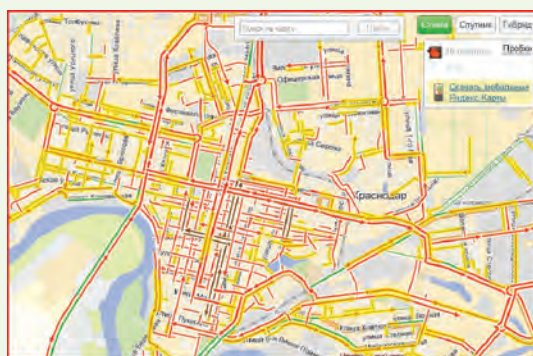




НЕ ДОПУСТИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ КОЛЛАПС В КРАСНОДАРЕ



**КРАСНОДАР
2015**

Стенограмма «круглого стола», проведённого «Народной приёмной» депутата Госдумы С.П. Обухова

28 ноября 2014 г. в Краснодаре в рамках проекта «Народная приемная депутата С.П. Обухова» был проведен «круглый стол» на тему: «Транспортные проблемы Краснодара, пути их решения». Вел заседание круглого стола член Президиума, секретарь ЦК КПРФ, депутат Госдумы С.П. Обухов.

В заседании круглого стола приняли участие представители ГИБДД, краевой и городской администраций, депутаты разных уровней, ученые и общественники.

Сергей Павлович Обухов, депутат Государственной Думы:

– Получив поддержку от Законодательного собрания края, пригласил вас и хотел вместе обсудить транспортные проблемы Краснодара и, скажем так, попытаться взглянуть на них нешаблонно. Нужно понять, есть ли у нас у всех понимание, куда мы движемся, то есть хотя бы сделать первую попытку не всё время смотреть на землю, а оглянуться вокруг и попытаться решить эту проблему стратегически, а не только оперативно.

После коллапса на улице Северной в Краснодаре депутатский корпус, да я думаю, что и администрация, получили всплеск общественных обращений. Вопросы, насколько это было продуманное решение, я сейчас не хочу касаться, наверняка мы его, если нужно, обсудим.

Я вчера за подписью Александра Николаевича Ткачёва получил его позицию по данному вопросу. Ну, прежде всего, я согласен с тем, что пишет губернатор в ответ на мой вопрос. Он написал, что одним из ключевых стратегических направлений сегодня является ориентирование населения на приоритетное использование общественного транспорта перед личным автотранспортом. Я думаю, вряд ли эта стратегическая цель может как-то оспариваться. Весь вопрос по улице Северной состоит в том, кто несёт ответственность. Я понимаю, что администрация края взяла на себя, скажем так, разруливание этой ситуации и занимается этим губернатор.

Пик общественных дискуссий по транспортной стратегии Краснодара был в 2007–2008 годах. Тогда

да обсуждались проекты «Краснодарский транзит» и «Краснодарское метро». Сейчас вроде бы заявлено, что проблема метро для Краснодара неактуальна, хотя я готов предложить аргументы «за» и «против». У меня по этому поводу состоялась с губернатором и главой города дискуссия. По крайней мере, тогда мы договаривались не закрывать эту тему. И на данном «круглом столе» нужно определиться, давайте выведем эту проблему на общественное обсуждение.

Я, к своему удивлению, обнаружил, что, оказывается, Министерство транспорта РФ планирует для Краснодара совершенно другую стратегию: латиноамериканские скоростные автобусы. Эту технологию используют бедные латиноамериканские страны, хотя и они уже переходят на метротрамы и скоростные трамваи. А вот у нас Министерство транспорта, я в данном случае говорю о федеральном, записало для Краснодара эту самую автобусную стратегию. На уровне края я, кстати, вообще не слышал дискуссии об этом.



РЖД по поводу «Краснодарского транзита» занимает просто непримиримую позицию. Каждый раз они мне пишут, что ничего здесь не будет. А когда я пишу в правительство, ведомство Дворковича мне отвечает, что РЖД не право. То есть получается, что на федеральном уровне тоже нет единого мнения. Премьер-министру Медведеву показали этот проект, но пока даже на уровне официальных писем ничего подобного нет. Да, начнется строительство железнодорожного обхода Краснодара в этом году, федералы должны начать выкупать землю под него. По крайней мере, это заложено в планах. В этом году на этот проект выделено то ли два, то ли пять миллиардов рублей. Хотя совершенно свежие ответы Дворковича говорят о том, что то, что запланировано на 2014 год по железнодорожному

обходу Краснодара, выполнено пока меньше, чем на 50%.

Понятно, что это в условиях кризиса и явного недофинансирования федерального бюджета. По нашим оценкам, отставание финансирования федерального бюджета техпрограмм составляет 1 трлн 100 млрд рублей. Вот сейчас декабрь наступит, и Министерство финансов начнет вкачивать в регионы эти деньги, а кому они в декабре нужны? Это старая проблема, и понятно, что она уже производная от всех остальных проблем. Это по «Краснодарскому транзиту». Кстати, в генплане он заявлен к 2030 году. А сколько городских дум и городских мэров к тому времени сменится у нас. То есть перспектива есть, но до 2020 года она даже не просматривается, а как выживать?

Нам говорят, что метро неперспективно. Я, кстати, посмотрел всю дискуссию, которая была в 2007–2008 годах. Департамент транспорта Кубани говорил, что если заняться метро, то это будет дешевле, чем строить все развязки. Я получил ответы по поводу метро от всех заинтересованных организаций. Вы знаете, меня просто не убедила официальная аргументация против этого проекта. Например, заявляют, что грунты мешают. Но специалисты и эксперты приводят множество подтверждений того, что это абсолютно не препятствие. Шахты глубокого залегания тоже не вопрос, когда начинаешь обсуждать это на экспертном уровне.

Самая главная стратегическая цель состоит в том, что жителям нужно комфортно передвигаться по городу. И кто бы в какую партию ни входил, каких бы взглядов ни придерживался, – все понимают это. А какое понятие комфорта? Значит, скорость передвижения внутригородская – 45 км/час. Кстати, это не моя выдумка. Это я опять же взял из материалов департамента транспорта.

В 2008 году, семь лет назад, для решения этой проблемы нужно было обеспечить 500 млрд рублей в тех ценах. Ну, если мы возьмем дефлятор, то сейчас это, наверное, больше в два раза – триллион.

Второй вопрос – метро. Что нам нужно для метро? В метро должно быть две линии, чтобы оно было эффективным и решало проблему транспортной разгрузки. «Гидрострой – центр – Юбилейный» – это одна линия, вторая – «НК – центр». По расчётам, это 10–12 км. Мэр называет цифру 1 млрд рублей, но, я думаю, это устаревшие данные. Сейчас, наверное, 3–5 млрд. В любом случае, даже если на десять умножим, будет 100 млрд. Понятно, что это не одномоментные вливания. Может быть, есть смысл тогда всё-таки ещё раз вернуться к этой общественной дискуссии.

Мне все сразу отвечают, что мы сейчас вступаем в страшный кризис, денег не будет. Но любые страшные кризисные времена проходят, и после них новая структура экономики, новые драйвера подъема, не теряем ли мы историческое время?

Благоприятную возможность развивать проект мы потеряли: мы проиграли чемпионат мира 2018 года. Я считаю, что с точки зрения инфраструктуры то, что мы не будем участвовать, – большая имиджевая потеря для Краснодара. Я пытался от Мутко добиться ответа, почему сдали Краснодар. У меня полная уверенность, что сдали его на федеральном уровне. Сказали: нечего два города развивать, хватит вам Сочи. Да и тем более ФИФА, как я понимаю, сейчас дальше ведёт политику по сокращению городов. Всё, шанс получить деньги под инфраструктурные проекты к 2018 году мы потеряли.

Но, может быть, не сильно бы мы и получили. Вот тот же Ростов. Я внимательно слежу за губернатором Голубем и несколько раз с ним встречался и обсуждал проблему метро в Ростове. Она у них тоже непростая, но, по крайней мере, они стратегически планируют это. Ростов в 2,4 раза меньше по территории, чем Краснодар. Хотя по населению больше. Кстати, один из аргументов против метро у нас – низкая плотность населения. Хотя и это вопрос дискуссии. Система аргументов, которая приводилась «за» и «против», говорит о том, что полноценной дискуссии не было. На любой аргумент «за» есть несколько аргументов «против». И на любой аргумент «против» есть несколько контраргументов «за». Давайте, по крайней мере, на каких-то площадках, пусть даже на экспертных, вернёмся к этому перспективному вопросу.

Что будет с «Краснодарским транзитом»? Что мы будем делать, если его не будет? Легкорельсовый транспорт или трамвай скоростной? Оказывается, в России нигде под эту концепцию нет легкорельсового транспорта. Даже волгоградский метротрам не соответствует мировым критериям этого вида скоростного транспорта.

Говорят, что в Краснодаре самая перспективная сеть трамваев. Но меня вот смущает, почему федеральные власти записали для Краснодара развитие не трамвая, а вот этого автобусного скоростного движения. В Латинской Америке от него отказывается, то есть даже там, где он вроде бы хорошо развит. Ну неэкономично, неэкологично это. И Венесуэла, и Колумбия уже пытаются перейти на трамваи, либо на троллейбусы, а нам Министерство транспорта федеральное, оказывается, записывает вот эти вещи.

Ну и по инвестиционным решениям. Я сравнивал, что пишет управление внутренних дел, что говорит краевой департамент, что говорит федеральное Министерство транспорта, что говорит мэр. Ну ничего не совпадает. И я здесь не специалист, чтобы навязывать, но, по крайней мере, кто-то должен свести все эти предложения, оценить эффективность, неэффективность. Как депутат Госдумы я дальше готов лоббировать, потому что без федеральной составляющей многие проблемы не решить.

У нас 15 депутатов от Кубани, давайте нагружайте, мы дальше будем ходить по министерствам

и пробивать эти проекты. Хотя я понимаю, что лоббистские возможности администрации Кубани по всем рейтингам оцениваются как самые высокие. Я даже где-то видел недавно справку, что, оказывается, наш губернатор – самый эффективный лоббист федеральных средств РФ. Ну хорошо, но давайте и другие подключатся, если не удаётся эти вопросы решать.

Следующий вопрос: что с развязкой по Старокубанской? Сначала мне Владимир Лазаревич пишет, что она не предусматривается, теперь, оказывается, это главный тренд. А потом, оказывается, мы её снова отложили, и решения не подготовлены. Тут же я получаю письма общественников о том, что это тупиковый путь инвестиций. Голова кругом идёт. Я понимаю, что эти проблемы не находятся в фокусе общественного внимания, но они будут в фокусе общественного внимания при очередном коллапсе или очередной дыре, как это произошло на Северной.

Кстати, издержки от того, что было на улице Северной, понесли все, и не было никаких выигрышей. Все проклинали власть вместе взятую и не разбирались, рекомендовала ГИБДД или не рекомендовала. Принял на себя ответственность в итоге за неправильное городское решение губернатор. Александр Николаевич отвечает мне, что от полосы мы не отказываемся, но будем рассматривать три переезда. Хорошо, давайте рассматривать переезды. Кто-то тоже должен это обсуждать.

Понятно, что городской общественный транспорт должен иметь реальный приоритет и люди должны на него переходить. Заявлена была краевой администрацией цель – 45 км/час по городу. Для этого нужно было в 2007 году 500 млрд. Мы приблизились к этой цели? Я думаю, наверное, не приблизились. Ну и тоже проблема: 1600 км дорог в Краснодаре, а загружены 350 км, и четыре улицы перегружены. Может быть, всем сконцентрировать внимание на этом?

Ну вот я хотел сказать примерно такое вступление. Давайте говорить и не отрицать необходимости оперативных решений, которые не требуют финансовых вложений. Но и давайте поднимем голову и оглянемся вокруг. Может быть, кто-то другой знает стратегические пути развития, кроме метро, «Краснодарского транзита», трамвая или скоростного автобуса. Приглашаю вас к дискуссии. Повестка дня определена.

Я очень благодарен ГУВД по краю и городу за их ответ, их письмо и предложения. Я сличил многие предложения с тем, что намеревается делать городская Дума и городская власть и с удивлением обнаружил, что к позиции ГУВД почему-то городская власть не прислушивается. По крайней мере, очень большие лакуны в тех предложениях, которые у них есть, с тем, что собирается сделать городская власть. Если у вас есть какие-то предложения, уважаемые коллеги, пожалуйста.

Александр Евгеньевич Матвеев, заместитель начальника отдела дорожной инспекции ГИБДД края:

– Последние годы в Краснодаре висит транспортная проблема, которая приобрела социальный масштаб. В течение последних лет ведётся активная застройка территории, появляются новые районы, многоэтажные застройки. Вместе с тем надо отметить, что это не сопровождается проведением соответствующих мероприятий по увеличению пропускной способности, созданию альтернативных маршрутов движения транспорта.

Эти проблемы вызывают негативное отношение населения города. Это можно посмотреть и в социальных сетях, и нам очень много жалоб поступает от жителей, тем более жалобы сейчас очень просто в электронной форме подать.

Утверждаемые проекты планировки новых районов реализуются только в части многоэтажной застройки. А предусмотренные ими новые дороги и улицы, транспортные развязки остаются пока только на бумаге. Кроме того, отсутствие практики резервирования земель для дальнейшего городского развития уличной сети приводит к застройке территории, где ранее планировали строительство общегородских магистральных улиц и дорог.

Например, перспектива развития улицы Солнечной от улицы Российской, направление автодороги М-4 «Дон», осуществляемая в настоящее время застройка в районе между улицами Домбайской и Героя Яцкова не позволяет реализовать решение генплана по строительству магистральной дороги скоростного движения.

В 2013 году было издано постановление Законодательного собрания Краснодарского края №477-П «О некоторых мерах по повышению безопасности дорожного движения в Краснодарском крае». Данный документ содержит поручения и рекомендации главам муниципальных образований, в том числе краевого центра, о необходимости принятия комплекса мер, направленных на эффективное снижение транспортной напряженности, минимизацию количества заторов, включающую строительство паркингов, развитие общественного транспорта, детальную проработку мероприятий по организации движения на этапе проектирования объекта массового тяготения.

В данном направлении работа проводится, но темп её с точки зрения организации движения нас несколько не устраивает.

В конце 90-х – начале 2000-х годов в краевом центре были проведены значительные изменения в организации дорожного движения в центральной части города. Улицы с двусторонним движением мы с целью увеличения пропускной возможности переводили на одностороннее движение. Это дало положительный эффект не только в центральной части. Придав улицам одностороннее движение, мы увеличили пропускную способность этих улиц. Да, создав некоторые неудобства, объезды и так далее. Но этот

путь проходили многие города, и он действительно эффективен.

Но в условиях недостаточной развитости улично-дорожной сети, отсутствия современных развязок и магистральных дорог, метод организации дорожного движения при взрывном росте уровня автомобилизации уже не в состоянии существенно повлиять на улучшение транспортной обстановки. Необходимо отметить, что проводимые администрацией изменения организации дорожного движения не всегда приводят к его оптимизации. Ну вот, к примеру, улица Северная.

В связи с организацией выделенных полос для общественного транспорта нами направлялись предложения в администрацию города, но, на наш взгляд, путём изменения организации дорожного движения, связанного с полосами общественного транспорта, мы изымаем из движения одну полосу, притом, что их там всего две или три. Нужно не просто вводить её, а потом смотреть, что получится, её нужно прорабатывать и создавать условия для того, чтобы жители могли выйти на альтернативные маршруты, изменив свой обычный маршрут, но так, чтобы он был для них приемлем.

В Краснодаре несколько существенных проблем. Это, прежде всего, наличие железнодорожных путей, которые делят наш город в центре, недостаточное количество путепроводов через эту железную дорогу.

Город так сформирован, что мы имеем всего на участке Краснодара фактически три моста через реку Кубань. Причём один из них – это федеральная трасса, которая выполняет свои функции: она соединяет центр России с черноморским побережьем. И два городских моста, один из которых двухполосный, а другой – четырёхполосный, который также задействован в схеме транзитного движения. Мостовых сооружений, на наш взгляд, не хватает.

Вот если так коротко подвести итог, то необходимо, на наш взгляд, сделать следующее. Есть первоочередные мероприятия, есть реконструктивные мероприятия. Первоочередные мы какими-то локальными небольшими средствами можем решить локально. Ну, например, наверное, все краснодарцы знают, это та же автобусная остановка на Ялтинской – Уральской, которую просто уже надо убирать, она держит поток. По городу, если так посмотреть внимательно, можно локальными мероприятиями решить какие-то локальные проблемы.

Но опыт того же города Сочи, который стоял в пробках, показал, что там были капитальные вложения федеральные для решения проблемы. Тот же дублёр Курортного проспекта, который фактически решил проблему проспекта и улицы Виноградской. Нужно двигаться этим путём. Даже если мы сейчас будем делать транспортные развязки локально, не учитывая развития подходов, что дальше в перспективе, куда мы выпускаем транспорт? Так мы просто пробки уберем здесь, но переместим на квартал дальше, и они так же будут оказывать эффект.

Борис Борисович Сухов, заместитель начальника управления по организации дорожного движения Администрации г. Краснодара:

– У нас заканчивается экспертиза развязки Старопольская – Старокубанская, и я подтверждаю слова Александра Евгеньевича, что это только начало по строительству одной из основных пересекаемых магистралей города Краснодара. Это дальнейший выход как на юг, так и на север. Сегодня эти мероприятия уже реально обсуждаются, какие-то из них делаются. Мост через реку Кубань тоже уже проходит московскую экспертизу. Сегодня проходит экспертизу сметная часть. В следующем году будет начало реализации данного проекта.

В городе ситуация довольно-таки сложная. Сложная тем, что исторически город остался совершенно тесным, совершенно не расширяется проезжая часть, дороги старые. Затраты по расширению, особенно в центральной части, просто громадные. Это всё только со сносом нужно проводить. Поэтому сегодня выбираются те маршруты, где наименьшие затраты по сносу, по переселению, по изъятию недвижимости.

