

## Заметки на обочине

Сейчас я напишу нечто в стиле Буша-джуниора, поэтому заранее прошу не удивляться.

Итак...

Некоторые вещи выглядят тем, чем на самом деле не являются, потому что тот, кто затевает, имеет в виду вовсе не то, что при этом говорит.

Идиотизм, я понимаю. Но возьмем конкретный пример, и все встанет на свои места.

В ноябре городская дума Иркутска провела депутатские слушания по документу с сюрреалистическим названием «Концепция развития городского пассажирского транспорта общего пользования в г. Иркутске». В чем тут сюрреализм, спросите вы? Да в том, что, отчаявшись дожидаться милостей от городских властей (тут, подчеркну, мы не разделяем депутатов городской думы и администрацию, головы-то две, а сердце бюджетное едино), иркутяне давно уже решили транспортную проблему.

Не верите? Имеете полное право. Концепцию – за которую, поди-ка, еще и деньги плачены – разрабатывали профессор Иркутского государственного технического университета А. Михайлов и доцент того же вуза С. Колганов, доктор и кандидат технических наук соответственно. А я кто? Ноль с большой дороги.

Но все-таки настаиваю: в основном иркутяне проблему с транспортом решили. А как еще трактовать тот факт, что по количеству автомобилей на тысячу жителей Иркутск еще два-три года назад достиг уровня Москвы? С тех пор население города несколько сократилось, а парк авто, напротив, вырос. Разумеется, всякий рост имеет границы, но уверяю вас, границы эти положены не финансовыми возможностями иркутян (оцените как-нибудь количество обучающихся в автошколах, поймете), а состоянием дорожной сети.

...Помните ли вы, иркутяне и гости нашего города, поездку в Ново-Ленино году этак в 1990-м? С Центрального рынка, зимой, после работы? Уверен, что помните – как помнит ветеран локального конфликта, пораженный пост-травматическим синдромом, первый и последний день своего боевого опыта. Эти оборванные пуговицы, отдавленные ноги, сломанные ноги и ребра, этот леденящий холод в «Икарусе-гармошке»... Разве такое забудешь? И помните ли вы, кто нас от всего этого избавил?

Если б я был мэром, я бы поставил памятник – Первому маршрутчику. Вот и в Концепции сказано: кабы не они, частные предприниматели, система городского пассажирского транспорта рухнула бы совсем. Оцените: возят людей, создают рабочие места, финансирования не требуют, да еще и налоги платят, и спрос на всякие товары-услуги создают. Кра-со-та! По сравнению с муниципальными транспортными предприятиями, у которых все было наоборот, плюс огромный обоз в виде управленцев-бухгалтеров, маршрутчики проигрывали только в одном – они очень плохо управляемы. Не договорились с мэром, плюнули друг другу под ноги и разошлись как в море корабли: предприниматель в соседний город, а мэр в кабинет, читать очередную концепцию, в которой твердо сказано: для решения проблем городского пассажирского транспорта начинать нужно с реформы системы управления.

И это – первый случай, когда разработчики говорят одно, а думают другое. Основные стратегические принципы концепции, пишут, заключаются в том, чтобы любой гражданин имел «возможность реализовать свое конституционное право на передвижение – пешеходное, с использованием личных легковых и служебных автомобилей или городского пассажирского транспорта». И дальше все – только о пассажирском транспорте с маленькой оговорочкой: поощрять предприятия и предпринимателей (разделение собственности и собственника – это, конечно, новация, достойная изучения...), стимулирующих своих работников отказываться от использования личных и служебных автомобилей – путем (вы будете смеяться) покупки для работников месячных проездных билетов или организации ведомственных маршрутов.

Депутаты городской думы накануне тех памятных слушаний поставили эксперимент на себе: добрались до рабочего места, используя только общественный транспорт. Многие видели в теленовостях довольное лицо председателя городской думы Андрея Лабыгина, который приплясывал на остановке с выражением полного

восторга на лице – «так вот ты какой, сибирский мороз!».

То ли одного опыта оказалось явно недостаточно, то ли вся дума поголовно поражена страшным недугом лицемерия, но депутаты, предпочитая в личной жизни пользоваться личными автомобилями, всех остальных хотели бы запихнуть в консервные банки автобусов большой вместимости. Разработчики концепции не рассматривали никакие иные возможности решения проблемы – только замена микроавтобусов машинами длиной более 10,5 метров. В качестве небольшой уступки здравому смыслу предложено проложить несколько новых маршрутов через все еще не введенный в эксплуатацию мост, формирование сети экспрессных маршрутов (с бредовым условием соблюдать расписание), создание новых маршрутов на вводимых магистральных улицах.

Много вы видели в Иркутске новых магистральных улиц? Не напрягайте память. Да не было ни одной. Можно сколько угодно гнобить перевозчиков, устанавливая для них обременительные требования иметь собственную производственную базу с оборудованием для осмотра, технического обслуживания и ремонта (а нельзя иметь одну базу на несколько предприятий, по типу колхозной машинно-тракторной станции? Тогда простоев будет меньше, а издержки перевозчиков сократятся), можно требовать от них установки навигаторов, устройств проверки электронных билетов (которые можно потерять и маяться до восстановления, в то время как деньги в любых купюрах – платежное средство) – можно, говоря я, заниматься фигней до полного исчезновения источника вдохновения типа «палец указательный для обсасывания». Все эти бредни не отменяют всего один факт: улицы Иркутска не приспособлены для транспорта большого размера.

