

Тема номера

Так хотелось оставить в памяти лик первого человека, у которого я — кондуктор — возьму деньги!

5

В ОТСТОЕ

Терпение лопнуло, когда с трудом втиснулась в маршрутку № 68, ухватилась одной рукой за поручень, а со всех сторон в плечи — тук-тук-тук! — и тянут ладони с горками мелочи. «Передай!» — просят. А чем? Неловко горки приняла, монетки посыпались на пол, кто-то зло зашипел. Ну что ж теперь, по полу ползает, собирая чужие гроши?

Ау, кондуктор. Нет его. Я тут же, на остановке «Газовая», вывалилась из салона и рванула в диспетчерский пункт, пригрозившая между аптекой и ларьком с курами-гриль. «Хочу работать у вас кондуктором!» — выпалила с порога. «Их-хи-хи, — диспетчер на меня и не посмотрела. — Кому ж теперь нужны кондукторы? Я знаю кому, поэтому еду в маршрутку № 54 до Юго-Западного рынка, где на кольце десяток маршруток, встающих на отстой.

ПАЗик на конечной опустел, я нагло склонилась над мужчиной у руля. «Кондуктор нужен?» — смело спросила у водителя, разбравшего мелочь на кучки. «Нет», — он даже глаз не поднял. «Почему?» — растерялась я. «Тебе платить надо 400 рублей и кормить обедом, — просто объяснил мужичок. — А у меня лишние денег нет». «Но я могу и бесплатно», — выложила козыри. «Ка-а-а-а?» — вот тут-то он даже рот раскрыл и быстро окинул взором мою кофту-разлетаюку. Задумался. Но быстро очнулся и посоветовал походить, поспрашивать.

Моей смелости хватило ненадолго, раза на четыре. Слух о дурочке, которая прыгает по маршруткам и бесплатно предлагает свои услуги, быстро облетел остановку. Спасалась я бегом. Влетела в уже тронувшийся автобус и нет, чтобы передать семь рублей, по инерции спросила: «Кондуктор нужен?». Нет!

СВИСТАТЬ ВСЕХ НАВЕРХ!

Подняла на уши знакомых. Ирина Ивановна не помогла, тогда обратилась к Светлане Викторовне, она отыскала телефон Бориса Николаевича, тот дал номер трубы Виктора Петровича, он — Валерия Афанасьевича... Утрисали двое суток, и не быть бы мне кондуктором, если бы не открыла карты и не выдвинула железный аргумент: «На один день и бесплатно». «Может, вы просто рядышком посидите, посмотрите...» — предложил Виктор Петрович. Нет-нет, пожалуйста, помогите...

Три дня переговоров, и вот я стою в шесть утра на остановке «Аптека» и близоруко шурю по номерные знаки подвезающих ПАЗиков. Мне нужен АН 737, маршрут № 60Б, в котором крутит баранку веселый парень Алексей.

Утренняя свежесть бодрит. Сейчас я смело плюхнусь на место кондуктора. Я

МЕЛОЧЬ ЖИЗНИ

Корреспондент «ВК» поработала кондуктором



не сплю с двух часов ночи: думаю, вот кто он, кондуктор? Это же как боцман на корабле — начальник палубной команды. Ясно, что не капитан, но и не какой-нибудь юнга. У боцмана обязанности — море: с утра осмотреть рангоут (мачты, реи, бушприт, стеньги всякие), по команде отдать якорь, следить за наружностью корабля. Он всегда на верхней палубе, между фок-мачтой и носом, он знает по именам всю команду, он отец родной... Значит, и мне предстоит не только денежки собирать, но и заботиться о пассажирах. Если надо — попросу парней уступить место пожилой женщине. Захлопну люк в крыше, чтобы ветер не лохматил людям прически. Крикну водителю: мол, не спеши закрыть двери — мамочка с малышкой выходит. Буде отрывать билеты и всем давать со сдачи: оплатили — получите. Не надо? Потом выбросите, а пока сохраняйте до конца поездки. Так я скажу. Надо бы и