Сегодня поднялся наш старый проект по соединению улиц Северной и Московской. Надеемся, в следующем году мы до конца его реализуем. Это использование путепровода через улицу Садовую и выход на улицу Московскую. Также сегодня в развитие темы по развязкам, созданию нормального передвижения и соединению магистралей обсуждается строительство развязки Солнечная – Ростовское шоссе, далее сразу же Стахановская – Дзержинского, и развитие новой магистрали, которая соединит в конце концов обход Западной и обход Восточной. Трудности громадные. Бизнес, конечно, опережает все наши планы. Там, где были коридоры, возникают какие-то объёмы. Проблем достаточно много. Но всё равно в этих условиях мы занимаемся развитием дорожной сети и сегодня уже конкретно понимаем развитие развязок двух уровней. Ну, это вкратце.

По транзиту добавлю, что наш «Краснодарский транзит» я бы переполовинил. Я бы выполнил обязательно объезд города Краснодара железнодорожным, тем более, сейчас обсуждается скоростной путь. Но железнодорожные пути, которые есть внутри города, я бы, безусловно, оставил и развил с тем, чтобы пустить здесь наземное метро. Почему? Потому что на сегодняшний день у нас в городе все близлежащие посёлки – наверное, процентов 80 их – живёт за счёт предоставляемых рабочих мест в городе Краснодаре.

И если лет десять назад это было в радиусе 50 км, то сегодня уже до ста километров. Это требует, чтобы мы воспользовались тем, что у нас железная дорога идёт практически во все направления и может активно перевозить население близлежащих районов, которое как раз и создают проблемы на въездах в город, когда у нас в часы пик ни въехать, ни выехать.

Почему такой путь по «Краснодарскому транзиту» более перспективный? Потому что уже есть путепроводы, которые развязывают автомобильный транспорт и железнодорожный транспорт. А понятно, что железнодорожный транспорт не стоит на светофоре, он движется непрерывно. Скорость движения, скорость перевозки значительно выше. И здесь, конечно, нужно обратить внимание на строительство путепроводов через железнодорожные пути. Но моё мнение по Будёнову – он вообще не нужен, он тупиковый. Он упирается в частные секторы, и некуда его вести.

По Володарского – да, реально, там есть магистрали Новороссийская – Шевченко, Ставропольская. Эти магистрали можно развивать. По Новороссийской в следующем году реконструкция. Мы из двух- и трёхполосного на участках движения проезжей части делаем четырёхполосную полноценную. У нас в планах (наверное, в 2016 год будем реализовывать) расширение улицы Шевченко.

Дальше промышленная зона, которая отсекает жителей Комсомольского микрорайона, едут через весь центр, чтобы попасть в какое-то рабочее место в северо-западной части города. А путь короткий, в десять раз короче, если пройти через промышленную зону. Въезд в промышленную зону и выезд из неё осуществляются через город, хотя рядом есть обход, на который тоже можно вывести весь грузовой транспорт, а это опять путепроводы и опять развязки. Эта тема очень нужна, на сегодняшний день она глобальная, и нужно этим заниматься.

Если говорить о деньгах, то бюджета города, я не буду кривить душой, не хватает на содержание того, что есть. Поэтому сегодня две основные программы с краевым бюджетом, в общем-то, вытаскивают ситуацию дорожную. Это в первую очередь программа по капремонту, и в особенности – «Краснодару столичный облик». Средств, которые выделяются по этим программам, не хватает, это не совсем те цифры.

Сегодня на тех площадях, которые развиваются, мы уже ведём работы по землеотводу и формированию проектной документации на строительство и коммуникаций и строительство дорог. Это те районы, которые сегодня заселяются частным сектором. Второе, на сегодняшний день частично застройщик ведёт строительство дорог к своим многоэтажным домам, частично осуществляется это мероприятие, так сказать, в паре, то есть ведутся проектирования по техзаданиям в соответствии со схемами дорог города Краснодара. Мы уже в следующем году по этим проектам планируем три улицы в новых микрорайонах. Также планируется убрать проблему транзитного транспорта, которая сегодня существует.

С.П.Обухов:

– У нас здесь есть также представители экспертного сообщества из нашего КубГТУ. Спасибо, что Вы пришли. Вы – это экспертное сообщество. Оказывается, в Краснодаре есть профильная кафедра и все должны бегать вокруг неё и спрашивать: «А как вы считаете?».

Татьяна Вячеславовна Коновалова, заведующий кафедрой организации перевозок и дорожного движения Кубанского технологического университета:

– Мы, конечно, сотрудничаем со всеми присутствующими здесь по вопросам организации дорожного движения. Может быть, не в полном объёме, но частично сотрудничаем. Здесь такой момент, что у города очень много предложений. Очень много предложений дельных. Но для того чтобы эти предложения были в системе реализованы и дали определённый эффект, необходимо комплексно подходить к решению задач.

И если мы говорим об организации дорожного движения и строительстве путепроводов, развязок, мы забываем о пассажирском транспорте – рельсовом, электрическом – то есть том, у которого есть определённые технологические особенности. Если говорить о скорости общественного транспорта в 35 км/час, я даже не знаю, можно ли такую скорость свободно обеспечить с учётом технологий перевозки.

Остановочные пункты, отстои, режим труда и отдыха водителей, и ещё очень много таких моментов, на которые должна работать транспортная система. При проектировании или оптимизации маршрутной или транспортной схемы в первую очередь необходимо задаться критерием оптимизации и понять, что это будет: время или же себестоимость. И надо рассматривать эту систему в комплексе с индивидуальным, грузовым и пассажирским транспортом.

Грузовой транспорт хоть и пытаются по времени развести по территории, но грузовой транспорт всё равно должен работать. Он должен обслуживать стройки, должен обслуживать магазины. Поэтому здесь надо рассматривать с разных позиций и создавать экспертную группу отдельную по конкретному вопросу из большого числа специалистов разных областей: экономистов, транспортников, дорожников.

То есть здесь проблема такая многоуровневая. Вот сейчас мы пытаемся её решить методом экспертных оценок. То есть каждый для себя определяет, что структурно считает нужным, как видит решение этой проблемы, и в итоге получается немного разрозненная система решений. Здесь для того чтобы выработать определённую политику, не хватает градостроительства. Эти все вопросы должны быть отражены в генеральном плане.

Для того чтобы решить любой вопрос, необходимо получить достоверную и всеобъемлющую информацию об объекте исследования. Если мы говорим о пассажиропотоке и исследуем его на основании сложившейся ситуации, то мы не можем предполагать, какой будет пассажиропоток, если будут приняты какие-то организационные методы: увеличение количества полос или увеличение скорости транспорта, то есть повышение привлекательности пассажирского транспорта. И потом, где есть пассажиропоток?

Пассажиропоток есть там, где есть маршрутная сеть. Нет маршрутной сети – нет пассажиропотока. Это не говорит о том, что пассажиропотока где-то не будет, если мы что-то создадим. Управление транспорта будет сейчас на основе мультимодальной модели создавать и изменять эту транспортную систему.

Поэтому я считаю, что необходимо до того, как принимать какое-то взвешенное решение, рассматривать комплексно систему развития города, развития территории и, конечно же, проводить исследования интенсивности транспортных потоков, развития структуры города – то есть где у нас жилые районы, где новые строятся. Необходимо создавать какой-то пошаговый план мероприятий, который сначала рассмотрит сбор исходной информации, потом постановку цели, которую мы хотим.

Цель у нас одна – всем передвигаться. Это хорошая цель, но надо ограничиться какими-то конкретными показателями, которые мы хотим достичь. И дальше смотреть этапность реализации мероприятия. Потому что если мы сделаем какую-то транспортную развязку в каком-то месте и к ней не обеспечим подъезд, то эта транспортная развязка работать не будет.

Еще в 70-ые годы XX века один ученый, который занимался развитием и созданием теории транспортных потоков в России, сказал, что «любое локальное мероприятие по организации движения – это не решение проблемы, а перенос её в другое место». Поэтому когда мы говорим о локальных мероприятиях, то они, безусловно, нужны, но они должны представлять собой какую-то систему, которая в дальнейшем повысит пропускную способность, увеличит скорость, ну и так далее.

С.П. Обухов:

– Я прочитал заявление руководства города, что к вам обратились, чтобы вы рассчитали проблемы Северной. Обратились или нет?

Т.В. Коновалова:

– Это обратился не город, а журналисты. Дело в том, что мы сотрудничаем с управлением администрации и сотрудничаем очень давно. И предоставляем студентов как рабочую силу для проведения исследований. Какие-то исследования проводятся. Но говорить о том, что это какая-то системная работа не приходится. Но тем не менее мы работаем давным-давно, и нет такого, что «вот, к нам наконец-то обратились». Наши выпускники работают в управлениях, предприятиях транспорта.

С.П. Обухов:

– То есть какого-то договора с вами нет?

Т.В. Коновалова:

– Мы только в пятницу собирались у мэра по этому поводу. Пока ещё нет.

С.П. Обухов:

– Теперь обратимся к архитекторам. Где болевая точка взаимодействия с экспертами?

Олег Владимирович Шишковский, замдиректора департамента архитектуры города:

– Хочу отметить, что существует генеральный план от 2012 года, который предусматривает развитие наше на 25 лет и в перспективе до 50 лет. Всё, о чём говорили ранее коллеги, – всё это предусмотрено в генеральном плане. У нас есть три кольца обхода города Краснодара, для того, чтобы как-то разгрузить транзитный поток. Первый – на уровне автодороги «Дон» и все остальные. Второй – чуть выше, где-то на уровне Новотитаровской. И третий – на перспективу в районе города Тимошевск. То есть эти вещи предусмотрены. Наша улично-дорожная сеть в составе генплана представлена довольно объёмным разделом, который так и называется «дорожно-транспортная сеть». Там есть транспортная схема. И в этой транспортной схеме есть то, о чём ранее говорил Борис Борисович. То есть предусмотрены все пути развития магистралей, которые должны помочь нам разгрузить как-то пробки, если мы будем следовать генплану.

То, что отметили коллеги абсолютно верно. Наша беда – это железная дорога, которая пересекает наш город практически с юга на север и в иных направлениях, а также те путепроводы, которые на сегодняшний момент существуют. У нас их не так много. Те железные дороги, которые проходят по городу и пересекаются автомобильными, это дороги местные, то есть между предприятиями. Хочу не согласиться с выступлениями коллег из ГИБДД по поводу того, что нету проработок именно по проектам планировок.

На сегодняшний момент все наши решения осуществляются на основании проекта планировок, который комплексно связан с генеральным планом. По этим проектам планировок проходят публичные обсуждения в том числе. Они выносятся на суд граждан, экспертных групп. И в этих проектах планировок предусмотрены все эти взаимосвязи, о которых говорили ранее. То есть и дороги, которые будут заходить в этот микрорайон, и внутренние дороги: внутриквартальные, транзитные через данные районы.

Борис Борисович говорил, что часть этих дорог выполняет заказчик, часть берет на себя муниципалитет по проектированию и дальнейшему строительству. В качестве такого примера можно привести Восточно-Кругликовский район. Там идёт плотное строительство сейчас. Но тем не менее эти коридоры предусмотрены. И коридоры предусмотрены не только транспортные, но коридоры для прохождения инженерных коммуникаций, которые отображены и, как бывает, застраиваются.

Но будем говорить со стороны органов архитектуры, что мы ведём контроль, и в проектную аргументацию никаким образом не может быть допущена мысль даже, что эти коридоры будут как-то застроены.

Вот одним из последних внесений в генеральный план, которое сейчас будет произведено в декабре-январе месяце, будет внесение изменения в части

Советская КУБАНЬ



Информационный бюллетень Краснодарского краевого Комитета КПРФ

КАК ИЗБЕЖАТЬ КОЛЛАПСА

В Краснодаре в рамках проекта "Народная приемная" был проведен круглый стол на тему: "Транспортные проблемы Краснодара, пути их решения". Вел заседание круглого стола член Президиума, секретарь ЦК КПРФ, депутат Госдумы С. П. Обухов. В заседании приняли участие представители ГИБДД, краевой и городской администраций, депутаты разных уровней, ученые и общественники. В Краснодаре 430 тысяч единиц транспортных средств, ежедневно в город въезжают (примерно в одно время) 150-180 тысяч автомобилей. Краснодар даже обгоняет Москву по показателю количества автомобилей на одного жителя: 437 авто на одну тысячу жителей (в Москве-417). Недавно городские власти провели подсчет. Из 10 автомобилей, которые в утренние и вечерние часы едут по городу (в часы пик), только в двух автомобилях было по два и более пассажира, в остальных авто - сидел только один водитель. Вдобавок ко всему в городе очень узкие улочки, в последние десятилетия велось "точечное" строительство, что еще больше усугубило транспортную проблему. В отличие от Москвы здесь нет метро. Ежегодно общий парк автомобилей увеличивается на 15-20 тысяч автомобилей. "Если сохранится эта тенденция, то через два-три года в нашем городе будет катастрофа", - заявил во время дискуссии представитель городской администрации М. С. Жарков. Чтобы строить дополнительные развязки, мосты, расширять дороги (а для этого надо сносить дома, куда-то переселять людей), необходимы дополнительные средства. По оценкам директора департамента строительства Краснодара Олега Вронского, в 2007 году на решение городской транспортной проблемы требовалось около 500 млрд. рублей. На строительство метро в Краснодаре - примерно 100 млрд. Эти цифры Олег Вронский называл в одном из своих интервью в декабре 2007 году. За это время проблема еще больше усугубилась, поэтому с учетом инфляции эти суммы значительно выросли. Много претензий со стороны участников дискуссии было высказано в адрес заместителя директора департамента архитектуры города О. В. Шишковского в связи с тем, что жилищное строительство в городе ведется без учета того, что вместе с жильем надо строить школы, детские сады (школы и детские сады должны быть в шаговой доступности), дороги и другую инфраструктуру. Поскольку все это только больше усугубляет транспортную проблему в городе. На это О. В. Шишковский ответил, что департамент архитектуры города "старается от этих недостатков уходить". Своими планами поделился с участниками дискуссии главный "травмвайщик" Краснодара, директор МУП "ТТУ" А. П. Панин. Надо отдать должное, что Краснодар не пошел по пути некоторых городов, где ликвидировали трамвайные линии. В Краснодаре все было сохранено и даже преумножено. А. П. Панин полагает, что в больших городах в приоритете должен быть общественный транспорт. В ближайших планах МУП "ТТУ" обновить подвижной состав на более современный. А. П. Панин считает, что транспортную проблему могло бы решить строительство линий для скоростного трамвая. Секретарь городского комитета КПРФ Краснодара А. М. Сафронов высказал претензии к работе эвакуаторов. Он заметил, что в часы пик работа эвакуаторов на узких улочках создает еще большие заторы. И эта мера по-прежнему не дисциплинирует водителей, а только вызывает их яростный протест.

«Советская Кубань»
5 декабря 2014 г.

продления трамвайных путей. Как отметили коллеги, трамвайные пути и весь электротранспорт наиболее перспективен и наиболее скоростным сейчас является. Поэтому мы планируем с нашими коллегами по транспорту, с эксплуатирующими организациями, продлить трамвайные пути по улице Московская с выходом на улицу Петра Метальникова и в дальнейшем к ростовской трассе и с выходом на «Баскет-холл». Это одно направление, которое свяжет ту часть города электротранспортом.

Второе направление, которое планируется, было отображено ранее в генплане – это продолжение трамвайных путей по улице Красных Зорь в сторону Восточно-Кругликовского. Проходила она чуть ниже улицы Жлобы. С экспертами мы смотрели, и там очень загружено, но подразумеваем, что в дальнейшем внесём предложение о продлении этого трамвайного пути с выходом на Восточно-Кругликовский район с устройством разворотного кольца где-то на уровне воздухопорного спортивного комплекса. То есть тоже есть такие намётки. И коридоры при проектировании Восточно-Кругликовского района соблюдены. Там коридор заложен для этих вещей.

Будет большая работа и финансовая в части пробок этого пути по частному сектору, но если мы не решим эту проблему, то в дальнейшем ещё больше вопросов будет. Но будем планировать, что эта магистраль как-то свяжет ещё и те районы города.

Вы знаете, что была очень острая проблема по парковкам во вновь строящихся объектах жилого комплекса. Но были внесены изменения в правила проектирования на уровне муниципалитета и городской Думы, и сейчас несколько иные нормы парковочного пространства заложены в нормативных документах при проектированиях.

На сегодняшний момент мы считаем, что если мы чётко будем следовать тем перспективным направлениям, которые отображены в генеральном плане в части развития дорожной сети, то сможем реализовать какие-то вещи для того, чтобы не было этих столпотворений, коллапсов и всего-всего остального.

Сергей Анатольевич Ендовицкий, депутат ЗСК:

– Я хочу задать вопрос к архитектуре. Скажите, пожалуйста, вот мы живем в самой большой стране в мире. Почему у нас нехватка территорий? Почему архитектура лепит дома, не предусматривая ни инфраструктуру, ни школу, ни садик, ни подъезды, ни дороги? Вы меня извините, но город у нас маленький, а мы в него всё лепим, лепим, лепим. Конечно, будут пробки и заторы. Вот мне и интересно: чем занимается архитектура в этом направлении?

О.В. Шишковский:

– Вы говорите о точечной застройке. Мы от этой практики ушли сейчас, и речь идёт о комплексном развитии, о комплексной застройке. Вы знаете, что наш город развивается на север и северо-запад, и после принятия генерального плана мы там приросли территориями. И вот именно там разрабатывает-

ся комплексная застройка, в которой предусмотрена и инфраструктура, и дорожная сеть, и транспортная сеть. О том, что вы говорите, – да, такие недостатки есть и были, но мы стараемся от них уходить, их устранять, потому что понимаем, что очень большая нагрузка в этой части на транспортную составляющую и на энергетическую, и на садики.

Что касается садилов и школ, то во всех проектах планировок, которые разработаны для новых территорий, в обязательном порядке, в соответствии с нормами, учтено количество необходимых школ, детских дошкольных учреждений. То есть эти работы выполняются.

С.П. Обухов:

– По садидам отдельная проблема. По моим оценкам, как мне кажется, у нас большие проблемы с выполнением президентского указа, но это отдельная тема. Всё-таки вот уважаемые коллеги из ГИБДД называли в пример район возле Домбайской, где у нас исчезла магистраль. Это тоже входит в план?

