



Н.А. Товстокоров

эти «ЛИАЗы» не выдерживают таких нагрузок, плюс соль на дорогах, реагенты какие-то, — в общем, машины у нас уже поизношены. И тем не менее, мы в этом году опять купили новый «ЛИАЗ». С Южного микрорайона «Газели» уже стали убирать, «Ютонги» запустили на маршруты, да, они китайские, но тоже с немецкой оснасткой, плюс два «пазика» новых пустили с американскими двигателями. То есть, развиваемся...

Планируем принять участие в новом тендере, то есть конкурсе. Но вот о чем бы я хотел сказать: у фирмы «АВАС» все местные маршруты — 5, 6, 7, 9, 10, все эти автобусы, кроме того, 601, 604, 602 — дотационные, они безнадёжно убыточные.

КОРР. Но они же дотируются из областного бюджета, иначе как бы вы развивали предприятие тогда?

А.В. Матвеев. Да, они дотируются только по проданным карточкам. По проданным! А вот взять такие маршру-



А.В. Матвеев

ты: «девятка» ходит до хутора Ракси, а номер 8 до Кирпичного Завода, до садоводства в летнее время они ходят. И ситуация такова: иногда один-два человека проедет за деньги, не более, а при этом необходимо зарплату водителю платить, бензин покупать, и никто нам на это денег не выделяет, только за проданные карточки.

КОРР. В результате вы на других маршрутах неоправданно завышаете цены на билет, чтобы каким-то образом компенсировать убыточные маршруты?

А.В. Матвеев. Есть законы сложения чисел, в прошлом году бензин поднялся в цене на 66%, а потом упал только на 10 процентов. При этом никто не замечает, как запчасты поднялись в цене. У нас все это документально подтверждено, на сто процентов поднялись в цене. Не дешевет и электроэнергия, она подорожала. А мы автобусный вокзал содержим, диспетчерскую во Всеволожске. Помимо того, что платим только за аренду автостанции 30 тысяч рублей ежемесячно, 25 тысяч — за свет набегаёт, диспетчерам нужно заплатить, и при этом нам надо развиваться...

Ю.В. Никишин. Новый транспорт подорожал за 2008 год: «ЛИАЗ» стоил 2 с половиной миллиона рублей, а теперь 3 с половиной. А покупать надо, и ремонтную базу надо развивать, и культуру обслуживания поднимать — и все это требует денег. То есть, дорогое это удовольствие — заниматься пассажирскими перевозками.

Н.А. Товстокоров. Возвращаясь к проблеме маршруток, должен заметить, что не везде у нас будут ходить «ЛИАЗы». По той простой причине, что

на то же Котово Поле на этом автобусе ну никак не проедешь, поэтому будем выбирать, может быть, те же самые «Ютонги», какие-то другие микроавтобусы, но только не «Газели»! Чтобы только ваши читатели не поняли нас так: вот они завтра просыпаются, а «Газели» как класс исчезли с улиц города и района. Это будет такой... перманентный процесс, где-то в течение двух лет мы с ними будем расставаться.

ДВИЖЕНИЕ С УВАЖЕНИЕМ, (ИЛИ КТО ДОЛЖЕН ИДТИ НАВСТРЕЧУ И К КОМУ?)

КОРР. По сути дела вы уже давно начали отвечать на вопросы наших читателей, которые они задавали в редакцию в течение двух дней. Давайте ответим конкретно.

Марина Вяйновна Пукконен из деревни Хирвосты: Хотелось бы узнать, почему маршрутки не останавливаются, когда на остановке стоит один человек? Подобное бывает на остановках в Янино-2, Колбино, ПМК.

Н.А. Товстокоров. Большая проблема по Всеволожскому району — отсутствие света на остановках. Поэтому порой водителю просто не видно, что человек стоит на остановке, особенно когда идет встречный поток машин. Мы сами разбирались с подобными случаями, и должны признать, что такое бывает.

КОРР. Можно запомнить номер автобуса, время, дозвониться до диспетчерской службы или до администрации, и водитель будет наказан.

С.В. Степаненко. И еще один существенный момент: каждый автобус рассчитан на определенное количество пассажиров, не больше! И мы, кстати, ведем надзор и за этим, поэтому если автобус полон «под завязку», то водитель и не имеет права останавливаться и брать еще пассажира.

КОРР. Сразу несколько вопросов от наших читателей по поводу работы 531-го маршрута: почему такие большие перерывы возникают в работе автобуса?

Ю. В. Никишин. Не надо сбрасывать со счетов железнодорожный переезд, вот сейчас ехал к вам в редакцию, минут 15 простоял у Мельничного Ручья, и это еще хорошо, можно и полчаса стоять, и больше... Все это знают, а пробки в городе, их тоже надо учитывать.

