

ВЕСТНИК ЗАПОЛЯРЬЯ

ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА ЛАБЫТНАНГСКОГО ГОРОДСКОГО СОВЕТА НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ
ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Газета выходит с 13 апреля 1989 года

№ 87 (441)

ЧЕТВЕРГ, 28 ноября 1991 года

Цена в розницу 10 коп.

ПОИСКИ, СУЖДЕНИЯ

ДО ОСНОВАНЬЯ, А ЗАТЕМ...

НАШ ВЕРТОЛЕТ ПРИЗЕМЛИЛСЯ В ЛАБЫТНАНГАХ. ОСТАЛИСЬ ПОЗАДИ НАДЫМСКИЕ КЕДРОВЫЕ ЛЕСА, ПРИОБСКИЕ ЛИСТВЕННИЦЫ, ПИКОЙ ВОЗНИВШИЕСЯ В ГОЛУБОЕ НЕБО, САМА МОГУЧАЯ ОБЬ.

ЭТО БЫЛ ВТОРОЙ ОБЛЕТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ САЛЕХАРД — НАДЫМ. ПУСТЬ ЧИТАТЕЛЬ НЕ УДИВЛЯЕТСЯ, ЧТО ТАКОЕ ДОРОГИ НЕТ НА КАРТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СХЕМ СТРАНЫ.

ЕСТЬ ТАКАЯ ДОРОГА! И ОДНОВРЕМЕННО ЕЕ НЕТ.

ЭТУ ДОРОГУ УМЕРТВИЛИ. А СЕЙЧАС РЕШИЛИ ВООБЩЕ СТЕРЕТЬ ИЗ ПАМЯТИ ВСЕ, ЧТО СВЯЗАНО С ЭТОЙ ПЕЧАЛЬНОЙ И ТРАГИЧЕСКОЙ МАГИСТРАЛЬЮ. ЯМАЛО-НЕНЕЦКИЙ ОКРИСПОЛКОМ СОЗДАЛ ФИРМУ «ЭКОЛЕС» И РАЗБИРАЕТ РЕЛЬСЫ, ЧТОБЫ ВЫВЕЗТИ ИХ В СОЕДИНЕН-

— Александр Васильевич, вы два раза участвовали в полетах по трассе железной дороги Салехард — Надым. Цель ваших полетов?

— Первый полет состоялся 4 октября этого года. В составе комиссии была депутат Верховного Совета РСФСР В. Д. Артеев, генеральный директор «Эколес» тов. Семенов, корреспонденты окружного радиокомитета и газеты «Красный Север». Второй раз полетела 11 октября. В этот полет отправился и заместитель председателя окружного исполкома. Цель полетов состояла в том, чтобы выехать на месте целесообразность разборки железнодорожного пути Салехард — Надым. Дело в том, что без спроса общественного мнения, без согласия специалистов, без вывода технической и экономической экспертизы приступили к разборке рельсовых путей.

Рельсы уже складывают на обочине дороги, чтобы зимой их

вывезти на станцию Надым и отправить к портовым городам. Я лично категорически против этого самоуправления и голомотаинства.

— У нас и так хватает забот и хлопот по строительству железной дороги Обская — Бованенково. Решили заняться и новой проблемой?

— Об этой дороге Салехард — Надым я знал давно. Помню, в 1965 году сатирический киножурнал «Фитиль» показывал, что почти готовую железную дорогу забросили. Как раз в это время начали осваивать Север Тюменской области. В то время надо было пустить дорогу в эксплуатацию. Но почему-то ее считали списанной и ненужной. Пошла ходкая мысль о «мертвой дороге». Люди ее омертвляли. И сейчас есть люди, которые считают еще не построенную дорогу «Обская — Бованенково» уже мертвой.

Что создано человеческими руками, свято и нерушимо. Об

этом нельзя забывать. Все вопросы, связанные с транспортом, нужно решать разумно.

Жив еще наш партийный гимн «ИНТЕРНАЦИОНАЛ» С КОШУНСТВЕННЫМИ СЛОВАМИ: «ДО ОСНОВАНЬЯ, А ЗАТЕМ...».

Я ВСТРЕТИЛСЯ С ЗАМЕСТИТЕЛЕМ ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА ПСМО «ЯМАЛТРАНССТРОЙ» АЛЕКСАНДРОМ ВАСИЛЬЕВИЧЕМ ВЫЛИТОК, ОПЫТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК, ГРАМОТНЫЙ СПЕЦИАЛИСТ, ОН ИЗ ОБЪЕДИНЕНИЯ «ПЕЧОРСТРОЙ» БЫЛ ПЕРЕВЕДЕН В СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫЙ ПОЕЗД № 619, НА ОСНОВЕ КОТОРОГО СОЗДАН «ЯМАЛТРАНССТРОЙ». ЭТО ОБЪЕДИНЕНИЕ СЕЙЧАС СТРОИТ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ «ОБСКАЯ — БОВАНЕНКОВО». АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ ОТВЕТИЛ НА ВОПРОСЫ О СУДЬБЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ САЛЕХАРД — НАДЫМ.