О.В. Шишковский:

– Я не готов сейчас обсуждать этот вопрос. Давайте мы поднимем документы, посмотрим, с коллегами свяжемся и вопрос этот решим.

Президент благотворительного фонда (Тодоренко):

– Вот мы говорим о комплексной застройке, которая должна быть. После принятия в 2013 году генерального плана развития города осталась ли она? Существует ли такая застройка в поселке Пашковском, который попал в зону высотной застройки? То есть вы учли, что будет в будущем? Не только то, что это будет зона высотной застройки, то есть частный сектор пойдет под снос? То есть вы учли дороги, которые там будут установлены, проспекты, детские сады? Есть ли генеральный план застройки Пашковки, или вы просто назначили зону и сейчас там идёт хаотичная застройка?

О.В. Шишковский:

– Я понял ваш вопрос. Если вы говорите о генеральном плане, который принят, то он, будем говорить именно так, решает цели стратегического развития муниципального образования. Там обозначены пятна застройки именно с учётом перспективного развития по видению архитекторов. Что касается вашего конкретного вопроса, то это речь идёт все-таки о проектах планировки, которые уже в соответствии с генеральным планом могут быть предусмотрены на этих территориях.

Анатолий Павлович Панин, директор МУП «КТТП»:

– Мы выполняем задачи, определённые уставом предприятия. Это пассажирские перевозки по муниципальному контракту. В Краснодаре развита трамвайная сеть – безусловно, не во всех городах такая есть сеть, это признаётся всеми экспертами и общественными организациями. И то, что она работает на благо жителей, тоже отнять нельзя.

Сегодня совместными усилиями муниципалитета и нашего предприятия сделали так, что это практи-

чески единственный вид транспорта в Краснодаре, который ходит со скоростью средней эксплуатационной больше 14 км/ч по городу. Сегодня легковые машины движутся с меньшей скоростью, исходя из ситуации с дорожным движением.

Сегодня трамвай востребован, он стал почти скоростным, будем так говорить, ну, по сравнению с другими видами транспорта. По средней скорости по городу трамвай идёт на первом месте. На это повлияло и то, что многие годы в городе трамвайные пути развивались, они были обособлены, никто не поднимал руку и не застраивал, как в других городах. Мы эти примеры уже знаем по России, когда под нож пускали трамвайное движение. И в Воронеже, и в Ростове. У нас, слава богу, до ножа не дошло. У нас всё, что есть – почти 300 единиц трамваев. Они все работают, ни на один километр пути не сократились, наоборот, есть развитие и перспектива.

По троллейбусному движению если оценку сделать, да, оно хуже, чем трамвайное, потому что в общем потоке в пробках мало востребовано, и время движения в троллейбусе такое же, как в частном транспорте. Поэтому он по своим качествам уступает трамваю. Несмотря на это, за последние 15–20 лет мы построили за счёт средств города и предприятия почти 40 км троллейбусных линий. Мы протянули в Юбилейный микрорайон троллейбусную линию, в район краевой больницы – туда, куда вообще не на чём было ездить.

Сегодня можно говорить, что мы мало сделали, но мы делали. На фоне того, что другие города снимали и убирали, мы расширялись. И это заслуга города и муниципалитета, что выдержали всё это.

Сегодня какие задачи ставятся? Развитие, безусловно. Я считал и считаю – я уже 37 лет работаю в транспорте в Краснодаре, – если предприятие не развивается, оно умирает. Те, кто говорят, что мы подождём, переждём, согласились с умиранием. Мы всегда ставили задачу что-то делать новое. Мы делали акционерную кампанию, мы делали какие-то реверансы, мы меняли систему оплаты труда, тарифную систему. Всё это направлено на то, чтобы люди чувствовали, что мы вперёд идём.

Что, я думаю, неправильно делается в городе? Ну, это не в укор власти, а просто как оно сложилось. Сегодня наблюдается бум жилищного строительства. А кто строит жильё? Инвестор. А кто трамвайные пути должен строить? Муниципалитет. Инвестор строит впереди паровоза, а муниципалитет отстаёт с финансированием и строительством. Где-то отстаёт, а где-то вообще не строит, потому что нет средств. Ну неправильно это. Неправильно, построить на 30–40 тысяч микрорайон, не проведя туда общественный транспорт. На «газелях» мы не вывезем, раньше можно было возить на «газелях», сегодня на них возить стыдно. Сегодня «газели» – позор для любого города. Сегодня есть современный транспорт, который в России изготавливается: и трамваи, и троллейбусы, и автобусы. Нужны только решения, и внедрять это.

Что сделано в Краснодаре правильно? Ну вот программа «Краснодару столичный облик» поработала. Мы впервые в прошлом году обновили почти 70 единиц подвижного состава: трамваев, троллейбусов, автобусов. Для нас это почти треть парка, не было такого рывка. В этом году я понимаю, что произошел небольшой провал, но на следующий год вроде там, по нашим неофициальным данным, строчки есть, единственное, нужно наполнение. Сама программа-сетка совместно с муниципалитетом разработана. Как мы разрабатывали программу? Мы исходили из реалий. Часть подвижного состава провести через капитально-восстановительный ремонт, а часть обновится. Если поставить задачу обновить за один год, то мы понимаем, что ответ Дворковича будет, что денег нет и не будет. Поэтому мы пошли вперёд. Мы почти за три года почти 70 трамваев единиц провели через восстановительный ремонт. А часть получили нового.

В настоящий момент мы пришли к тому, что подвижной состав, который ходит на линии, хотя бы стал безопасным. Раньше транспорт, который отработал срок и не прошёл через капитально-восстановительный ремонт его нельзя было пускать на пассажирские перевозки. Это была тюрьма – если что случится, любой следователь придёт, скажет: «Чего это вы тут делаете? Ресурс выработан, а он работает». Поэтому сейчас мы ушли от этого.

И благодаря поддержке краевой сегодня программа идёт вперёд. Она сегодня уже шире идёт, уже желание у краевой власти есть не просто обновить подвижной состав, а завезти в Краснодар современный подвижной состав, комфортный, низкопольный, предназначенный для перевозки пассажиров.

Есть два варианта: обновлять то, на чем мы работали, или перейти на качественно-новый уровень. Так делали все города западные: они продали в Россию старые трамваи, а себе купили новые, низкопольные, с меньшим энергопотреблением и большей комфортабельностью. И за счёт этого привлекли пассажиров. Ведь пассажир не пойдёт в старый трамвай, из своей машины не выйдет. Но я выйду из своей машины тогда, когда трамвай будет чуть ли не такой, как моя машина, или лучше, ещё и быстрее идти будет, не надо платить за парковки. Вот это задача: не просто палкой перегнуть, а показать «конфетку», и люди перейдут, как это делали другие города.

Теперь что такое скоростной трамвай? Ну вы правильно сказали, вы, наверное, смотрели характеристику ЛРТ (легкорельсовый транспорт). ЛРТ – это лёгкое метро. Оно должно идти или под землёй, не имея пересечений, или во втором ярусе по эстакадам, тоже не имея пересечений. Если мы в Краснодаре готовы такое делать, тогда мы назовем этот вид транспорта скоростным трамваем. Если мы будем ездить в одном уровне по светофорам и перекресткам, то это никакой не скоростной трамвай, это обычный транспорт общего пользования, и скорость его будет ограничена технологическими возможностями: через

каждые 400 метров мы останавливаемся, нам нужно высадить-взять. Хотим увеличить скорость? Давайте через полтора километра, тогда эти полтора километра в жилой застройке люди будут идти пешком к себе домой. Они хотят этого? У нас другая задача, у нас задача – развозить людей по домам.

Сегодня трамвай может идти 75 км/ч, но за счёт перегонів 300–400 метров мы не можем её полностью реализовать. Максимум, что мы сегодня выдавили, и то благодаря решению о закрытии движения по трамвайным путям в центре города, – это 14 км/ч.

Что бы я сделал, если бы, как говорят, был бы президентом. Латать существующие дыры – это долго. Мне кажется, есть теоретические подходы, по крайней мере, нас так в институте учили. Мы берём город с населением 850 тысяч, кладём его на карту и в течение месяца-двух делаем новую транспортную схему. Да, она будет затратная, да, она будет где-то противоречить нашим сегодняшним убеждениям, что там, где не было трамвая, его надо пускать, где были маршрутки, надо пустить автобусы. Наверное, она будет такая революционная.

Но это надо делать. Если мы этого делать не будем, мы будем перемещать проблемы и будем шариком гонять эти проблемы по городу. Всё-таки нужно глобально что-то менять, ведь как-то другие города организовали общественный транспорт. Вот в Китае невыносимо двигаться, а они двигаются. В Прагу ездили наши специалисты, трамвай там ходит со скоростью 30 км/ч, все уступают дорогу, ходит как часы, наземное метро. Значит, они смогли организовать работу общественного транспорта так, что она удовлетворяет жителей города в ущерб всем.

А мы сейчас начинаем: транспорт должен ходить по расписанию, но мы ему полностью не дадим. Транспорт должен по расписанию быстро ходить, но светофор должен его держать. И, понимаете, получается, что друг друга за уши тащим, а проблема остаётся. Надо понять, что мы хотим, давайте акценты расставим. Если важна скорость общественного транспорта, давайте на неё всё заточим. Если комфортность, то комфортность. Тогда медленно будем ползать, но с кондиционерами и кофе, ехать долго, но комфортно.

Когда я с работы еду, мне надо быстрее приехать домой. Значит, всё-таки важнее время доставки из пункта А в пункт В. Если этот критерий берётся, то давайте его отрабатывать по полной программе. Тогда появятся сотни проблем, которые надо развязывать, но эту стратегию тогда надо держать.

Тимур Махмудович Кушхов, заместитель начальника управления транспорта города Краснодара:

– Анатолий Павлович очень дословно показал позицию города и предприятия касательно развития общественного транспорта. Конечно, без всей сопутствующей инфраструктуры развязать все транспортные потоки невозможно. У нас сейчас заканчивается процедура муниципальных торгов, на которой будет приобретён программный комплекс немецкой

компании. Софт так называемый, который смоделирует то, о чём говорил Анатолий Павлович, на существующую сеть наложит всю улично-дорожную сеть, остановочные пункты, то есть колоссальный объём работы.

И данный программный комплекс сделает транспортную модель. Он смоделирует движение общественного транспорта, пешеходные потоки, индивидуальный транспорт и в итоге выдаст свои рекомендации. Соответственно потребуются что-то убирать, а что-то строить новое.

Но я смотрел данный программный комплекс, естественно, почему и заинтересовала меня эта компания, которая вышла на аукцион. Она реализовывала достаточно серьёзные проекты, компания мирового уровня. Офис её находится в Дрездене. Они смоделировали и метро в Вене, и Дрезден, и Гамбург, и Цюрих.

В России тоже много проектов прошли. Но, естественно, мы будем тесно работать и с Кубанским технологическим институтом, с нашей кафедрой и факультетом в целом. У нас на выходе соглашение между администрацией города и институтом.

Более того, я бы хотел заострить внимание на том, что для нас в приоритете, комфортность или скорость передвижения. В целом, естественно, у нас есть планы. Планы очень хорошие. Планы именно развития трамвайного движения: создание новых маршрутов, закупка новых подвижных единиц. Это комфортные трёхсекционные, односекционные трамваи.

Сейчас проработка ведётся с компаниями-производителями. Также мы затрагиваем белорусских коллег, которые имеют огромный опыт. Но сейчас сказать, что этот рынок особенно переполнен, нельзя. Мы знаем, что есть крупный питерский завод. Даже он уже на Avito выставил трамвай. Такие случаи есть.

В планах есть, однозначно, закупка новых трамваев с кондиционерами, низким уровнем пола, с системой «Говорящий город». Наша задача – максимально улучшить передвижение жителей именно в общественном транспорте.

Но тут не надо заострять внимание только на трамваях, потому что трамваем у нас перевозится 70% всей численности перевезённых пассажиров. У нас есть ещё троллейбусы и автобусы. Но вы видите, что до 2008 года парк пассажирских автобусных перевозок был газельный. Сейчас, после проведения конкурсных процедур, были реализованы мероприятия по замене подвижного состава, и теперь «газелей» у нас практически не осталось. Сейчас автобусы «Hyundai», «Peugeot».

Дальше мы выходим на другой уровень, и нам надо уходить от этих автобусов средней вместимости к автобусам большой вместимости. У нас в плане было поручение Александра Николаевича Ткачёва, так что часть автобусов из олимпийской столицы Сочи будет переброшена в город Краснодар. Это будут новые комфортабельные автобусы большой

вместимости с теми же самыми критериями, которые мы сейчас выдвигаем. И это комфортный для передвижения транспорт как для маломобильных групп граждан, так и для обычных людей.

Вот такие планы развития. Однако существуют и проблемы. Все говорят, что при застройке большого комплекса ни один из застройщиков не думает о транспорте. Их позиция заключается в том, чтобы думал муниципалитет. Здесь чисто коммерческая выгода: построить, продать и до свидания. Ни один из застройщиков не обратился к управлению транспорта, к управлению по организации дорожного движения. Давайте сядем, подумаем, как бы нам завести туда транспорт, сделать конечные остановки. Водители – это же такие же люди. И мы должны создать им условия для передвижения, а также комнаты отдыха на конечно-остановочных станциях.

С.П. Обухов:

– Какая средняя скорость в городе? Вот мы услышали, что трамвая 14 км/ч, а остальная?

Т.М. Кушхов:

– Я не знаю, это сложно измерить. Она разная. В утренние часы-пик меньше: 8–9 километров в час. В межпиковое время больше – 15–20 километров, а вечером, после пика, ещё больше. Но в среднем – 10–12 км/ч. Может быть, чуть больше.

С.П. Обухов:

– 45 км/ч, которые ставили в 2008 году, мы не добились?

Т.М. Кушхов:

– Нет, 45 км/ч сейчас даже по трассе не проедешь.

С.П. Обухов:

– А теперь слово местным депутатам городской Думы

Александр Иванович Лактионов, депутат Краснодарской городской думы:

– Все здесь сидящие понимают, что проблема транспорта в городе возникла не сейчас, не вчера, не пять лет назад. Она была заложена ещё много-много лет назад. Скажем, что при том же строительстве моста, который идёт через Кубань, через Тургеневку...

Эта проблема тогда была заложена. Когда уже пускали тогда через город грузовой транспорт. Мы много обсуждаем эти проблемы и на комитете, и на «круглых столах», и на планёрных заседаниях. Городу Краснодару необходимо, чтобы разгрузить ситуацию в городе, построить минимум два-три моста через Кубань, для того чтобы транспорт вышел из города.

Большие надежды сейчас возлагаются на то, что будет строиться мост через переправу, и много транспорта пойдёт в ту сторону. Сейчас планируется сделать мост через Кубань за федеральные средства за станицей Елизаветинской. И это хорошо, потому что в городе Краснодаре своих собственных средств практически нет. У нас, как вы знаете, Краснодар – город-донор.

С.П. Обухов:

– Тут виновато федеральное законодательство, я, как представитель, говорю. Ситуация в целом не терпима по стране. Всё стекается в Москву. Она жирует. И эта общая проблема, которую все мы здесь с вами ощущаем. И я не знаю, как будет сводить концы с концами муниципалитет в следующем году. Два триллиона – общие долги.

А.И. Лактионов:

– Вот и получается, что благодаря субсидиям, благодаря нашему губернатору, мы имеем то, что имеем.

И если мы говорим о закладываемой развязке на Старокубанской, то сразу напрашивается вопрос про мост через Кубань, чтобы прямой был выезд и заезд. Опять же во что все упирается? В средства. О чём бы мы ни говорили, всё упирается в деньги. И сейчас то, что касается даже инфраструктуры городской, всё опять-таки упирается в средства и в развитие транспортной системы.

Прокладка новых линий также упирается в средства. Пожалуйста, присутствующие могут подтвердить, какие у нас долги. Мы немного уходим в сторону, но об этой проблеме не говорить – значит её усугублять. То, что мы сейчас будем предпринимать, мосты строить – всё это даст плоды лет через 20–25. И то поколение, которое лет через 30 будет руководить и жить дальше, скажет спасибо. Но нужно делать, нужно строить. Все мы это прекрасно пониманием.

Здесь мы также говорим о метро. Соединить аэропорт с Юбилейным – это уже на многие, многие годы. И будущее поколение скажет нам спасибо. Но все упирается во что? Нужно экономическое обоснование, нужно это делать. Чтобы говорить предметно, сначала нужно сказать, сколько это будет стоить. Но кто это изучал?

С.П. Обухов:

– Толком никто не изучал. Вот я вник в эту проблему: толком проблему никто не изучал. Поэтому давайте хотя бы на вербальном уровне начнём, а потом подтолкнём уже всех.

А.И. Лактионов:

– Мы должны думать не о том, что сейчас будет, а о том, что будет лет через 15–20, чтобы поколения нам потом сказали спасибо. А сейчас мы принимаем меры по латанию текущих дыр, которые образовались когда-то. Если учитывать создание города Краснодара, который казаки закладывали, то тогда ездили совсем на другом транспорте. Кто тогда думал, что век глобализации перехлестнёт все? Каждый человек хочет жить хорошо. И сейчас у нас что получилось?

На каждую семью одна машина – это уже мало. Сейчас у всех две, а есть семьи с тремя и более. Всё это накладывается. Да, принимая определённые изменения в строительстве, можно скорректировать как-то ситуацию. Почему? Потому что спрос рождает предложение. Но строительный комплекс дает

ощутимое пополнение в бюджет, поэтому и ищем тот узкий коридор, чтобы город действительно строился и развивался.

Прекрасные есть слова: «Если город строится – значит, город живёт». Да, архитектуре нужно заранее коридоры оставлять для прокладки коммуникаций, для прокладки транспорта. Это нужно всё увязывать. Но, знаете, нашему русскому народу всегда чего-то не хватает.

С.П. Обухов:

– По поводу транспорта всё-таки скажу. Вот, может, учтут это ГИБДД и городские власти. В 2011 году мне дали цифру 376164 автомобиля. В этом году, неделю назад, мне ГИБДД отвечает 376239 автомобилей. То есть за три года без изменений, что ли?

