

Алло, редакция!



© Дмитрий Рухмалёв

Шёл трамвай, как тема в номер

37 звонков — замечаний и возмущений, предложений и бизнес-проектов по работе общественного городского транспорта — таков итог «Дежурного телефона»

Понятно, что большая часть позвонивших — пенсионеры, ведь по статистике именно они составляют весомую долю потребителей услуг общественного транспорта и не утратили активной жизненной позиции. В основном читатели с тоской вспоминают былые дни, когда автобусы и трамваи ходили часто:

— Моё поколение счастливо хотя бы потому, что ездило в удобных, больших комфортабельных автобусах, — говорит преподаватель Татьяна Ивановна. — Сейчас же трамваи ездят очень редко, особенно по улице Ленинградской, где я живу, а автобусов там нет. Приходится пользоваться услугами маршрутных такси, поездка в котором не просто неудобна — она унижительна: и без того тесные, салоны до отказа забиты сиденьями. Теснота, как в консервной банке, но водители берут пассажиров, даже если все места заняты, и те вынуждены ехать в полусогнутом положении. Тут уж не то что о комфорте — о безопасности не может идти речи.

— В салонах маршруток грязно, сиденья сломаны, водители курят прямо во время езды, — вторит Любовь Яковлевна Журавлёва. — Все маршруты город отдал частникам, которые обещали через год поменять автопарк, но по сей день ездят на древних «убитых» газельках. А где же 88 автобусов, о покупке которых город так торжественно отпартовал не так давно?

Почти каждый звонивший спросил, почему маршрутки, не дожидаясь нового года и изменений в законодательстве, уже на прошлой неделе подняли тариф с 18 до 20 рублей. И ответ у водителей один: «Не нравится — выходите». Стоит вопрос о том, что будет теперь с льготными поездками в трамваях и городских автобусах: многие посмотрели телесюжет о том, что Челябинск предложил льготникам проездной на 15 поездок за 220 рублей или безлимитный — за 450. Пётр Фёдорович Шикинов попро-

сил узнать, будет ли установлен лимит для льготников в Магнитогорске? А Владислав Аркадьевич Вальков попросил власти учесть то, что по пути к больницам, поликлиникам и другим социальным учреждениям приходится делать несколько пересадок. Получается, что свои 15 поездок пенсионер может израсходовать за несколько дней.

Но наибольшее число жалоб вызвано расписанием работы общественного транспорта. — Хочу обратиться к чиновникам: пусть пересядут из служебных иномарок в общественный транспорт хотя бы на один день и почувствуют наши мучения от работы транспорта, — предлагает Александра Владимировна Чекина. — Трамваи приходится ожидать по часу. К примеру, № 21, которым пользуюсь я. Особенно ситуация усугубляется зимой: снег, метель — люди вынуждены мёрзнуть на остановках.

На маршрутное такси деньги есть не у всех, да и на нём с Зелёного Лога, к примеру, не уедешь — особенно летом.

— Пятая бригада после смены, которая заканчивается в 16.30, идёт с работы пешком, — говорит Наталья Викторовна Иванова. — Маршрутки забиты, автобус № 16 идёт в новые районы, а люди-то живут не только там! Трамвая № 10, 12 в это время не дождётся. И куда исчезло расписание движения трамваев на остановках?

Отсутствие на остановочных комплексах табличек с расписанием работы трамваев стало одной из самых часто затрагиваемых тем.

— Я люблю трамвай, — начала Нина Дмитриевна Перегудова. — Едешь в полный рост, не стоишь в пробках, а главное, уверен в профессионализме водителя и исправности вагона. Но отсутствие расписания на остановках вынуждает пользоваться маршрутным такси. Раньше был график: во сколько на какую остановку прибывает

трамвай такого-то маршрута. Потом его заменили на интервалы: к примеру, с 9 до 10 часов такой-то маршрут идёт с интервалом в 40 минут. И как понять, пришла я к остановке за 40 минут до его прихода или за минуту? Так ведь теперь и этой таблички нет! В итоге люди пересаживаются на маршрутки, а трамваи тратят электричество разве что на водителя и кондуктора.

— Живём на улице Жукова за улицей 50-летия Магнитки, — плачет в трубку пенсионерка Людмила Карповна Журо. — Раньше по нашей улице ходила маршрутка № 7, два месяца назад её отменили. И 26 десятиэтажных домов остались без транспортного сообщения: людям приходится идти километры до остановок трамвая и автобуса. Утром смотрю в окно: бедные женщины тащат на руках детей — сердце разрывается. Пусть за 20 рублей, но хотя бы ходила маршрутка.