денежки взять, вдруг кто-нибудь с утра пораньше попросит сдачи с тысячной купюры.
ХОЧУ СРУЛИТЬ...
Вот она, АН 737! Ничего так, чистенькая. Народу немало. Вхожу, как королева. Лешка даже привстал и распылся в улыбке, знакомый. Оп-п-п! Мое рабочее место занято — парень в красной футболке, друг водителя, едет с нами на левый берег. «Как мы поступим?» — бурчит Алексей, рукой придерживая черный лоток с десятирублевыми и мелочью. «Буду собирать и вам отдавать», — поклялась я и неловко упала на сиденье рядом с парнем в красной футболке. С горем пополам тронулись. Я — глаза в пол. Стыдоба. Полночи не спала — и здравствте.

Так хотелось оставить в памяти лик первого человека, у которого я — кондуктор — возьму деньги! Но запомнилось только зеленое женское платье, на остановке «Красные Зори» рванувшее к водителю. Я — бряк! — ручонку перевернула, сжала ладошкой в чашечку и поймала две монеты, 5 и 2 рубля. Лоток под рукой водителя, до него — метра полтора. Под потолком — серпантин билетов, а схватить и оторвать по одному всем входящим смелости не хватает...
До «Детского мира» выучила наизусть две песни из орущего магнитофона: «Утоли мои печали, Натали» и «Черные глаза». Хорошенькое начало, да и память неплохая: сколько лет не могла вспомнить эти тексты, а тут — легко. «Есть кто на выход?» — летим мы уже по левому берегу. И не выходит никто! Первый рейс из Придонского...

Только на подступах к Отрожке, когда друг растерялся, я уселась в угол к окну, ударившись ногами об огнетушитель. Справа — три аптечки, флаг России и балагур-магнитофон. Перед Алексеем, кроме руля, — две бумажные иконки Николая Чудотворца. Лоток с деньгами мне все так же недоступен, и это мешает развалиться на сиденье по-хозяйски. Зато прировнялась брать сдачу. Кричу Лешке: мол, дай три рубля с десяткой или там сорок три с пеннича. Он проверяет, а потом — дает.
Маршрут № 60Б — один из самых длинных: круг от Придонского в Отрожку и обратно равен 56 км. На кольцо уходит 2,5 — 3 часа, если, конечно, не попадешь в пробку. Мой новый друг устает, наверное: ну-ка, поработай вполборота — и баранку крути, и плату за проезд принимай, и сдачу отсчитывай. «Не-а, легко!» — улыбается он. — Людям нету сейчас. Школьники на каникулах, народ в отпусках, на кондуктора нет денег! В 7.20 утра в салоне сидели всего шесть пассажиров, но Алексей на всякий случай зашпал, что опасно брать кондуктором чужого человека. Есть такие хитрецы, которые воруют: с

круга вырчка якобы 700 рублей, а злые кондукторы легко могут припрятать 50 рублей. Три-четыре круга за смену — вот и стацилл да 200 рублей. Да заплати ему 400, да покорми обедом. «За день вор унесет тысячу рублей!», — подсчитал мой капитан.

Остановка «Школа», в маршрутку — очередь, но я уже смело тяну руку за мелочью. На «Добролюбова» садится наша фотокорреспондент Женя Емельянова и в шутку жмет мою ладонь: «Что тебе дать?». В 7.54 на «Остужева». На «Дмитрова» уже толпа, так что к Чернавскому мосту подрулили битком. Кто-то передал горсть мелочи, она летит на пол, и я впервые ползаю под сиденьем в поисках рубля.

На Воронежже-1 мы в 8.12. Девчонке в розовой кофте сильно повезло, что села возле меня. Не будь меня, она уже извлекла бы, передавая водителю деньги. Но я — ест! Обнаглела так, что уже покрикиваю: «Кто не оплатил проезд?». И даже всем телом дергаюсь в сторону двери, и даже шумлю на мужчину, в спешке взявшего два рубля. «Рупь сдачи еще!» — а он улыбается растерянно.