этом нельзя забывать. Все вопросы, связанные с транспортом, нужно решать разумно.

— Вы свою жизнь посвятили строительству железных дорог. В чем секрет вашей любви к этой работе?

— Каждая дорога имеет свою биографию и судьбу. Например, судьба дороги Салехард — Надым печальная и трагичная. Об этом писали и пишут много. Но не все знают ее историю. Эту магистраль окрестили «Стройка-501». А железнодорожную линию Чум — Лабитнанг назвали «Стройка-503». В 1953 году железнодорожную нить от станции Чум до станции Лабитнанг на свой баланс берет МПС. Эта дорога работает и живет и сегодня.

А «Стройка-501» списали. Здесь были два завода. Впервые, после амнистии 1953 года заключенные покинули этот регион. Во-вторых, было

(Окончание на 4-й стр.)

СДЕЛАЙТЕ ВЫБОР!

Согласно постановлению Верховного Совета РСФСР «О местном самоуправлении в РСФСР» IV сессия XXI созыва Лабитнангского городского Совета народных депутатов приняла решение: «организовать через средства массовой информации общегородское обсуждение наименования должности главы местной администрации».

Уважаемые читатели! Просим Вас, ознакомившись с приведенной ниже исторической справкой, высказать свое мнение о том, какое из предложенных названий главы местного самоуправления более соответствует статусу нашего города.

1. ГРАДОНАЧАЛЬНИК

В царской России: начальник с правами губернатора, управляющий градоначальством, т. е. городом, являющийся наряду с губернией особой административной единицей.

2. ГОРОДНИЧИЙ

В России до середины 19 века начальник уездного города.

3. МЭР

В ряде буржуазных государств лицо, возглавляющее муниципалитет. Избирается населением или самими выборными органами.

4. ПРЕФЕКТ (лат. — ставлю во главе)

1. в Древнем Риме административная или военная должность (например, Префект претория — начальник преторианской гвардии);

2. в некоторых современных буржуазных государствах представитель центрального правительства в отдельных административно-территориальных единицах.

«КРУГЛЫЙ СТОЛ» «ВЕСТНИКА ЗАПОЛЯРЬЯ»

НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ — ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ

ПИСЬМО ЛАБЫТНАНГСКИХ ЖИТЕЛЕЙ О НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА, ОПУБЛИКОВАННОЕ В № 75 (12 ОКТЯБРЯ) ПОД ЗАГОЛОВКОМ «ОБРАЩАЯСЬ К ОТЦАМ ГОРОДА», ВЫЗВАЛО ШИРОКИЙ РЕЗОНАНС И В КОЛЛЕКТИВЕ АВТОПРЕДПРИЯТИЯ, И В ГОРИСПОЛКОМЕ. ОНО ПОСЛУЖИЛО ПОВОДОМ ДЛЯ СОСТОЯВШЕЙСЯ В ГОРИСПОЛКОМЕ ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ С УЧАСТИЕМ ПРЕДСАВИТЕЛЕЙ МЕСТНЫХ ВЛАСТЕЙ, РУКОВОДСТВА ПАССАЖИРСКОГО АТП И ВОДИТЕЛЕЙ, СОТРУДНИКОВ РЕДАКЦИИ И АВТОРОВ ПИСЬМА, НА КОТОРОЙ ОБСУЖДАЛИСЬ ПРОБЛЕМЫ, ПОДНЯТЫЕ ГАЗЕТОМ.

НИЖЕ МЫ ПУБЛИКУЕМ ПОДРОБНЫЙ ОТЧЕТ С ЭТОЙ ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ.

Н. И. ЧЕРНЕНКО, председатель горсовета:

— В процессе обсуждения я предлагаю остановиться на тех проблемах, которые мы можем совместно решить, определить основные направления работы по улучшению обслуживания пассажиров и обеспечению нормальной работы городского транспорта. Для этого нужно выслушать все заинтересованные стороны. Хотелось бы, чтобы прозвучали не только претензии, но и конкретные предложения.

В. И. КОБЫЛЬНИК, директор пассажирского АТП:

— В марте этого года, отделившись от Салехардского АТП, мехколонна, которая существовала в нашем городе, стала самостоятельным предприятием. Если до этого в МК было 32 автобуса, то на момент передачи городу было оставлено 24. Из них часть стояла под забором в нерабочем состоянии.

Когда возглавить это предприятие предложил мне, на нем уже успело поработать три директора, все они очень быстро ушли по разным причинам. Хотя практика, видимо, была одна: аварийное состояние колллектива, трудности в работе.

Предприятие практически держалось на голой инициативе коллектива, за счет тех людей, которые оказались преданными своему делу. Администрация практически не было никакой, кроме диспетчера и мастера, вся работа осуществлялась людьми, которые сидели за рулем. За это им нужно сказать «Спасибо!».

