

> ЭКСПЕРТИЗА

Города
с плохими
дорогами

АВТОТРАССЫ Казани, Челябинска и Нижнего Новгорода признаны самыми небезопасными в стране.

Об этом говорится в исследовании, проведенном межрегиональным общественным центром (МОЦ) «За безопасность российских дорог».

Эксперты оценили состояние отечественных автомагистралей по качеству дорожного покрытия, частоте устранения проблем и числу ДТП, произошедших за год. Каждому городу был присвоен индекс безопасности.

Так, дорогам Казани был присвоен самый аварийный индекс рейтинга – 84 балла. Трассы Челябинска недалеко ушли от лидера списка и получили негативную оценку в 83,81 балла. Транспортные артерии Нижнего Новгорода эксперты оценили в 79 баллов. Завершили перечень особо аварийных городов Уфа, Пермь и Самара. Исследователи отметили, что проблемы с транспортным сообщением, устранением пробок и ремонтом покрытия решаются в этих городах медленно, а каждый обильный снегопад превращается в стихийное бедствие.

«В Самаре самый высокий процент недовольных состоянием городских дорог – 70 процентов. Положение Казани и Уфы внизу рейтинга объясняется лидерством по числу погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2010 году – 125 и 131 человек соответственно. Мэр Казани вынужден был признать, что дорожная техника города изношена и не соответствует и по качеству, и по технологиям объему убираемой в городе площади. Власти Уфы также не смогли подготовиться к зиме: снегопады в декабре парализовали все центральные трассы региона», – говорится в исследовании.

Относительно безопасными и удобными эксперты МОЦ признали дороги Тюмени, Ульяновска и Екатеринбурга. Примечательно, что Москва и Санкт-Петербург избежали попадания в списки неблагонадежных. Московским трассам, несмотря на постоянные пробки и растущие год от года показатели ДТП, присвоили почти 27 баллов, а Санкт-Петербургу со схожими проблемами – 37,5 балла.

Другое исследование, проведенное Росгосстрахом, выявило самые плохие дороги в России. Оказалось, что больше всего недовольны состоянием трасс во Владивостоке – только 14 процентов автомобилистов заявили о том, что дороги их устраивают. В тройке аутсайдеров также оказались Саратов и Рязань. Четвертое и пятое места с конца достались Туле и Волгограду, где дорогами довольны только 20 процентов населения.

Дороги же Кемерово, напротив, признаны самыми лучшими: трассами удовлетворены 87 процентов жителей. Почетное второе место досталось Тюмени, а замкнул список лидеров Липецк.

Пассажир – В «сухом остатке»

> Кому и чем грозит «маршрутная революция»?



РАЗБОРКИ городских властей с нелегальными пассажироперевозчиками продолжают две недели. До полной победы одних и полного поражения других еще далеко. Но самое печальное: горожане, которые регулярно пользуются городским транспортом, стали заложниками этих «боевых действий».

Недовольство «желтопузиками» со стороны рядовых горожан, и особенно автомобилистов, нарастало как снежный ком. Никому не стоит напоминать о той вакханалии, что творилась на наших дорогах в часы пик. Оба проспекта, перекрестки на улице Советской попросту окрашивались в желтый цвет из-за обилия «ГАЗелей». Грубейшие нарушения: подрезание, непредсказуемые маневры, неожиданные остановки на любом участке дороги – другого от них уже и не ждали. Сводки Госавтоинспекции подтверждают: дорожно-транспортных происшествий с участием и по вине пассажирских «ГАЗелей» из года в год становилось все больше. Поэтому было очевидно: перемены назрели, а порядок в этом деле рано или поздно наводить придется.

Насколько бизнес пассажирских перевозок криминален, автору этих строк довелось узнать на собственном опыте: после выхода в феврале прошлого года статьи «Как Ахмат скажет», в редакцию пришел посыльный от того самого Ахмата. Он настойчиво просил встречи в широко известном в узких кругах ресторане. Резона появляться там без надежного «прикрытия» не было, поэтому встречи не состоялась. А речь в той статье шла о том, что рынок пассажирских перевозок в городе давно поделен и насквозь криминализован. Причем уже давно: основные игроки на нем определились еще к 2000

году. Но, как заявляют непосредственные участники этого бизнеса, над всеми ИП-перевозчиками стоит Ахмат. Он решает: будет предприниматель работать на данном маршруте или нет, и если он одобрил, то и в администрации проблем не возникнет. Видимо, не очень понравилась такая статья фигурантам этой истории.