После Заставы взрослый сын ткнул в бок задремавшую старенькую маму: «Ты сюда спать приехала?». «Я встала в два ночи», — извиняется, испугавшись, что до проспекта Труда остановки больше нет. Черт, а ведь я сама должна объявлять остановки!
В 8.28 на «Аптеке» я сидела уже как хозяйка: вполборота, перекинув локоть через спинку, чуть ли не забросив ноги на соседнее кресло. К нашей Женьке мужик пристал: она мне издавала фотала, а он советы давал. Мол, фокус надела? А выдержку? Пленки хватит? На «Газовой» я с удивлением заметила, что сегодня еще никто не поругался в салоне, а Алексей — не закурил. В 8.41 на «Общешитии» у нас почти никого. Хоть ругайся. «Водителю ругаться нельзя», — поясняет мой штурман. — Хотят сейчас вести, чтобы мы в салоне не курили и не говорили по мобильному».

ЖЕНА СПЕШИТ НА ВЫРУЧКУ

В 9.00 перед конечной в Придонском в ПАЗик вошла женщина и даже не глянула на мою протрянутую руку. «Жена моя, Эльмира», — с придыханием пояснил Лешка, заезжая в конец поселка. — Приехал пустой, как барабан».
Закурил «Честерфилд», купил стаканчик кофе, поболтал с товарищами: мол, год назад колесо стоило 2000, а сейчас уходит 4800 рублей. Подрулила маршрутка № 68, и все завистливо приставили вслед: вот кому повезло, до конечной вез 15 пассажиров. Между автобусами на отстой дремал сытый котьяр. «Вы откуда со мной?» — тронулся на второй круг Алексей. На мое место у огнетушителя села Эльмира и подтянула к себе лоток с мелочью. Ясное дело, доверить вырчку водителю смог только супругу. Мы с Женькой понуро побрели к выходу.
Елена РУЗАНОВА.

ОПЕРАЦИЯ «ОПТИМИЗАЦИЯ»

Главный автоинспектор Воронежской области Виктор Киринов недавно заявил, что одной из ключевых проблем в стране является организация дорожного движения. Но местные власти, которые ею занимаются, согласно его выводам, делают все «из рук вон плохо». Воронеж — не исключение. Нас не удивляет пешеходный переход, огороженный забором. Нормально воспринимаем «зебра», по которой невозможно выйти к тротуару, так как упираешься в киоск, разметка перехода и соответствующие дорожные знаки, разнесенные друг от друга на 20 — 30 метров.

Однако так ходить и ездить невозможно. Чиновники не упускают случая напомнить, что бюджетных денег на строительство новых магистралей в развязках в разных уровнях катастрофически не хватает. И вообще, всегда и во всем виноват водитель: и в ДТП, и в пробках. Правда, умалчивают, почему гаишников на месте ДТП приходится ждать по три-четыре часа. А ведь именно их работа зачастую становится причиной заторов.

Такая ситуация обескураживает известного журналиста Юрия Гейко, который посетил Воронеж несколько недель назад. На пресс-конференции большинство вопросов горожан было посвящено именно пробкам. «Но ведь в Воронеже есть департамент организации дорожного движения (ДОД) — недоумевает участник автомобильной кругосветки.

Действительно, ведомство создано в октябре 2009 года — после того как, получив очередную отписку из мэрии, я обратился к губернатору Алексею Гордееву с письмом, где со ссылкой на федеральное законодательство раскрыл причины складывающегося в городе положения. Он рекомендовал привести структуру городской власти в соответствие законодательству. Воронежская гордума приняла решение о создании департамента организации дорожного движения и пассажирских перевозок. Его возглавил Дмитрий Крутских.

Но на дорогах ничего не изменилось: пробки с утра до вечера в центре и на периферии, ляпы со знаками и разметкой. Журналисты все более настойчиво пытаются выведе-

дать у начальника департамента его реальные дела и планы, а в ответ слышат только лозунги да общие слова про титанический труд над некими «предложениями», которые он озвучит к концу года. Обещаний, кстати, не так уж и много: разрабатывается «комплексная схема организации дорожного движения», будут выделены полосы для движения общественного транспорта.

