



В решении транспортной проблемы города-миллионника мэрия Омска скатилась до примитивной постановки вопроса в телеэфире: «нужно ли сохранять муницип. транспорт?»...

Видимо, эту набившую оскомину уже не одному поколению горожан тему пытались в передаче «Наш Омск» на телеканале «Россия» по-быстрому "разрулить" мэр Омска Вячеслав Двораковский и журналист-ведущий. Я не случайно в начале данной публикации поставил слово «видимо».

Пациент «ни жив, ни мертв»



Сам, будучи активным пассажиром (до 8-10 поездок в день), я не увидел в местном телеэфире ни серьезности обсуждения злободневной темы, ни остроты поставленных перед градоначальником вопросов, ни каких-либо внятных рецептов по экстренному спасению «больного», ни хотя бы профессиональных рекомендаций по его выхаживанию и реабилитации. Ведь сама постановка вопроса для интерактивного голосования телезрителей – это нагляднейшее подтверждение тому, что муниципальный транспорт в Омске реально «ни жив, ни мертв», а у «врачей» нет ровным счетом никакого понимания об истории болезни пациента, о диагнозе, не говоря уже о лекарствах или путях выздоровления.

Каков вопрос – таков ответ

Не смотря на очевиднейший ответ, который подтвердили и результаты «голосования» пассажиров-телезрителей («общественный транспорт нужен» в городе-то миллионнике !!!), на остановках омичи продолжают голосовать рублем не в пользу муниципальных автобусов и троллейбусов. И виной тому отнюдь не сравнявшаяся цена за проезд в 18 рублей в маршрутках и у муниципалов, как пытаются нынче убедить народ чиновники. Причина более серьезная – это стратегические просчеты руководства департамента транспорта мэрии Омска по организации работы муниципального подвижного состава, по формированию маршрутной сети, по развитию дорожной инфраструктуры.

Создается стойкое впечатление, что везде, по всем пунктам «возрождения», сплошные прожекты, прогнозы, версии, а на деле – отсутствие какого-либо внятного контроля и учета, хаотичное тасование номеров и направлений, ликвидация рентабельных и востребованных населением маршрутов. Скажу больше, есть консолидированное мнение, что данное подразделение администрации города стало, по сути, проводником политики частного бизнеса в масштабах «муниципального образования город Омск». Мне кажется, что порассуждать в этой плоскости было бы намного полезней и омичам, и руководству города, и нам, журналистам.



Спасение «утопающих»...

О том, как происходит уничтожение муниципального транспорта через связку «чиновники-частники», я уже писал неоднократно (см. **Так работает в Омске транспортная мафия**

<http://bk55.ru/news/article/45469>

<http://bk55.ru/news/article/45469>

Почему омская полиция покрывает «транспортную мафию»?!

<http://bk55.ru/news/article/47450>

и другие). Как об стену горох.

Конечно, признают «фигуранты» изложенные факты, заверяют, что «проведена работа над ошибками», «виновные наказаны», исправимся, дескать, но на поверку ситуация на городских магистралях и остановках общественного транспорта становится еще хуже.

И в данном случае уже не понятно для кого и кому излагать новую колоритную фактуру по целенаправленному и циничному уничтожению муниципального транспорта? Пассажиры, те самые рядовые потребители, все это прекрасно видят и ежедневно ощущают на себе и без моего изложения. Чиновникам – им походу давно уже все поровну. В Омске на этом месте, вообще, выросла какая-то каста «мальчишей-кибальчишей». Их пытаются жители вопросами, подступают к горлу своими проблемами, жгут подметными письмами, бомбардируют администрации жалобами и ультиматумами, окружают резиденции митингами и пикетами, доходит уже до завуалированных угроз жизни и здоровью, а с них... как с гуся вода! Так и слышится сакраментальная возня-шептальня по кабинетам: «нам бы день простоять, да ночь продержаться».



Стучаться до первых лиц города и области? Так, те у нас, как метко заметил один из моих собеседников, «пребывают в перманентной борьбе за свое кресло». Объективно нет у них даже физического времени заниматься целой отраслью городского хозяйства. Да еще «на результат».

Возможно, именно этой поверхностности и добиваются всякого рода «советники», «фавориты», «кардиналы», «замы» и «заинтересанты». Поэтому-то любые подступления мэра и губернатора к теме заканчивается громкими фигурами речи и красиво обернутым слоганами для населения. На худой конец, сакраментальным вопрошанием: люди, нужен вам транспорт?! Реально же – на дорогах – принципиально ничего не меняется.

Будь я прокурорского чину человек, я бы давно уже возбудился по основаниям «предоставления муниципальных услуг ненадлежащего качества в отношении неопределенного круга лиц», но в адрес конкретных должностных лиц. Фактуры – выше крыши, перспектива – благодарность сотен тысяч горожан. И нынче, и в будущем. Но, «увы» и «ах»: и в этом ведомстве по линии «транспортной мафии» намекают на имеющуюся «кумовскую составляющую» и на уже бросающийся в глаза кадровый голод. Вот и получается, что спасение простаивающих на остановках Омска граждан – дело... их самих. И – частного бизнеса!

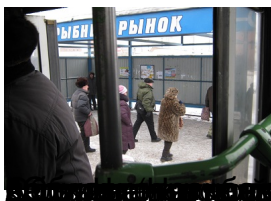
Так в Омске работает «транспортная мафия» - 2

Автор: Administrator
08.07.2015 00:52



Так в Омске работает «транспортная мафия» - 2

Автор: Administrator
08.07.2015 00:52



Так в Омске работает «транспортная мафия» - 2

Автор: Administrator
08.07.2015 00:52



Уплате за проезд, впрочем, не производится



В Омске отныне проезд на городских маршрутах



на маршрутах, где проезд на городских маршрутах