На каких основаниях бесчисленные «ГАЗели» заполнили городские улицы – вопрос вовсе не риторический. Его справедливо адресовать предшественникам нынешней команды мэра, особен-

именно лицензию на маршрут, оплачивая это «удовольствие». Прибыль у таких – минимальная. Вот и получилось, что все сливки в этом бизнесе уходило «крышевателям» и «хозяевам». И прибыли тут, смеем вас заверить, очень и очень немалые. Причем денежный поток стабилен и – наличным рублем.

Учитывая все вышеперечисленное, нетрудно догадаться, что какие-либо перемены на устоявшемся рынке его хозяевам никоим образом не выгодны. Они всеми силами будут пытаться сохранить здесь статус-кво. И когда городская

Когда власти проводят любую реформу, страдают люди

власть озвучила свои намерения навести порядок с пассажирскими перевозками, никто, по большому счету, всерьез эти заявления не воспринял. Ну, пошумят, попиарятся, и все утихнет, все останется на своих местах. Но это было первой серьезной ошибкой: на этот раз власть решила идти до конца.

Был проведен конкурс по распределению городских маршрутов, который большинство перевозчиков игнорировало. Важен сам факт: противостояние уже тогда стало очевидным. Но здесь же и вторая ошибка бизнесменов «от ГАЗели» – бойкотировав конкурс, они лишили себя отступных путей.

Власть же продолжала последовательную политику, правда, опасаясь не меньше. Первый промах, который заметили горожане: глава города и руководители профильных управлений администрации города как-то немного устарились от горячей темы. По крайней мере, публично городскую власть в вопросе наведения порядка с пассажирскими перевозками представляет его советник Кирилл Маркевич. Именно он стал рупором новой реформы. Как говорят очевидцы, он не только проводит

совещания и другие организационные мероприятия, но даже лично выезжает на посты, где дежурят силовики и административные комиссии. Оставим в стороне вопрос о том, не превышает ли Кирилл Игоревич свои полномочия советника.

Нелегалы предприняли ответные действия: они сбросили цену на своих маршрутах до десяти рублей. Шаг довольно сомнительный – долго держать эту цену они не смогут, зато сразу стало очевидно, что их аргументы относительно того, что бизнес не такой уж и рентабельный, – пустые разговоры.

Затем и того хлеще – начались поджоги легальных маршруток. Цель одна – запугать легалов и, опять же, парализовать маршрутные перевозки. Типичная тактика криминала – запугать, показав, «кто в доме хозяин». Этими фактами занимаются правоохранительные органы. Кроме того, нелегалы открыли свой сайт в сети Интернет и выпустили газету, в которой рассказали о ситуации со своей точки зрения.

Вывод в другом: «оппозиция» нелегалов – это организованное и управляемое сообщество, контролируемое определенными лицами, готовыми использовать самые разные способы и средства для достижения собственной цели.

Что имеют в «сухом остатке» рядовые горожане? До конца противостояния, похоже, еще далеко. В вину городской администрации горожане ставят то, что «войну» затеяли зимой, в морозы, когда пешком до работы и обратно не прогуляешься. Чтобы определить градус накала недовольства, достаточно посмотреть отклики на любую тематическую заметку на магнитогорских сайтах. В отдельные уголки города и его окрестности ходили только маршрутки – трамваев тут никогда не было. И, как оказалось, маршрутки только нелегальные. Теперь их стало заметно меньше, а людям все проблемнее добираться до работы и обратно. Городская власть оперативно по ходу дела вносит возможные корректировки. До сих пор не вышли на маршруты все заявленные автобусы и «ГАЗели» легальных перевозчиков.

Политическую волю городского руководства поддержал губернатор области. Есть взаимопонимание и со стороны силовиков: руководства областного УВД и управления ФСБ. По сообщению из мэрии ежедневно несколько десятков водителей-нелегалов приходят трудоустроиваться на работу к легалам. Но порядка и тем более стабильности с пассажирскими перевозками в городе пока нет. Останавливаться на полпути власти не намерены, поскольку опыт Магнитки уже изучают в областном центре и других городах. А нам, рядовым горожанам, пока остается только запастись терпением. Впрочем, как и всегда, когда власть затевает какую-нибудь реформу...

МИХАИЛ СКУРИДИН

ФОТО > АНДРЕЙ СЕРЕБРЯКОВ