

Металл-онлайн

Трамвайные споры

На прошлой неделе читатели электронной версии «Металла» активно обсуждали статью Максима Юлина «Перевозчик социальной направленности».

В статье шла речь о том, что проезд в трамвае может подорожать до 20 рублей. Как поясняет герой материала — директор муниципального предприятия трест «Магтортранс» Егор Тимофеев, — это вынужденная мера, которая поспособствует выходу перевозчика из застоя и сохранению трамвая.

Кошельков: «Есть уже опыт Челябинска — официально заявлено о падении на пять процентов наполняемости общественного транспорта и соответственно неполучении дохода от ушедших к частнику. В Магнитогорске нормального движения трамвая нет уже три года, и три года как нет автобусного. С чего вы решили, что люди должны понести свои деньги в Магтортранс? Хочу предложить газете зафиксировать долги на начало 16 года, а через год давайте прикинем, на сколько увеличился долг, несмотря на подорожание проезда. У меня нет сомнения, что цифра подрастёт минимум на сотню миллионов. Именно такими темпами растёт долг последние годы.

Читатель ММ: «Повысить плату за проезд на пять рублей, частично убрать конкурентов-маршрутников — и всё будет зашибись? Оригинальные предложения. Это всё равно, как если бы мой прадед был извозчиком, а я, продолжая его дело, по-прежнему запрягаю кобылу и



сетую, что хорошо бы поднять цену рублей на пять, убрать с дорог трамваи, автобусы, вот тогда бы я развернулся! А ведь не секрет, что трамвай сегодня проигрывает многим видам транспорта по комфорту, манёвренности и скорости движения. Ежу понятно, что, сделай одинаковую с маршрутками цену на проезд, и горожане предпочтут маршрутку. Так, может, не поднимать нужно цену, а опускать её? И занимать свою нишу тихого, но доступного общественного транспорта».

Кирлянский: «У меня трамвайная остановка под окном, а я хожу за километр на Карла Маркса, потому что на своей остановке я могу трамвай прождать и час, и два. А добавят пятак — я ездить буду на маршрутке. Какая выгода Магтортрансу? Тем более что трамваи ходят в основном по К. Маркса, а автобусы в часы пик. Выход опять один — маршрутка».

Кошельков: «Хотя бы повесьте на остановках нормальное расписание движения, пусть даже приблизительное...»

Обзор подготовила
Дарья Долинина

Акция

Первая в жизни поездка

Представителям магнитогорских родильных домов в торжественной обстановке передали детские автомобильные кресла.

Инициаторами акции, приуроченной к Международному дню ребёнка, стал благотворительный фонд «Я — женщина» совместно с городским ГИБДД. Как отметила председатель фонда Марина Сергеева, удерживающие устройства предназначены для транспортировки после выписки из роддома тех новорождённых, чьи родители пока не озаботились приобретением этой важной вещи или не осознали, что без неё первая в жизни поездка юного участника дорожного движения будет опасной, сообщает пресс-служба городской администрации.

Выдавать напрокат кресло планируют всем желающим на безвозмездной основе. Подобный опыт есть в других городах России и зарубежья. Насколько он приживётся в Магнитогорске, покажет время.

Как сообщил начальник отделения пропаганды безопасности дорожного движения Федор Сумароковский, главная цель акции — снижение детского травматиз-



Обратная связь

О ситуации с общественным транспортом рассказывают те, кто занимается его организацией: заместитель управления инженерного обеспечения, транспорта и связи городской администрации Виталий Буянкин, директор муниципального предприятия «Магтортранс» Егор Тимофеев и директор ООО «Альфа-Авто» Андрей Ефимов.

— В утренние часы пик невозможно сесть на маршрутку и автобус: они едут заполненными уже с конечных остановок. С нового года, говорят, маршруток станет ещё меньше. Как ездить на работу?

Виталий Буянкин:

— Да, проблема утреннего «развоза» людей остаётся — и закрыть её муниципальный транспорт пока не может. Частные предприниматели стараются, но, видимо, тоже не справляются. Работаем в этом направлении по мере сил и финансовых возможностей. Что касается сокращений: востребованные маршруты однозначно останутся. Речь идёт о «нелегалах», которых, по самым скромным подсчётам, в городе больше 300. Новый закон, регламентирующий правила перевозок как частными, так и муниципальными компаниями, устанавливает проведение конкурса на каждый маршрут. Победитель получает свидетельство и карту на каждую машину: в ней указаны номер маршрута, тип транспорта, марка, экологический класс и так далее. Сколько карт — столько машин на маршруте. Транспорт свыше нормы считается нелегальным, штраф для предприятия — 300 тысяч рублей, для водителя — пять тысяч рублей. Отсеивая лишние машины, владельцы предприятий откажутся от самых старых из них — так частично решим проблему технического состояния автомобилей.

Андрей Ефимов:

— Я, как предприниматель, ожидаю, что на смену «газелькам» придут автобусы средней вместимости на 20–25 человек, мне выгодно работать на таких: меньше водителей — появится возможность выбирать настоящих профессионалов, тогда как сегодня у меня недобор шофёров порядка трети. Пусть автобусы ходили бы реже, зато по расписанию.

— Кстати, о расписании: горожане жалуются на его отсутствие на остановках. В советские годы было расписание, потом появились таблички с интервалом движения каждого маршрута — например, раз в полчаса маршрут № 17. Это неудобно: не знаешь, ждать тебе минуту или все полчаса. К тому же, и эти таблички исчезли.