Михаил Сергеевич Жарков, начальник управления по организации дорожного движения администрации города Краснодара:

– Давайте я скажу, а то многие здесь уже говорят. Уважаемый Сергей Павлович, уважаемые участники «круглого стола». Я долго слушал своих коллег: все говорят практически одно и то же. У нас обсуждение организационно-технических проблем превращается в обсуждение социальных проблем, а потом перерастает в политические проблемы, что, конечно же, недопустимо.

Экономика должна функционировать вне зависимости от каких-либо политических влияний и должна определять не только пути дальнейшего развития и перспективы дальнейшего развития, но и шаги для достижения тех или иных поставленных целей, начиная с муниципалитета. Один из основных вопросов и проблем, как уже сказали мои коллеги, да и вы, Сергей Павлович, всё это понимаете прекрасно, – то, что всё упирается в бюджет.

Практически никто не против метро в Краснодаре. Но все со страхом думают, как это всё будет финансироваться. Построить отдельные ветки – это все реально. Но как оно будет финансироваться? Вот вы правильно сказали, что это стоит за один километр три-четыре миллиарда. Причём с учетом тех грунтов, которые есть в Краснодаре, а это большая проблема. Но строить можно на любых грунтах: на плавунах и где угодно. Это улучшит транспортную ситуацию в городе Краснодаре. Но все упирается в финансирование. Никто не хочет начать рыть, разрыть несколько улиц и бросить, потому что нет денег.

А, к сожалению, в городе Краснодаре ни один большой проект не был реализован до конца, потому что нет денег. И планы в городе Краснодаре разработаны, как я считаю, просто блестяще, для того чтобы реализовать те проекты и минимизировать те проблемы, которые мы сегодня обсуждали. Это и снижение заторовых ситуаций, это улучшение транспортного обслуживания, это увеличение комфортности для всех участников дорожного движения, в том числе и пешеходов. Городом установлены мероприятия по минимизации транспортных заторов, по улучшению дорожной ситуации в городе.

Эти мероприятия представлены в администрацию Краснодарского края. И, если мне не изменяет память, на какой-то ваш запрос или Сергея Константиновича, мы присылали ответ...

С.П. Обухов:

– Да, да. Вот у меня есть на десяти страницах ваш ответ.

М.С. Жарков:

– Да. Всё это намечено. Но всё, повторяюсь, упирается в финансирование. Это один из приоритетов, который, я думаю, должен быть реализован на уровне Государственной думы. А почему я сразу начинаю с общегосударственных вопросов? Потому что нечасто мы встречаемся с депутатом Государственной думы.

Все-таки необходимо, чтобы были стабильные, чёткие планы, добиться приоритетов финансирования бюджетов муниципалитетов, то есть проблем муниципалитета: муниципальные дороги и так далее. По сегодняшнему законодательству краевой бюджет не может вложить деньги в реконструкцию улицы Красных Партизан, потому что это муниципальная дорога.

И если сегодня краевой бюджет вложит деньги, то завтра придут ревизоры, Следственный комитет, человеку наденут наручники и посадят за нецелевое использование бюджетных средств. Поэтому, если мы говорим о развитии муниципально-транспортной сети, то мы должны наделить муниципалитеты соответствующими финансовыми ресурсами для того, чтобы они могли планировать свою деятельность, могли финансово обеспечивать себя для решения всех вопросов, связанных с движением транспорта и обеспечением транспортным обслуживанием население.

Краснодар, если мне не изменяет память, собирает порядка 120 миллиардов рублей налогов. В Краснодаре остается порядка 17 миллиардов. Диспропорция ужасная. Только десятая часть остается в городе. Поэтому правильно сказал коллега, что у нас на сегодняшний день, если брать только городской бюджет, не хватает средств даже просто на содержание дорог, не говоря уже о капитальном ремонте, реконструкции, новом строительстве.

Просто на содержание средств не хватает. Поэтому вот и долги перед Паниным. Он молодец, удержал трамвайно-троллейбусное предприятие, не развалилось оно, функционирует и сегодня даже выходит в авангард обслуживания транспортом населения.

Следующий вопрос, на который хотелось бы обратить внимание, – это как раз то, что я в начале говорил о превращении в социально-политические проблемы. Происходит это так, поэтому то, что мы сейчас говорим, не объяснено законодательством. Что такое организация дорожного движения? Это понятие, термин, направление деятельности, отрасль? Что это вообще такое? Я знаю, что уже больше года, по информации Минтранса Российской Федерации, в Государственной думе лежит закон, принципиаль-

«Новая газета Кубани» выпуск №92 3 декабря 2014 года

8

«НОВАЯ ГАЗЕТА КУБАНИ» СРЕДА,
№92 03.12.2014

КРУГЛЫЙ СТОЛ

О пробках без политики

рассуждали участники круглого стола, организованного депутатом ГД Сергеем Обуховым

В заседании приняли участие представители ГИБДД, краевой и городской администраций, депутаты разных уровней, ученые и общественники.

Надо сказать, что председательствующий сразу отметил: никакие политических целей организаторы мероприятия перед собой не ставят.

— Вне зависимости от политических убеждений все граждане Краснодара заинтересованы в том, чтобы в нашем городе жить было удобно, чтобы были решены, в том числе и транспортные проблемы, — отметил Сергей Обухов.

Как отметил начальник управления по организации дорожного движения МО г. Краснодар Михаил Жарков, в Краснодаре 430 тысяч единиц транспортных средств, ежедневно в город въезжают (примерно в одно время) 150–180 тысяч автомобилей. Краснодар даже обгоняет Москву по показателю количества автомобилей на одного жителя: 437 авто на одну тысячу жителей (в Москве — 417).

Кроме того, спикер рассказал о том, что в администрации города много планов по созданию приоритета для общественного транспорта на городских автодорогах.

Муниципальный чиновник признался, что недавний случай с выделением полосы для общественного транспорта по улице Северной это не что иное, как эксперимент, основной целью которого была попытка увеличить среднюю скорость троллейбусов автобусов и маршруток.

— Резонанс, конечно, был огромный. Но в основном ведь возмущались те, кто передвигается на индивидуальном транспорте. Пенеходы даже благодарили, потому как скорость доставки из пункта А в пункт Б увеличилась почти в два раза. Кроме того, мы хотели посмотреть, как будут перераспределяться транспортные потоки по другим, альтернативным маршрутам. Нельзя сказать, что идея была неудачной, потому как водители действительно стали перемещаться на другие, менее загруженные улицы — Буденной, например. Мы не будем останавливаться на достигнутом. И планируем открыть еще несколько выделенных полос для общественного транспорта. Скорее всего, это будет улица Дзержинского. Там вся правая полоса используется как парковка. Если ее освободить, то мы только выиграем. У меня есть некоторые претензии к представителям ГИБДД. Эта служба очень плохо справляется с припаркованными в неположенных местах автомобилями. Единственный выход разгрузить город — общественный транспорт. И городские власти будут делать все, чтобы создать все условия, для того чтобы увеличить его среднюю скорость. Достижения в этой области уже есть, после того как мы запретили автомобилистам ездить по трамвайным путям. Трамвай поехал гораздо быстрее — около 15 км/ч. Можно и быстрее. Как вариант — отдать приоритет на перекрестках трамваю и сократить для него время запрещающего сигнала светофора. А также увеличить расстояние между остановочными пунктами с 400 метров до полутора километров. Но последнее вряд ли осуществимо — трамвай должен привозить краснодарцев домой.

Недавно мы посчитали, что из 10 автомобилей, которые в утренние и вечерние часы едут по городу (в часы пик), только в двух автомобилях было по два и более пассажира, в остальных авто сидел только один водитель. Вдобавок ко всему в городе очень узкие улочки, в последние десятилетия велось «точечное» строительство, что еще больше усугубило транспортную проблему. Ежегодно общий парк автомобилей увеличивается на 15–20 тысяч автомобилей. Если сохранится эта тенденция, то через два-три года в нашем городе будет катастрофа, — отметил Михаил Жарков.

О том, что городу нужны транспортные развязки и дополнительные мосты через Кубань, которые вывели бы за город весь транзитный транспорт, говорят давно. Однако, чтобы строить дополнительные развязки, мосты, расширять дороги (а для этого надо сносить дома, куда-то переселять людей), необходимы дополнительные средства.

По оценке директора департамента строительства Краснодара Олега Вронского, в 2007 году на решение городской транспортной проблемы требовалось около 500 млрд рублей. На строительство метро в Краснодаре — примерно 100 млрд. За это время проблема еще больше усугубилась, поэтому с учетом инфляции эти суммы значительно выросли.

Львиную долю из всех заработанных городом средств приходится перечислять в вышестоящие бюджеты. Достаточно сказать, что Краснодар налогов собирает около 120 миллиардов рублей. Но в городскую казну поступает лишь 17 миллиардов.

В этой связи один из участников дискуссии депутат городской Думы Александр Лактионов заметил, что «решение всех вопросов упирается в деньги, а средств в городской казне недостаточно».

Как результат, чиновники обратились к Сергею Обухову, как депутату Госдумы, с просьбой добиться приоритета финансирования муниципалитетов.

Обсудили на круглом столе и проблему дорожной инфраструктуры. В частности, речь шла о строительстве новой транспортной развязки по улице Старокубанской и новой мостовой переправе в поселок Яблоновский, и, разумеется, о «Краснодарском транзите».

Заместитель начальника департамента строительства администрации города Борис Сухов сообщил, что железную дорогу надо пустить в обход Краснодара (сейчас она проходит через весь город), а на ее месте построить наземное метро.

— Что касается Яблоновского моста, то строительство начнется уже в ближайшее время. Сейчас проект находится в стадии разработки проектно-сметной документации. В той же стадии находится и строительство развязки по ул. Старокубанской, — сказал Борис Сухов.

Представители ученого сообщества, присутствовавшие на круглом столе, также дали оценку:

— Любое локальное мероприятие не решает в целом проблему, а лишь переносит ее в другое место, если мы строим развязку на Старокубанской, то просто перемещаем проблему в другую часть города. Вот и все. К этой развязке, на мой взгляд, необходима переправа через Кубань. Для того чтобы направить весь транзитный транспорт со



Ставропольской на объездную дорогу, — отметила заместитель заведующего кафедрой организации перевозок и дорожного движения Кубанского технологического университета Татьяна Коновалова.

Много претензий участники дискуссии направили в адрес замдиректора департамента архитектуры города Олега Шишкоского. Их суть в том, что жилищное строительство в городе ведется без учета того, что вместе с жильем надо строить школы, детские сады (школы и детские сады должны быть в шаговой доступности), дороги и другую инфраструктуру. Поскольку все это только больше усугубляет транспортную проблему в городе.

Своими планами поделился с участниками дискуссии главный «трамвайщик» Краснодара, директор МУП «ТТУ» Анатолий Панин. Надо отдать должное, что Краснодар не пошел по пути некоторых городов, где ликвидировали трамвайные линии. В Краснодаре все было сохранено и даже приумножено.

Следует заметить, что в последние годы мир переживает «трамвайный бум». Снова этот экологический вид транспор-

та становится популярным. Кстати, в настоящее время в Краснодаре трамвай — это самый скоростной транспорт.

Анатолий Панин также полагает, что в больших городах в приоритете должен быть общественный транспорт. В ближайших планах МУП «ТТУ» — обновить подвижной состав на более современный. Транспортную проблему можно было решить строительством линий для скоростного трамвая. Участники дискуссии согласились с его мнением, что Краснодару необходим городской план развития транспорта.

Обухов также представил интернет-проект для представителей гражданского общества по оптимизации схемы дорожного движения в Краснодаре. Депутат предложил всем гражданам присоединиться к этому интернет-проекту и принять участие в конкурсе на самые интересные идеи и предложения по решению транспортной системы.

Владимир ПРИХОДЬКО

но новый федеральный закон «Об организации дорожного движения и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который формирует организацию дорожного движения как отдельную отрасль.

В соответствии с этим законом, предполагается мобилизовать все необходимые действия в одном законодательстве. Потому что сейчас вопросы организации дорожного движения – в Федеральном законе об автомобильных дорогах и дорожной деятельности. Законы по организации дорожного движения – в законе «О безопасности дорожного движения», в Градостроительном кодексе Российской Федерации, в конце концов, в Бюджетном кодексе Российской Федерации. Но нет своего закона об организации дорожного движения, который уже есть на Украине, в Латвии, практически во всей Европе, который чётко регламентирует деятельность, начиная от застройки микрорайонов и координации застраиваемых площадей и необходимого количества транспортной инфраструктуры и заканчивая возможностью муниципалитетов, органов муниципальной власти, региональной власти вносить изменения в вопросы, связанные с организацией дорожного движения, такие как ограничение движения грузового транспорта, выделение полос для движения общественного транспорта.

Сегодня эти вопросы критикуются. Сегодня федеральный центр начинает обсуждать ситуацию на улице Северной. И когда начали выяснять, почему такая ситуация там сложилась, все стали понимать, что не хватает дорог, не хватает денег, не хватает комфортного транспорта пассажирского для населения.

Автомобилизация населения идёт усиленными темпами, потому что все хотят благополучно жить. Поэтому на федеральном уровне надо задуматься о каких-то ограничительных мерах по автомобилизации, как это сделано в Японии или, например, в Сингапуре. Есть определённые ограничения приобретения автомобиля. У нас огромными темпами идёт автомобилизация, причем приобретается хлам, которому по 20–30 лет. И он создает угрозу безопасности соседним транспортным средствам, пешеходам и так далее и тому подобное. Эти вопросы нужно решать на федеральном уровне.

Более того, на федеральном уровне следует заниматься вопросами повышения эффективности и интенсивности существующих улично-дорожных сетей. У нас по инициативе ГИБДД и научно-исследовательских институтов взяли и изменили разметку улично-дорожной сети и вместо красной полосы стали рисовать жёлтую полосу. Я так и не понял, что это дало.

А внедрение инновационных методов... У нас проблема пересечения перекрёстка. Скапливается транспорт на перекрёстке в нарушение правил дорожного движения. И прилегающие улицы стоят, не могут освободить проезжую часть. Во всех странах уже на перекрёстках определённые разметки, кото-

рые визуально показывает водителю, чтобы он не нарушал правила дорожного движения.

Пешеходные переходы: у нас ходят только по пешеходному. В других странах уже по диагонали можно ходить, в любом направлении при определённой фазе светофора. Это сокращает проход пешехода через проезжую часть и сокращает действие запрещающих сигналов светофоров. Другая ширина полос для движения транспорта. Китай принял стандарт 2,5 метра ширина полосы, Европа по большей части работает в 2,5 метра ширины.

У нас минимум на просёлочной дороге или внутриквартальной территории 2,75 нужно сделать. А на магистральных улицах – 3,5 метра, а для общественного транспорта вообще 4 метра нужна полоса. У нас абсолютно неэффективно используется улично-дорожная сеть, которая существует. Мы можем добавить полосы движения на магистральных улицах и тем самым увеличить поток проходящего транспорта.

С.П. Обухов:

– ГИБДД может с вами не согласиться.

М.С. Жарков:

– Да у нас ГИБДД со многим не соглашается, а потом мы вынуждены всё равно делать, потому что других вариантов попросту нет.

Я вспоминаю, когда ещё Медведев был президентом Российской Федерации, в начале своего президентского срока он созвал Государственный совет по дорожным проблемам, по строительству дорог. И тогда он дал поручения Левитину срочно отработать внесение изменений в ГОСТы Российской Федерации на строительство дорог. Как вы думаете, внесены изменения? Нет! Столько лет уже прошло...

У нас сейчас ГОСТы на строительство дорог 25–30 летней давности. На дороги, которые были рассчитаны совсем на другую интенсивность движения, нагрузки. Поэтому нужно рассматривать ГОСТы на изменения параметров на строительство дорог, реконструкцию дорог.

Ну и касаясь местных проблем, я уже сказал, что разработаны мероприятия. И у нас есть основные проблемы в городе Краснодаре. Площадь Краснодара – 840 квадратных километров. Да, это действительно большая площадь. По последней переписи населения у нас зарегистрировано 835 тысяч человек, если мне не изменяет память.

С.П. Обухов:

– Выдано около 1 миллиона полисов обязательного медицинского страхования.

М.С. Жарков:

– Ну, выдали 1 миллион, но неизвестно, где эти люди проживают. Но в любой ситуации мы, как я думаю, приближаемся к миллиону или даже его переступили. То есть конкретики нет, перепись не подтверждается. Законодательно и юридически мы не считаемся городом-миллиоником.

Хоть де-юре и не считаемся, де-факто всё это существует. Поэтому мы в любой ситуации рассматри-

ваем проблемы города Краснодара исходя из той официальной численности населения. Мы берём индексацию определённую. Вам дали информацию, что есть две колонки: автомобили и транспортные средства. Так вот, в городе Краснодаре на сегодняшний день, на 1 октября текущего года, зарегистрировано только 430 тысяч единиц транспортных средств.

Город Краснодар тесно интегрирован с ближайшими населёнными пунктами Республики Адыгеи и Краснодарского края. И ежедневно с семи основных направлений в город въезжает порядка 150–180 тысяч автомобилей. Причём въезжают они практически в одно и то же время. Вот представители ГИБДД города Краснодара проводили мониторинг, ситуация действительно такая. Очень насыщена улично-дорожная сеть города Краснодара, который изначально строился не как город широких проспектов, а как казачий город: узкие улицы, коротки кварталы и так далее и тому подобное.

На сегодняшний день у нас количество зарегистрированных транспортных средств на тысячу жителей составляет 495 единиц. В Москве – 417 единиц. Это в «малой» Москве. В «большой» – 385. В Санкт-Петербурге – 365. Я не беру Владивосток, где, извините, свалка японских автомобилей. Так там ещё больше, чем в Краснодаре. Но Краснодар сегодня на первом месте по количеству транспортных средств на тысячу человек, проживающих в городе. Поэтому в любой ситуации без принятия мер через два-три года катастрофа будет неминуема. Мы просто-напросто встанем в транспортном коллапсе. Поэтому как во всем мире, во всей Европе, так и у нас здравомыслящие политики поступают следующим образом: всем мы дать преференции не можем. Всему транспортному потоку предоставить им одинаковые условия невозможно.