Н.А. Товстокоров. По 531-му маршруту была масса обращений в администрацию. В декабре мы выезжали специально с комиссией, и, как говорится, «шли по маршруту». На нем, как уже было сказано, десять автобусов, и в идеале интервал движения между ними должен быть 15–20 минут, не больше. Но получается совершенно не так. Вот он отправляется от ЦРБ. Чтобы проскочить Дорогу жизни (мы замеряли в часы пик — с семи до десяти утра), водитель теряет на этом минут семь-восемь. Вторая задержка — на переезде, мы контролировали в течение двух часов: за это время переезд был закрыт 67 минут! И это повседневность. Далее, микрорайон Южный. Здесь тысячи полторы машин на выезде в утренние часы. Ну и последняя пробка на ул. Косыгина уже в Санкт-Петербурге. И вот автобус, которому по расписанию отводится 50 минут пути от ЦРБ до станции метро «Ладомская», добирается туда часа полтора. И еще добавлю: водителям, чтобы восстановить послеобеденное расписание (это есть даже в инструкции), приходится делать это за счет так называемого «отстоя». Он должен постоять на конечной остановке минут 10–15, но разворачивается и — в путь.

Но этот маршрут необходим. А еще нужно строить виадук через железнодорожное полотно. Двух мнений тут быть не может. Только когда мы придем к этому проекту — совершенно неизвестно.

КОРР. Звонила нам Алексеева Тамара Петровна, маршрут 462 ее интересует. Она живет в Романовке. Если утром, до 9 часов утра не уедешь из Романовки, то потом автобус может не приехать до 11 часов. Очень плохо он идет от Ладомской в 16.30. Ждём до 17-ти часов. Мне приходится забирать внуку из школы, мы ждем с ней 462-й на Ударников. Он на полной скорости пролетает по шоссе, не притормаживая у остановки, а если к тому же параллельно с ним идет городской автобус, загораясь остановку, то просто не удастся его остановить...

А.В. Матвеев. Этому маршруту свойственны практически те же самые «болячки», что и 531. Этот маршрут предназначен в первую очередь для жителей Углово и Романовки, им пользуются петербуржцы. Есть такое понятие, как распределение пассажиропотока. И эти пять автобусов, которые ходят по маршруту, по нашему мнению, справляются с объемом перевозок. Бывает, возможно, что водитель и не останавливается, и пассажирка сама называет причину. Если городской транспорт загораясь остановку, как водитель увидит пассажиров? Очень сложно, конечно, уследить за каждым, но мы наказываем за подобные вещи.

Петухов Анатолий Николаевич из поселка Стекланный. Маршрут 611 от станции Васкелово до п.Лесное — это примерно 10 остановок. Раньше весь маршрут был поделен на зоны, и стоимость проезда зависела от расстояния. Теперь же проезд, независимо от зоны, количества остановок, составляет 25 рублей. Почему так?

Н.А. Товстокоров. Мы отчасти об этом уже говорили. Вообще-то этот маршрут обслуживает МТП «Грузино». Это муниципальный маршрут. Забегая вперед, могу вам сказать, что цены устанавливают и принимают не Иванов, Петров, Сидоров и даже не Самохин.

Дело в том, что перевозчики обратились по изменению тарифов в администрацию, и мы долго оттягивали принятие этого решения. Трижды заседала тарифная комиссия... С одной стороны, — надо понять перевозчика, ему не выжить в современных условиях на старых ценах, а с другой стороны, мы же понимаем, какая это непопулярная мера — повышение тарифов. Так что мы выжидали год, и все-таки вынуждены были поднять цены за проезд.

А что касается деления на зоны, повторяю: тарифная комиссия проверяла по всем маршрутам выполнение именно этого задания, нарушений по этому маршруту не было выявлено.

Валерий Иванович Лисовский из Углово. В соответствии с постановлением администрации от 3.12.2008 г. одна зона проезда должна составлять восемь рублей, в реальности до Романовки 38 рублей билет стоит, а я лично промерял все зоны, получается неувязочка: проезд должен стоить меньше. Такое безобразие в маршруте № 601. А вот в автобусе номер 462 все нормально по ценам.

И еще одна тема: летом я бываю в Горловке, это Украина, автобусы там старые, «ЛИАЗы», но внутри самих автобусов — чистота и уют, красивые занавесочки, чехлы, заходишь, и душа радуется. Оказывается, там ведется такое соревнование на звание автобуса высокой культуры. А вы обращали внимание, как неуютно и грязно в салонах наших автобусов, и редко встретишь приветливого кондуктора...

Н.А. Товстокоров. На тему тарифов я отчасти уже отвечал, но теперь конкретно по маршруту № 601. Пусть ко всем этим расчетам товарищ Лисовский прибавит еще 16 рублей, это за проезд по городу Всеволожску. Это фиксированная цена, поскольку 601 автобус начинает движение от платформы, доезжает до микрорайона «Техникум», и вот здесь независимо, до ДК проехал или до Ленинградской

улицы, включается счетчик по тарифным перевозкам по зонам.

Ю.В. Никишин. А что касается культуры обслуживания, скажу вам как перевозчик: если на Украине дождь два раза в год, то у нас каждый день и дождь, и слякоть. Такой наш особенный климат... Но если в обеденный перерыв автобус не полоскается, то значит подметается. Мы за чистотой тоже следим, иначе что здесь было бы в салонах — можете себе представить. Но, правда, до чехлов на сиденья как-то дело не дошло...

