

В очередь, пассажиры!

Иркутяне тратят несколько часов в день, чтобы доехать до работы и вернуться домой.

Иркутск прогремел на всю Россию в мае 2007 года, когда губернатор области Александр Тишанин представил проект агломерации Иркутск — Ангарск — Шелехов на заседании правительства РФ. Один из пунктов проекта предполагает, что города между собой свяжут скоростные трамваи. Пока же простые иркутяне тратят как минимум пару часов в день, чтобы добраться из одного района Иркутска в другой: утром на работу, вечером — домой.

Раннее утро, 7 часов 45 минут. На конечной остановке транспорта в Университетском несколько очередей. Две самые длинные — на маршрутки № 61 и № 64. На «четверку» хвостик покорооче (уж больно редко ходит!), а на большой автобус «семерку» всего человек десять. Цепочка здесь начинают выстраиваться уже в половине восьмого.

Через полчаса обстановка накаляется: количество людей, ожидающих один маршрут, достигает 200 человек. Большинство жителей микрорайона недосыпают полчаса-час, выходят пораньше из дома и покорно встают в очередь.

Студентка Аня ездит на учебу к 8.15:

— Да, стоим так каждый день. Зато уверена, что рано или поздно уеду. У меня одногруппница в Первомайском живет, так там бойня каждое утро.

Владимир, государственный служащий:

— Честно говоря, у меня иногда сил и времени не хватает стоять. Своей машины пока нет. Стал чаще такси брать, но такие поездки по семейному бюджету хорошо ударяют. Еще в августе поездка до сквера Кирова стоила 150 рублей, а сейчас уже 200. Каждый день шиковать не получается, это только на дорогу в один конец четыре тысячи в месяц тратить надо. Жена работает здесь, в Университетском, ей куда ездить не надо, но она понимает меня и не ворчит. В «плохие дни» жителям микрорайона приходится стоять до 40 минут.

30 человек — за 10 минут

В качестве эксперимента журналист «Копейки» встала в очередь из 62 человек на маршрутку № 61. Время — 8.02. Через пять минут очередь продвинулась, но и сзади образовался приличный хвост. Только через 22 минуты пришел мой черед и наконец удалось забраться в теплый микроавтобус.

Хочу — сплю, хочу — работаю

— Вот это очереди! — обращаюсь к водителю маршрутки № 61 (Университетский — аэропорт). — Каждый день так, девушка, — улыбается он. — Почему очереди? Да машин утром меньше. У нас на маршрутках как: кто сам на себя работает, кто на хозяина. Я вот на хозяина работаю, поэтому в шесть утра встаю, чтобы успеть заработать и себе на зарплату, и хозяину на хорошую жизнь. А кто сам для себя ездит, те позволяют себе поспать. Зачем в пробках мучиться? По чистой дороге от одной конечной до другой — полчаса, в пробках — час.

Большие автобусы в Университетском также ходят. Тот же № 79 люди ждут как манны небесной, но уж больно редко появляется. Отчаявшись уехать, жители спускаются вниз и пытаются атаковать № 7 и № 24, которые идут транзитом из Первомайского. Бесполезно. «Азии» уже набиты под завязку. Причем в Первомайском нет цивилизованных очередей, каждое утро — битва.

Маленькие трагикомедии

Во время штурма транспорта отрывается все, что может оторваться, от одежды и сумок. Но бывает и хуже. Однажды, утрамбовавшись в автобус, девушка заметила пристальное и не совсем здоровое внимание

пассажиров к ее ногам. Глянув вниз, она остолбенела: в битве перед дверями автобуса бедолага потеряла юбку, и несколько десятков людей теперь разглядывали ее колготки и нижнее белье.

Выскачив из автобуса в слезах, девчушка нашла свою юбку, всю затоптанную, где-то на краю тротуара. А водитель маршрутки № 45 Надежда Шипицына рассказала, что не раз становилась свидетельницей членовредительства: стремясь первыми открыть двери микроавтобуса, женщины нередко вырывают ногти с мясом, и накладные, и свои собственные.

Случаи переломов рук-ног не было. Пока. Длинные очереди образуются по вечерам на конечной остановке маршрутки № 9, Центральный рынок — Радищево, что на улице Володарского. Что поражает — люди не ропщут, стоят и ждут, когда настанет их черед забраться в заветный микроавтобус. Митингуй не митингуй — все равно иначе никак не уедешь.

На провокационные вопросы журналиста они только вздыхали — а куда деваться? Томясь в очередях, иркутяне готовы предложить ряд мер, которые могли бы значительно изменить ситуацию. Например, на популярные маршруты пускать муниципальные автобусы большой вместимости, а также изменить карту следования некоторых машин.

Чтобы в конечном итоге в городе, претендующем на звание столицы агломерации, жители могли себе позволить выбирать транспорт, на котором поедут на работу, и не зависеть от капризов погоды, неправильных развязок или настроения водителей.

Только факты:

* «Администрация г. Иркутска неоднократно предпринимала попытки по привлечению к обслуживанию мкр. Университетского по маршруту № 4 коммерческих автобусов большой вместимости, но в связи с нестабильным пассажиропотоком на данном направлении перевозчики отказываются от обслуживания данного маршрута».

* Иркутян обслуживают 150 единиц муниципального транспорта на всех маршрутах. Частников почти в 25 раз больше: 248 предприятий различных форм собственности имеют 3800 единиц транспорта.

* В Японии в метро работают специальные люди — они утрамбовывают пассажиров в вагоны.

Ждите улучшений, но не сразу

Ситуацию комментирует начальник управления благоустройства и транспорта комитета по ЖКХ администрации Иркутска Сергей Чертков.

— Сергей Станиславович, что происходит с транспортом в спальных районах, в частности в Университетском? Люди звонят нам и жалуются, что невозможно вовремя уехать на работу. В центр ходят преимущественно маленькие маршрутки, больших автобусов нет. Вы знаете об этом?

— Знаем. Помимо маршрутных такси № 61, 64, 84,7к ходит большой муниципальный автобус № 79, но в него пассажиры неохотно садятся. Все ходят сидеть в тепле. Мы долго изучали ситуацию с транспортом в Иркутске и с 1 января 2008 года начнем проводить конкурс среди предпринимателей на право перевозки пассажиров. Условия: количество машин, их вместимость, наличие специализированной базы, четкое расписание, точки отстоя автобусов. Сейчас, по сути дела, перевозчики сами решают — ехать по маршруту или нет, пока мы не можем реально управлять процессом.

— То есть маршрутки сами выбирают, работать им сегодня или нет?

— Да. Кроме того, некоторые маршруты дублируют друг друга, но после Нового года этого уже не будет. С отдельных направлений уберем маленькие автобусы и добавим большие.

— Можно ожидать улучшения?

— Да. Но не сразу. Процесс реформирования займет минимум полгода. Начнем со спальных районов. Проблемы, которые мы наблюдаем сегодня, копились в течение многих лет, будем пытаться исправить.

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

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

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@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: krsyar.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](#)