Егор Тимофеев:

— Да, замена расписания интервалом была ошибкой, и мы почувствовали отток пассажиров. Сейчас оснащаем пластиковыми табличками с расписанием каждую остановку — до конца года они появятся на всех остановках. Будем надеяться, что вандалы снова не «разберут» их. Кроме того, вводим информационные технологии — систему «Глонасс»,

Транспортные КОЛЛИЗИИ

«ММ» отвечает на вопросы читателей, поднятые на дежурном телефоне



© Андрей Серебряков

благодаря которой каждый пользователь смартфонов в реальном времени сможет отследить, где находится нужный ему трамвай и когда он будет. Понятно, что за пару дней наверняка упущенное не получится, но, надеемся, пассажиры вернутся в трамвай.

Виталий Буянкин:

— С помощью программы «Добрые дела «Единой России» также оснащаем город остановочными комплексами с навесами, лавками и урнами — уже установлены 52 комплекса, продолжим работу в следующем году.

— «Мёртвая зона» — улица Ленинградская: трамваи не ходят, а автобусы там не ходят.

Виталий Буянкин:

— Улица Ленинградская широкая, но в связи с обилием коммерческих организаций крайние полосы заняты при-

Пластиковые таблички с расписанием появятся на всех остановках до конца года

Виталий Буянкин:

— Вопрос прорабатывается, но пока решения нет. Есть идея выделить льготникам 30 бесплатных поездок — остальные по тарифу. Предложение вынесем на рассмотрение депутатов — они примут решение. Но остаётся ещё система оплаты «Метро», разрешающая, купив один билет, пересаживаться бесплатно в течение часа, это тоже поможет экономить на проезд.

— Отменили автобусы № 16 и 16а — в редакцию поступило много звонков с просьбой не делать этого.

Виталий Буянкин:

— Пока не отменили, но маршруты эти действительно нерентабельны. В часы пик они полные и утром по дороге в одну сторону набирают кассу полторы тысячи рублей. Но обратно автобус идёт пустой — в кассе набирается максимум 500

рублей, а норма сбора «туда-сюда» — три с половиной тысячи. Маршрут длинный — 23 километра в одну сторону, столько же обратно: дизельное топливо, огромный расход,

амортизация, зарплата... В Челябинске маршруты окупаются в обе стороны — там большой и разнаправленный пассажиропоток, потому они и купили у нас автобусы-«гармошки»: они найдут своих пассажиров. Из-за нерентабельности Магнитогорск отказался от муниципальных автобусных маршрутов № 9, 20, 24, 18 и 44 — из-за дефицита бюджета не смогли заложить дотации на эти маршруты. Оставили только пять социально значимых направлений, которые возят горожан на левый берег, а также по отдалённым посёлкам — Судяк, Новосавинка, Молжив. Что касается 16-го маршрута, то к нам уже обратились работники калибровочного завода — постараемся решить вопрос, поскольку достойной трамвайной альтернативы ему действительно нет.

— Много жалоб на неразвитую транспортную сеть: нет сообщения между перулом Советский и «Ареной-Металлург», между улицей

Калмыкова и Зелёным Логом, отменили маршрутку по улице Жукова, а там 26 десятиэтажных домов...

Виталий Буянкин:

— Да, неудобно. Но если мы пустим автобус по каждому переулку, к нашим нынешним 1400 маршруткам добавится ещё 300 — наступит транспортный коллапс. С хоккейных матчей горожан развозят специальные заказные автобусы на левый берег, в новые кварталы и Ленинский район — операторы оповещают болельщиков. На них можно добраться до удобного перекрёстка и пересечь на нужный маршрут.

— Глава города заявил, что дотирование муниципальных предприятий, в том числе, транспортников, нужно прекратить. Ждать повышения тарифов, учитывая, что маршрутки уже подняли цену до 20 рублей?

Егор Тимофеев:

— К экономической эффективности надо стремиться. Мы — так называемое предприятие плановых убытков, то есть при себестоимости 23 рубля тариф на проезд 15, а разницу нам оплачивает бюджет — 276 миллионов рублей в год. Эта дотация останется, в остальном должны выйти на самоокупаемость.

Андрей Ефимов:

— Муниципалам бюджет доплачивает, а нам — нет: при тарифе 20 рублей себестоимость поездки 32. Даже более дешёвый газ не спасает от убытков. Я предлагал городским властям каждый год поднимать цену на уровень инфляции — хотя бы официальной, чтобы для горожан это было менее заметно. Кстати, до сих пор в Магнитогорске самый дешёвый общественный транспорт по сравнению с другими городами области и страны: в том же Белорецке поездка в маршрутном такси давно стоит 20 рублей. С нового года вступает в силу закон, устанавливающий регулируемый и нерегулируемый тариф: первый будет в муниципальном транспорте для социальных целей, второй — у маршруток, его продиктует сам рынок. Если городской бюджет закажет маршрут по регулируемому тарифу у частного предпринимателя с обязательством оплачивать разницу — мы все готовы работать.

— Можно ли дать поручение губернатору включить Магнитогорск в федеральную программу обновления транспортного парка, как это уже сделано в Екатеринбурге, Нижнем Тагиле, Перми, Краснодаре, Нижнем Новгороде?

Виталий Буянкин:

— Давно в ней состоим, но в этом году область Магнитогорску ничего не выделила — новые трамваи были куплены в Челябинске. В будущем году повысим активность.

Егор Тимофеев:

— Парк «Магтортранса» изношен более чем наполовину, новый вагон стоит не менее 25 миллионов. Поэтому приоритетное направление — капитально-восстановительный ремонт, который обойдётся в пять раз дешевле. Сейчас ремонтируем два вагона, один сделаем низкопольным — удобным для инвалидов и женщин с колясками. В будущем смотрим с оптимизмом: повысили заработную плату, индексируем её и в будущем году, находим деньги на развитие и строительство новых путей — в частности, продолжим рельсы по Карла Маркса от улицы Труда и закольцуем их с Зелёным Логом.

Рита Давлетшина