Можно им предоставить одинаковые условия, но тогда все они будут стоять в пробках. Как в Москве, как у нас в городе Краснодаре – десятибалльные пробки. Значит, необходимо отдавать приоритет общественному транспорту. И комплекс мер, который в городе продуман совместно с администрацией Краснодарского края, даст, я не задумываясь говорю, на сто процентов через два-три года то, что общественный транспорт заработает, если мы будем идти по пути, который наметили.

Транспорт общественный заработает абсолютно без сбоев в соответствии с разработанными графиками, по выделенным полосам, в комфортных трамваях и троллейбусах, с кондиционированием воздуха, с отоплением в зимнее время. И люди действительно переседают в большинстве на него.

Возвращаясь к проблеме на улице Северной. Ведь интернет гудел устами или пальцами людей, которые владеют личным автомобилем. Вы слышали хоть один негативный отзыв от человека, который ехал в автобусе или троллейбусе? Не было такого. Мы получили массу благодарственных писем от жителей города Краснодара, которые пользуются

общественным транспортом. Один человек, некий Гордиенко, живёт на Гидрострое, написал и говорит, что с Гидростроя он приехал в центральную часть города за 55 минут, хотя до этого ехал час двадцать – час тридцать.

То есть заметное улучшение движения общественного транспорта. Мы года два назад, кстати, тоже с ГИБДД Краснодарского края – а я с уважением к ним отношусь, там люди грамотные и компетентные, – обсуждали вопрос освобождения от личного транспорта улиц, где есть трамвайные пути. Это категорически воспринималось против, потому что мы создадим транспортный коллапс на остальных улицах. Да, мы можем перераспределить транспортные потоки, но тогда стоять у нас будут и трамваи, и троллейбусы, и весь остальной общественный транспорт.

В конце концов установили знаки, запрещающие движение транспорта по трамвайным линиям на Садовой, на Горького, на Коммунаров, на Гоголя. И сейчас, Панин не даст соврать, спустя месяца три-четыре звонит, говорит: «Михаил Сергеевич, давайте менять режим светофорных объектов. Давайте укорачивать время запрещающего сигнала светофора для трамваев, потому что у меня скорость трамваем повысилась, мне хочется ездить ещё быстрее, количество людей прибавилось, в конце концов, экономика говорит: нам нужно зарабатывать деньги. Для того чтобы ремонтировать транспорт, чтобы содержать предприятие».

Поэтому в любой ситуации создание приоритета для всех невозможно. Значит, необходимо идти по пути создания приоритета для общественного транспорта. И опять же повторяюсь: если будут реализовывать все те меры, которые намечены, я думаю, результат будет достигнут позитивный. И не к 2030 году, а в течение пяти лет ситуация в городе резко улучшится.

Что касается в целом движения транспорта. У нас действительно главная проблема и, если бы мы её решили, хотя некоторые посмеиваются над этим «Краснодарским транзитом», это был бы выход из ситуации. У нас город напополам разрезан железной дорогой. У нас восток – запад, запад – восток сообщается буквально по центральной части города на улице Северной.

Огромное количество организаций и предприятий находится и на той и на другой стороне, как и спальные районы. Поэтому сообщение транспортных средств идёт большей частью по улице Северной. Ну и ещё по улицам Ставропольская – Пестовая и Ставропольская – Вишняковой. Без решения вопроса «Краснодарского транзита» или хотя бы строительства путепроводов через железную дорогу мы не выйдем из тяжёлой ситуации по движению транспорта. И опять плюс эта улица Северная.

Сейчас как раз начали говорить, что начали действительно строить, потому что других вариантов нет. Для того чтобы не создавать проблемы для движения транспорта, нужно строить дополнительные переходы

через железную дорогу. Опять возвращаюсь к улице Северной. Это послужило в определённой степени и воспитанием для водителей нашего города.

Операция была подготовлена безупречно, мониторинг осуществлялся в течение нескольких месяцев, всю протопали улицу пешком вместе с сотрудниками ГИБДД: каждый въезд, каждый заезд, каждый выездной карман, их норматив, соблюдение – всё это было рассчитано. Единственное, в чём мы прощались, – это в менталитете наших водителей.

Средства массовой информации каждый день информировали, чтобы использовали альтернативные маршруты: улица Будённого, улица Кузнечная. Они рядом, параллельны Северной, используйте их. Эти улицы недогружены. Мы проезжали по улице Северной, по улице Кузнечной, по улице Будённого. Я лично проезжал в автомобиле, следуя тому транспортному потоку, который шёл в направлении на выезд из города, там, где выделена была полоса.

Так вот, вам докладываю, по улице Будённого, по улице Кузнечной я проезжал этот маршрут от улицы Красной до улицы Школьной, где заканчивалась выделенная полоса, в самый час-пик максимум за 20 минут. По улице Северной я ехал до полутора часов по тому же маршруту. В течение времени семи-десяти дней – мы мониторили каждый день – транспорт начал перераспределяться. То есть на десятый-одиннадцатый день количество транспорта, который стал использовать альтернативные маршруты – улицу Будённого и улицу Кузнечную – увеличилось вдвое.

Начали люди ориентироваться, начали люди искать альтернативные маршруты объезда и решения проблем. То есть мы дали повод задуматься нашим жителям, водителям автомобилей, чтобы они остановились и подумали, где можно ещё проехать по другим маршрутам. А у нас загружена улица Красная утром и вечером, хотя достаточное количество маршрутов, параллельных улице Красной.

У нас абсолютная непредсказуемость движения транспортных потоков. Вот если бы вы здесь побыли дня три, Сергей Константинович может подтвердить, один день улица Красная забита абсолютно, а в другой день она практически пустая. Улица Школьная, улица Северная, улица Восточно-Кругликовская, улица Ялтинская – один день абсолютно не проезжаю, а в другой день проезжаю без всяких проблем. Поэтому, возвращаясь к средней скорости движения автомобильного транспорта по улично-дорожной сети, нужно проводить в связи с организацией движения транспорта целые исследования, мониторить по времени суток, по дням недели, по выходным и так далее. Сказать, сколько средняя скорость транспортного потока в городе Краснодаре, практически невозможно.

Но я ориентируюсь, что движение основного потока, если брать и час-пик и десятибалльные пробки, которые у нас существуют, к сожалению, в городе – это порядка 30–35 км/ч. На многих улицах мы сделали «зелеёную волну», «зелеёную улицу», то есть

улица Северная при движении со скоростью порядка 50 км/ч проезжается полностью под зелёный сигнал светофора.

Улица Красная в точно таком же режиме работает, улица Уральская. То есть у нас внедряется и работает автоматизированная система управления дорожным движением. Мы сейчас закупили новую программу и будем внедрять современную автоматизированную систему управления дорожным движением, которая автоматическим образом поможет регулировать и перераспределять транспортные потоки.

С.П. Обухов:

– Недавно выступали в Заксобрании и говорили, что модернизация улучшит на 30% трафик.

М.С. Жарков:

– Конечно, конечно.

С.П. Обухов:

– Ну а когда она будет?

М.С. Жарков:

– Программа закуплена. В следующем году предполагает администрация муниципального образования города Краснодара реализовать действия по созданию муниципально-казённого учреждения «Центр управления муниципальным дорожным движением» и, значит, соответствующим образом разработать проект и создать центрально-управляющий пункт. То есть поставить оборудование, программный продукт уже приобретен. Это можно сделать при решении вопроса создания этого ЦУПа в течение шести-семи-восьми месяцев.

С.П. Обухов:

– А вот на Старокубанской, 86 «Центр мониторинга и управления дорожным движением»...

М.С. Жарков:

– Да, на Старокубанской, 86, действительно. У нас есть такая организация, которая называется «Специализированное монтажное эксплуатационное управление», которое занимается эксплуатацией на договорной основе. Проводятся соответствующим образом муниципальные торги, «СМЭУ» выигрывает торги и занимается обслуживанием светофорных объектов улично-дорожной сети. И они организовали у себя такой вот ЦУП, но он принадлежит хозяйствующему субъекту. А этот ЦУП должен быть муниципальным, а не принадлежать хозяйствующему субъекту, потому что завтра хозяйствующий субъект не выиграет торги на эксплуатацию светофорных объектов, закроет свой ЦУП, и на этом всё закончится. Поэтому он должен быть у муниципалитета в ведении. Это, естественно, будет совместно с батальоном дорожно-патрульной службы, с ГИБДД города, тут вопросов нет.

И мы обследовали все улицы, определили приоритеты, где нужно делать реконструкцию светофорных объектов. Всё это уже есть. Все предложения уже есть. Но, безусловно, огромное количество мероприятий запланировано по реконструкции. 350 километров, как вы правильно сказали, – это центральная часть города и дороги, связывающие цен-

тральную часть города со спальными микрорайонами: Комсомольский, Юбилейный, Фестивальный и так далее и тому подобное. И въезды-выезды в город и из города.

По въездам-выездам практически по всем основным направлениям решения уже приняты и намечены, а некоторые уже реализованы. Это реконструкция Ейского направления, сейчас проблем практически нет с въездом-выездом по Ейскому направлению. Проблемы сейчас решаются по Елизаветинскому направлению, сейчас идёт реконструкция этого направления. Там шоссе регионального значения Темрюк – Краснодар – Кропоткин со стороны Ставропольского края. Намечены меры по реконструкции Ростовского шоссе, на котором огромнейшие заторовые ситуации и большие проблемы.

Это федеральная дорога, и федералы разработали проект по реконструкции Ростовского шоссе. Проект проходит экспертизу, и в первом квартале следующего года начинают выполняться работы по реконструкции с расширением на одну полосу на участке от улицы Зиповской до построенной транспортной развязки. Запланированы и уже в план внесены мероприятия стоимостью ориентировочно 17 миллиардов рублей по реконструкции Ростовского шоссе от транспортной развязки до М-4 «Дон» с расширением до 6 полос движения, со строительством пяти или шести надземных пешеходных переходов, двух или трёх транспортных развязок. То есть здесь проблемы в направлении Ростов и Москва точно будут решаться и будут решены.

Строительство направления Юг, строительство моста четырёхполосного через реку Кубань взамен существующего двухполосного. Кроме всего прочего, по этому двухполосному мосту запрещено движение грузового транспорта, потому что он старый, износ высокий у этого моста, и мы просто не рискуем. И вся нагрузка ложится на Тургеневский мост и на улично-дорожную сеть для движения грузового транспорта.

Если кто видел, в каком состоянии улица Тургенева находится, то сразу поймет, что там ходят не только троллейбусы, но и 80-тонные грузовики. Поэтому тут даже с точки зрения содержания дорог и сохранности дорог...

С.П. Обухов:

– По мосту когда?

М.С. Жарков:

– По мосту... Проект уже на экспертизе. Значит, сейчас он проходит экспертизу, и в следующем году мост начинаем строить. И хорошо, что сделали параллельно, а не реконструкцию существующего моста, потому что как уже говорили, легче построить новое и снести старое, чем что-то там лепить и реконструировать.

Что касается движения по Восточному обходу. Федеральным Росавтодором запланирована реконструкция с увеличением пропускной мощности до транспортных развязок и фактически строительство новых транспортных развязок в районе посёлков

Знаменского, Новознаменского и в районе торгового центра «Oz Молл». Всё, что касается въездов-выездов, в комплексе с усилением федеральных органов власти, региональных органов власти, муниципалитета, при инициативе муниципалитета и поддержке вышестоящих органов власти сейчас реализуется.

В городе определены меры не только организационного характера, но и реконструктивного и строительного характера. Строительной транспортной развязки Ставропольская – Старокубанская критикуется. Действительно, это дорогостоящий проект. Но он даст, естественно, эффект. Обязательно даст эффект. Но больший эффект даст, мои коллеги абсолютно правильно говорят, мостовой переход через Кубань с выходом на М-4 «Дон» с улицами Старокубанской и Воронежской. Мы сразу на 50% минимум разгрузим улицу Ставропольскую. Мы работаем в этом направлении. Более того, на совещании у губернатора (в нём участвовал глава муниципалитета Владимир Евланов, министр строительства, архитектуры и дорожного хозяйства Жуков Валерий Алексеевич, главный архитектор края Рысин, я участвовал, участвовал архитектор города Краснодара) были определены перспективные задачи для решения проблем дорожного строительства в городе Краснодаре. Это этот мост, про который я уже говорил, это транспортная развязка Ставропольская – Старокубанская, это в будущем развязка Красных Партизан и Тургенева, это в будущем развязка улица Офицерская – Колхозная – Ростовское шоссе. Этот узел, где сходится пять дорог. Реконструкция улицы Дзержинского, где сейчас, с введением в действие двух военных городков, которые построили без спроса, без согласования с администрацией города Краснодара, возникли большие проблемы. Они строились как военные объекты, а потом все видели, что это жильё. Но экспертиза своя, жильё своё у них, земля своя. Построили. Теперь транспортные проблемы просто жесточайшие, я уже не буду говорить о коммунальных проблемах и так далее.

Поэтому принято решение по поручению главы города и проработано с администрацией края о строительстве альтернативной дороги улицы от улицы Дзержинской до улицы Волгоградской. Эта улица от Стахановской до Третьей Трудовой практически параллельна улице Дзержинского и поможет распределить транспортные потоки, разгрузить улицу Дзержинского.

Сразу вспомнил, что по улице Дзержинского тоже хотим выделенную полосу делать. Я ещё скажу коллегам из ГИБДД Краснодарского края, что мы для выделенной полосы занимаем крайнюю правую полосу, которая всё равно выведена из движения, потому что она заставлена автомобилями. А они дружно против. Если бы они так же дружно ходили и наказывали водителей, которые нарушают правила дорожного движения и стоят под знаками, запрещающими парковку, то, может быть, и не вводили бы полосы, потому что нам бы хватало места. А так

у нас крайние правые полосы заставлены автомобилями. И выделение полосы движения дисциплинирует водителя, потому что если он просто стоит в неположенном месте, штраф – 500 рублей, а когда он стоит или едет по выделенной полосе, штраф – 1500 рублей.

С.П. Обухов:

– Мы с вами не получим сначала социальную, а потом политическую проблему?

М.С. Жарков:

– Нет-нет. Мы, безусловно, будем всё это изучать вместе с ГИБДД. И в планах, перспективах мы планировали такое по ряду улиц. Поэтому улица Тургенева тоже подлежит реконструкции, и она запланирована. И ряд других объектов, которые необходимы. Вот южно-скоростной периметр, про который Борис Борисович говорил, что соединит две федеральные дороги Краснодар – Новороссийск и М-4 «Дон».

То есть здесь по перспективам развития дорожной инфраструктуры, уличной дорожной сети всё скоординировано. Всё запланировано. Всё есть. Дайте только деньги. Как в фильме «Свадьба в Малиновке», помните? «Батя, гроши». А гроши у батяки не у каждого есть.

А что касается других вопросов организации дорожного движения, мы занимаемся сейчас предметно – это, конечно, несколько смешно выглядит – организацией велосипедного движения, велосипедных дорожек на улично-дорожной сети города.

С.П. Обухов:

– Я думаю, сейчас общественники на вас набросятся.

М.С. Жарков:

– Они набросятся, потому что мы хотели быстрыми темпами. И выделенные велосипедные дорожки делать, а не совмещать их движение по тротуару, хотя ГОСТ это допускает сейчас. Но это опять стоит денег, бюджету на это нужно выделять средства. Но в планы все это включено. Создание логистических центров, перехватывающих парковок. Да, это сейчас модный термин – «перехватывающие парковки», и я двумя руками «за».

Если перехватывающую парковку построить в Санкт-Петербурге, в Москве перед станцией метро. А вы представляете, сколько их нужно, если к нам 150 тысяч въезжает с семи направлений? Просто разделите: 20 тысяч с одного направления. Пусть 10 тысяч станут на перехватывающую парковку.

Когда мы мониторили улицу Северную и другие улицы возле Северной, мы мониторили не только количество проходящего транспорта, а, кстати говоря, в часы-пик в направлении выезда из города проходит 3600 единиц транспорта. И из десяти автомобилей только в двух автомобилях сидело по два человека.

Во всех остальных автомобилях сидело по одному человеку. То есть перевозят они где-то 3700 пассажиров в час. Общественный транспорт перевозит по улице Северной в обоих направлениях 280 тысяч пассажиров в сутки. В одном направлении – 140 тысяч в сутки. Общественный транспорт работает 16 часов.

Делим 140 на 16, и получается, что в час провозится по улице Северной 8750 пассажиров на общественном транспорте. Поэтому я и говорю про негодование. В интернете появилась такая «мулька», написанная каким-то блогером: «Наконец-то я могу помахать в окно троллейбуса «Мерседесу», потому что я его обгоняю».

Меры намечены, логистический центр намечается.

С.П. Обухов:

– Мне неудобно вас прерывать, хотя очень интересно...

М.С. Жарков:

– Да-да, я завершаю. У меня огромнейшая просьба, Сергей Павлович, простимулируйте принятие закона «Об организации дорожного движения». И он сразу же решит массу проблем, согласований. Застройщик не будет уже иметь право строить микрорайон без согласования сети автомобильных дорог соответствующим параметрам в зависимости от наполняемости района с коэффициентами имения транспортных средств, которые будут у жителей.

Этот закон даст действенные конкретные меры пресечения строительства жилья в угоду только сбыта и получения прибыли. То есть социальный фактор начинает работать здесь. Хочешь строить жильё? Пожалуйста, строй, но должна быть дорога, тротуары, парковки, стоянки – всё должно быть.

С.П. Обухов:

– Спасибо, мы не только простимулируем. Я уже давал поручение и посмотрел по базе данных законопроектов в Думе – нет такого законопроекта. Он, видимо, только есть в Министерстве транспорта. То есть до Думы он ещё не дошел. Я думаю, мы с вами уточним, чтобы сейчас не затягивать время, но по крайней мере в понедельник я вернусь.

М.С. Жарков:

– Назначал Медведев Аристову Сергея Алексеевича представлять в Государственной думе по представлению этого закона. Но это было ещё в прошлом году. Возможно, из профильного комитета Думы вернули туда. Но убедительная просьба разобраться.