Четвериков Михаил Павлович, председатель Совета ветеранов Заневского сельского поселения. Самый главный вопрос от наших ветеранов, пенсионеров Колтушской воло-



С.В. Степаненко и В.В. Буханко

сти — можно ли маршрут № 533, который ходит от Ладомской до Разметелево, продлить до садоводческого массива Самарка? Господин Никишин знает проблему, мы к нему обращались.

Н.А. Товстокоров. Здесь есть неточности в этом вопросе, потому что там несколько вариантов доставки пассажиров. Единственное неудобство, что приходится ехать с пересадкой. Мы ведь и не против, чтобы перевозчик туда поехал, но ведь садоводы такие люди... нерегулярные. А они, садоводы, сегодня поехали, а завтра нет, а расстояние 30 километров, то холостой пробег, то два пассажира всего...

Ю.В. Никишин. И я могу пояснить по этому маршруту. Да, 533 сейчас идет от Разметелево. С Разметелево до Самарки идет 485 автобус. Можно добраться без проблем. Да, приходится пересаживаться, но пустить прямой автобус — пока такой возможности нет.



Ю.В. Никишин

КОРР. И еще много вопросов по так называемым «валидаторам», понятно, что с помощью этого прибора контролируют проезд льготных пассажиров. Но все пассажиры в один голос спрашивают — почему в Санкт-Петербурге достаточно показать и пробить через валидатор проездной только при входе в общественный транспорт, а в Ленинградской области приходится это делать и при входе, и при выходе, иначе проездной блокируется.

А.В. Матвеев. Это распоряжение Комитета по транспорту правительства Ленинградской области. Распоряжение губернатора. С целью наведения строгого учета количества перевозимых льготников. Ситуация такая: нам теперь, как перевозчикам, оплачивать полностью расстояние с того места, где пассажир сел, и до того места, где он вышел. Валидатор просто высчитывает это расстояние. А в Петербурге единый тариф.

ПОДВЕДЁМ ИТОГ РАЗГОВОРА: ДВИЖЕНИЕ НА ДОРОГАХ — ВОПРОС ВЗАИМУВАНИЯ

С.В. Степаненко. Ну а если просто подвести некоторые итоги нашего сегодняшнего разговора, то тоже все, на первый взгляд, очень просто. Надо выполнять те законы, которые у нас есть. Закон о безопасности дорожного движения, правила дорожного движения, правила перевозки пассажиров.

Второе — это подбор водителей. Тут не только проблема гастарбайтеров. Неплохо и нашим бы водителям, которые имеют российские права, при приеме на работу вводить тестовые экзамены. Это может делать сам работодатель при приеме на работу, если он думает о безопасности дорожного движения. А мы могли бы оказывать посильную помощь.

Третье — выпуск автотранспорта. Не формальный, а обязательный

медицинский осмотр, чтобы водитель выезжал на маршрут полноценно отдохнувшим, здоровым и в добром расположении духа. Это все важно, на дорогах нет мелочей — если человек закрывает от недосыпа глаза, о какой безопасности пассажирских перевозок может идти речь?

И еще обязательно надо помнить о техническом состоянии транспорта. А самое главное — заботиться о нем постоянно. Неисправные, просто старые автобусы — это опасно. Но и сам водитель должен и перед выездом и после рейса в обязательном порядке проверять техническое состояние транспорта, чего, я уверен, практически не делается.

А как не учитывать безопасность дорожного движения в таком аспекте, как обустройство дорог, их качество, обязательная расстановка дорожных знаков, разметка, содержание дорог в нормальном состоянии, их освещенность, все важно, нет здесь мелочей.

Движение на дорогах — это в идеале движение с уважением всех: и водителей, и пассажиров, и сотрудников ГИБДД — по отношению друг к другу.

Ну а если у вас остались вопросы, есть нарекания по соблюдению правил дорожного движения водителями пассажирского транспорта, звоните нам по телефону 31-805.

Н.А. Товстокоров. А я вот на что хотел бы обратить внимание, тоже некоторым образом подводя итоги. Как вы понимаете, мне довольно часто приходится участвовать по долгу службы в самых разных совещаниях, где анализируется и качество пассажирских перевозок, и безопасность, и многие другие показатели...

С некоторых пор, как я заметил, изменилось качество вопросов: если два-три года назад основными вопросами были такие: почему не ходят автобусы, нам практически невозможно добраться до нужного населенного пункта...

Ну а теперь появились вопросы, почему нет занавесок в автобусах, это и читатели газеты спрашивают, и нас, чиновников, спрашивают. То есть, повысилась планка требований к социальному и коммерческому транспорту, вышла на новый уровень. Значит, часть вопросов нам все-таки удалось решить.

И, конечно, мы продолжим работу, будут повышены требования и к перевозчикам, а безопасность пассажиров — это главный вопрос, который мы будем решать в первую очередь.

Материал подготовила
Татьяна ТРУБАЧЕВА
Фото Александра КРЫЛОВА