

Транспорт, который всегда с тобой

Каким путем пойдет развитие городского транспорта в Ярославле, зависит и от самих горожан: выбирая либо общественный транспорт, либо маршрутное такси, они «голосуют рублем».



Муниципальные автобусы еще послужат ярославцам.

На маршрутке мимо комапса

Первые маршрутные такси появились в Ярославле в далеком уже 1976 году. Всего их было семь, и просуществовали они до середины восьмидесятых годов. Подвижной состав в те годы разнообразием не отличался — на этих маршрутах работали микроавтобусы марки РАФ. Конкуренции общественному транспорту большой вместимости они не создавали, поскольку ходили редко, стоили относительно дорого (15 копеек против 5 в автобусе) и обеспечивали только наиболее загруженные маршруты. И, кстати, тоже были муниципальными по своей ведомственной принадлежности.

Бурное развитие этого вида транспорта началось в середине девяностых, когда экономическая свобода открыла дорогу частнику. Маршруты, на которых работал этот вид перевозок, плодились вплоть до начала века.

Привлечение частных перевозчиков к пассажирским перевозкам на первых порах стало благом для Ярославля. Это разгрузило общественный транспорт, а новые маршруты позволили связать точки города, между которыми отсутствовало прямое сообщение общественного транспорта. Причем если прямой автобус или троллейбус до нужного места не ходил, попасть туда на маршрутке оказывалось даже дешевле.

С течением времени появилась другая проблема. Дело в том, что на маршрутки пересели, как правило, работающие горожане, чья зарплата все же выше, чем пенсии и пособия. Льготники и пенсионеры, которые ездят за полцены, остались верны троллейбусам, автобусам и трамваям. Ездить на муниципальном транспорте стало комфортнее, но означало это то, что немалую часть времени он «возит воздых». В «тучные» нулевые годы

поддерживать муниципальные транспортные предприятия удавалось за счет бюджетных дотаций. Сегодня казна такой роскоши позволить себе не может.

«Яргортранс» не спит

Нельзя сказать, что городские власти все это время не пытались справиться с проблемой. Более того, сегодня в работе муниципального транспорта задействованы самые современные технологии. Система «Общественный транспорт Ярославля On-Line» позволяет в реальном времени отслеживать работу каждого транспортного средства, причем не только муниципального, но и частного.

— В части контроля муниципального транспорта у нас все отлажено до мелочей, — рассказывает директор МУП «Яргортранс» Анатолий Суриков. — Если та или иная машина нарушает график, ей не оплачивается работа конкретного рейса. С автобусами, работающими по нерегулируемому тарифу, попросту говоря, маршрутными такси, все гораздо сложнее. Повлиять на них мы не в силах, потому что субсидии они не получают. Скоростной режим наша система может отследить, но для ГИБДД основанием к применению санкций служат исключительно поверенные радары, которые используют инспекторы. Мы же можем только порекомендовать владельцу маршрутного такси повлиять на своего водителя, чтобы тот не нарушал правила.

Электронная схема движения транспорта, которая показывает, когда и где находилась каждая машина, подтверждает: одними усилиями диспетчеров транспортную проблему Ярославля не решить.

— Раньше утренний час пик, когда большинство горожан ехали на работу, приходился на 7 — 8 часов, теперь из-за того, что многие ярославцы работают в

офисах или в сфере обслуживания, он «растянулся» на три часа, от 7.00 до 10.00, — поясняет Анатолий Суриков. — Пробки вызывают справедливые нарекания наших пассажиров, но что делать? Наши троллейбусы и автобусы не оснащены крыльями и не могут по воздуху преодолеть транспортные заторы.

Новым потребностям — новые схемы

Муниципальные перевозчики стараются оперативно обеспечивать то, что востребовано ярославцами. К примеру, в свое время маршрут автобуса № 23 был задуман для доставки рабочих ЯМЗ к проходным предприятия, где и была конечная остановка. Сегодня возможность перемещения горожан без пересадок важнее. Поэтому маршрут продлен до 15-го микрорайона Дзержинского района, что позволило связать медицинские учреждения на Тутаевском шоссе с областной больницей. Появляются и новые маршруты, один из них № 40 К, который связал Очапки с областной больницей.