С.П. Обухов:

– Если внесено правительством, то оно, как правило, стоит в приоритетных законопроектах. Я это уточню и обещаю вам простимулировать в силу своих возможностей. Спасибо, у ГИБДД какие-то комментарии будут?

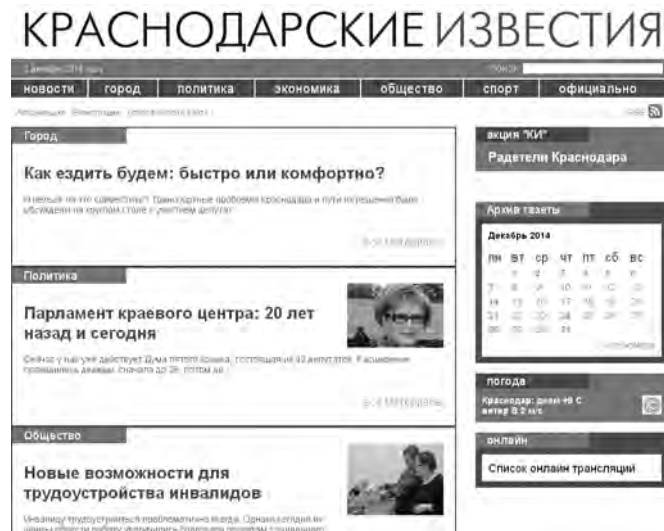
Александр Сергеевич Матвеев, заместитель начальника отдела дорожной инспекции ГИБДД Краснодарского края:

– По теме: есть одна проблема. Если раньше для ГИБДД было обязательным согласование схемы организации, проектной документации, то сейчас это необязательно. ГИБДД не участвует в госкомиссии по приёмке и т. д. То есть функция у нас сейчас надзорная.

Вот они выставили схему, мы проверили: знак стоит не так. Мы, соответственно, предписание вносим, какие-то меры принимаем. Но владелец дороги са-

КАК ЕЗДИТЬ БУДЕМ: БЫСТРО ИЛИ КОМФОРТНО?

"И нельзя ли это совместить? Транспортные проблемы Краснодара и пути их решения были обсуждены на круглом столе с участием депутата Государственной думы от КПРФ Сергея Обухова, депутатов Законодательного собрания края и городской Думы, руководителей департаментов и управлений администрации Краснодара, представителей ГИБДД и общественности. Программа "Краснодару - столичный облик" рассматривалась как возможный выход из транспортного коллапса."



- Пик общественных дискуссий о перспективе развития краснодарских транспортных артерий пришелся на 2007-2008 годы, когда обсуждалось, актуально ли строительство метро и будет ли выведена за город железная дорога. С тех пор прошло много лет, а генеральная стратегия так и не определена. Министерство транспорта России предлагает пустить по столице Кубани высокоскоростные автобусы, от которых уже отказались даже страны Латинской Америки. Меж тем население растет, автомобилей все больше, и, чтобы эта проблема не переросла из социальной в политическую, ее надо решать уже сейчас, - сказал во вступительном слове Сергей Обухов и спросил, какая сегодня средняя скорость передвижения по городу.

Представитель одной из общественных организаций заметил, что если бы депутаты Госдумы жили не в Москве, а в Краснодаре, то лучше понимали бы его проблемы, в том числе и транспортные.

Средняя скорость передвижения по городу - это то же самое, что и средняя температура по больнице. Ночью на автомобиле можно гонять со скоростью до 200 км/час, а в часы пик - стоять в пробках без движения. Однако директор МУП "КТТУ" Анатолий Панин точно знает скорость, с которой ходят трамваи. Она составляет 13-14 км/час, хотя конструкция трамваев позволяет разогнаться и до 75, да светофоры и остановки не позволяют. Городской электротранспорт не только надежен, но и становится все более современным и комфортным: только за прошлый год была обновлена треть подвижного состава, еще 50 единиц планируется приобрести в 2015 году. При этом длина железнодорожных путей не сокращается, как это происходит в других городах, а что касается троллейбусных линий, то за последнее время протянули 40 км новых.

Начальник городского электротранспорта предложил создать революционную схему городских артерий, чтобы действовать в глобальных масштабах, с опережением, а не "заносить хвосты" и не перемещать проблему пробок из одного района в другой.

Подвижки в этом направлении уже есть, сообщил заместитель руководителя управления транспорта администрации Краснодара Тимур Кушхов. С помощью германского программного комплекса Краснодар станет одним из первых в стране городов, где будет разработана транспортная схема в формате 3D. В программу внесут генеральный план города, графические изображения дорожных и маршрутных сетей, остановки, светофоры, расписание движения общественного транспорта. После чего проведут изучение пассажиропотока и разработают стратегию развития сетей и транспорта на ближайшую пятилетку.

О строительстве метро, которое разгрузило бы центр города, дискутировать можно сколько угодно, но это настолько дорогостоящий проект, что начинать его реализацию бессмысленно. С этим постулатом согласились практически все участники совещания. Есть опасность "разрыть и бросить" - из-за отсутствия финансирования, ведь бюджету города многомиллиардные суммы не потянуть.

Однако для улучшения ситуации на дорогах делается все возможное как в глобальных масштабах, так и "по мелочам", отметил начальник управления по организации дорожного движения администрации города Михаил Жарков. В следующем году начнутся строительные работы по возведению развязки Ставропольская - Старокубанская и Яблоновского моста. Ремонт действующих дорог и строительство новых во всех районах города не прекращается ни на один день. То же можно сказать о подземных переходах и парковках. Порой для сокращения "пробочного" времени достаточно расширить проезжую часть или изменить схему движения, и это по возможности делается. Старые маршрутки-"газели" по городу больше не курсируют, вместо них пришел современный транспорт, все больше предпочтение отдается автобусам большой вместимости, в Краснодар планируется перекинуть также часть "олимпийских".

Однако пересадить всех горожан на общественный транспорт невозможно, как бы этого ни хотелось. Несмотря на долгое стояние в пробках, большинство горожан предпочитает ездить в своих уютных авто с музыкой, кофе и wi-fi. Одни тратятся на оплату парковок, другие оставляют машины в неполюженных местах, и их увозят эвакуаторы. Все это влетает автолюбителям в копеечку, а в трамвай или автобус они все равно не хотят!

Кстати, об эвакуаторах. На круглом столе прозвучала мысль о том, что они все же создают больше помех движению, чем разгружают улицы. В цивилизованном мире для наказания нарушителя достаточно всего лишь прикрепить к лобовому стеклу его машины квитанцию о штрафе. Рано или поздно и мы к этому придем. Как и к тому, что станет возможно передвигаться по городу и быстро, и комфортно.

Лариса Королева
Газета «Краснодарские известия»
2 декабря 2014 г.

мостоятельно занимается организацией дорожной деятельности, в том числе организацией движения. Они самостоятельно принимают эти решения.

По той же улице Северной, когда её посмотрели, были вопросы. Дальше вот Дзержинского, если там не создавать другого направления, опять будет всё стоять. То есть нужно просчитывать эти ситуации. Та же улица Мачуги. На мой взгляд, улицу Мачуги не надо было вообще делать. Зачем там полосу от улицы Фадеева сделали? Сейчас от улицы Благоева до улицы Фадеева транспорт стоит постоянно, который раньше не стоял там.

М.С. Жарков:

– Я же не зря упоминал, что вы нам ещё и трамваи не разрешали пускать.

А.С. Матвеев:

– Ну, трамваи – это отдельно совсем. Все улицы, которые вы закрыли, – это брусчатка. Она раньше не использовалась практически автомобильным транспортом. Когда начались проблемы на Седина, транспорт пошёл туда, потому что ему нужно было как-то проехать.

Это решение правильное, и оно дало положительный эффект. Ну а эти улицы изначально не были проезжими. Транспорт потоком по ним не шёл. Я не буду вдаваться, это отдельная тема.

С.П.Обухов:

– Нам бы надо и общественников послушать. Пожалуйста, кто у нас из представителей общественных объединений?

Александр Михайлович Сафронов, секретарь ГК КПРФ г. Краснодара:

– Я представляю городской комитет КПРФ, и у нас в связи создавшимся транспортным положением в Краснодаре есть что донести до участников «круглого стола». Ситуация с транспортом в Краснодаре на протяжении последних лет постепенно ухудшалась. В общем-то, жители это отмечали, но катализатором многих проблем стали ситуации, которые вот буквально за последний год случились. Это ситуация на улице Северная, изменение движения на некоторых участках города, и граждане стали обращать внимание.

Вот по ситуации с Северной мы получили массу откликов в рамках нашего проекта «Народная приёмная депутата», и по поводу конкретной ситуации и по поводу транспортных городских проблем вообще.

Что людей интересует? Во-первых, обычный рядовой гражданин действительно глобальных проблем транспорта не касается. Его интересует масса новостей, с точки зрения специалистов, частных, но с которыми он сталкивается каждый день. Вот, допустим, по общественному транспорту у нас много просьб по регулярности движения, по поводу качества и состояния транспорта, который выходит на линию.

Элементарный пример: когда я ехал на «круглый стол» по Кубанской набережной, два троллейбуса стояли, сломались. Один под мостом, другой чуть дальше. Бывает. Я никаких претензий вам не предъявляю, тут просто вопрос о том, что волнует людей.

Когда пошёл поток писем, мы начали выяснять, и оказалось, что качественный мониторинг дорожной сети по всему городу, тот, который до граждан доходит, осуществляет компания «Яндекс». Вот это оказалось сюрпризом. Остальные службы могут полностью владеть информацией о дорожной ситуации по городу, но не дают её людям для оценки дорожной ситуации.

Обращения граждан делятся на две большие группы: обращения пешеходов, как участников дорожного движения, и обращения водителей транспорта. Что волнует пешеходов? Их волнует возможность нормально ходить по городу, что обеспечено далеко не везде. Вот элементарный пример: улица Новокузнецкая. Машины паркуются буквально прямо на тротуарах, невозможно пройти, не обтерев бока всех машин. Более того, тут говорилось о новых трамваях, что они будут удобные для инвалидов, но к нам люди с ограниченными возможностями тоже обращаются.

Представьте себе человека в инвалидной коляске, который должен пройти по улице, где тяжело просочиться пешеходу на своих ногах. Это проблема. Человек в инвалидной коляске вылезает на полосу движения и движется в транспортном потоке – вчера наши активисты наблюдали такое на Клары Лучко. Это не очень хорошо, и целый ряд обращений есть.

Что ещё касается обращений пешеходов. Так как вопросы со стоянками есть, у нас в городе много неогороженных стоянок. Большие вопросы по поводу того, что автолюбители, которые приезжают в центр города, бросают свои машины где угодно, в том числе и на детских площадках, перегружают дворы. Нет никаких ограждений.

С точки зрения водителей. Большое количество жалоб на эвакуаторы. Мы мониторили социальные сети, посмотрели обращения граждан, и большая часть людей, которые к нам обращались, с кем мы разговаривали, убеждены в их полной неэффективности. Яркий пример: перекрёсток улицы Красной и переулка Майорского. Работает два эвакуатора. Майорский – одна полоса заставлена, вторая свободна. Хорошо, подъехал эвакуатор, встало всё. Два эвакуатора работает, стоит целая улица. Забрали две машины, и через пять минут они опять там. Эти проблемы как-то нужно решать, потому что люди жалуются, и это затрудняет во многом движение.

Высказывание с места:

– В принципе, правильно проблема поставлена. У нас когда-то была схема блокировки колес. Стоит в неподобающем месте автомобиль, подъезжает инспектор, ставит блокираторы на колеса, и никаких эвакуаторов.

А.Е. Матвеев, заместитель начальника отдела дорожной полиции ГИБДД Краснодарского края:

– По инициативе вышестоящих органов МВД это

нужно было тогда вычеркнуть, потому что это якобы развивало коррупцию среди персонала, милийского тогда ещё.

Потом у нас произошла реорганизация, стала полицией, честных людей появилось гораздо больше. Поэтому нужно возвращаться к блокираторам. Эвакуаторы полностью ликвидировать.

Высказывание с места:

– Я бы с вами не согласился. Не нужно никаких блокираторов. У меня есть друзья, которые живут на Западе. И мы с ними поднимали этот вопрос. Они в ужасе от наших пробок. Они говорят, сделайте, как у нас: на стекло квитанцию, штраф бешеный. И через два года эта проблема решится, и будет идеальный порядок. И не надо никаких блокираторов. Работа сотрудника полиции: налепил, записал, в базу внес. А блокираторы не нужны, это частная собственность, не дай бог повредится что-то, проблемы, суды.

С.П. Обухов:

– А у нас это не проблема администрации Красnodара?

М.С. Жарков:

– Нет, это на федеральном уровне.

С.П. Обухов:

– Понял. До 1 января напишу законопроект.

Высказывание с места:

– Вы забыли, что Запад прошел те этапы, которые мы сейчас проходим. У них и блокираторы, и эвакуаторы были. У нас эти квитанции тут же выкинут, скажут: ты мне докажи. Поэтому мы проходим все этапы цивилизационного развития. Если вдруг окажется, что сотрудник ГИБДД эту квитанцию водителю не доставлял, то предусмотреть ответственность десятикратную сотруднику ДПС и всё.

А.М. Сафронов:

– Соответственно, вот что ещё. Я не берусь судить с точки зрения реальной научной обоснованности, то есть экспертное сообщество, им, по большому счёту, виднее. Но многие граждане действительно не понимают, почему многие вещи в организации дорожного движения сделаны так, а не иначе.

Конечно, закон не обязывает проводить публичные слушания, например, по той же выделенной полосе на Северной. Но эти вопросы касаются большого количества людей. Почему бы не спросить их мнение на этот счёт? При этом устроить публичное обсуждение, пусть даже по телевизору. Но чтобы как-то люди были в курсе. Потому что многие люди не понимают, почему здесь сделано так, а не иначе.

Яркий пример: у нас есть пара обращений интересных. По улице Мира на пересечении с Октябрьской и дальше, когда улица Мира идёт в сторону вокзала, – там две полосы, одна выделенная, потом они сходятся в одну, и там пробка. Этого раньше не было. Я сам там езжу, и я раньше проезжал свободно. Сейчас сделали так. Соответственно, сейчас затор.

Почему сделано так, не совсем понятно. Я представитель общественной, в первую очередь, организации, и мне хотелось бы, чтобы с нами советова-

вались. Мы представляем людей, и не только мы. В городе достаточно большое количество общественных организаций и заинтересованных людей, которым интересно, которые готовы к участию.

Мы хотим, чтобы с нами разговаривали, хотя бы о каких-то концептуальных изменениях в этой сфере, которая затрагивает почти всех. 85% людей, по статистике, мы проводили опрос, интересуются проблемами транспорта. Я ещё, кстати, удивился, почему так мало. Должно быть 95%, потому что все так или иначе ездят.

Вот это интересные достаточно проблемы. А в рамках этих проблем с общественностью пока не разговаривают. На самом деле, этот «круглый стол» очень хороший, очень представительный. Это одно из очень-очень редких мероприятий, которые с общественностью по таким важным вопросам имеют место быть. В реальности-то этих мероприятий не много.

С.П. Обухов:

– Спасибо.

С мест:

– Согласен. С общественностью не советуемся, это не совсем правильно.

С.П. Обухов:

– Давайте сделаем поправку, больше надо советоваться.

М.С. Жарков:

– Я хотел сказать, что почаще на сайт администрации города нужно заходить, смотреть новые информационные материалы. Там создан при главе города Совет общественности, который состоит из общественников. Поэтому если вы хотите в нём участвовать, то можете, пожалуйста.

С.П. Обухов:

– У нас ещё два представителя-проектировщика. Евгений Александрович и Владимир Александрович, может быть, вы выскажите свои мнения, суждения, предложения?

Евгений Александрович Чиганцев, НПО «Гео-ИнжПроект», генеральный директор:

– Ну, если позволите, к тому, что уже озвучили, я хотел бы добавить по организации перехватывающих парковок на въездах и совмещённых с транспортными узлами. Если мы посмотрим, то в декабре наш город будет стоять в пробках не только в рабочие дни, но и в выходные дни, потому что со всего края будут съезжаться люди. И если мы организовываем в перспективе дополнительные въезды в город, то хотелось бы, чтобы предусматривались там перехватывающие парковки и сегодня рассматривался вопрос о резервировании земли для этих парковок. Вот только это хотелось бы добавить.

М.С. Жарков:

– Сергей Павлович, прошу прощения, что вклиниваюсь. Я хотел бы, чтобы все присутствующие поняли, что перехватывающая парковка – это целый комплекс действий. И главное действие – это подать то количество общественного транспорта,

которое должно перевезти то количество людей от этой перехватывающей парковки, допустим, в центральную часть города.

А это как минимум 10–12 тысяч человек. Посчитайте, сколько нужно автобусов подать туда, чтобы в период с 7 до 9 часов утра перевезти их в центральную часть города, а где-то с 17 до 19 перевезти в обратном направлении.

С.П. Обухов:

– Автобусы ничего не решат.

М.С. Жарков:

– Автобусы ничего не решат, никакая экономика на этих автобусах не сойдётся. То есть это заведомо затратное мероприятие. И сейчас это просто модное словечко. Да, в определённых местах перехватывающие парковки играют свою роль, но приближённые к каким-либо центрам, которые могут вывезти большое количество пассажиров.

Это как станция метро. Большой поток пассажиров в течение двух часов поглотит станция метро. А подвезти всё это на общественном транспорте... Поэтому сейчас необходимо говорить, что нужно строить в городе метро, потому что перехватывающие парковки без метро никуда не пойдут.

Владимир Александрович Петров, ООО «Глобалпроект», генеральный директор:

– Вопрос по резервированию земель, на самом деле, очень актуален, потому что это мешает развитию дорог. И мы не можем реализовать какие-то решения свои, потому что идёт интенсивная застройка.

Транспортный узел и проектирование транспортных путей всё время остаются где-то позади. Естественно, те проблемы, которые у нас сейчас возникают на застроенных территориях, надо решать. Но самое главное – их надо не допустить на вновь застраиваемых.

