

Когда поедем на «метро»?

➤ Новый проект системы городского пассажирского транспорта вынесен на публичное обсуждение

ЖИЗНЬ не стоит на месте: Магнитогорск активно развивается, обрастает новостройками.

Правда, географически они расположены лишь на юге и западе – в других направлениях расширяться некуда. Потому заметно меняется городская инфраструктура, в том числе – транспортная. Но мало кто из горожан считает ее нормальной: в адрес автобусов и трамваев критика нарастает с каждым годом.

Из новейшей истории

Периодически городские власти пытаются исправить ситуацию: при прошлом мэре город получил в подарок от губернии партию новых больших автобусов. Событие активно освещали городские СМИ, а власти заверяли, что почти решили проблему с пассажирскими перевозками. Практика показала: это далеко не так. Не помогло и объединение двух муниципальных предприятий – трамвая и автобуса – в одно, названное «Маггортранс».

Прошлогодняя «маршрутная революция» не принесла желаемых результатов, изрядно потрепав нервы всем жителям города. Недавно автобусы большой вместимости, переданные в прошлом году в аренду частным извозчикам, вернулись в боксы Маггортранса. А сам он продолжает сдавать позиции частникам, причем не только в городе: его автобусы уже не работают на междугородних маршрутах, хотя несколько лет назад были главным игроком на этом рынке.

Графики движения и маршруты трамваев не совсем удобны горожанам: вовремя добраться на работу – большой риск.

На этом фоне маршрутки продолжают безумную охоту на пассажиров, игнорируя правила дорожного движения. Признаем: за последние годы самым популярным общественным транспортом стали именно они, заполнившие наши улицы. Безусловно, «Газели» уступают своим большим собратьям и трамваю в безопасности. Но на них, хоть и с минимальным комфортом, можно вовремя добраться до места назначения.

В итоге получилась довольно хаотичная система пассажирских перевозок. Стремление ее изменить подвигло Маггортранс разработать новую концепцию маршрутной сети общественного транспорта. По крайней мере, так заявили руководители предприятия, презентуя новый вариант системы пассажирских перевозок. Сразу оговоримся: маршрутки в этой концепции не фигурируют – речь только о муниципальных трамваях и автобусах.

На слайдах все красиво...

На пресс-конференции в мэрии Анна Горбунова, заместитель начальника центра организации движения Маггортранса, рассказала о претензиях пассажиров: ждать автобус и трамвай слишком долго, транспорт перегружен в часы пик и неравномерно распределен по разным частям города.

Сейчас маршрутная схема города состоит из 34 трамвайных и 41 автобусного маршрутов плюс 14 городских и четыре пригородных садовых.

– Не каждый магнитогорец, не говоря уже о гостях города, может разобраться в хитросплетениях направлений общественного транспорта, – подчеркнула Анна Михайловна.

– Поток жалоб растет, а существующая сеть общественного транспорта исчерпала свой ресурс в создании новых маршрутов и удовлетворения потребностей пассажиров.

К решению проблемы попытались подойти с «нуля», проведя анализ всех возможных видов перемещения в нашем городе. Вывод получился очевидный: крупный городской общественный транспорт – самый востребованный, доступный и удобный вид перемещения пассажиров.

В основу новой сети заложили принцип организации движения метро: крупные транспортные кольца и пересекающие их поперечные линии. Это дает возможность пересадки пассажиров в основных транспортных узлах в любых направлениях.

На слайдах, показанных журналистам, все красиво и основательно. Но для такого серьезного изменения требуются масштабные и дорогостоящие реконструкции трамвайной сети и перекрестков, обустройство съездов с улиц Московской и Грязнова на проспект Карла Маркса, строительство новой ветки по улице Зеленый Лог, разворотного кольца в районе Самстроа. И для полной «закольцовки» – возведение пятого моста через Урал. Однако у города средств впритык даже на ремонт существующих дорог. Остальное похоже на утопию.

«Окольцованная» Магнитка

Что конкретно предлагают? Транспортных колец видится четыре: пятое завязано на несуществующем пока мосте.

Итак, Центральное кольцо: Карла Маркса – Вокзальная – Советская – Зеленый Лог. Его пересекают три других транспортных кольца. Первое – Металлургическое: Советская – Грязнова – Южный переход – проходные № 5, 6, 7 – Центральный переход – Строителей – Московская – Вокзальная. Второе – Ленинградское кольцо: Советская – Завенягина – Казачья переправа – проходные № 5, 6, 7 – Центральный переход – Ленинградская. Третье – Левобережное: Кирова – Северный переход – Строителей – Комсомольская – Карла Маркса – Южный переход – Профсоюзная.

В перспективе может появиться Южное кольцо: Зеленый Лог – Труда – Пятый мост – Казачья переправа – Советская.

Кольца пересекают сквозные линии. Через Центральное кольцо проходит Новая линия – Тевосяна – Труда – Коробова. Казачья линия от Зеленого Лога через Карла Маркса, Казачью переправу и до Полевой объединяет правый и левый берег. В северной части проходит Северная линия: Депо 2 – Московская – Северный переход – Товарная. В левобережье – Кировская линия: Товарная – Комсомольская площадь – Полевая.

Основные транспортные пересечения образуются в нескольких точках: улицы Труда и Со-

ветская, Труда и проспект Карла Маркса, улицы Завенягина и Карла Маркса, улицы Грязнова и Карла Маркса, улицы Московская и Карла Маркса. Именно здесь пассажиры могут сделать пересадку в любом направлении.

