

Транспорт, одна из самых развитых инфраструктур нашей страны, без которой не обходится ни одно производство, так же подвержен проблемам. Не обошли проблемы и пассажирские перевозки автомобильным транспортом.

На первый взгляд, каждый город имеет достаточное количество маршрутов, чтобы добраться для любого даже крайнего района своего города, будь то малый город или большой мегаполис-миллионик. И если в малом городе эта проблема не столь значительна, то в более развитом это крайнее заметней.

Количество автотранспортных предприятий в городе с миллионным количеством населения превышает цифру пять. Это и не удивительно, ведь надо в день перевезти большое количество человек. Радует, что возят все по одному тарифу, но не все так чисто. Финансовая сторона для потребителя, обычного пассажира, не имеет никакой разницы. Платить одинаково, а уж, какая разница, кому. Но руководителям автопредприятий разница есть – получить прибыль. И вот тут начинается проблема.

«Конкуренция» других предприятий не дремлет. Почему иногда наблюдается ситуация, когда идут забитые маршрутные такси, а приходит автобус того же маршрута, но полупустой? Ответ весьма прост, но идет из глубины. Пассажиры, не дождавшись своего автобуса независимо от причины его задержки, садятся на аналогичное маршрутное такси, или другой автобус схожего направления. Пересчитывая свой доход, начальник того самого полупустого автобуса, о котором говорили ранее, принимает решение сократить количество автобусов на этом маршруте. Это и правильно, с точки зрения начальника автотранспортного предприятия. А кто в конце всего больше страдает? Правильно, обычные пассажиры. Передвигаясь стоя в маршрутных такси, пассажиры, подвергая себя опасности, выбирают это, нежели долгое ожидание автобуса на остановке.

Из-за конкуренции, хорошей или плохой, такие автобусные маршруты становятся «призраками». Кто будет ждать автобус, если он всего один на маршруте, и среднее время прохождения всего оборота составляет не менее одного часа.

А ведь проблема начинает развиваться дальше. Человек, живя в подобном районе, где каждое утро надо делать выбор между долгим ожиданием автобуса нужного маршрута, попыткой забраться стоя в маршрутное такси и подвергать себя опасности, или ехать пересадками двумя, тремя или четырьмя транспортом только в одну сторону, принимает для себя решение купить автомобиль. Вспомнились знакомые? Естественно, такой человек будет не один с такой идеей, да и район такой может быть не единственный. Идет массовая покупка автомобилей, новых и поддержанных, для целей, в основном, ездить на работу и с работы.

Увеличение количества автомобилей без увеличения протяженности дорог ведет к тому, что в определенных местах, где пропускная способность ниже, фактическая потребность, начинают образовываться «пробки». Против автомобилистов ничего не имею против, но теперь дожидаться пассажирский транспорт стало намного дольше. И это если не брать в расчет того, что где-то может произойти авария. Причем не столько страшно, когда автомобилисты едут по дороге, сколько то, что приезжая к работе они начинают парковаться, загромождая одну полосу для движения. А уж совсем бессовестные могут бросить автомобиль во втором ряду. Пассажирскому транспорту приходится объезжать их, а каково троллейбусам, которые идут по проводам.

И дальше более терпеливые люди начинают откладывать в свою хрустальную свинью деньги на автомобиль. И тут проблема уже выходит за рамки только проблемы пассажирского автомобильного транспорта. Длинные пробки, отнимающие время у всех, стали напастью больших городов. И этот процесс не остановить. Пассажирский транспорт должен двигаться строго по графику. С этим надо бороться строя дополнительные полосы для движения, выделять по возможности улицы, перекрывать в пиковые моменты движение для простых автомобилей и применять другие мероприятия, чтобы поднять интерес и возродить пассажирский общественный транспорт.

Проблема стала всесторонней, так как это не только проблема невыполнения графика перевозок пассажиров, и виноваты здесь не только те самые автомобилисты, а возможно те, кто спровоцировал и создал такую ситуацию на корне. Каждый вложил частичку в образовавшуюся проблему, будь то перевозчик или пассажир. И каждый теперь пожинает её результаты.

Назад ничего вернуть нельзя. Вряд ли автолюбители откажутся от своих стальных коней, а перевозчики, объединившись в одну сплоченную большую семью, дадут то количество подвижного состава, которое будет необходимо для новых условий и полного соблюдения графика. На что-то придется надеяться, а с чем придется смириться.