

ТЕКСТ ОБРАЩЕНИЯ В ОРГАНЫ ВЛАСТИ СУБЪЕКТА ФЕДЕРАЦИИ, РФ, К ДЕПУТАТАМ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО СОБРАНИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ РФ ОТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

В городе федерального подчинения Санкт-Петербург сложилась критическая ситуация с обеспечением возможности перемещения пассажиров. Ситуация усугубляется кризисом магистрального общественного транспорта. Метрополитен работает за пределами своей пропускной способности. Коммерциализация рынка перевозок достигла недопустимой величины. В ежедневных «пробках» город несёт многомиллионные убытки, складывающиеся из потерь времени, затрат на моторное топливо, роста числа ДТП. По оценке специалистов Центра социальных процессов Северо-западной Академии госслужбы, полный транспортный паралич в городе наступит не позднее 2010 года. При этом все осуществляемые и планируемые профильными комитетами Правительства меры по недопущению такой ситуации являются декларативными на фоне постоянного ухудшения транспортной обстановки.

По нашему мнению, основной причиной такого положения дел является игнорирование властями города международного опыта при проведении транспортной политики, граничащее с полным отсутствием понимания этой политики как таковой. Вопросы транспортного планирования города находятся в ведении разрозненных отраслевых комитетов, несущих ответственность только за конкретные участки, а транспортный комплекс в целом поставлен в зависимость от дорожно-строительной отрасли. При этом на каждую из почти 2 миллионов машин, зарегистрированных в городе, приходится всего чуть более 32 кв.м. дорожного полотна. Опыт зарубежных стран показывает, что предотвратить кризис можно не попытками расширения отдельных участков городских дорог, а развитием пассажироёмкого наземного общественного транспорта, как это и происходит во всех развитых странах мира.

В Петербурге фактически существует и культивируется абсолютный приоритет личного транспорта над общественным. Он стимулируется наличием маршрутной сети наземного общественного транспорта, рассчитанной исключительно на подвозку к перегруженному метро, не имеющему и не способному иметь, в силу географических и геологических особенностей города, должного развития. На этом фоне количество, регулярность и протяженность магистральных маршрутов трамвая и троллейбуса, а также частично автобуса (с машинами особо большой вместимости) сокращается, происходит его замещение на средние и малые автобусы. Доля коммерческих перевозок в городе составляет не менее половины от общего количества маршрутов. По количеству перевезённых пассажиров цифры, оценочно, аналогичные: открытая статистика работы коммерческих маршрутов отсутствует или недостоверна, в силу системы сбора выручки и отчётности на них. Но Петербургу угрожает реальная возможность оказаться в заложниках у частных фирм. Цены на проезд в общественном транспорте завышены и не соответствуют качеству услуги. При этом ежемесячные транспортные расходы петербуржца превышают в абсолютных цифрах аналогичные показатели для Праги, Варшавы, Будапешта, и даже Хельсинки, Мюнхена, Парижа, Афин и многих других зарубежных городов.

Наиболее критическая ситуация в городе сложилась с трамваем. За период с 2001 по 2007 год демонтировано более 130 км одиночного пути, не менее 10% которого было за последнее десятилетие отремонтировано по дорогостоящим технологиям. 40% этих демонтажей произведено в период с осени 2005 года по настоящее время, во время руководства эксплуатационным предприятием нынешним составом управленцев. Закрыто более 25 трамвайных маршрутов, сокращена протяжённость и увеличены интервалы на подавляющем большинстве оставшихся маршрутов. Значительная часть маршрутов переведена на обслуживание одиночными вагонами. Из-за разрушения конфигурации трамвайной сети более половины сохранившихся линий эксплуатируется номинально или не эксплуатируется вовсе. Подвижной состав находится в плохом состоянии, новые вагоны заказываются в максимально дешёвой комплектации и не имеют должного ухода, следствием чего стали аварии, несвойственные для данного вида транспорта. Закрыто четыре трамвайных парка из 10, количество единиц подвижного состава сократилось более чем в 2,5 раза. Резко упала скорость на маршрутах. Престиж работника хозяйства сведён к минимуму.

Техническая политика предприятия ГУП «Горэлектротранс» не содержит никаких планов по реконструкции, и предусматривает только текущий ремонт, сроки которого могут составлять до 5 лет на участке длиной в 2 километра. Трамвайный транспорт, который при грамотной организации мог бы сыграть ключевую роль в выходе из транспортного кризиса, находится на грани уничтожения по экономико-организационным причинам и из-за разрушения инфраструктуры. На момент подготовки настоящего обращения, трамвайная сеть города физически разорвана на три технологически не связанных между собой части.

Сокращения объёма работы произошли и по второму экологически чистому виду транспорта, троллейбусу. Ситуация в части организационно-технической политики его развития аналогична ситуации с трамваем.

Указанное развитие событий происходит, несмотря на устойчивое, хорошее финансовое положение города, позволяющее ассигновать значительные суммы на его социальную инфраструктуру и объекты жизнеобеспечения города, каковым является общественный транспорт. Однако на сегодняшний день единственным озвученным предложением по решению транспортной проблемы является сооружение перехватывающих парковок для жителей окраинных районов города. Их, в противоречие мировой практике, предлагается строить и размещать в самом городе, у уже перегруженных станций метро и пригородных поездов. В мировой практике строительству таких парковок предшествует налаживание, в том числе и строительство с нулевого цикла, сети быстрого и надёжного общественного транспорта, а их расположение рассчитывается таким образом, чтобы разгрузить пригородные шоссе на въездах в город.

Итогом существующей транспортной политики являются: рост загазованности территории города и ухудшение среды обитания, непредсказуемое по продолжительности время поездок, рост транспортной усталости и снижение производительности труда горожан. Это не соответствует ни сегодняшнему статусу Санкт-Петербурга, ни его долгосрочным стратегическим планам.

Мы предлагаем следующие первоочередные мероприятия, направленные на остановку сползания Санкт-Петербурга к транспортному параличу:

- Выполнение решения декабрьского заседания Правительства города – изменение структуры исполнительной власти с подчинением деятельности дорожно-строительного комплекса координирующему органу по транспорту;
- Разработка схемы транспортного обслуживания Петербурга с учётом планировочных и социологических особенностей города на основе действенных механизмов, проверенных в городах развитых зарубежных стран;
- Прекращение демонтажей трамвайных путей (в том числе – начатого на Лиговском проспекте, фактически осуществлённого на Пискаревском проспекте и на подъездах к мосту Лейтенанта Шмидта) и их консервация, как минимум, до выработки новой транспортной схемы города;
- Реконструкция действующей трамвайной сети с трансформацией ее в систему скоростных магистральных межрайонных сообщений;
- Отставка руководства ГУП «Горэлектротранс», как не справляющегося с основными уставными задачами предприятия.

Среди участников митинга, подписавшихся под настоящим Обращением, есть люди с достаточным багажом профильных знаний, готовые выступить консультантами при решении вопросов по выходу из текущего транспортного кризиса и по подготовке стратегической транспортной политики города. Мы будем рады предложить свою помощь.