Это то, на что хотелось бы обратить внимание. И очень важно при разработке схем транспортных потоков всё-таки учитывать то, о чём говорили вот коллеги: перспективу и нагрузку на то, что будет присоединяться уже к существующим дорогам. Это очень важно.

С.П. Обухов:

– И завершать Законодательное собрание должно, дать напутствие.

С.А. Ендовицкий, депутат ЗСК:

– Я коротко. Очень много всего было сказано. Надо повернуться всё-таки лицом к коммуникациям, дорогам, и думать насчёт красных линий и прочего.

Ну, и что бы ещё хотелось мне добавить. Из то, что сегодня говорилось, особенно мне понравилось выступление Михаила Сергеевича. Он правильно всё сказал, это всё глобально, это всё нужно делать. Мы, к сожалению, живём в таком мире, что вот мы говорим о метро, в 2007 году начали говорить и до сих пор говорим, говорим, а просвета не видно.

И вот правильно молодой человек сказал, что люди живут сейчас, им хочется сейчас. Что тут мож-

но сделать? У меня сразу такие вопросы: почему бы нам эти улицы не расширять? Вот улица Ипподромная, например. Вот она двухполосная, там вечная пробка. Раз в два-три года её делают, хотя рядом пустой кусок земли. Ну давайте её расширим? Давайте потратим немного денег и сделаем хотя бы трёхполосную. Вот о таких вещах надо задумываться, я считаю.

Второе. Мне тоже интересно, я езжу. Раньше машины парковались везде по городу, это было бесплатно. Где захотел, там и встал. Город сделал это за счёт налогов граждан. Потом пришли ребята и сказали: плати. Хорошо, заплачу, начинаю интересоваться. Оказывается, 10% от этого идёт городу, а 90% кладут себе в карман.

Я не против, пожалуйста, ну тогда обяжите построить парковки многоярусные, они же собирают деньги, они живут за счёт этого. Я говорю, что городу тоже нужно задуматься над тем, как зарабатывать деньги. Ну вот строим мы микрорайон, обяжите застройщика построить и стоянки рядом, и школы. Так и городу будет легче. А то город на себя всё взвалил и, понятно, задыхается.

М.С. Жарков:

– Можно, я прошу прощения, по платной парковке прокомментировать, потому что не совсем правильный пример.

С.П. Обухов:

– Михаил Сергеевич, сейчас он закончит, и я вам дам слово.

С.А. Ендовицкий:

– Сегодня «круглый стол» очень полезный, очень нужный, и надо делать такое чаще.

М.С. Жарков:

– Значит, по платной парковке. Ну, во-первых, принцип формирования парковочного пространства. В труднодоступных местах, местах интенсивного движения транспортных средств, в местах массового скопления граждан. Чем больше мы делаем бесплатных парковок, тем больше мы побуждаем людей приезжать на своём транспорте в центральную часть города и оставлять свои автомобили.

Поэтому выход по всему миру найден один: или платный въезд в центральную часть города, или ограничение движения транспорта в центральной части города, или создание платных парковок. Наше законодательство позволяет в настоящее время действовать только по схеме платных парковок. Поэтому город пошёл по пути создания платных парковок, в первую очередь в центральной части города, тем самым упорядочив движение транспорта, потому что у нас 70% трафика кружения автомобилей по улицам центральной части города – это поиск возможности припарковаться.

И ставят автомобили на 5–6–8–12 часов. При платной парковке кошелек не позволяет стоять 8–10 часов. Если ты приезжаешь на работу – пожалуйста, ты можешь заплатить, пусть автомобиль твой 10 часов стоит. Если не позволяет тебе коше-

лёк, садись на общественный транспорт, приезжай, сядь на общественный транспорт и уезжай домой.

Для остальной части жителей города Краснодара у нас оборачиваемость парковочного пространства возросла в 2,5–3 раза. Сейчас среднее время стоянки автомобиля составляет 2,5–3 часа. То есть человек приехал, сделал свои дела, сел в машину и уехал.

Платные парковки оборудуются абсолютно без копеек бюджетных средств. Мы провели конкурс, было три инвестора, мы заключили соглашение с тем, кто предложил наиболее удобные для нас условия. Сейчас мы не вкладываем ни копейки бюджетных средств и строим платное парковочное пространство на территории города. Сейчас уже построено 44 парковки на 2100 машиномест. До конца года будет три тысячи машиномест. А в течение двух-трёх лет – 8 тысяч.

В мире одна фирма, которая специализируется на парковках, французская фирма. Они занимаются подземными парковками. Срок окупаемости подземных парковок составляет 30–40 лет. Но это наследственный бизнес. Что касается многоярусных парковок, ни одна многоярусная парковка у нас не заполнена. У нас «Галерея» в центре города, «Кристалл» в центре заполнены на 50–70%. Все желают встать там, где работают, там, где хочется что-то купить, там, где хочется что-то сделать. Мы проводили мониторинг: в центральной части города, обрамлённой улицами Красноармейской, Северной, Фрунзе и Постовой, под знаками, запрещающими парковку, стояло 35 тысяч автомобилей. Поэтому в любой ситуации, я считаю, правильный выход – строительство и обустройство существующих платных парковок.

А.Д. Леоненко, член Краснодарского отделения КПРФ:

– Но вы отняли у людей, кто живёт там, возможность ставить свои машины.

М.С. Жарков:

– Секундочку. Насчёт тех, кто там живет. У нас есть регламент, предоставление мест резидентам, которые имеют право стоять бесплатно на этих парковках.

Что касается распределения бюджетных средств, сейчас инвестор вложил уже 85 миллионов в обустройство этих парковок. В бюджет перечислено действительно 10%. Но парковки остаются муниципальными. Он сейчас купит эти парковки и передаст их муниципалитету.

Если бы мы вкладывали средства бюджетные, мы бы никогда этих средств не нашли, и у нас бы парковок не было. Тогда бы все говорили, что замечательно, что у нас все парковки бесплатные, хочу в центр города и еду. Но выехать из него будет уже сложно.

А.М. Сафронов:

– Михаил Сергеевич, вопрос тогда по парковкам такой. Пример: улица Одесская. Если с Красной поворачивать на Одесскую, там парковочный ряд машин. Поставили знак платной парковки, ну вроде бы она должна быть платной. На прошлой неделе – я рассказываю реальную ситуацию, которая со мной

произошла, – я поставил машину, вроде как должен заплатить, подхожу к автомату, там табличка, на которой написано, что автомат не работает, заходите на такой-то сайт и т. д. и т. п.

Во-первых, за что брать деньги? Там же ничего не оборудовано, там ничего не поменяли, просто повесили знак. И вопрос второй: вот в Москве система гораздо более продумана, там везде висят камеры, там везде объясняется, как это. Я, например, просто не разобрался, я правда хотел заплатить. Но в итоге я плюнул и уехал. Я хотел заплатить – не получилось.

М.С. Жарков:

– По поводу оплаты, на некоторых парковочных пространствах на автоматах идёт перерегистрация контрольно-кассовых аппаратов, которые вставлены в этот паркомат. В период перерегистрации не может взиматься оплата, поэтому парковка бесплатна. Что касается камер для наблюдения, они предусмотрены, в городе уже работает три автомобиля, на них написано «Городские парковки», они мониторят ситуацию, отслеживают транспорт, стоящий на парковках, с периодичностью 15–20 минут.

Они проезжают, фотографируют и соответствующим образом вводят в базу данных. На всех парковках первые 15 минут бесплатно, и если 15 минут прошло и не поступила оплата, ты уже зафиксирован как нарушитель. Устанавливаются и стационарные камеры, которые будут фиксировать.

Законодательное собрание Краснодарского края приняло дополнение к административному кодексу Краснодарского края, который считает неоплату парковки нарушением, и штраф назначается до тысячи рублей.

Но схема реализации этого закона абсолютно отсутствует. Почему отсутствует? Первоначально отсутствует базовое действие. Это получение информации по зафиксированным нарушителям в базу данных о владельцах транспортных средств. То есть мы эту базу получать не можем. Эта база есть в МВД.

Губернатор написал письмо на руководителя ГУВД с просьбой дать доступ муниципальным образованияам. В настоящее время нас посылают на госуслуги, в госуслугах такого доступа нет. Мы уже пытались и через Минэкономразвития, через мэрию Москвы, но все ведёт к тому, что нужно соглашение региональных органов власти с МВД России, чтобы получить доступ к базе данных для реализации парковочного пространства.

В связи с тем, что парковочное пространство развивается по всей России, вот в этом же законе «Об организации дорожного движения» нужно прописать, или просто внести дополнения в Административный кодекс РФ о предоставлении базы данных уполномоченным структурам муниципального образования для того, чтобы могли они реализовывать функции по взиманию штрафов за нарушение правил парковки.

С.П. Обухов:

– У нас недавно были жаркие дискуссии по одному из таких законопроектов. Всё упирается в закон

о персональных данных. И, по-моему, Москва тоже что-то там просила, им не дали.

М.С. Жарков:

– И буквально ещё одна реплика. Минимальный норматив парковочного места – 15 квадратных метров, норматив офисного места – где-то 10 метров. Норма жилья на жителя Краснодара, если мне не изменяет память, 23–25 квадратных метров. Вот элементарные расчёты. 15 квадратных метров парковка – это в 1,5 раза больше нужно строить парковочных мест, чем офисных помещений. Для того чтобы 20-этажное офисное здание построить и обеспечить парковочным пространством, нужно построить 30-этажное здание парковки. Рядом с домом 20-этажным надо построить 12-ти этажную парковку, чтобы всех обеспечить парковочными местами. Поэтому всех обеспечить невозможно.

С.П.Обухов:

– Поэтому можно просто ограничить продажу автомобилей.

М.С. Жарков:

– Я об этом тоже говорил. Мы продумывали трёхъярусную парковку на Старопольской – Старокубанской. А вообще мы всё равно придём к этому. Мы придём к эстакадам. На второй уровень мы будем выходить, если не ограничим продажу автомобилей.

С.П. Обухов:

– Я так вижу, что в Краснодаре примерно та же самая ситуация, как и в Москве. Но в Москве есть метро. Мы выявили здесь, на «круглом столе», главного виновника наших бед, то есть главного идеолога, который всё тут нам организует и который продвигает все прогрессивные и регрессивные идеи. Это тоже шутка, в которой есть доля шутки. Михаил Сергеевич, я благодарю вас, что вы представили полную картину.

Я так понимаю, что те предложения, которые давали другие специалисты, всё-таки нужно учитывать. Судя по позиции той же ГИБДД, должна быть большая терпимость к их предложениям и к их рекомендациям. Очень много разрозненных предложений и понятно, что их нужно реализовывать.

Мне очень понравились идеи нашего экспертного сообщества из политеха с нашей базовой кафедры. Я рад, что вы за это тоже выступаете. Давайте начнём жить заново и посмотрим, что новая программа по организации дорожного движения нам покажет.

Понятно, что никуда не деться от проблемы хаотичной застройки – она и социальная, и политическая. Я так понимаю, что архитектура не от хорошей жизни даёт соответствующие разрешения. Я понимаю, что от собственной бедности город не приструнивает инвесторов и не заставляет их заниматься соответствующими коммуникациями. Но это тоже глобальный вопрос.

Я очень рад, что всё-таки мы распечатали тему перспективы. Сначала говорят, что не может этого быть, это не стоит обсуждать, потом чешут затылок и говорят, что, может быть, здесь всё-таки что-то есть в этих идеях, а потом говорят, что мы все об этом

твердили. То есть никуда нам не деться от перспективы 20-го, 30-го годов. Куда мы движемся: к метро, к легкорельсовому транспорту, к «Краснодарскому транзиту» или никуда не движемся? Есть собственная идеология развязок, но она глобального решения не даст. Я, как организатор, обязуюсь выработать некоторые рекомендации, которые направлю вместе с материалом, а там уже будем смотреть, как мы их будем реализовывать.

Я также обращаюсь к общественникам. У меня родилась идея, и в депутатской приёмной она уже проработана, – это интерактивный интернет-портал именно для Краснодара. Я переговорил с Федерацией автомобилистов России. Есть такой ресурс «Открытый город» (OpenTown). Они разрабатывают интерактивные предложения. Это теория малых дел, чтобы граждане сами предлагали какие-то решения. Я понимаю, что ГИБДД тоже отчитывается, а я получил отчёт: 600 управленческих решений в год, 350 перенастроек светофоров.

Ну, это объективные проблемы и никуда от них не денешься. Этим нужно заниматься. Я готов привлечь общественность и совместно с Федерацией автомобилистов объявить свой конкурс на лучшее общественное предложение по схеме, по оптимизации дорожного движения Краснодара. То есть на OpenTown будет выложено это предложение, и я хотел сделать презентацию, но уже не буду делать, данного проекта. По крайней мере, ФАР обещает лучшему эксперту, лучшему предложению соответствующие денежные вознаграждения. Я думаю, что мы пригласим и ГИБДД, и Михаила Сергеевича для оценки этих предложений и стимулирования общественной активности, чтобы нам не говорили общественники, что мы с ними не советуемся. Будем советоваться, и я такую площадку для гражданского общества готов создать.

Я признателен и городской Думе и Законодательному собранию, нашим департаментам соответствующим, краевой администрации и городской за обсуждение проблем. Я рад, что мы не политизируем этот вопрос, потому что нам всем нужно решение. Отвечать перед гражданами, избирателями будем все. Они не будут спрашивать, какого цвета у тебя партийный билет. Для нашего избирателя все мы власть. Поэтому я рад и готов к дальнейшему сотрудничеству.

Я вижу, что и диалог возможен. И, кроме того, я считаю, что должно быть как можно больше площадок. Хорошо, что есть общественный совет при главе города. Там тоже есть свои обсуждения. Но никто не мешает собирать там и другие структуры, в том числе и по линии депутатов. Поэтому вот сейчас мы с Законодательным собранием здесь проявили взаимодействие.

Чем больше площадок, чем больше обсуждений, тем меньше криков и недовольств, потому что все будут друг друга слушать и принимать на пользу решения. Ещё раз спасибо, я вас благодарю. Это было очень полезно. Я думаю, что горожане ощутят пользу от нашего нынешнего обсуждения. Спасибо.

Как не допустить транспортного коллапса в Краснодаре

Метро, проект «Краснодарский транзит», скоростные автобусы?



В Краснодаре в рамках проекта «Народная приемная депутата С.П. Обухова» был проведен круглый стол на тему: «Транспортные проблемы Краснодара, пути их решения». Вел заседание круглого стола член Президиума, секретарь ЦК КПРФ, депутат Госдумы С.П. Обухов. В заседании круглого стола приняли участие представители ГИБДД, краевой и городской администрации, депутаты разных уровней, ученые и общественники.

Сергей Обухов: Честно сказать гражданам как будем решать транспортную проблему Краснодара

«Народная приемная» приглашает видных городских экспертов на заседание «круглого стола», чтобы вместе обсудить, как решить транспортную проблему в городе. При этом стратегически, а не только оперативно. Чтобы понять, в каком направлении должны развиваться Краснодар.

В какую бы партию мы не входили, каких бы политических взглядов не придерживались — все понимают, что граждане должны комфортно передвигаться по нашему городу. По данным департамента транспорта, комфортные условия передвижения по городу — это примерно 45 км/час. Сейчас в часы «пик» город стоит, а скорость 7-8 км/час максимальная на протяжении 300 км самых перегруженных трасс Краснодара.

В 2007 году директор департамента строительства Краснодара Олег Вронский оценивал масштаб финансирования для решения городской транспортной проблемы — около 500 млрд рублей. С учетом инфляции эту цифру надо увеличить сегодня в 2-3 раза — примерно один триллион для решения транспортной проблемы Краснодара.

Губернатор Краснодарского края А.Н. Ткачев в ответе на мое обращение изложил свою позицию по решению транспортной проблемы в краевой столице. Я соглашусь с ним в том, что одним из ключевых стратегических направлений должно стать ориентирование населения на приоритетное использование общественного транспорта перед личным автотранспортом. Пик общественных дискуссий по транспортной стратегии Краснодара был в 2007-2008 годах. Тогда обсуждались проекты «Краснодарский транзит» и «Краснодарское метро». У меня по этому поводу состоялась с губернатором и главой города дискуссия. Прозвучали веские аргументы «за» и «против» такого строительства.

По поводу строительства метрополитена я направлял запросы во все заинтересованные организации. Лично меня не убедила официальная аргументация противников этого проекта. Например, заявляло, что грунты мешают. Но специалисты и эксперты приводят множество подтверждений того, что это абсолютно не препятствие. Шахты глубокого залегания тоже не вопрос, когда начинаешь обсуждать это на экспертном уровне.

У краевой и городской власти пока нет твердой позиции по этому вопросу, поэтому мы договорились с Ткачевым и Егип-

новым продолжить общественное обсуждение этой темы.

Удивило меня своими намерениями Министерство транспорта РФ: оно планирует для Краснодара совершенно другую стратегию решения транспортной проблемы — латиноамериканские скоростные автобусы. На мой взгляд, нам не стоит у себя в городе применять эти технологии. Даже бедные латиноамериканские страны начали отказываться от такого пути развития и переходят на метрополитен и скоростные трамваи. Мария побуждает проект «Краснодарский транзит». РЖД по поводу «Краснодарского транзита» занимает просто непримиримую позицию. Каждый раз они мне пишут, что ничего здесь не будет. Заместитель председателя Правительства РФ Дворкович мне ответил, что РЖД не право. То есть получается, что на федеральном уровне тоже нет единого мнения по «Краснодарскому транзиту».

Наша справка

В Краснодаре 430 тысяч единиц транспортных средств, ежедневно в город выезжает (примерно в одно время) 150-180 тысяч автомобилей. Краснодар даже обгонит Москву по показателю количества автомобилей на одного жителя: 437 авто на одну тысячу жителей (в Москве — 417). Ежегодно общий парк автомобилей увеличивается на 15-20 тысяч автомобилей.

Недавно городские власти провели подсчет: из 10 автомобилей, которые в утренние и вечерние часы едут по городу (в часы пик), только в двух автомобилях были по два и более пассажира, в остальных авто — сидит только один водитель.

