

Петербуржцы, уже привыкшие за последние три года к автобусам средней и большой вместимости, обслуживающим социальные и коммерческие маршруты, с удивлением видят на улицах микроавтобусы и даже «газели», от которых власти приказали автопредприятиям отказаться с 2011 года. Они начали появляться даже в центре города, где микроавтобусы вообще под запретом. И используют их практически все перевозчики. Сейчас их в городе 17, из них 6 — крупные.

**НА УЛИЦАХ
ПОЯВИЛИСЬ
ЗАПРЕЩЕННЫЕ
«ГАЗЕЛИ»,
А ВОДИТЕЛИ
ОТКАЗЫВАЮТСЯ
РАБОТАТЬ
ИЗ-ЗА МАЛЕНЬКИХ
ЗАРПЛАТ**



Ох, не любят пассажиры эти желтые «газели»...

Куда едет петербургский транспорт?

НЕСБЫВШИЕСЯ ПЛАНЫ

Напомним, в 2009 году — тогда комитетом по транспорту руководил Александр Кадыров — после ряда серьезных аварий город решил отказаться от «газелей» и уменьшить их разрешенный срок эксплуатации. Предполагалось, что петербуржцев начнут возить только автобусы средней и большой вместимости для коммерческих и социальных маршрутов соответственно. Планировалось выкрасить их и в единые цвета (белый с желтым или белый с зеленым). Также предполагалось, что все пассажирские автобусы будут оборудованы ограничителями скорости, «черными ящиками», видеокameraми и специальными приспособлениями для инвалидов.

Предполагалось, что «пассажирский рай» наступит в 2011 году. И правда, после проведенного конкурса микроавтобусы с улиц практически исчезли. Нет, остались, конечно, в спальных районах или у нелегальных перевозчиков, которые зачастую дублируют официальных в тех же спальных районах.

Но все остальное — одинаковая окраска, «черные ящики», регистраторы и пандусы — по большей части пока осталось в проекте. Во всяком случае на коммерческих маршрутах.

Да, социального транспорта новшества коснулись: автобусы низкопольные, с валидаторами, с бегущей строкой, объявлениями остановок, GPS/ГЛОНАСС-трекерами. Последнее сделало их «предказуемыми». Правда, пока только для тех, кто пользуется смартфонами, на которые можно установить приложения, где видны все социальные автобусы, расписание и расположение на карте относительно нужной остановки. Планировалось, что табло с такой информацией появится на всех остановках. Но пока в бюджете на это средств нет.

ПАССАЖИРЫ В ШОКЕ

А вот с коммерческими перевозчиками

ми мало что изменилось, кроме вместимости. Где много пассажиров — их много, где мало — мало. Когда придет следующая маршрутка, никто не знает. Но до последних пор хотя бы микроавтобусов никто не видел. В центре города уж точно. И вот они появились снова.

Сразу несколько компаний на некоторых маршрутах заменили китайские «ютонги», «отоелы» и российские ПАЗы на микроавтобусы, в том числе «газели».

Удивленные читатели обратились в нашу газету.

Ирина:

— У нас на проспекте Ветеранов всюду уже ездят желтые «газели». Мне в них реально страшно. Боюсь даже не аварии. Это уже клаустрофобия. С горем пополам в три погубили забираешься. С трудом усаживаешься, и хорошо, если не на колени к другим пассажирам.

Алла Юрьевна:

— Я пользуюсь маршрутами К-223, К-183, К-50. Было очень удобно, когда это были желтые китайские автобусы средней вместимости. А сейчас — маршрутки. Причем ездят машины в ужасном состоянии — раздолбанные дверные механизмы, раскоченные сиденья и так далее. В одном микроавтобусе водитель на каждой остановке выходит на улицу, чтобы снаружи захлопнуть дверь! Это кошмар.

Мы задали вопрос, в связи с чем произошла замена автопарка, крупнейшим перевозчиком, обслуживающим коммерческие маршруты, — компаниям «Питеравто» и «Третий парк». Из первой ответ так и не поступил.

А в компании «Третий парк» рассказали, что поменяли автобусы средней вместимости на микроавтобусы из-за небольшого пассажиропотока на некоторых маршрутах.

Корреспондент «ВП» поинтересовался у пассажиров маршрутки К-223, что они об этом думают. Люди подтвердили, что народу на самом деле ездит мало, но не

потому, что маршрут не востребован, а потому, что ужасно работает, — мало машин, которых иногда не дожидаться и которые по вечерам вообще не появляются.

А когда корреспондент «ВП» поговорил с водителями, выяснилось, что ситуация еще хуже.

ВОДИТЕЛИ РАБОТАТЬ БОЛЬШЕ НЕ ХОТЯТ

Водитель-мигрант одного из коммерческих автобусов рассказал, что зачастую просто некому работать:

— Кризис, а зарплаты нам не повышают. Все почему-то думают, что мы много зарабатываем. Я сам читал в газете. Так вот, это неправда. У нас сейчас зарплата 13 тысяч рублей в месяц плюс то, что мы зарабатываем сверх плана. А план, например, 8 тысяч рублей. Я его не всегда могу выполнить. У нас многие водители просто ушли. Кто-то ищет работу на стройках, некоторые вернулись домой. Потому что по 12, а иногда по 14 часов в день за такие деньги работать очень тяжело. Я сам думаю, чтобы уйти. Ситуация безвыходная.

Другой водитель тоже пожаловался:

— Водителей нет. Но тут все от маршрута зависит. У нас в парке есть «золотые» маршруты. Это те, где большой пассажиропоток. Там хорошо работать. На своем я плана не вырабатываю. Парк на всем экономит. Китайские автобусы средней вместимости очень дорого обслуживать и содержать. Сейчас они все куда-то

делались, а вместо них появились микроавтобусы. Многие — очень старые. Так и ездим. Зарплаты очень маленькие. Я бы согласился, если бы нас меняли. Сегодня я на «золотом» маршруте, а завтра на обычном. Или зарплату бы дали стабильную, тысяч сорок, как в «Пассажиравтотрансе». Вот говорят, что валидаторы — обязательны. Вечером приходит хозяин и снимает с них показатели. Но эти электронные деньги не учитываются как мой план. План — это то, что принес наличными. Поэтому я извиняюсь и говорю пассажирам, что валидатор разрядился или не работает, лишь бы расплачивались деньгами.

Сейчас в городе 308 коммерческих маршрутов и 352 социальных (по которым город субсидирует компании). Негосударственными перевозчиками за счет внебюджетных источников приобретено и эксплуатируется на маршрутной сети 786 автобусов большой вместимости и 3052 — средней вместимости, сколько микроавтобусов — неизвестно, поскольку считалось, что их как бы и нет.

А ведь город в ближайшие годы планировал вообще отказаться от коммерческих маршрутов и весь транспорт сделать социальным. Но, судя по тому, что рассказывают пассажиры и водители, это утопия. Мы отправили письмо в комитет по транспорту. Главный вопрос: как дальше будет работать общественный транспорт Петербурга? Ждем ответа.

Михаил ТЕЛЕХОВ, фото Натальи ЧАЙКИ

КСТАТИ

В воскресенье пассажиры маршрутки К-223 ждали ее на конечной остановке у станции метро «Горьковская» с 20.00 до 21.00, но ни один автобус не приехал. «Вечерний Петербург» обращается к руководству компании «Третий парк», которая обеспечивает работу этого маршрута, и к комитету по транспорту с просьбой исключить подобные случаи. Даже если водить уже некому, то пассажиров можно известить, что маршрут не работает.