— Мы стараемся максимально учитывать интересы пассажиров, — утверждает Анатолий Суриков. — Это сложно. Недавно по просьбам жителей появились

новые автобусные маршруты по Которосльной набережной. А для тех, кому удобнее ехать по улице Большой Октябрьской, остались только троллейбусы. Не все этим довольны.

При этом главный вопрос остается нерешенным. Из-за необходимости предоставлять социальные льготы защищенным категориям населения муниципальный транспорт остается убыточным. Владельцы маршрутных такси, работающих на нерегулируемых тарифах, озабочены не столько социальной задачей, сколько зарабатыванием денег. Отсюда и нарушения скоростного режима, и остановки в запрещенных местах, и работа водителей по 12 — 14 часов без медицинского освидетельствования.

По сведениям сотрудников ГИБДД, таких нарушений фиксируется до тридцати в неделю. И это только «надводная часть айсберга»: к каждой маршрутке инспектора не приставишь. Да и социальной нагрузки частники стараются не нести. В час пик из-за них не протолкнуться на дорогах, но попробуйте часов в десять вечера уехать от улицы Труфанова на 91-й маршрутке...

Мировой опыт для столицы Золотого кольца

При этом совсем запретить частных перевозчиков сегодня невозможно — подвижной состав муниципальных предприятий с пассажиропотоком не справится.

— Наша стратегия следующая. Там, где с перевозками пассажиров справляется муниципальный транспорт, он и будет работать. Те маршруты, где его сил не хватает, распределяют на конкурсных процедурах, — поясняет исполняющий полномочия мэра Ярославля Владимир Слепцов. — Предпочтение будет отдано тем перевозчикам, которые располагают современными автобусами большой вместимости и готовы работать на условиях муниципального транспорта — с предоставлением льгот и жесткой привязкой к остановоч-

ным пунктам. Ярославль — столица Золотого кольца, город с развитым туристическим потенциалом. Значит, и общественный транспорт должен соответствовать столичным стандартам, быть комфортным и безопасным, а водители должны выглядеть достойно.

Когда частные перевозчики только осваивались в Ярославле, городские власти были вынуждены уступить им наиболее прибыльные маршруты. Иначе те не желали браться за работу. Так исчез, к примеру, автобусный маршрут № 1, проходивший через весь город от ПАТП-1 до АО «Холодмаш». Вместо него появились маршрутные такси № 91 и № 71. Заставить частника трудиться себе в убыток мешают законы экономики. И законы РФ эту диспропорцию устранить пока не могут. В других странах этот вопрос решается по-разному.

К электронной системе расчета?

— Во время визитов в европейские страны я интересовался, как там обустроена работа общественного транспорта, — рассказывает депутат муниципалитета Ярославля Олег Ненилин. — В некоторых немецких городах муниципального транспорта нет. Городские власти следят только за тем, чтобы подрядные организации соблюдали все регламенты обслуживания пассажиров. Но при этом у власти есть все необходимые полномочия, чтобы обязать перевозчика к выполнению норм ПДД, графика движения и правил перевозки пассажиров.

— Многое упирается в возможности бюджета, — убежден первый заместитель директора ЯО «Яргорэлектротранс», депутат муниципалитета Ярославля Валерий Байло. — Поэтому систему оплаты в общественном транспорте нужно приближать к современным реалиям. Фиксированная цена поездки и безлимитный проездной на месяц — это позавчерашний день. 23 рубля за то, чтобы преодолеть расстояние в пару остановок, дорого для пассажира. А если он за те же деньги проезжает через весь город, поездка становится убыточной уже для муниципального автотранспортного предприятия. Так или иначе, мы придем к электронной системе расчетов, которая позволит выстроить гибкую тарифную политику. Как минимум, она должна будет включать зонирование города и возможность приобретения проездных документов с лимитом времени пользования. Это позволит создать реальную экономическую конкуренцию маршруткам, не прибегая к административным методам.

Анатолий КОНОНЕЦ
Фото Ирины ШТОЛЬБА



Маршрутки прочно обосновались на наших дорогах.