Именно городской департамент, а не Госавтоинспекция, должен теперь разрабатывать предложения и мероприятия по организации движения транспорта и пешеходов, повышению пропускной способности дорог, внедрению современных техсредств организации движения.

Наша водители привыкли к одному и тому же сценарию: сначала вдоль улиц наносится сплошная линия разметки, без разрывов, затем автомобилисты заваливают ГИБДД жалобы на неправильную разметку. Следующим актом пьесы является закрасивание во многих местах свеженанесенной белой краски в цвет асфальта, что из года в год, в частности, происходит на улице Лизюкова, Жукова, Театральной, проспекте Патриотов и других. Недавно придумали очередную «ноу-хау»: стоп-линии перед нерегулируемыми пешеходными переходами. Ну и ладно, что противоречит ГОСТу, зато сколько краски дополнительно можно вылить.

У Дома быта на улице 20 лет Октября убрали рельсы, нет теперь остановки трамвая посередине проезжей части. Но большегрузные автобусы, идущие с улицы Краснознаменной, продолжают выписывать загогулины с отнесенным левым поворотом, почти ежеминутно перегораживая три полосы движения, — иначе не развернешься. В редкий день там не бывает ДТП. Но кто мешал до демонтажа рельсов разработать проект изменения

организации движения на перекрестке, чтобы освободить водителей от необходимости заниматься фигурной ездой в центре города?

Серьезно влияет на загруженность улиц общественный транспорт. Организация его работы — тоже сфера деятельности городского департамента. В начале своей карьеры на посту руководителя Дмитрий Крутских фактически признал профнепригодность прежней команды, которая за четыре года не смогла решить ни одной проблемы: муниципальный транспорт развален, пассажиропотоки не изучены, маршрутная сеть не разработана, частные перевозчики неуправляемы, нет открытых и честных конкурсов среди пере-

возчиков. А водители маршруток не имеют никакой социальной защиты. В то же время, несмотря на провалы, практически вся команда прежних управленцев осталась на своих местах.

Теперь уже и сам Крутских больше двух лет в власти. Да, трамвая исчез, но троллейбусов стало больше. Что-то реформируют, объединяют, меняют названия МУПов. Выясняют, куда ушла городская собственность и как ее вернуть. Однако для пассажиров главное — безопасно, быстро и комфортно доехать до места. Но у нас по-прежнему бесчинствуют «ГАЗели», теряя на ходу то двери, то колеса. Их опыт внедряют и водители большегрузных автобусов. Я все чаще наблюдаю, как они либо пролетают мимо остановки с толпящимися пассажирами, либо минут по десять разбираются друг с другом с помощью монтировок. В салонах грязь, запах солярыки, блатная музыка, столбы сигаретного дыма и потные от духоты пассажиры. Прокуратура даже довела до суда несколько дел в отношении водителей за некачественное предоставление услуг.

На прошедшей недавно областной комиссии по обеспечению безопасности движения признали, что водители общественного транспорта — самые злостные нарушители. За четыре месяца в регионе произошло 800 аварий с их участием. В каждой десятой были пострадавшие. Однако дальше констатации фактов дело не идет. И почему-то за кадром остаются те, кто организывает движение. Кто же заставляет водителей работать по 15 — 17 часов в сутки, гоняться за пассажирами, рискуя их жизнями, платить «черным налом» за право работать на маршруте, за путевку с нужными отметками механика и врача?

Обслуживание и ремонт подвижного состава зачастую проводятся вне территории транспорта ни одного мероприятия. В основном она состоит из тезисов про то, как должно быть.