Руководство Салехардского

АТП восприняло самостоятельность оппозиционно, на общем собрании так было и сказано: «Больше четырех месяцев мы не продержимся, ждем вашего возвращения и обратную реорганизацию в мехколонну...».

На мой взгляд, колонна как филиал Салехардского предприятия нашему городу невыгодна, спрашивать за организацию работы на месте не с кого. Я оказался первым человеком, который взялся наладить работу. Вот с меня и начали спрашивать.

Не хочу обраться, но о наших трудностях и проблемах хочу рассказать. Из пятнадцати имеющихся автобусов на линию зачастую выходят только восемь. Таким количеством закрыть все городские маршруты просто невозможно. Возникает вопрос, что мешает привести в рабочее состояние все автобусы. Прежде всего — отсутствие ремонтной базы.

Принял я базу совершенно голую: ни запчастей, ни бензина. Катастрофически не хватает водителей. Вместо двух человек на большинстве автобусов работает один. Как бы и ни бился, объявляя по радио и телевидению, публикуя объявления в газете, обращаясь в бюро по трудоустройству, люди к нам не идут. Ранее предприятие существовало как перевалочная база. Приехав в город, человек устраивался без проблем в пассажирское АТП (где всегда водители нужны), приглашался, находил себе другое место и уходил туда, где работа легче, есть хорошие вклады и другие льготы. Сейчас (Окончание на 2-й—3-й стр.)

НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ — ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ

час вроде бы и заработки у нас стали неплохие, но существует много других отпугивающих моментов: ранний выход на маршрут, напряженный рабочий день, отсутствие льгот, социальной защиты.

Когда нам дали дотацию 210 тысяч, сразу стало ясно, что этого очень мало. Тем более на таком участке, где все требует затрат: необходимо повысить заработную плату, приобрести новые автобусы, запасные части и т. д. Я обратился за помощью в комиссию горсовета по транспорту, непосредственно к Игорю Михайловичу Степанову, в горисполком к Леониду Емельяновичу Савченко. Дотация была существенно увеличена.

Много было и других проблем. Пришлось коллективу избавиться от людей, которые не могут работать на пассажирском транспорте. С теми, кто был замечен в пьянстве, разговор был категорический. Судите сами, можно ли доверить им жизнь 30—40 пассажиров? Ушло человек шесть.

Дальше встал вопрос о территории автопарка, которая не была огорожена, никак не охранялась. Доходило до того, что фары ночью с автобусов снимали. О состоянии ремонтной базы я уже говорил. Мастерские не отапливались, людям приходилось работать в холоде.

Сейчас хоть что-то удалось сделать. Создана ремонтная бригада, мы стараемся освободить водителей от участия в ремонте, их и так слишком мало.

Я не снимаю с себя ответственности за недостатки в работе пассажирского транспорта, за нарушение графика движения автобусов на маршруте. Понимаю, что то, о чем я говорю, наши внутренние дела и проблемы. Но без их решения невозможно решить и тот вопрос, который стоит сегодня: улучшение пассажирских перевозок.

В настоящий момент на предприятии нет ни главного инженера, ни начальника отдела снабжения, ни начальника отдела эксплуатации. Отвечаю за все я в одном лице и виноват в срывах я. Водители здесь ни при чем. Количественный состав водителей не позволяет сократить разрыв выхода автобусов на линию. Из пятнадцати автобусов за семь работает по одному человеку без сменщиков. Приходится уговаривать водителей перед каждым рейсом поработать по длинному маршруту. А ведь работа напряженная, нужен отдых в течение рабочего дня.

Несмотря на все трудности, мы стараемся из всех сил. На второй маршрут пускаем ежедневно 4—3 автобуса, так как судорембаза — самая удаленная точка в городе. На Обскую тоже пускаем 4 автобуса, они частично перевозят пассажиров по первому маршруту.

И все-таки имеющимся автопарком полностью обеспечить город бесперебойным движением мы не сможем.

Горисполком не отказывает

нам в средствах на приобретение новых автобусов. Только купить их по государственным ценам в настоящее время почти невозможно. Когда и обратился по этому вопросу в Сургутское территориальное управление, нам дали разрешение на приобретение двух ЛАЗов и двух ПАЗов. Но вот вчера вернулись наши ребята с завода: получается, что наши плановые автобусы коллектива должны «вылезти», иначе нам дают только каркасы — без двигателя, без окон и дверей. Это уже, конечно, издержки нынешних, мягко говоря, рыночных отношений. А ПАЗы нам и вообще не дают, аргументируя тем, что поставки автопредприятиям закрыты по всей стране, в первую очередь автотранспорт выделяется тем, кто едет сельскохозяйственную продукцию.

Ремонтная база у нас очень слабая. Салехардское АТП обеспечило колонну оборудованием плохо, потому что и там его не было. Нет ни резины, ни аккумуляторов, ни одного ската.

