



Перегибы и провалы в работе омского дептранса «колбасят» сферу муниципальных пассажирских перевозок...

В Омске количество ДТП и ЧП с участием пассажирских «газелей» возросло в разы. Такое ощущение от местных новостей. Сплошные аварии, травмы, госпитализация, пожары и все – у частных перевозчиков.



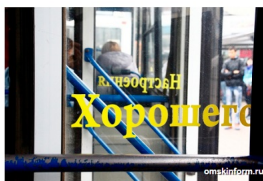
Уверен, что общая статистика аварийности не изменилась, просто она сейчас стала достоянием медиасреды в большей степени, чем раньше. Почему-то это происходит не пять-шесть лет назад, когда еще можно и нужно было спасать муниципальный транспорт от экспансии нелегалов и продажных чиновников, а теперь, когда «маловместительных» частников вот-вот официально объявят вне закона. В омских СМИ появляются публикации, где говорится, что «маршрутки – это уже вчерашний день» (см. <http://www.omskinform.ru/news/98068>). Ссылаются на передовой опыт Москвы. Чувствуется, что устоявшийся рынок частных перевозок опять кто-то решил подвинуть (немного «попилить» - ?!) и подвинуть (заставить «откатиться» - ?!).

В Москве частные маршрутки отменять не будут?

Автор: Administrator
14.09.2016 00:33

Маршрутки – это уже вчерашний день. Но только не в Омске

от 13.09.16 в 12:27
версия для печати



Столичные власти, заставившие перевозчиков купить большие автобусы и войти в единую систему общественного транспорта, оказались правы.

Три четверти жителей Москвы считают правильным переход от маршрутных такси к автобусам, который был реализован в ходе реформы наземного транспорта в российской столице. Об этом говорят результаты независимого опроса, проведенного специалистами Московского автомобильно-дорожного института (МАДИ).

omskinform.ru

– Горожане оценили комфорт и возможность использования городских билетов в новых автобусах. Это показали результаты независимого опроса пассажиров, проведенного специалистами МАДИ. В опросе приняли участие более 6 тысяч человек на 50 остановках наземного транспорта с

Наша редакция никогда не являлась сторонником коммерциализации муниципального общественного транспорта. Для города-миллионника, тем более столь протяженного, как Омск, это чревато не только социальными, но и стратегическими проблемами (они не за горами).

Однако, не считаться с тем, что две трети местного пассажиропотока (70%) сегодня приходится на частников невозможно, не прогнозировать возможные трудности «переходного периода» также нельзя. Почему-то эту простую мысль понимают и обсуждают в столице. Если омские СМИ, превознося опыт Москвы, ссылаются на единичные опросы, то авторитетное издание [ГАРАНТ.РУ](http://www.garant.ru) приводит мнения экспертов «круглого стола», который на днях прошел на площадке «Парламентской газеты».

Если кратко, то при всех плюсах и перспективах новой организации транспортного обслуживания в столице не удалось предвидеть все возможные негативные последствия. А они есть, даже в Москве, где частники занимают нишу всего в 30% от общего объема наземных перевозок. Например, пассажиры ощутили дефицит подвижного состава, почти в десять раз пришлось сократить число наименований маршрутов, муниципальный транспорт порой переполнен, что не сказывается на безопасности и комфорте перевозок.

Вот как передает возникший транспортный парадокс информационно-правовой портал «Гарант.ру» в публикации «**Эксперты считают отмену частных маршруток в столице преждевременной**» (<http://www.garant.ru/news/898201/#ixzz4K4NVhIVA>):



«Однако реализация хорошей по своей сути идеи повышения качества перевозок и выведения частных перевозчиков из тени на практике создала много проблем. Главная заключается в том, что количество маршрутов, обслуживаемых частными перевозчиками, одномоментно сократилось практически в 10 раз, — до 37. В связи с этим 1,5 млн человек, которые ежедневно пользовались маршрутками, не хватает транспорта, подчеркнул депутат Совета депутатов муниципального округа Таганский г. Москвы Илья Свиридов в ходе состоявшегося 9 сентября в "Парламентской газете" круглого стола, посвященного обсуждению проблемы отмены частных маршруток в столице. Пассажирам приходится либо подолгу ждать автобусов, либо выбирать другие виды транспорта, например троллейбусы, либо и вовсе ехать с пересадками, то есть в любом случае тратить на дорогу гораздо больше времени.

...президент Центра социальных и политических исследований "Аспект" Георгий Фёдоров... подчеркнул, что большинство автобусов теперь ездят переполненными, и это увеличивает риск гибели пассажиров в случае аварии, тогда как одной из основных целей проводимой реформы наземного транспорта является повышение безопасности перевозок.

Недостаточность количества единиц маршрутного транспорта уже привела к активизации новой теневой структуры — так называемых "бомбил", которые перевозят на своих автомобилях по 3-4 человека, собирая с каждого по 35-40 руб., то есть по той же стоимости, которую пассажиры платили за проезд в отмененных маршрутках, отметил в свою очередь председатель Межрегионального общественного движения "Союз пешеходов" Владимир Соколов. Таким образом, лица, не имеющие разрешения на перевозку граждан и никак официально не оформленные, получают нелегальный заработок, а около 10 тыс. водителей, работавших у частных перевозчиков, лишились своих рабочих мест, подчеркнул он. Негативный эффект от уменьшения количества маршруток остро проявится в случае аварий в метрополитене, который в настоящее время перевозит 80% столичного пассажиропотока, добавил эксперт.

Причем если в некоторых районах Москвы маршрутки старого образца действительно исчезли, то в других они продолжают функционировать, не встречая препятствия со стороны местных властей, что может свидетельствовать о коррупциогенном факторе,

В Москве частные маршрутки отменять не будут?

Автор: Administrator
14.09.2016 00:33

подчеркнули эксперты. Тем не менее, они выступают за временное возвращение частных маршрутных такси на самых напряженных, а также социально значимых маршрутах (до поликлиник и больниц, например) до тех пор, пока на них не будет введено достаточное количество транспортных средств ГУП "Мосгортранс" и заключивших госконтракты перевозчиков».

Получатся, даже в столице РФ маршрутки окончательно не списали с «корабля истории», а в Омске как-то торопливо, преждевременно и надсадно хоронят. Эта панихида уже напоминает целенаправленную пиар-акцию. Создается впечатление, что местным чиновникам вместо предоставления качественных и востребованных услуг населению просто нужен откат от частных перевозчиков. И они его просят, требуют, вымогают уже публично. Как это, видимо, было уже не раз и не два в богатой на транспортные катаклизмы истории Омска. При этом все прекрасно понимают, что взять и ликвидировать «маршрутки» росчерком пера, претензией или щелчком пальцев уже не получится.

Ситуация не та.



...Вчера (13.09.2016г.) в начале шестого вечера на остановке Рабиновича (в сторону г.Нефтяников) подходит автобус №69 (гаражный номер 728 – на память). Пустой – пустой. А за ним следом второй автобус-близнец. Тот же маршрут №69. Еще более пустой. Всего два пассажира (гаражный номер не запомнил, но госномер «с 222 ос 55 RUS»). Какие планы по реорганизации транспортной сети Омска?! О каком выполнении Федерального закона №220 может идти речь? Департамент транспорта мэрии Омска просто пребывает в управленческой прострации и начальственной деменции. Не лишиться бы нам, пассажирам, с такими «работничками» последнего.

В Москве частные маршрутки отменять не будут?

Автор: Administrator
14.09.2016 00:33

К этому все и идет...

Сергей Асташкин