Допуск на маршрутную сеть городского пассажирского транспорта производится по результатам открытого конкурса, говорится в программе. В свое время Дмитрий Крутских заявлял, что условия конкурса, разработанные его предшественниками, «смешны и ничтожны», теперь же сам успешно по ним распределяет маршруты. Он говорил, что сломает порочную практику, когда перевозками занимаются люди, не имеющие ни собственной производственной базы, ни подвижного состава. Однако муниципальные предприятия умудряются проигрывать конкурс неким ИП «без кола и двора». Ни одно полноценное транспортное предприятие на рынок так и не вышло. А вот обанкротившиеся, тот же «Каретный ряд», есть.

Покупка нового подвижного состава в нынешних условиях — «пир во время чумы». Потратить бюджетные миллионы — нехитрое дело. А дальше-то что? Технической базы для обслуживания не хватает, квалификация персонала для ремонта нет; дорог тоже нет, одни пробки. В соответствии с программой в 2009 году были закуплены 31 автобус и 44 троллейбуса (должны были, кстати, 70 и 50). С автобусами проще: их поставили на существующие маршруты. А вот троллейбусы пустили на маршруты, где давно хозяйничают ПАЗы и «ГАЗели». Но «рогатые» ходят полупустыми, часами стоят в пробках, так как не умеют ездить по встречке.

СОКРАЩЕНИЕ МАЛОГО КЛАССА

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

— Судя по планам мэрии закупить около полутысячи автобусов, вы делаете ставку на развитие общественного транспорта, пусть даже ездящего на солярыке или газе...

— Вы только не забывайте, что если рассматривать общественный транспорт в разрезе автобусов и троллейбусов, то вся сеть электротранспорта ограничена контактной сетью. Соответственно, любое архитектурное изменение в городе, в том числе расширение его границ благодаря новым микрорайонам, физически не может быстро отражаться на изменении троллейбусной сети. И мы планируем начать с самого сложного участка — центра города.

Параллельно ведется разработка концепции организации дорожного движения в городском округе. Она предусматривает двухлетнюю чисто научную работу, включающую паспортизацию улиц, предложения по организации движения, а затем уже и архитектурные решения. Также в рамках концепции предусматривается внедрение современной автоматизированной системы управления движением, при которой все светофорные объекты (они уже объединены в систему, правда, морально устаревшую за десятки лет) будут оснащены датчиками объема движения транспорта.

— Приведите конкретные примеры возможного изменения движения на улицах города.

— К примеру, движение по улице Никитинской предлагается сделать односторонним, тогда в противоположную сторону транспорт будет двигаться по улице Фридриха Энгельса. Разбирается и вопрос выделенной отдельной полосы для общественного транспорта на проспекте Революции и на улице 20 лет Октября, перевода по мере реконструкции (уборки рельс) некоторых популярных маршрутов на Кольцовскую.

— Вы говорите о том, что свои программы будете представлять на публичные слушания, что хотели бы услышать от общественности?



единой дислокации дорожных знаков в городе. Прорабатывается вопрос демонтажа ряда знаков, изменения организации движения на некоторых улицах. И мы планируем начать с самого сложного участка — центра города.

Параллельно ведется разработка концепции организации дорожного движения в городском округе. Она предусматривает двухлетнюю чисто научную работу, включающую паспортизацию улиц, предложения по организации движения, а затем уже и архитектурные решения. Также в рамках концепции предусматривается внедрение современной автоматизированной системы управления движением, при которой все светофорные объекты (они уже объединены в систему, правда, морально устаревшую за десятки лет) будут оснащены датчиками объема движения транспорта.

— Приведите конкретные примеры возможного изменения движения на улицах города.

— К примеру, движение по улице Никитинской предлагается сделать односторонним, тогда в противоположную сторону транспорт будет двигаться по улице Фридриха Энгельса. Разбирается и вопрос выделенной отдельной полосы для общественного транспорта на проспекте Революции и на улице 20 лет Октября, перевода по мере реконструкции (уборки рельс) некоторых популярных маршрутов на Кольцовскую.

— Вы говорите о том, что свои программы будете представлять на публичные слушания, что хотели бы услышать от общественности?