Чтобы как-то выкарабкаться из сложившегося положения, нам обещают выделить 10 КАМазов-самосвалов, 3 бортовых КАМазов, 3 ПАЗа, пять ЛАЗов. Но это пока лишь обещания. Как они осуществляются мы уже знаем. Если бы удалось получить свежую технику, работать сразу стало бы намного легче. Но особой надежды на это нет.

А как работать при существующей ситуации, даже и не знаю. Совместно с транспортной комиссией горсовета мы пытаемся разрабатывать выгодные маршруты, думали о возможности закольцевания маршрута на Обскую и т. д. Давайте думать вместе. Критиковать проще всего. Нам нужны и помощь, и конкретные предложения.

А. А. НИМИШКУРА, инженер по ТБ ОРСа-4:

— Судя по тому, что рассказал нам директор пассажирского АТП, положение дел ужасное, никакого просвета не предвидится. У меня вопрос к товарищу Савченко. Что горисполком думает по этому поводу. Какой-то выход для нас, пассажиров, должен быть.

Л. Е. САВЧЕНКО, председатель горисполкома:

— Ситуация, которая складывается сегодня в стране вы все знаете. Те деньги, которые были отлажены между предприятиями, разрушены. Я не знаю, как Владимир Игоревич собираются получить автобусы с Украины. Я там был недавно, ничего оттуда не вывезешь. Но сегодня эта техника есть на биржах, цены — 150—200 тысяч, а не 30—40. Купить ее для города, который находится на дотации, мы практически не в состоянии. Опускать руки мы, конечно, не собираемся, думаем, ищем возможности. Может быть, удастся приобрести автобусы по бартеру или за лес.

Такое же положение складывается сегодня не только в пассажирском АТП, но и на других предприятиях. Приостановлено строительство, закрыты другие объекты. И помощи ждать неоткуда. Работать старыми методами мы не можем, новыми — нам пока не позволяют финансовые возможности.

Давайте вместе думать, как быть.

Н. Н. ЧЕРНЕНКО, председатель горсовета:

— Пассажирские перевозки всегда были убыточными. Даже сегодня, когда билет стоит 20 копеек, мы платим только половину его фактической стоимости, потому что на самом деле проезд стоит 42 копейки. Остальное покрывается бюджетом.

И в смысле строительства базы, и материальной оснащенности пассажирское предприятие тоже является изжитцем, получив то, что осталось от НГЖС, то, что передали ему предприятия города.

Конечно, если АТП было бы прибыльным, тех проблем, которые сегодня существуют, не было бы. Тем не менее горсовет вкладывает свои средства и считает, что коллектив АТП должен выполнять свои обязательства перед городом. Организация работы, трудовая дисциплина — это его внутреннее дело. График движения автобусов должен соблюдаться, и контроль за этим нужен.

Редакция предложила опубликовать расписание движения автобусов, чтобы сами пассажиры могли осуществлять этот контроль.

К сожалению, работу общественных контролеров комиссии по транспорту наладить не удалось. В начале года было оформлено 15 удостоверений общественных контролеров, дающих не только право на бесплатный проезд, но и на 50 процентов выручки от штрафов. Начали работать только два контролера, но и они быстро это бросили, из-за грубости пассажиров и постоянных оскорблений.

Пытались мы найти стимулы и для водителей. Это — зарплата от выручки. Это, к сожалению, сейчас на предприятии не используется. О результатах пока ничего сказать не могу.

Да, сложностей много. Но стремиться к улучшению работы надо. Я, как бывший житель Салехарда, знаю, как работает транспорт там. Сегодня срывов практически нет. Нужно и нам больше требовательности, больше контроля. Нужно, чтобы у инженера по технике безопасности была машина, и он осуществлял постоянный контроль не только за состоянием дорог, но и за работой водителей. И общественные контролеры нужны поубавнее.

А. А. НИМИШКУРА: — Вы лично пошли бы контролером на маршрут, где всего один автобус? Знали бы Вы, что приходится выслушивать и контролеру, и водителю, которые доезжают до остановки Северной и возвращаются, не заезжая на Судорембазу?

В. И. КОБЫЛЬНИК: — Да, все это я слышал и все это я знаю. Почему автобусы туда не ходили, вы все, наверное, знаете: не подсыпана была дорога, а участок там очень трудный. Пятнадцать своими автобусами не могу в закрыть все маршруты. В данный момент мы особое внимание уделяем детям. Утром пускаем специальный маршрут, который от АТБ-1 подвозит детей сначала к 3-й, потом к 1-й школе, только потом начинает ходить по маршруту. Этот рейс для нашего предприятия невыгоден, так как у детей льготный про-

езд. Но тем не менее этот рейс мы осуществляем. Невыгоден нам и рейс на Обскую, так как билет, что до Обской, что по городу стоит одинаково. Но и от этого маршрута мы отказаться не можем. Как ни стараемся, обеспечить бесперебойный график пока не можем. Мы все время говорим о людях, подразумевая пассажиров. Но водители ведь тоже люди. И без выходных они работать не могут. Кроме того по технике безопасности каждые четыре часа водитель должен получать отдых. Сколько бы ни было автобусов на линии, я должен отпустить водителя на перерыв. Когда он отсутствует 40 минут, заменить его мне нечем. Обеспечить по минутное движение по маршруту невозможно: не хватает ни автобусов, ни водителей.

