

# ПАССАЖИР

## В ИНСТРУКЦИЮ НЕ ВПИСЫВАЕТСЯ

Поездки в городском транспорте Ярославля последние несколько месяцев были очень удобны для пассажиров. Поздно вечером и рано утром, когда особенно велика угроза встречи с контролером, а киоски по продаже талонов не работали, билет можно было купить у водителя. Еще зимой руководство автотранспортного предприятия № 1 (ПАТП-1) выпустило соответствующее распоряжение. Позже примеру автобусных начальников последовали и в трамвайно-троллейбусном управлении. Даже мэрия поддержала инициативу транспортников.

Народ радовался и отдыхал душой. Из криминальной хроники полностью исчезли прежде частые сообщения об избиваниях контролерами пассажиров, которые при всем желании не имели возможности оплатить проезд.

Но вот в начале августа руководитель Ярославского областного отделения Российской транспортной инспекции (РТИ) Александр Болтовнин потребовал прекратить продажу билетов водителями. Мотивировал он свое требование необходимостью обеспечить безопасность дорожного движения. Но неужели получение денег и отрывание билетов водителем в то время, когда автобус или троллейбус стоит на остановке, так чревато аварией? С этим вопросом я обратилась к начальнику Ярославского городского отдела ГИБДД Анатолию Паремскому.

— Безусловно. Интенсивность движения с каждым днем возрастает, а дисциплина водителей на дорогах только ухудшается. Вообще, по моему твердому убеждению, в каждом автобусе должен быть кондуктор. Именно его обязанность — продавать билеты.

По статистике ГИБДД, за этот год пассажирские автобусы попадали в аварии 25 раз, в том числе семь раз — по вине водителей, погибло три человека, ранено 44. В нынешнем году ГИБДД совместно с РТИ и департаментом городского хозяйства уже провели восемь целевых мероприятий по проверке

движения автобусов на городских маршрутах. Выявлено 457 нарушений правил, пять водителей задержаны в нетрезвом состоянии, 147 машин не прошли техническое обслуживание. Вот, правда, Анатолий Цезаревич не припомнит, чтобы автобусы или троллейбусы попадали в аварии из-за продажи билетов водителями.

Руководитель Ярославского отделения РТИ Александр Болтовнин в беседе с корреспондентом «Северного края» уточнил причины, по которым он запретил продажу билетов водителями. По его словам, транспорта сейчас много, а автобусы и троллейбусы (особенно так называемые гармошки) загораживают всю площадь остановки, пока водитель продает билеты, и мешают припарковаться остальным. В итоге создается аварийная ситуация. К тому же временные затраты на продажу билетов не учитываются в графике движения автобусов, время нахождения в пути возрастает, и пассажиры опаздывают. Да и вообще, мол, не стоит отвлекать водителя на другие дела. Для него главное — остановка на дороге и безопасность людей.

В своей аргументации Александр Болтовнин ориентируется на приказ № 176 Министерства автотранспорта РСФСР от 1987 года. Но разве нет других нормативных актов?

— В том-то и дело, что нет. По части пассажирских перевозок у нас со времен перестройки полный правовой вакуум, — сокрушается начальник транспортной инспекции. — Да и какая выгода тому же ПАТП-1 от этой продажи, ведь далеко не все водители поддержали инициативу руководства.

В автотранспортном предприятии с мнением инспекции категорически не согласны. Благодаря своей инициативе они получают по 80 тысяч рублей прибыли в месяц. Водители в продаже билетов заинтересованы: 30 процентов от выручки — их «гонорар». Жалоб от пассажиров не поступало, аварий с автобусами их предприятия тоже не было, да и на-

чинание это они не из головы взяли.

— Законы неоднократно менялись, то разрешали, то запрещали водителям продавать билеты, то время продажи ночными часами ограничивали. По нашему мнению, сейчас действует тот закон, где продажа билетов водителями разрешена, — объясняет ситуацию заместитель директора ПАТП-1 Александр Лукошков. — К тому же перед нами пример Москвы, где движение гораздо более интенсивное, а водители уже не первый год билеты продают. Да не по той цене, что в киосках, а на рубль дороже.

Однако в ПАТП-1 уверены, что если возникший спор дойдет до суда, то его обязательно выиграет транспортная инспекция: ее авторитет весомее. Но и других способов сократить убытки своего предприятия транспортники не знают. На поголовную сознательность граждан рассчитывать не приходится, а все остальные методы (отмена льгот, повышение стоимости проезда, усиление контроля) явно не найдут поддержки у населения. Набрать полный штат кондукторов тоже нереально. Зарплата менее 3000 рублей особых восторгов даже у безработных не вызывает. В итоге кондукторов не хватает более чем на половину автобусов.

И все же, что делать добросовестным гражданам, которые вошли в автобус без кондуктора, а водитель билеты не продает? Как оплатить проезд? И правомерно ли требование контролера заплатить штраф? По утвержденным правительством ныне действующим правилам, доступным к прочтению в любом автобусе, троллейбусе или трамвае, пассажир обязан оплатить свой проезд, не дожидаясь следующей остановки. Вопрос о том, что для этого нужно создать соответствующие условия, ни ГИБДД, ни транспортную инспекцию, ни тем более правительство не волнует. Вот и получается, что чиновники прикрываются инструкцией, а крайним, как всегда, оказывается пассажир.

**Елена ВИНОГРАДОВА.**