Автор: Administrator
27.01.2015 10:13

Пока новый директор департамента транспорта Омска разъезжает на «маршрутках», а в суде пытаются заболтать очевидный тарифный сговор, на местных магистралях продолжается уничтожение общественного муниципального транспорта. В угоду вполне конкретным частникам и теневикам…

Пока видные знатоки транспортной проблематики выясняют вопрос законно – не законно омская РЭК повысила тариф на проезд в «газелях» на 2 рубля, чиновники и работники департамента транспорта продолжают целенаправленно и методично разваливать работу муниципальных перевозок. В угоду обнаглевшим и заевшимся частникам. Видимо, не без своего корыстного интереса. Другого объяснения трудно придумать.

Чтобы не быть голословным в столь эмоциональных и нелицеприятных оценках, я приведу один вполне конкретный пример, как это «лоббирование» осуществляется на практике.

Поучаствовать в эксперименте мне предложили граждане, которые в силу жизненных обстоятельств вынуждены ежедневно пользоваться услугами троллейбуса маршрута №3 «Ж.д.вокзал – пос. Чкаловский».

Почему это для них важно, они объяснили и доказали вполне убедительно. Во-первых, у них имеются ветеранские и иные льготы на проезд в муниципальном транспорте (у части – «проездные»). Во-вторых, альтернативы троллейбусному маршруту здесь никакой нет: передвижение в данном направлении возможно исключительно на «тройке». В-третьих,

общественный крупногабаритный транспорт видится им более безопасным и более важным для мегаполиса-миллионника.

В принципе, доводы меня убедили в актуальности вопроса для достаточно большого количества пассажиров. Но более важным стало другое: пассажиры заявили, что вполне осмысленные действия организатора перевозок – мэрии Омска ведет к… невозможности пользоваться муниципальными услугами в полном объеме и качественно!

- По сути, мы имеем дело с дискредитацией общественного городского транспорта, когда его работа выстраивается не в интересах пассажиров, а в интересах владельцев частных газелей, - подвел черту один из членов Инициативной группы.

Разговор стал лишь прелюдией к основному действу. В будний день в полседьмого вечера мы вышли на одну из остановок на пр. К.Маркса и стали ожидать троллейбус №3. Погода «за бортом» минус 18 градусов холода, на остановку непрерывным потоком идут люди. В течение 10-15 минут походят два, а то и три троллейбуса. На всех табличка «до гор. Водников». Одним словом, подвижной состав двигается в парк. Время, напомню, – час пик. После тщетного стояния на пронизывающем пятаке остановки потенциальные пассажиры муниципального транспорта, чертыхаясь в адрес мэра и его команды, идут к месту посадки на маршрутки и едут по своим делам. Кто сидя, а кто и стоя. Морозиться и тратить время почем зря никто не хочет.

Продолжаем стоять. Рядом группа молодых и, видимо, настырных людей также шумно ждет «тройку». Понятно, студенты, на кармане, скорее всего, студенческие проездные. Задорные и веселые парни-девушки не выдерживают после 40 минут бесполезного прозябания. За это время мимо проносятся как минимум четыре троллейбуса, на которых вожделенная цифра «3» прикрыта знакомой табличкой.

Таким Макаром мы пронаблюдали полтора часа: с полседьмого до восьми вечера. Среди почти двух десятков троллейбусов прошли всего три единицы по маршрутам – две «четверки» и одна «семерка». Да и то, я почти уверен, что на линию они вышли после

того, как сообщение о фотографировании каждой машины на одной из остановок передали в диспетчерскую. Это всего лишь мои предположения, но в любом случае наш эксперимент прошел в чистом виде: дождаться троллейбуса под номером «3» нам так и не удалось.

Напомню, другого альтернативного общественного транспорта по данному маршруту не ходит. Кроме частников. На дворе зима и обычное пострабочее вечернее время.

Пока альтруисты фотографировали подвижной состав, косяком направляющийся «в депо», я лицезрел отлаженную работу транспортных акул бизнеса. «Газели» №317, 399, 568 того же сообщения «ж.д.вокзал – пос. Чкаловский» раз за разом подсаживали два-три, а то и четыре пассажира. По-крайней мере, ни одна «маршрутка» не проезжала мимо без «навара».

Не сложным эмпирическим подсчетом мы вывели, что за истекший период только на данном маршруте частники перевезли без какой-либо альтернативы порядка тысячи пассажиров. Возможно, каждый четвертый или пятый – это клиент муниципального транспорта, который он тщетно с надеждой ждал. Но, как мне видится, даже не экономическая потеря в данном случае опасна. Более серьезным и страшным является убийство доверия омичей к общественному транспорту, который, получается, трудится в угоду «уставших водителей и кондукторов», «бизнесменов-частников», «чиновников-коррупционеров» – кого угодно, но никак не рядового горожанина! Дискредитация работы муниципалитета – налицо, сомнительные управленческие решения заметны и не специалисту.

Добавим сюда, для красок, такой показательный момент, доступный для взора любого пассажира: днем, когда пассажиропоток заметно падает, автобусы и троллейбусы устраивают в Омске самые настоящие «догонялки». Подвижной состав одного и того же маршрута может ехать следом друг за другом, от обилия машин на остановках рябит в глазах. А утром и вечером – провалы в работе. Получается, если отбросить нюансы – работа па публику. Накатал бесполезные для пассажиров километры и поехал с чистой совестью домой отдыхать, а что творится на городских магистралях, уже никого не волнует. Кроме частника, зарабатывающего на этой безальтернативности приличные деньги, без какой-либо отдачи обществу, бюджету, государству.

Что касается троллейбуса №3, то в нашем распоряжении здесь имеется вполне

убедительная доказательная база: департамент транспорта «сдал» маршрут частникам. Что касается других аналогичных примеров, то найти доказательства работы департамента не в интересах населения Омска – дело техники. И группы Общественного контроля.

Ждем обещанного приглашения!

Сергей Асташкин