А. А. НИМИШКУРА: — Речь постоянно идет о том, что не хватает водителей, что при каторжном труде у них низкая зарплата. Неужели нельзя на уровне горисполкома решить вопрос повышения оплаты труда водителей?

В. И. КОБЫЛЬНИК: — Горисполком уже выделил зам средства, чтобы повысить зарплату у водителей. Точнее они нам выделены для развития производства, но мы частично используем их на зарплату. К нам не идут люди не только из-за зарплаты. Есть много причин, о некоторых я уже говорил. Нужно рано вставать, выслушивать грубость и оскорбления со стороны пассажиров, ездить по неблагоустроенным дорогам — в гололед, в снег, неся при этом ответственность за жизнь людей. Если у нас сегодня водитель получает 1 тысячу — 1 тысячу 200 рублей, то в КАВТе до 3 тысяч.

А. А. НИМИШКУРА: — Значит зарплата все-таки мала.

И. М. СТЕПАНОВ, председатель комиссии горсовета по транспорту:

— Согласно договорам, автопредприятие имеет двух учредителей. Один из них — горисполком. Горисполком выполняет свои обязательства по дотации в срок и в том объеме, насколько он себе это может позволить. От Севавтотранса, насколько я знаю, ни одной копейки дотации еще не поступало. На сегодняшний день ситуация складывается так, что дотация, которые выплачиваются взаимом из местного бюджета вообще скоро могут прекратиться. Так что ни горисполком, ни горсовет не смогут изыскать денег для повышения зарплат.

А. А. НИМИШКУРА: — Леонид Емельянович, насколько мне известно, из беседы с В. И. Кобыльником, с согласия горисполкома на выходные дни на маршрутах остается по одному автобусу. Если водитель уходит на обеденный перерыв, то с того момента, как он отъехал от остановки получается окно в полтора-два часа. Что делать пассажирам?

Н. Н. ЧЕРНЕНКО:

— Это было в летнее время, когда автобусы ходили с загрузкой 2—3 человека. Перевозить воздух автобусы не могут, потому что водители останутся без зарплат. Я думаю, что сегодня ситуация изменится, и на время обеденно-

го перерыва должен быть пущен подменный автобус. Предприятие само может решать, сколько нужно автобусов на маршруте в выходные дни в зависимости от загрузки. Но срывов, безусловно, быть не должно, нужен гарантированный график.

А. А. НИМИШКУРА:

— После публикации письма в газете все мы заметили, что движение автобусов немного улучшилось.

И. М. СТЕПАНОВ:

— На уровне совета мы рассматривали вопрос о том, чтобы привлечь к пассажирским перевозкам ведомств и иных транспорт. Речь шла даже о том, что вырочку (по 20 копеек с человека — лишняя десятка за день набегит) водители брали бы себе. Но почему-то ни один руководитель АТП на это не пошел. Почему — не понимаю. Пусть меньше было бы дохода, но зато и претензий меньше.

А. А. НИМИШКУРА:

— Может быть, просто информации нет, насколько я знаю по личному опыту, водители, подсаживая попутно людей, денег не берут.

А. ДЗЮБА, водитель пассажирского АТП:

— А кому хочется иметь неприятности. Впервые, руководителя предприятия такого разрешения не дают, во вторых, это наказуемо.

И. М. СТЕПАНОВ:

— Нарушением это не является, в законе говорится об ответственности за самовольное использование служебного транспорта в личных целях. Если есть решение городского совета — это уже не является самовольным.

Н. Н. ЧЕРНЕНКО:

— Мы вынуждены зачастую решать какие-то вопросы не совсем узаконенными методами. Согласно закона о местном самоуправлении, который появился в июне, местные власти и совет могут работать с предприятиями и организациями, находящимися на их территории, только по договору. Сейчас мы пытаемся разработать договор, где будут учтены все эти вопросы: и транспорта, и школ, и детских часов, и питания, и социальной сферы. Но предприятие вправе заключать или не заключать этот договор, и никаких санкций у нас нет.

А. ДЗЮБА, водитель АТП:

— Нашу работу можно сравнить с конвейером, не каждый это выдерживает. Поэтому и текучка кадров большая. Проблемы водителей никого не волнуют. Заходит пассажир и назначает водителя тыкать: ты такой, ты сякой. А я такой же человек как и все: и рабочий день у меня должен быть нормальный, и обед во время, условия труда соответствующие. А нам приходится работать без выходных. Как суббота-воскресенье, я работаю с 7 утра до 8 вечера. Ну при чем тут водителю, если автобусов не хватает, за что он должен выслушивать оскорбления?