Любой автомобилист знает: если микроавтобус-маршрутка столкнется с любым другим транспортным средством – его можно объехать. Если он сломается посреди дороги – его можно вытолкать на обочину или отбуксировать аналогичным по мощности автомобилем. Если маршрутка неудачно припаркуется – даже вне кармана – это не препятствие. Но если вам перешел дорогу автобус большой вместимости – это локальная катастрофа, которую нужно пережить со смирением первых христиан. Три маршрутки на остановке – это терпимо, три мастодонта – это крах.

Тут ведь как в анекдоте: для работы в космосе американцы за 25 миллионов долларов разработали авторучку, которая пишет под водой, в невесомости, при температуре от плюс до минус ста градусов. Русские в таких случаях используют карандаш...

Иркутск не нуждается в дорогостоящих экспериментах по внедрению единой диспетчерской службы (чем она поможет, случись авария или поломка на другом конце города?) или системы автоматизированного контроля непрерывности движения – до тех пор, пока не будет этой самой непрерывности. Тут не нужно ни специальных навыков, ни дорогого оборудования: сядьте за руль, прокатитесь по основным улицам города – и вы поймете, что решить транспортную проблему можно наведением элементарного порядка на улицах.

Требований немного, и они вполне по силам уже имеющимся в городе силам ГАИ-ГИБДД: выгнать таксистов с остановок – создав для них специальные стоянки. Убрать несколько лишних светофоров на улицах Депутатской, Декабрьских Событий, Тракторной, Розы Люксембург и Дзержинского; запретить раз и навсегда несколько поворотов налево (перекресток 1-й Советской и Депутатской, Трилиссера и Байкальской); построить еще несколько подземных, а еще лучше – надземных пешеходных переходов; расширить улицы, параллельные основным магистралям – тут список длинный, опустим.

Кстати, у разработчиков есть небольшой фетиш, вокруг которого они танцуют с остервенением вошедшего в транс шамана, – затраты времени на передвижение от места проживания до места работы. В Иркутске, по расчетам, должно быть 38 минут. Такой результат показали только 55 процентов из 3158 человек, опрошенных в 2006 году. С тех пор утекло довольно много воды и процент вполне мог увеличиться, но не суть – важно то, что до остановки иркутяне добираются 5-7 минут и это слишком много.

Тут мне вспоминается прошлогодний случай, когда одна иркутянка порывалась нанести оскорбление действием нашему уважаемому градоначальнику Владимиру Викторовичу Якубовскому: она почему-то решила, что вечно разрытая канава у ее подъезда – это личные происки мэра против ее замечательных тифлек на шпильке. Слава богу, все обошлось и теперь она живет в городе Москве (Юрий Михалыч, вы там осторожнее с внутридворовыми ремонтами...) – суть дела не меняется: не надо ломать систему там, где достаточно навести порядок.

В сущности, есть два варианта развития событий. По первому Иркутск продолжает деградировать прежними темпами, теряя привлекательность, население, вузы, промышленность и торговлю. В этом случае нужно оставить все как есть – всего несколько по-настоящему проезжих улиц, хронические пробки и устаревшая

схема движения.

Но сохраняется надежда на второй: город все-таки будет развиваться, привлекать новых жителей, расти вширь. Тогда нужно забыть об опасных играх с новыми правилами для перевозчиков в разгар кризиса (можно ведь доиграться до того, что останемся с одним электротранспортом) и начинать строить дороги. Настоящая проблема Иркутска ведь не в маршрутках и не в дисциплине водителей – проблема в том, что при выборе маршрута поездки у водителя нет альтернативы: чтобы попасть из одного района в другой, ему волей-неволей придется ехать через одни и те же улицы с общественным транспортом и сотнями других таких же несчастных. При разработке Генерального плана города общественности было представлено много красочных схем - в том числе одна с проектом новых объездных дорог: от аэропорта до нижнего моста через Ангару мимо центра и кольца в Рабочем, от Юбилейного до трассы М-55, минуя Лермонтова и микрорайоны Университетский и Первомайский, от Иркутска II до трассы М-53, минуя Ново-Ленино. Объездная дорога от Вдовино до Чистых Ключей уже начата, но было бы неплохо получить еще и внутригородскую дорогу от Ново-Ленино до Синюшиной Горы с новым мостом через Иркут – чтобы разгрузить уже имеющийся мост и ликвидировать вечную пробку в районе курорта «Ангара». Если представить все это в законченном виде, то городу нужно первое транспортное кольцо, позволяющее попадать из одного района в другой, минуя центр. Мэр, который осуществит этот проект или хотя бы начнет его, войдет в историю.

А теперь о том, с чего начали. Вы думаете, вся эта Концепция с ее завихрениями и разворотами для нашего с вами блага? Чтобы мы быстрее до работы добирались? А вот шиш – для «улучшения имиджа органов местного самоуправления в глазах жителей и гостей города». Читаем, «Концепция развития городского пассажирского транспорта общего пользования в г. Иркутске», страница 39.

Константин Дынин

---

## ОБЪЯВЛЕНИЕ

Доставляем журнал "Иркутские кулуары" нашим читателям. Стоимость доставки 100 рублей. Телефон службы доставки: 8-964-1257227.

---

Весь номер журнала в формате PDF: <https://rubabr.com/kuluar/9.pdf>

Автор: Артур Скальский © Babr24.com ИРКУТСК, БАЙКАЛ 👁 8023 11.02.2009, 14:10 📄 860

URL: <https://babr24.com/?ADE=50732> Bytes: 10916 / 10823 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

**ДРУГИЕ СТАТЬИ В СЮЖЕТЕ:** ["ИРКУТСКИЕ КУЛУАРЫ"](#)

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

Автор текста: **Артур  
Скальский.**

**НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:**

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## **ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:**

---

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto: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](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

эл.почта: [kraasyar.babr@gmail.com](mailto:kraasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto: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](mailto:equatoria@gmail.com)

## **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

---

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)