– Вместо существующих на сегодня 34-х трамвайных маршрутов останется всего 14, – отметила Анна Горбунова. – Трамваи десяти маршрутов будут двигаться навстречу друг другу по пяти кольцевым линиям, а четыре остальных маршрута пройдут по прямым линиям. Если средний интервал движения трамваев одного маршрута составит пять минут, то на пересекающихся участках интервал сократится до 2,5 минут. На участках с тремя пересекающимися линиями интенсивность движения транспорта станет еще выше.

Не забыты и большие автобусы: они завязаны в схеме «метро» с трамваями. Основной магистралью для автобусов станет проспект Ленина, который пересекает транспортные кольца и позволяет пересаживаться в любом направлении. Для жителей южных микрорайонов, расположенных от Ленина до улицы Коробова, которые работают на левом берегу, главным транспортом станет имен-

но автобус. Кроме того, предлагается задействовать автобусы на участках с небольшим, но стабильным пассажиропотоком: ЛПЦ – 14 участок, РИС – Полевая, Молжив – улица Труда, а также по улицам Тевосяна, Комсомольской, Советской Армии, Гагарина и проспекту Металлургов. Дублирования автобусных и трамвайных маршрутов не будет.

Ваши бы устами...

Идеологи новой транспортной сети обещают сплошные плюсы: сокращение интервалов движения транспорта на ряде направлений, более прозрачная маршрутная схема, скорректированные графики движения с грамотной стыковкой маршрутов в основных точках, отсутствие дублирования трамвайных и автобусных маршрутов, сокращение подвижного состава при прежнем объеме и регулярности перевозок.

Для нас это означает вовремя, без нервотрепки и дополнительных расходов в любое время добраться из одной точки города в другую. Эх, как давно этого ждем...

– Существенным минусом станет увеличение количества пересадок, отметила Анна Михайловна. – Но сегодня при сбоях в движении общественного транспорта по разным причинам

пассажиры все равно совершают вынужденные пересадки, причем в состоянии глубочайшего стресса, часто не зная, каким именно маршрутом еще воспользоваться и как рассчитать время поездки. Если же пересадки будут планируемыми, с минимальным периодом ожидания на остановках, то это не принесет никакого дискомфорта и станет привычным.

Говорят, такие модели у нас уже работают. К примеру, с января отменен маршрут № 4 (Вокзал – УПТК – Супряк) и вместо него до поселка Супряк продлен маршрут № 15 (Зеленый Лог – ул. Труда – пр. Ленина – ул. Вокзальная – п. Супряк). Его оборотный рейс составил без малого три часа. Естественно, это не устраивает жителей поселка: им удобен маршрут автобуса № 4 с меньшим интервалом и четким графиком движения. Правда, приходится делать пересадку на вокзале.

Дабы пересадки перестали быть стрессом, предлагается или реконструировать нынешние остановки на основных пересадочных узлах или построить подземные переходы. А на площади Мира хорошо было бы построить единый остановочный комплекс, переместив туда все остановки в районе площади.

Еще одна неизбежная реформа должна затронуть систему оплаты проезда. В идеале гражданин, вынужденный делать пересадки, поскольку прямого маршрута из точки «А» в точку «Б» попросту нет, не должен переплачивать. Решить проблему помогут безлимитные проездные, билеты с оплатой за определенное время, бесплатные пересадочные билеты или пополняемые транспортные карты.

Реальность или утопия?

К сожалению, никаких экономических выкладок насчет вложений в «метро» журналистам не предоставили.

– Основной пласт – организационно-

технические мероприятия, – ответил насчет цены вопроса руководитель Маггортранса Александр Виноградов. – Если говорить о единых посадочных комплексах и подземных переходах, то этим надо заниматься постоянно, поскольку мы говорим о безопасности людей. И нет ничего дороже этого.

Спорить не с чем, только вот у нас в городе до сих пор нет ни одного подземного перехода.

Насчет того, как быстро удастся реализовать проект, ответ озадачил:

– В течение года после внедрения единой транспортной карты и одобрения депутатского корпуса. Если пойти по этому пути, то первым делом необходимо организовать систему проезда, что не требует больших затрат. И затем продумать и организовать безопасность людей на каждом остановочном комплексе. Пока мы находимся в стадии концепции.

Вопросов насчет реальности этого проекта много. Главный после финансового, пожалуй, таков: получится ли в реалиях то, что нарисовано на бумаге? Недостатка в новых концепциях, планах и идеях насчет обустройства комфортной жизни в городе нет. Но от идеи до нормального ее воплощения – бесконечно длинная петляющая дорога. Часто, ступив на новый путь, мы вскоре забываем – куда и зачем идем. Разве не так получилось с прошлогодней «маршрутной революцией»? Быть может, необходимо еще на берегу скорректировать планы так, чтобы они не казались утопией?

Безусловно, система пассажирских перевозок давно требует серьезных изменений. Представленный проект – не панацея, а приглашение к обсуждению. Предложения можно отправлять в письменном виде по адресу: Магнитогорск, ул. Советская, д. 162/2. Или по адресу электронной почты tramvay@magnitka.info и maggortrans@mail.ru. А также по адресу редакции «ММ» или на электронный адрес inform.73@mail.ru

МИХАИЛ СКУРИДИН



РИСУНОК > ВИКТОР РАМИХ

➤ Легче всего осуществимы те мечты, в которых не сомневаются. Александр ДЮМА