Отменой некоторых маршрутов возмущены многие: работница каменноугольного завода Ольга Александровна Шеина сетует: раньше приходилось ездить на трамвае № 30, но это на 20 минут дольше. Объясняют решение нерентабельностью автобусного маршрута, хотя кондукторы говорят, что ежедневно сдают по три-четыре тысячи выручки. Утром и вечером автобусы переполненные, а вот днём ходят пустые — так, может, отменить дневные рейсы? Возмущены горожане и отменой автобусного маршрута № 9.

Особенно много звонков пришло от жителей южных, самых густонаселённых районов города: чтобы рано утром попасть на маршрутное такси, людям приходится идти на конечные остановки, где собирается огромная толпа. Поскольку на других остановках переполненные «газельки» просто не останавливаются. Впрочем, недовольны и жители Ленинского района: по Советской и Карла Маркса трамваи ездят регулярно, а на Комсомольской и Ленинградской их можно и полдня прождать. Или вот ещё один недостаток в расписании трамваев: вагоны идут то один за одним, а то целый час нет.

Александр Алексеевич Романов спрашивает, почему город, обожающий хоккей, до сих пор не выстроил полноценного транспортного сообщения с «Ареной-Металлург» — к примеру, трамвайного до переулка Советский, где он живёт и до которого теперь вынужден добираться либо на такси, либо пешком — по тёмным дворам. Жалуются читатели также на отсутствие прямого транспортного сообщения между улицей Коробова и Зелёным Логом, по Карла Маркса от улицы Труда до Зелёного Лога — вдоль этой дороги, кстати, ещё и нет освещения, хотя столбы с лампочками стоят давно. Но, по словам Татьяны Александровны Чистяковой, МЭК работы организации, проводившей опрос, не принял и — что делать дальше — не сказал. А мучаются люди. И ещё один интересный звонок поступил от Татьяны Зычковой:

— На разворотной площадке 42-го маршрута стояли контейнеры, санузел, который могли посетить водители. Теперь площадку перекрыли: маршрутки ютятся вдоль дороги, санузел закрыли — и водители вынуждены ходить по нужде в кусты, а жители близлежащих домов — делать вид, что не замечают этого. Кому нужно было ликвидировать площадку?

Это далеко не все вопросы — «ММ» осветил лишь самые часто задаваемые. Возможно, власти города, хоть и не пользуются общественным транспортом, но читают нашу газету и решат большую часть этих вопросов. Или журналистам придётся идти к ним лично — мы готовы!

На телефоне дежурила Рита Давлетшина

Обратная связь



«Жилетка» или диалог?

Пока редакция «ММ» опробует «Дежурный телефон» как новый формат связи с читателями, они, в свою очередь, предлагают, как лучше выстроить диалог.

«Открытый диалог — это когда две стороны обмениваются мнениями и обсуждают их. А все желающие могут этот процесс наблюдать, — пишет Max Planck на сайте «ММ». — Что у нас? «ММ» предлагает читателям звонить поутру в редакцию. Ну зададут пенсионеры и домохозяйки свои вопросы, которые, наверное, и так заранее известны. А потом-то что? Купят сто новых автобусов и трамваев? Или маршрутки поменяют «ГАЗели» на «Мерседес-Спринты», а водителей из Азии на коренных магнитогорцев, которые начнут ездить, как водители кэбов в Лондоне? Как-то не просматривается перспектива. Больше похоже на сеанс психотерапии».

«Идея, может, и хороша, — размышляет Leon. — Если журналисты хотят побыть «жилеткой», чтобы читателям в неё поплакаться, снять стресс, это один вариант. Или второй: журналисты выступают как четвёртая власть, а читатель, задавший вопрос, ждёт ответа не только от «ММ», но и от ответственных лиц. И тогда, пусть не сразу, но будет ответ как тема для статьи. Такой

диалог интересен, «жилеточка» — нет».

«Если я начну задавать вопросы, а они будут каверзные, то потом мне кое-кто кое-где расскажет, что я не прав. Или мне придётся менять голос и представляться как-нибудь по-другому», — сомневается Александр Леонидович Белов.

«И коль уж господа журналисты так хотят диалога, то вот вопрос: сколько человек в редакции оплачивают взносы на капремонт? — интересуется Читатель ММ. — А если не оплачивает, то почему? Просто с нетерпением ожидаю ответа!»

«Надо поддержать, — считает Старик. — Горячая линия поможет выявить те вопросы, которые волнуют людей, это послужит цели сделать газету ближе к гражданам. Если к этому добавить функционал по реагированию на выступления газеты, то будет выстроена логическая и структурная обратная связь. Она нужна и газете, и тем людям, которые обратились в газету. Должно возникнуть понимание у местного самоуправления, что не может быть дееспособного органа управления без действенной обратной связи».

Р.С. Спешим сообщить, что все сотрудники «ММ» оплачивают взносы за капитальный ремонт.

Инфографика

Факторы риска для пассажира маршрутки