— Судя по тому потоку обращений, который мы получаем от горожан, немногие из них знакомы с той маршрутной сетью, которая у нас есть. Большая часть поступающих от воронежцев предложений касается сроков окончания работы общественного транспорта. Проблему мы собираемся решить с помощью недавно созданного МУ «Центральная диспетчерская служба». Учреждение внедряет систему навигации на пассажирском транспорте и, естественно, должно получить контроль над работой перевозчиков, в первую очередь в утренние и вечерние часы. Другая проблема, с которой к нам обращаются граждане, касается межрайонных связей. Речь идет об элементарном назначении маршрутов, в том числе тех, по которым в силу не совсем интенсивного пассажиропотока работает небольшое количество автобусов. Люди не знают, что mimo их остановки автобус проезжает раз в 30 — 40 минут. Поэтому на публичные слушания проекта по оптимизации движения, как я думаю, наш диалог с жителями будет носить разъяснительный характер. Та маршрутная сеть, которая пока существует, имеет проблему перенасыщенности маршрутов в центральной части города и в меньшей степени проблему недостатка подвижного состава в отдаленных участках. То есть нельзя решить вопрос того же Подгорного или поселка 1 Мая, запустив туда большее число автобусов. Гораздо приемлемее разрывные графики движения, оптимизация работы транспорта в часы пик.

— Судя по тому потоку обращений, который мы получаем от горожан, немногие из них знакомы с той маршрутной сетью, которая у нас есть. Большая часть поступающих от воронежцев предложений касается сроков окончания работы общественного транспорта. Проблему мы собираемся решить с помощью недавно созданного МУ «Центральная диспетчерская служба». Учреждение внедряет систему навигации на пассажирском транспорте и, естественно, должно получить контроль над работой перевозчиков, в первую очередь в утренние и вечерние часы. Другая проблема, с которой к нам обращаются граждане, касается межрайонных связей. Речь идет об элементарном назначении маршрутов, в том числе тех, по которым в силу не совсем интенсивного пассажиропотока работает небольшое количество автобусов. Люди не знают, что mimo их остановки автобус проезжает раз в 30 — 40 минут. Поэтому на публичные слушания проекта по оптимизации движения, как я думаю, наш диалог с жителями будет носить разъяснительный характер. Та маршрутная сеть, которая пока существует, имеет проблему перенасыщенности маршрутов в центральной части города и в меньшей степени проблему недостатка подвижного состава в отдаленных участках. То есть нельзя решить вопрос того же Подгорного или поселка 1 Мая, запустив туда большее число автобусов. Гораздо приемлемее разрывные графики движения, оптимизация работы транспорта в часы пик.

— Судя по тому потоку обращений, который мы получаем от горожан, немногие из них знакомы с той маршрутной сетью, которая у нас есть. Большая часть поступающих от воронежцев предложений касается сроков окончания работы общественного транспорта. Проблему мы собираемся решить с помощью недавно созданного МУ «Центральная диспетчерская служба». Учреждение внедряет систему навигации на пассажирском транспорте и, естественно, должно получить контроль над работой перевозчиков, в первую очередь в утренние и вечерние часы. Другая проблема, с которой к нам обращаются граждане, касается межрайонных связей. Речь идет об элементарном назначении маршрутов, в том числе тех, по которым в силу не совсем интенсивного пассажиропотока работает небольшое количество автобусов. Люди не знают, что mimo их остановки автобус проезжает раз в 30 — 40 минут. Поэтому на публичные слушания проекта по оптимизации движения, как я думаю, наш диалог с жителями будет носить разъяснительный характер. Та маршрутная сеть, которая пока существует, имеет проблему перенасыщенности маршрутов в центральной части города и в меньшей степени проблему недостатка подвижного состава в отдаленных участках. То есть нельзя решить вопрос того же Подгорного или поселка 1 Мая, запустив туда большее число автобусов. Гораздо приемлемее разрывные графики движения, оптимизация работы транспорта в часы пик.

Беседовал Андрей ЦВЕТКОВ.