А. А. НИМИШКУРА: — А пассажир чем виноват? Конечно, замерзнув, издержавшись, он на водителе отыгрывается.

А. ДЗЮБА, водитель АТП: — Не каждый это выдерживает. Вот недавно парнишка устроился, он уже уходит собирать-

Г. В. ТИМОФЕЕВА, сотрудник редакции:

— Мы все время отталкиваемся от того, как должно быть, как положено, не учитывая при этом реальных возможностей. Сколько бы мы ни обсуждали проблему, положение дел от этого не улучшится, потому что рассуждаем мы о чем-то абстрактном. В то время, как нужно попытаться решить проблему с учетом именно реальных возможностей.

Приведу конкретные примеры. До какой-нибудь деревни Караво в средней полосе России автобус ходит всего два раза в день. Все жители это знают, на это ориентируются. Конечно, неплохо было бы, чтобы он ходил чаще, но такой возможности нет. Поэтому когда собираются на остановках в определенное время и рады тому, что автобус ходит четко по расписанию. Даже если он приподжмет немного, никто не клянет водителя, зная состояние дорог. Наоборот, все водители радуются, встречают его добрым словом.

В Москве, где и возможности вроде бы другие, от аэропорта Внуково до аэропорта Быково автобус ходит 1 раз в час. Неплохо бы, чтобы ходил чаще, но что поделаешь. То, что и опаздываю — моя проблема, водителя автобуса они не касаются. Он четко выдерживает расписание, и к нему ни у кого нет никаких претензий.

Также и в Ленинграде на маршруте от аэропорта Ржевка до городского метро автобусы ходят редко, но по графику.

Почему же мы считаем, что в нашем городе автобусы должны ходить через 10—15 минут, если такой возможности нет? И почему мы должны бичевать за это работников АТП, требовать невозможного от тов. Кобыляника. По моему, это тов. Кобыляник должен возмущаться и отвечать на все вопросы категорически. Например, что автобус на Обскую будет ходить, предположим 5 раз в день. Хотят стреляйте — иначе не получается.

Зачем нам ориентироваться на какой-то «литовый», невыполнимый график. Считаю, что комиссия горсовета по транспорту, горисполком совместно с руководством АТП должны разработать реальный выполнимый график движения пассажирских автобусов и добиваться его четкого соблюдения. Пусть автобусы ходят через 40 минут, но гарантированно. Пассажир будет ориентироваться на расписание, а не мерзнуть на остановке по часу, не зная, когда придет автобус.

А. ДЗЮБА, водитель АТП:

— Вот как раз гарантии при сегодняшнем состоянии техники мы дать и не можем. Часто получается так. Выходит на маршрут четыре автобуса, все в порядке, график соблюдается. Через два часа автобус сломался, уходят на ремонт. Оставшиеся водители стараются перекрыть время, распределяя выход равномерно. Пустить автобус через 40 минут, держа при этом резерв, мы тоже не можем. Людям ведь за работать надо. Никто у нас просто так с маршрута не сходит, только по объективным причинам: на перерыв, по болезни, на ремонт.

Н. Н. ЧЕРНЕНКО:

— Именно так, как сказала Галина Васильевна, нам и приходится работать в последнее время: с учетом реальных возможностей. Жизнь постоянно вносит свои коррективы. Считаю, что у пассажиров действ-

ительно должны быть какие-то гарантии и информация должна быть. На остановках будут висеть расписания или в газете опубликовано, это не столь важно. Но пассажиры должны ориентироваться во времени. Может быть, стоит просто написать: с такого по такой час — интервал 15 минут, с такого по такой — 30. Проблемы ремонта, базы, средств — это внутреннее дело предприятия.

И. М. СТЕПАНОВ:

— На комиссии по транспорту, обсуждая эту проблему, мы пришли к выводу, что четкий график движения автобусов нужен, причем не с интервалами движения, а поминутный. График должен быть разработан АТП, с учетом своих возможностей, исходя из запаса прочности. К сожалению, такой договор между горисполкомом и АТП о взаимной ответственности хотя и обсуждался, не заключен. Горисполком дает дотацию, обеспечивает нормальное состояние дорог, с одной стороны; с другой стороны, автопредприятие берет на себя ответственность обеспечить строгое соблюдение графика движения автобусов. К этому мы должны вернуться и такой договор заключить.

Б. Б. СЕЛЕЗНЕВ, сотрудник редакции:

— Хочу обратить внимание, в каком состоянии у нас дороги, одни выбоины, да колдобины. В прошлом году совместно с АТП мы проводили рейд по маршрутам. Выявили, что одновременно дороги не подсыпаются, звездных карманов и осевания на большинстве остановок нет, бытовых удобств для водителей на кольцевых остановках нет. Пассажиры на большинстве остановок тоже стоят прямо на улице. Как было, так и осталось, в этом году — все то же самое. Нужно же в конце концов когда-то это положение исправить.

