пересест на большие автобусы — там могут работать люди спокойные, флегматичные, а мы слишком уж привыкли к быстрому темпу работы. Нас часто обвиняют в большом количестве аварий, но мне кажется, что это больше вина владельцев маршрутных такси: надо более тщательно подбирать водителей — не стесняться осматривать их вены, например. Другая беда, что сегодня некоторые шоферы работают с купленными правами. Я даже знаю, сколько это стоит: пять тысяч. С этой бедой, когда на дорогу выходят непрофессионалы, надо всерьез что-то делать.

Андрей, водитель "Азии-Космоса" (25 посадочных мест):

— На дорогах должны быть машины и те и другие. Кто ценит время — ездит на маленьком такси. Кто нигде не торопится и желает сэкономить — выбирает наши "пятирублевки".

Справка

На сегодняшний день в Иркутске 60 городских маршрутов движения общественного транспорта, 19 — пригородных, 5 — трамвайных, 10 — троллейбусных. 20 маршрутов открыты без согласования с администрацией Иркутска. Среди них: 16к, 24, 25, 26, 97, 76, 10к, 60а, 65, 75. Из 340 перевозчиков контракты с администрацией имеют 240.

Мнение парламентариев

Алексей Козьмин, депутат ЗС:

— О том, что необходимо менять транспортную систему Иркутска, я говорил еще примерно полгода назад, когда Законодательное собрание обсуждало закон лицензирования маршрутных такси. Городская транспортная инфраструктура города не приспособлена к существующему сейчас количеству маршруток. Соответственно — необходимо переходить на автобусы большей вместимости.

Антон Романов, депутат ЗС:

— Этой проблемой должны заниматься узкие специалисты, которые хорошо разбираются в вопросах организации транспортной системы. Я лично убежден, что должен быть сохранен муниципальный транспорт. Отдавать весь город частникам нельзя. Хотя бы 50% транспорта должно находиться в ведении муниципалитета.

Я не думаю, что смена малых маршрутных такси на парк больших автобусов повлечет за собой какие-то трудности для населения. Автобусов будет достаточно, а с маршрутками сейчас явный перебор.

Использованы материалы информационной ленты "Парламентский вестник"

Автор: Алена Богатых-Корк © Номер один ИРКУТСК, БАЙКАЛ 👁 2942 20.11.2005, 13:24 📄 179

URL: <https://babr24.com/?ADE=25998> Bytes: 8241 / 8165 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

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: krsyap.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](#)