Мэрия Горловки взялась за создание коммунального АТП

Горловский Медиа Портал
16.12.10 09:49

По дорогам Горловки бегают 350 автобусов, но их количество нисколько не влияет на качество обслуживания пассажиров: у тех много претензий к перевозчикам. Местные власти периодически пропускают их через сито конкурса, однако это мало влияет на состояние общественного автотранспорта. Частник напористо диктует условия, ставит ультиматумы мэрии и даже «воспитывает» строптивую, не согласную с тарифами громаду полной остановкой движения. И потому мэр решил возродить муниципальный автотранспорт.

- *В Горловке ощутимый переизбыток автобусов. Как минимум четвертая их часть - лишние. На самом популярном маршруте 2, пересекающем центр по проспекту Победы, числится 36 машин. Из них в пути обычно находится меньше половины: семь идут в одну сторону, столько же - в обратном направлении, а остальные коллективно коротают время на отстое. При этом все хотят зарабатывать и содержать семью,* - делится наблюдениями **первый зам. городского головы Владимир Оленев**. -

У одного из предпринимателей на восемь автобусов оформлено лишь три водителя, а остальные, никому не подотчетные, работают на «автопилоте». Транспорт отравляет атмосферу выхлопными газами, разбивает дороги, но автомобилисты демонстративно игнорируют налоги, предпочитая работать только на свой карман. Люди постоянно жалуются, что после 18 часов мало куда доедешь. Если в салоне десять человек, водитель это считает напрасным рейсом, а если пассажиров и того меньше, едет в гараж. У него даже в мыслях нет, что выручка в часы пик с лихвой перекрывает вечерние убытки. О том, что надо выполнять договоры, заключенные с горсоветом, тоже мало кто думает.

А вот коммунальный транспорт способен противостоять вольному отношению частников к своим обязанностям. И хотя мэрии придется начинать практически с нуля, задел для реализации благого дела у нее есть. Некогда площади действующего ТТУ оборудовали в расчете на размещение и обслуживание 110 троллейбусов. Там даже разметка для них сохранилась, но должного развития электротранспорта в силу нищеты и других объективных причин не получилось. Поэтому материально-техническая база ремонтных мастерских различного профиля используется лишь отчасти. Ангары и боксы пустуют, хотя в ТТУ есть всё необходимое для поддержания техники в исправном состоянии. Так что грех не использовать этот потенциал. А за выделением 6,6 млн. гривен на приобретение 23 автобусов среднего класса дело, говорят, не станет. Надо же с чего-то начинать!

По договоренности с автодорожным институтом студенты-старшекурсники в ходе практики изучат пассажиропоток. А пока будут выполняться все подготовительные работы, настанет пора проводить очередной конкурс перевозчиков, претендующих на обслуживание внутригородских маршрутов. И вот тогда непременно возникнет серьезный конфликт интересов, который местные власти считают неизбежным.

С одной стороны, хватает владельцев транспорта, которые в кредит купили автобусы в расчете на собственный бизнес, и надо будет хорошо постараться, чтобы найти применение своей технике, пишет "Донбасс" . А с другой стороны, свои колеса держат на маршрутах представители милиции, прокуратуры, судов, ГАИ, да и просто денежные люди, желающие постоянно иметь живую копейку. Вряд ли они, ратуя на словах за интересы горожан, захотят на деле расстаться с востребованным бизнесом.

В исполкоме уже начинают ощущать сумасшедшее противодействие созданию коммунального АТП. И теперь, как считают сведущие люди, его будущее зависит от одного важного условия: если городской голова не отступит от своей идеи поставить общественный транспорт на службу громаде, уже в 2011 году на улицы выйдет муниципальный автобус.

По дорогам города бегают 350 автобусов, но их количество нисколько не влияет на качество обслуживания пассажиров: у тех много претензий к перевозчикам. Местные власти периодически пропускают их через сито конкурса, однако это мало влияет на состояние общественного автотранспорта. Частник напористо диктует условия, ставит ультиматумы мэрии и даже «воспитывает» строптивую, не согласную с тарифами громаду полной остановкой движения. И потому мэр решил возродить муниципальный автотранспорт.

- В Горловке ощутимый переизбыток автобусов. Как минимум четвертая их часть - лишние. На самом популярном маршруте № 2, пересекающем центр по проспекту Победы, числится 36 машин. Из них в пути обычно находится меньше половины: семь идут в одну сторону, столько же - в обратном направлении, а остальные коллективно коротают время на отстое. При этом все хотят зарабатывать и содержать семью, - делится наблюдениями первый зам. городского головы Владимир Оленев. - У одного из предпринимателей на восемь автобусов оформлено лишь три водителя, а остальные, никому не подотчетные, работают на «автопилоте». Транспорт отравляет атмосферу выхлопными газами, разбивает дороги, но автомобилисты демонстративно игнорируют налоги, предпочитая работать только на свой карман. Люди постоянно жалуются, что после 18 часов мало куда доедешь. Если в салоне десять человек, водитель это считает напрасным рейсом, а если пассажиров и того меньше, едет в гараж. У него даже в мыслях нет, что выручка в часы пик с лихвой перекрывает вечерние убытки. О том, что надо выполнять договоры, заключенные с горсоветом, тоже мало кто думает.

А вот коммунальный транспорт способен противостоять вольному отношению частников к своим обязанностям. И хотя мэрии придется начинать практически с нуля, задел для реализации благого дела у нее есть. Некогда площади действующего ТТУ оборудовали в расчете на размещение и обслуживание 110 троллейбусов. Там даже разметка для них сохранилась, но должного развития электротранспорта в силу

нищеты и других объективных причин не получилось. Поэтому материально-техническая база ремонтных мастерских различного профиля используется лишь отчасти. Ангары и боксы пустуют, хотя в ТТУ есть всё необходимое для поддержания техники в исправном состоянии. Так что грех не использовать этот потенциал. А за выделением 6,6 млн. гривен на приобретение 23 автобусов среднего класса дело, говорят, не станет. Надо же с чего-то начинать!

По договоренности с автодорожным институтом студенты-старшекурсники в ходе практики изучат пассажиропоток. А пока будут выполняться все подготовительные работы, настанет пора проводить очередной конкурс перевозчиков, претендующих на обслуживание внутригородских маршрутов. И вот тогда непременно возникнет серьезный конфликт интересов, который местные власти считают неизбежным.

С одной стороны, хватает владельцев транспорта, которые в кредит купили автобусы в расчете на собственный бизнес, и надо будет хорошо постараться, чтобы найти применение своей технике. А с другой стороны, свои колеса держат на маршрутах представители милиции, прокуратуры, судов, ГАИ, да и просто денежные люди, желающие постоянно иметь живую копейку. Вряд ли они, ратуя на словах за интересы горожан, захотят на деле расстаться с востребованным бизнесом.

В исполкоме уже начинают ощущать сумасшедшее противодействие созданию коммунального АТП. И теперь, как считают сведущие люди, его будущее зависит от одного важного условия: если городской голова не отступит от своей идеи поставить общественный транспорт на службу громаде, уже в 2011 году на улицы выйдет муниципальный автобус.