

ВЛАСТЬ И ПОЛИТИКА

ФОТО КОНСТАНТИН ДОЛГАНОВСКИЙ



Когда говорите о сокращении маршрутов, мы понимаем, что ничего хорошего из этого не выйдет. Сейчас можем запустить и сказать: схема гибкая, мы можем её поменять. Негатив кто огреть будет?

Мы убираем «Газели». Значит, должны добавить автобусы. Если добавляем автобусы, должны для каждого из них предусмотреть компенсацию из бюджета. О какой экономии говорим?

Арсен Болквадзе привёл в пример Челябинск, где тариф — 15 руб., все пенсионеры пользуются бесплатным проездом, а студенты и школьники покупают билеты за полцены. При этом компенсация перевозчикам из местного бюджета составляет 600 млн руб. в год.

«Если сохранить эти категории льготников, но установить тариф 18 руб., из казны Перми на компенсации потребуются 2 млрд руб.», — возмутился депутат.

Илья Денисов предположил, что речь идёт о компенсации только на автобусные направления, а не на все виды общественного транспорта в целом. А Дмитрий Самойлов сообщил, что после увеличения тарифа городские власти будут добиваться сокращения компенсации из бюджета на автобусные перевозки.

Сити-менеджер также заметил, что помимо депутатов к нему обращались руководители предприятий с просьбой сохранить маршрут №60 в прежнем виде: от ДДК им. Кирова до Комсомольской площади, и «этот вопрос будет проработан». Уже на следующей неделе Денисов, по словам Самойлова, проведёт соответствующее совещание.

Отказ от компенсаций поддержал Дмитрий Малютин, но он посетовал, что для жителей Индустриального района может быть не соблюден параметр дальности остановки 800 метров.

Дмитрий Малютин, депутат Пермской городской думы:

— Надо снижать нагрузку на бюджет, а не увеличивать её. Но, Илья Анатольевич, вы обходите стороной обсуждение тарифа, видимо, ждёте, когда разразится дискуссия при формировании бюджета.

В ЕМС достаточно серьёзные изменения претерпели только три магистральных улицы. Всё остальное остаётся как и было, за исключением лёгкой «косметики».

Илья Денисов сообщил, что после обнародования проекта ЕМС мэрия получила массу жалоб и предложений от жителей Индустриального района. «Многим необходимо было объяснить. По большому счёту, по-крупному ничего не меняется. Сеть мы ещё и развили», — попытался ответить чиновник.

Юрий Уткин посетовал, что городские власти не представили расчёт пассажиропотока. Нашлись у него и другие претензии к представленной ЕМС.

Юрий Уткин, заместитель председателя Пермской городской думы:

— Давно не получал такого количества обращений. Население не думает о власти, а власть не думает о населении. У нас совершенно отсутствует прямое общение между отдалёнными районами и Пермью II. Сейчас пропадёт сообщение с Пермью I. Отсутствие прямого сообщения между двумя железнодорожными вокзалами вызывает объективное напряжение. Имеем незагруженные маршруты вокруг

города. ЕМС надо обсудить на консолидированной площадке, послушать мнения.

«Неделку назад один из типа учёных Перми говорил: «Всё плохо, всё пропало. Ничего непонятно». Цель этого учёного понятна: получить какую-то денежку и чего-то нарисовать», — заявил Илья Денисов. Так он ответил на депутатский вопрос о разработчике ЕМС, отметив, что базой послужили данные, предоставленные «различными институтами».

Был затронут и вопрос о маршрутных такси.

«Что собираетесь делать с маршрутными такси? Вы убираете их из системы. Думаете, они растворятся? Зачем выгоняем на «чёрный рынок»? Зачем нам этот «дикий Запад»? — был недоволен Арсен Болквадзе.

Денисов в ответ пожаловался, что «маршрутки» забирают пассажиров у другого общественного транспорта. На это Болквадзе заметил, что эта услуга востребована у горожан, которых «лишат альтернативы».

У Денисова нашёлся ещё один довод. По его словам, город не может сиюминутно увеличить пропускную способность транспортно-маршрутной сети, поэтому в ней нет места «маршруткам».

«Индивидуальный автомобиль везёт одного человека, занимает столько же места. Давайте автотранспорт совсем запретим!» — не сдержал эмоций Болквадзе.

По примерной оценке чиновников, сейчас в Перми курсирует 25 маршрутных такси, власти планируют оставить из них шесть.

Максим Тебелев поинтересовался, находятся ли в правоотношениях с

властями владельцы «маршруток». Как выяснилось, в большинстве случаев они нелегальны и из бюджета не дотируются.

Дмитрий Малютин напомнил, что ранее много говорилось о разгрузке центра города.

«Не видим в ЕМС этого принципа. В генплане заложили экостанции. Когда чиновники выходят из машин, им выдаются лыжи, они отправляются на работу и в администрации принимают душ, идут работать. Рассматривали канатную дорогу — это актуально для промзон», — разрядил обстановку депутат.

Дмитрий Самойлов доложил, что экостанции не предусмотрены, а Илья Денисов сообщил, что «центр города нужно насытить общественным транспортом». Мол, чем больше его будет, тем меньше станет автомобилей — автоводители переседают в автобусы.

Александр Филиппов отметил, что если электротранспорт соблюдает график на 100%, то автобусные перевозчики ставят на рейсы только 85% техники.

«Что произошло с сетью? Многие годы над ней издевались. Я депутат третьего созыва, мне за эти решения стыдно. Отдавая приоритет электротранспорту, мы помогаем своему муниципальному предприятию. Необходимо, чтобы «Горэлектротранспорт» смог выйти на свои автобусы — это будет правильная политика», — заявил Денис Ушаков.

Подводя итоги совещания, Дмитрий Самойлов предложил, чтобы чиновники и депутаты продолжили совместную работу в формировании предложений к новой маршрутной сети. ■