По поводу графика. Не знаю, как уж он там составляется. Но сам много раз был свидетелем. Идет автобус на Обскую, туда же следом «единица» потом нет ни одного. Стою на кольце у больницы. Один автобус идет на обед, следующий — пошел на обед. Полтора часа люди стоят. Нужно же как-то это все наладить.

У меня конкретное предложение. Автобусов у ведомственных организаций масса. Возят кассира в банк, мотаются до Обской и обратно с одним человеком в салоне. Может быть, можно горисполкому часть автобусов выкупить для города?

Н. Н. ЧЕРНЕНКО:

— Не согласен с Вами, что дороги какими были, такими и остались. У нас в этом году работал завод. И несмотря на все трудности, которые были, асфальто-бетонная установка работала и здесь, и на Обской. Сделано достаточно много. Вы говорите, у нас выбоины много, а я с этим не согласен. Асфальтирование волею по всем центральным улицам, по маршрутам движения автобусов.

Но по поводу графика вы правы. Он должен быть, его нужно соблюдать. Как бы ни было трудно, ссылки на то, что люди уходят, несостоятельны. Если ваялись за дело — нужно делать.

Купить автобусы у ведомственных организаций мы, к сожалению, не сможем. Руководители нам отказывают, а потребовать у них нет законных оснований.

С. Д. НИКИФОРОВ, сотрудник редакции:

— Коллектив редакции провел небольшой рейд по проверке соблюдения графика движения автобусов. 16-го октября в часы пик мы дежурили по 1 и 2 маршрутам с 7 до 9 часов утра. На втором маршруте было 4 автобуса, ходили с интервалом 15 минут. На первом маршруте интервал был 20—26 минут. Ходило всего 2 автобуса. В это же время ходило 2 автобуса по маршруту на Обскую. Плохо, что ходят 1-й и Обской автобусы друг за другом, надо как-то распределить их по времени рациональнее.

Хочу так же зачитать письменное свидетельство нашего сотрудника, который занимается на курсах и по вечерам с трудом добирается домой: «15 октября выстояла на железнодорожном вокзале с 20.40 до 21.40. Не дождалась автобуса № 1, уехала на такси. В то же время здесь с 20.40 до 21.20 простоял автобус № 94—54, уехал, никого не взяв с остановки».

Н. Н. ЧЕРНЕНКО:

— Этот материал нужно передать В. И. Кобылянику. Думаю, что контроль должен быть именно таким, конкретным. Тогда у руководства АТП будет возможность разобраться, почему был срыв, кто виноват.

Л. Е. САВЧЕНКО, председатель горисполкома:

— Поднимая какие-то проблемы мы забываем о том, как было и как стало. А ведь когда-то у нас дорог вообще не было и пассажирского транспорта тоже. Сегодня у нас более 40 километров асфальтированных дорог, создано пассажирское автотранспортное предприятие. В этом году создана городская дорожная служба. В этом году мы по бартеру получили специализированную дорожную технику. Правда, в первый гололед не сумели ее использовать, как положено, но в дальнейшем, надеюсь, она будет работать лучше. Конечно, до идеала нам очень далеко, но какой-то сдвиг в решении этого вопроса есть. Я так думаю, что дело не в отсутствии контроля. Потому что, если исходить из этого, получается, что на каждого продавца, водителя и на меня, как на председателя горисполкома тоже нужен контролер. Просто каждый человек на своем рабочем месте должен работать, как положено, и все будет нормально. Конечно, без нормальной ремонтной базы, без автобусов, как бы мы не старались, ничего не получится. Но как быть? Давайте, раз не можем приобрести автобусы по 40 тысяч, купим один за 200 тысяч, затратив имеющиеся средства. Трудно в сегодняшней ситуации, но выход какой-то всерьез нужно.

Обидно, что зачастую свое зло люди срывают на тех, кто не виноват. Хотелось бы не только критику и запевки выслушивать, но и получать конкретные предложения, конкретную помощь от трудовых коллективов предприятий.

• • •

ОТ РЕДАКЦИИ: Хотелось бы от читателей также получить конкретные предложения.

Материал подготовили

к печати

С. НИКИФОРОВ,

Г. ТИМОФЕЕВА.

Наконец-то состоялась четвертая сессия окружного Совета народных депутатов. Ее намечали провести еще в мае, потом перенесли на осень, и вот с трудом собрали кворум в ноябре. С января не собирался окружной парламент. Казалось бы, накопилась уйма вопросов. Уложились за обычный рабочий день — с 9 до 18. А можно было бы и еще сократить.

За девять с лишним месяцев, конечно же, как сказал бывший первый заместитель председателя исполкома окр-

ко, что можно, конечно, скептически относиться к предстоящим мероприятиям администрации — мы уже ни во что не верим, — но простой перечень постановлений, подписанных за короткий срок Главой администрации, согласитесь, впечатляет: повышены зарплаты работникам бюджетных организаций, пенсии, введено бесплатное питание школьников, материальное поощрение тех из них, кто хорошо учится, снижены цены на некоторые виды продовольственных товаров в г. Салехарде и т. д.

