2011-01-13 **Воронежцы требуют вернуть электротранспорт**

Советское время сейчас

Согласно результатам опроса института общественного мнения «Квалитас», большинство воронежцев – 52,9% жителей города - считают неправильным решение городских властей ликвидировать трамвайные пути в областном центре. Позицию мэрии поддерживают только 36,6% воронежцев. Причем в основном это молодежь, видевшая трамвай лишь в последние годы его существования, когда благодаря «заботе» городских чиновников вагоны превратились в сараи на колёсах, а о соблюдении графика движения было напрочь забыто. Затруднились ответить на вопрос 10,5% опрошенных.

Решение вернуть на улицы города троллейбусы поддерживают 82,4% жителей областного центра, и лишь 10,1% выступают против, и 7,5% - затрудняются ответить. .

14 апреля 2009 г. воронежский трамвай, протяженность линий которого ещё десятилетие назад была пятой в России, был закрыт. Сейчас под предлогом расширения автомагистралей идет повсеместный демонтаж рельсов и контактной сети. Воронеж приобрел печальную славу крупнейшего города Европы, лишенного трамвайного движения.

Конечно, после того как трамвай десятилетие планомерно уничтожали, и при нынешней наполняемости бюджета, практически лишённого одной из основных составляющих – поступлений от промышленных предприятий, большей частью разгромленных, а меньшей – приватизированных, в Воронеже вряд ли возможно говорить об укладке рельсов по современным технологиям и приобретении новых малошумных, комфортных трамвайных вагонов (как это происходит сегодня в странах Запада, Белоруссии, ряде российских городов – Волгограде, Екатеринбурге и других). Однако и денег, затраченных на уничтожение трамвая, хватило бы, чтобы обновить часть вагонного парка или же сделать капитальный ремонт на большинстве линий. Но единороссовская власть предпочитает закатывать их в асфальт.

Трамвай уничтожен, а пробки как были, так и остались. Потому что для перевозки такого же количества пассажиров, которых доставлял двухвагонный трамвай, необходимо выпустить на линию 3-4 большегрузных автобуса, 10 «ПАзиков» или 32 «Газели». Для граждан, которым получасовой путь с работы и на работу приходится одолевать за час – полтора – издевательство, а для чиновников - существенный плюс: расходы на содержание стада маршруток можно целиком переложить на частника.

В результате Воронеж вошел в число самых загазованных городов России. А с учетом

массовой вырубки зеленых насаждений и «точечной» застройки атмосфера в нашем городе становится для его жителей просто невыносимой.

Правда, «отцы» города и области попытались подсластить пилюлю: одновременно с ликвидацией трамвайного движения предприняли ряд шагов по возрождению троллейбуса, тоже пребывавшего в шоковом состоянии в годы буржуазных реформ. Но троллейбусам, во-первых, также приходится стоять в пробках, а во-вторых, маршрутов и машин пока намного меньше, чем в советское время. Даже если произойдет полное восстановлении движения по всем троллейбусным линиям, которое планировалось к 2012 году, многие окраины Воронежа – СХИ, Березовая роща, Подгорное, проспект Труда, ул. 9 января, Солнечная, Острогожская и т.д., куда раньше ходил трамвай, будут оставаться без электротранспорта, а их жителям по-прежнему придется добираться едва ли не на крышах «Газелей» и «ПАЗиков».

Впрочем, и в ситуации с троллейбусом красноречиво проявилась гнилая сущность буржуазной власти: на 2009 год средств на восстановление депо и покупку 45 машин хватило, а в 2010 году троллейбусы уже не на что было приобретать. Количество маршрутов, достигшее девяти, вновь сократилось до пяти, троллейбус опять перестал ходить на железнодорожный вокзал, по ул. Кирова, Энгельса, Ворошилова, Космонавтов, Маршака, Олеко Дундича, Комарова, Вогрэсовскому мосту. В 2011 году вроде бы собираются купить 20 троллейбусов, но всё равно их общее количество будет меньше 100, тогда как в советское время было почти 200. К тому же не происходит обещанная ликвидация дублирующих маршруток, в результате чего троллейбусы теряют выручку.

Не случайно «Единая Россия», в привычном стиле примазавшаяся к восстановлению троллейбусного движения, быстренько убрала свои баннеры с выходящих на линию «рогатых».

Безусловно, одним троллейбусом все транспортные проблемы не решить, и трамвай в Воронеже, который может перевозить большие пассажиропотоки без всякой зависимости от пробок на дорогах, гололеда, невывезенного снега у обочин и морозов (из-за которых большинство маршруток не в состоянии выехать на линию, и город поражает транспортный коллапс), всё равно возрождать придётся. Об этом свидетельствует не только мнение жителей, но и опыт сотен крупных городов во всех уголках земного шара. А поскольку линии прокладываются не по воздуху, как мечтал, будучи мэром Воронежа, г-н Ковалев в прожектах о мифическом монорельсе, а по грешной земле, необходимо не снимать трамвайные пути, а законсервировать их,

сохранив существующие землеотводы на будущее. Время же, когда сменится государственный курс, заработает производство, наполнится бюджет, и транспорт, как и все другие отрасли, будет работать для удобства людей, а не на карман частника, обязательно настанет.

Поэтому чиновникам, призывающим убрать к 425-летию Воронежа с улиц города «ржавые трамвайные рельсы», следует попридержать язык за зубами.

С. Щербаков,

член бюро Воронежского обкома КПРФ.

Фотографии при нажатии увеличиваются

Советское время сейчас