А ЧТО ЖЕ ДАЛЬШЕ?..

ЗАМЕТКИ С IV СЕССИИ ОКРСОВЕТА

совета В. И. Пименов, была «проделана определенная работа», а за более чем полтора года «функционирования в нашей республике новых демократически избранных структур государственной власти и управления» — тем более. Только кому это теперь надо?

«Время это оказалось необычайно сложным, насыщенным целым рядом исторических для нашего народа событий, оказавших свое влияние на политическую и экономическую ситуацию», — подчеркнул — и, надо думать, тоже правильно — заместитель председателя окрсовета Р. И. Саллиндер.

Время. События. Сложное время, стремительно развивающиеся события. Не соберись нынче депутаты и, кто знает, как скоро встретились бы они еще, и встретились ли бы вообще? Такая мысль: а не последняя ли это сессия? — чувствовалась в настроении некоторых депутатов. Да и что говорить, в сегодняшней ситуации в округе, республике вопрос о роли, месте и значении Советов становится весьма проблематичным.

Несомненно, это наложило свой отпечаток на ход состоявшейся сессии, обсуждившей в течение дня 13 запланированных повесткой вопросов да плюс еще несколько возникших в ходе заседания. Такого темпа прежде не было. Впрочем, «обсудивших» — не то слово, поскольку прений, как таковых, ни по одному из вопросов не возникло. А что, к примеру, обсуждать информацию о работе несуществующего исполкома? Тем более, что В. И. Пименов предупредил, чтобы «вопросов на перспективу» ему не задавали. Смысл обсуждения терзается, ведь все отчеты и информации для того, очевидно, и делаются, чтобы проанализировать пройденный путь, решить главное — как жить дальше? (Вот и я говорю: можно было сократить, а может и вообще не собираться для того, чтобы «решить поход мелочь дела», тратьте тем не менее на это немалые — не свои, конечно, — средства).

Именно поэтому депутаты и приглашенные куда с большим анимацией и интересом выслушали выступление Главы администрации округа Л. С. Баяндина, в котором на этот вопрос, пусть неполно, пусть схематично, но дан какой-то ответ. Не буду пересказывать то, что говорил на сессии Глава администрации по той причине, что «КС» публикует текст его выступления в очередном номере своего «большого» еженедельника. Замечу толь-

ко, что можно, конечно, скептически относиться к предстоящим мероприятиям администрации — мы уже ни во что не верим, — но простой перечень постановлений, подписанных за короткий срок Главой администрации, согласитесь, впечатляет: повышены зарплаты работникам бюджетных организаций, пенсии, введено бесплатное питание школьников, материальное поощрение тех из них, кто хорошо учится, снижены цены на некоторые виды продовольственных товаров в г. Салехарде и т. д.

И все же читателю, думается, интересно знать, какие же вопросы рассматривались на сессии. Назовем хотя бы самые важные. Это уже упомянутая информация «О работе президиума и исполнительного комитета окружного Совета народных депутатов», информации «О внесении изменений в бюджет Ямало-Ненецкого автономного округа и частичном перераспределении финансовых средств бюджета для образования фондов, обеспечивающих мероприятия по социальной защите населения», «О ходе выполнения решения II сессии окружного Совета народных депутатов «О состоянии и неотложных мерах по активизации борьбы с преступностью, укреплению законности, правопорядка в округе» и другие.

Однако центральным оказался незапланированный прежде вопрос. Примечательно, что именно с этого вопроса сессия началась и им же и закончилась. Речь идет о реакции Совета народных депутатов, администрации округа на решения президиума Тюменского областного Совета, в которых выражалась просьба к Президенту РСФСР Б. Ельцину разрешить Главе администрации области назначать глав администраций городов, сел, поселков автономных округов. (Тексты телеграмм, принятых на сессии и отправленных в адрес Президента РСФСР, Верховного Совета России, в другие высшие инстанции республики, а также председателя горрайсоветов, решение сессии по этому вопросу опубликованы в прошлом субботнем номере). И это не случайно, ибо депутаты, по крайней мере, большая их часть — считают решение этого вопроса делом жизни и смерти суверенитета округа. Вот что сказал по этому поводу депутат О. Вахрушев.

— Что же происходит? Переживая через все законодательные и административные акты, регулирующие структуру новой исполнительной власти России, областной Совет дает последний и решительный бой автономии нашего округа. Маски сброшены, забыты красивые слова о «самостоятельности округов и области как равноправных субъектов Российской Федерации».

Разумеется, беспардонное вмешательство областного руководства в компетенцию и властные полномочия округов не могли не вызвать соответствующую реакцию наших депутатов.

На такой вот ноте закончилась IV сессия. А что дальше? **И. ХАРЛАМОВ.**