Вдобавок ко всему в городе очень узкие улицы, в последние десятилетия велось «точечное» строительство, что еще больше усугубило транспортную проблему. По данным УМВД России по Краснодару в 2014 г. численность населения города с учетом миграционных потоков составляла 1 млн 300 тыс. чел.

Федеральные власти обещали начать строительство железнодорожного обхода Краснодара в 2014 году, выделили деньги на эти цели. Но, как сообщил мне вице-премьер Дворкович, от запланированного на 2014 год объема работ выполнено пока меньше, чем на 50%.

Надо построить, как минимум, две линии метро, чтобы разгрузить наземный транспорт. Это 10-12 км. Сколько потребуются на это средств? Мэр называл цифру 1 млрд рублей на 1 км, но, я думаю, это уже устаревшие данные. Сейчас, наверное, 3-5 млрд. В любом случае, даже если на десять умножим, будет 100 млрд. Понятно, что это не однодневные вливания. Но нас в Госдуме 15 депутатов от Кубани, давайте нагружаем нас, мы и дальше будем ходить по министерствам и пробивать эти проекты.

Кстати, в соседнем городе Ростове-на-Дону уже определились со стратегией строительства собственного метрополитена. А ведь Ростов-на-Дону в 2,4 раза меньше по территории, чем Краснодар. Поэтому я настаиваю на том, чтобы вернуться к общественной дискуссии о перспективах решения транспортной проблемы Краснодара.

Мне могут возразить, что на дворе кризис и нет денег. Но кризис пройдет, а историческое время будет упущено. Кстати, мы уже упустили возможность дополнительного финансирования нашей городской инфраструктуры в рамках проекта «Чемпионат мира по футболу 2018 год». Надо признать, что это большая имиджевая потеря для Краснодара.

На мой взгляд, мэрия, решая транспортную проблему, должна определиться с приоритетами. В нашем городе 1600 км дорог, а из них загружены только 350 км, и четкие улицы перегружены. Может быть, всем сконцентрировать внимание на этом?

Надо обсудить: эффективно ли решение по развязке на Старокубанском кольце? Власть вроде бы взялась за реализацию этого проекта, потом отложила. Общественники мне пишут, что это тупиковый путь инвестиций.

Пока эти проблемы не находятся в фокусе общественного внимания. Но только до очередного транспортного коллапса, как это получилось при организации выделенной полосы на улице Северной. Народ крылатом, не разбираясь, и краевую власть, и городскую власть, и ГИБДД. Хотя это решение принимало городской властью без рекомендации ГИБДД, и в итоге ситуацию пришлось разгребать губернатору.

Я признателен всем экспертам за готовность обсуждения проблемы. Я рад, что мы не политизируем этот вопрос, потому что всем нам нужно решение. Отвечать перед гражданами, избирателями будем все. Они ведь не спросят, какого цвета у тебя партийный билет. Для нашего избирателя все мы власть.

Чем больше будет площадок для обсуждений актуальных вопросов, тем меньше станет накал криков и недовольств, потому что все будут друг друга слушать и принимать решения на общую пользу. Но самое главное, горожане должны ощутить пользу от обсуждаемых и принимаемых нами решений. Настаиваю: нужно вернуть в центр общегородских общественных дискуссий проблему как не допустить транспортного коллапса в Краснодаре. И здесь сравнить все предлагаемые стратегические решения: метро, (Окончание на 4-й стр.)

Длинные ухабы на улице Длинной

Кто покрывает жуликов и воров?

Вот уже семь лет краснодарцы не добрым словом поминают городские власти из-за состояния дороги на ул. Длинной. Участок дорожного полотна по ул. Длинной от ул. Седина до ул. Володарского был поврежден из-за ремонтных работ еще в 2008-2010 гг.

Но как выяснили депутаты-коммунисты С.П. Обухов и С.К. Лузинов, которые по наказам избирателей разбирались в этой проблеме, нерадивых хозяйственников, воров и жуликов кто-то активно покрывает в мэрии Краснодара.

На запросы депутатов С.П. Обухова и С.К. Лузинова, кто виновник и сколько власти будет терпеть разруху, пришел очередной ответ из прокуратуры края.



Установлено, что дорожное покрытие по ул. Длинной было повреждено в результате выполнения ООО «Региогаз» муниципального контракта (19.12.2008 г.) на выполнение работ по объекту «Реконструкция котельной по ул. Казань № 18 (газопровод)», срок которого неоднократно продлевался. Заказчиком работ выступало муниципальное учреждение «Управление капитального строительства».

В 2010 году ООО «Региогаз» получило в департаменте дорожного-мостового хозяйства администрации МО г. Краснодар заказ на производство земляных работ и разрытие, согласно которому ООО «Региогаз» обязан был восстановить дорожное покрытие проезжей части. Такой ответ признал прокуратор города был дан еще в 2013 году. Однако до настоящего времени в полном объеме дорожное покрытие, как показала проверка, не восстановлено.

Вновь депутаты поднимают на ноги прокуратуру края. Ведь нарушения выявлены, но не устранены. Муниципальные средства выделены, истрачены, а дорожное полотно не восстановлено. Прошло почти пять лет с момента совершения должностного преступления. Установлены ответственные лица. Однако, сотрудники правоохранительных органов так и не предприняли действенных шагов. По сути, покрывается коррупционная деятельность.

Косвенно это признал в последнем своем ответе депутат С.П. Обухов и о. прокурора Кубани Бабаев: «Вопросы законности расходования бюджетных средств на оплату работ, проведенных ООО «Региогаз» по муниципальному контракту от 19.12.2008, в настоящее время являются предметом проверки в порядке ст. ст. 144, 145 УПК РФ. Ранее принятое процессуальное решение об отказе в возбуждении уголовного дела отменено».

Вроде бы ситуацию депутатам удалось сдвинуть с места. В настоящее время МКУ «Служба заказчика» ведется подготовка документации, необходимой для прохождения процедуры муниципальных торгов на выполнение проекта по объекту «Капитальный ремонт ул. Длинной от ул. Саровая до ул. Володарского в г. Краснодаре». Подготовлена и утверждена департаментом архитектуры и градостроительства администрации МО г. Краснодар проектная прорисовка, собраны необходимые технические условия, ведется разработка сметной документации относительно проектно-изыскательских работ.

Между тем, в связи с бездействием должностных лиц управления дорожно-мостового хозяйства администрации МО г. Краснодар, которые длительное время не принимали реальных мер к восстановлению дорожного покрытия, прокуратурой города в адрес заместителя главы администрации МО г. Краснодар внесено представление с требованием устранения выявленных нарушений и привлечения виновных должностных лиц к дисциплинарной ответственности.

Депутат Госдумы С.П. Обухов и депутат Заксобрания края С.К. Лузинов держат ситуацию под контролем. Мы проинформируем читателей, когда закончится история с длинными ухабами на улице Длинной.

Иван ЖИЛИЩИКОВ, помощник депутата Государственной Думы С.П. Обухова, представитель «Народной приемной депутата ГД С.П. Обухова».

Как не допустить транспортного коллапса в Краснодаре

Метро, проект «Краснодарский транзит», скоростные автобусы?

КОММУНИСТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ПРОЕКТ НАРОДНОГО МЕТРО В КРАСНОДАРЕ



(Окончание. Начало на 3-й стр.)

проект «Краснодарский транзит» или скоростной трамвай, скоростные автобусы. Власть должна честно сказать гражданам как будет решать транспортную проблему Краснодара.

Александр Евгеньевич Матвеев, заместитель начальника отдела дорожной инспекции ГИБДД края:

— Проводимые городской Администрацией изменения организации дорожного движения не всегда приводят к его оптимизации. Так получилось, например, при выделении полосы для общественного транспорта на улице Северной.

Мы направляли в мэрию свои предложения, но они все сделали по-своему. Мы предупреждали, что все обернется дорожным коллапсом, так как для общественного транспорта изымается на дороге одна полоса, а там их всего — две-три. Надо было прежде продумать и предложить водителям другие приемлемые для них маршруты, но это не было сделано.

Борис Борисович Сухов, заместитель начальника управления по организации дорожного движения Администрации г. Краснодара:

— Надо пустить железнодорожный транспорт в обезд города в рамках проекта «Краснодарский транзит». А на месте железнодорожных путей внутри города построить наземное метро. Ведь у нас железная дорога идет практически во все направления и может активно перевозить население близлежащих районов, которые как раз и создают проблемы на въездах в город в часы пик.

Татьяна Вячеславовна Коновалова, заведующая кафедрой организации перевозок и дорожного движения Кубанского технологического университета:

— Чтобы принять взвешенное решение, надо комплексно рассмотреть систему развития города, создать поэтапный план мероприятий. Например, если мы сейчас сделаем транспортную развязку и к ней не обеспечим подъезд, то эта транспортная развязка работать не будет.

Еще в 70-ые годы XX века один ученый, который занимался развитием и созданием теории транспортных потоков в России, сказал, что «любое локальное мероприятие по организации движения — это не решение проблемы, а перенос ее в другое место». Поэтому даже локальные мероприятия должны проводиться в рамках системы.

Анатолий Павлович Панин, экс-директор МУП КТТП:

— Платить существующие дыры — это долго и малоэффективно. Надо взять карту нашего города и в течение месяца

двух сделать новую транспортную схему. Революционную. Пусть эта схема будет затратной, пусть она будет в чем-то противоречить нашим сегодняшним убеждениям. Но надо пустить трамваи там, где их раньше не было, а вместо маршруток запустить троллейбусы и автобусы. Если мы это не сделаем, то так и будем гонять эту проблему шариком по городу. Все-таки нужно глобально что-то менять.

Сегодня трамвай — самый скоростной транспорт в городе. Его средняя эксплуатационная скорость больше 14 км/час. Даже легковые автомобили движутся в городе с меньшей скоростью. И нам надо обратиться к опыту других стран. Например, в Праге трамвай ходит как часы со скоростью 30 км/час, и другой транспорт уступает ему дорогу. Пражане смогли организовать работу общественного транспорта так, что она удовлетворяет всех жителей города.

Олег Владимирович Шишковский, замдиректора департамента архитектуры города:

— Мы планируем с нашими коллегами по транспорту и эксплуатирующими организациями продлить трамвайные пути по улице Московской с выходом на улицу Петра Металликова и в дальнейшем к Ростовской трассе с выходом на Баскетхолл. Мы также планируем продолжить трамвайные пути по улице Красных Зорь в сторону Восточно-Крупинского района.

Тимур Махмудович Кушков, заместитель начальника управления транспорта города Краснодара:

— Наша задача — максимально улучшить передвижение жителей именно в общественном транспорте. У нас есть план развития трамвайного движения: это и создание новых маршрутов, и закупка новых трамваев с кондиционерами, низшим уровнем пола, с системой «говорящий город».

Но не надо заострять внимание только на трамваях, потому что трамваями у нас перевозится 70% всей численности перевозимых пассажиров. Надо развивать также автобусный и троллейбусный транспорт. В частности, надо переходить от автобусов средней вместимости к автобусам большей вместимости.

Михаил Сергеевич Жарков, начальник управления по организации дорожного движения Администрации города Краснодара:

— Краснодар сегодня на первом месте в нашей стране по показателю количества транспортных средств на тысячу человек. Без принятия чрезвычайных мер через два-три года катастрофа будет неминуема. Мы просто-напросто встанем в транспортном коллапсе.



ПРОЕКТ "КРАСНОДАРСКИЙ ТРАНЗИТ": ДЕНЕГ НЕТ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ НЕ ДОКАЗАНА

Построить отдельные ветки метро в Краснодаре — это реально. Причем, строить метро можно на любых грунтах: и на плавучих, и где угодно. Это, безусловно, улучшит транспортную ситуацию в Краснодаре.

Но как будет финансироваться этот проект? Ведь в каждый километр придется вложить три-четыре миллиарда рублей. А то ведь получится так, что разрывом улицы, а потом не окажется денег. К сожалению, в Краснодаре еще ни один большой проект не был реализован до конца, потому что нет денег.

На сегодняшний день в городском бюджете не хватает средств даже на содержание дорог, не говоря уже о капитальном ремонте, реконструкции и новом строительстве. Краснодар собирает порядка 120 миллионов рублей налогов, из них остается непосредственно в городе порядка 17 миллионов. Вот такая ужасная диспропорция.

Евгений Александрович Чиганцев, НПО "ГеоИнжПроект", генеральный директор:

— В последние годы в нашем городе ведется активное строительство многоквартирных домов, а новые дороги и транспортные развязки, утвержденные градостроительным планом, к сожалению, остаются пока только на бумаге.

Кроме того, отсутствие практики резервирования земель для дальнейшего

городского развития уличной сети приводит к застройке территории, где ранее планировали строительство общегородских магистральных улиц и дорог.

Александр Михайлович Сафронюк, секретарь ГК КПРФ г. Краснодара:

— Я представляю городской комитет КПРФ, и у нас в связи создавшимся транспортным положением в Краснодаре есть, что донести до участников круглого стола. Например, пешеходам не везде обеспечена возможность нормально ходить по городу. Так, на улице Новокузнецкой машины паркуются на тротуарах, невозможно пройти, не обтерев бока всех машин. Еще много не огороженных автостоянок в городе. Автолюбители оставляют свои машины даже на детских площадках.

А вот водители жалуются на работу эвакуаторов. Мы убеждены в их неэффективности. Они создают дополнительные помехи на дороге и только накаляют страсти в обществе.

От редакции: Полная стенограмма «круглого стола» представлена на сайте горкома КПРФ krd-kprf.ru. По итогам заседания депутат Госдумы С.П. Обухов направил в различные министерства и ведомства депутатские запросы по ключевым предложениям. Редакция «Краснодарской правды» будет информировать читателей о реакции этих ведомств.

НАРОДНАЯ ПРИЁМНАЯ ДЕПУТАТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБУХОВА СЕРГЕЯ ПАВЛОВИЧА

«ВОТ ФАКТЫ»: Реально добиться восстановления справедливости легче там, где совместными усилиями интересы жителей отстаивают депутат Госдумы и его добровольные помощники.

Дорогие Краснодарцы!

Действительно, мы все ежедневно сталкиваемся с равнодушием и произволом чиновников и ЖЭКаХашников. Депутат Государственной Думы России обладает немалыми полномочиями, чтобы противостоять этому произволу, но его влияние на исполнительную власть возрастает многократно, если он в работе сможет опираться на своих представителей в многоквартирных домах или жилых кварталах.

Предлагаю всем активным и неравнодушным жителям Краснодара **СТАТЬ НАРОДНЫМИ ПОМОЩНИКАМИ ДЕПУТАТА!**

Выберите по одному официальному представителю от каждого многоквартирного дома и жилого квартала (в частном секторе), и этот добровольный народный помощник будет представлять федерального депутата на данной территории. Ему будет поручено информировать депутата обо всех фактах нарушения прав и интересов граждан. Через него легче будет решить вопросы капитального и текущего ремонта, благоустройства, оказания материальной помощи и другие социально-бытовые проблемы.

НАРОДНАЯ ВЛАСТЬ НАЧНЁТСЯ С ВАШЕГО ДОМА, С ВАШЕГО ЖИЛОГО КВАРТАЛА, С ВАШЕЙ УЛИЦЫ!

Депутат  С.П. Обухов

Собеседование с кандидатами в народные помощники депутата Госдумы ежедневно с 11 до 16 часов, кроме выходных.
Справки по тел. 8 (861) 239-68-75. Электронная почта: sobuhov@kprf.ru.
Адрес головной Народной приёмной депутата Государственной Думы ФС РФ С.П. Обухова (фракция КПРФ): г. Краснодар, ул. Красная, д. 176, кабинет 915.

Краснодарский городской Комитет КПРФ
ул. Вишняковой, д. 69, кв. 59

Краснодарское городское отделение КПРФ
350020, г. Краснодар,
ул. Вишняковой, д. 69,
оф. 59 (остановка трамвая «стадион Кубань»)
Тел./факс
8 (861) 239-68-75
E-mail: kr.kprf@yandex.ru
Личный приём граждан:
каждый последний
пятница месяца
с 10.00 до 14.00 часов

НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ ОТ ОРГАНИЗАТОРА «КРУГЛОГО СТОЛА»

28 ноября 2014 г. в Краснодаре под председательством депутата Государственной Думы С.П. Обухова прошел круглый стол на тему «Транспортные проблемы Краснодара, пути их решения». На «круглом столе» выступили со своим видением проблем и их решения 12 экспертов, в числе которых представители МВД и ГИБДД, администрации г. Краснодара, депутаты Краснодарского городского собрания и Законодательного собрания края, заведующая профильной кафедры КубГТУ, руководители проектных организаций. В ходе выступлений и обсуждений экспертами было названо 15 ключевых проблем развития транспорта г. Краснодара и высказано 17 предложений по их решению. Подробный перечень проблем и предложений с указанием высказавших их авторов указан в приложении 1. По высказанным предложениям направлены или готовятся депутатские запросы и обращения.

Ключевой вывод экспертов: если **не принимать экстренных мер, то Краснодару при продолжении нынешних темпов автомобилизации через два года грозит транспортный коллапс.**

В качестве **основных проблем экспертами указаны:**

1. Проблемы законодательства:

- Нужен закон «Об организации дорожного движения», который охватит все проблемы: градостроительные, нормативные, организационные, финансовые.
- Нужны новые ГОСТы на строительство дорог, мы работаем по ГОСТам 20–30-летней давности.
- Нужны меры по ограничению автомобилизации на государственном уровне.
- Нужны поправки в законодательство, позволяющие муниципалитетам иметь доступ к базе данных МВД о нарушителях правил парковки.

2. Проблемы инфраструктуры:

- Нехватка мостов через Кубань и путепроводов через железную дорогу в черте г. Краснодара. Анонсированная развязка на улице Старокубанской без моста через Кубань лишь перенесёт проблему пробок в другое место.
- Нужно ограничить использование в качестве общественного транспорта маршруток, которые только затрудняют решение транспортных проблем.
- Недостаточная комфортабельность общественного транспорта.
- Крайне низкая средняя скорость движения транспорта в городе. В часы пик только трамвай обеспечивает до 14 км/ч.
- Необходимы перехватывающие парковки на въезде в город.
- Краснодар в перспективе нуждается в собственном метро или скоростном легкорельсовом транспорте (ЛРТ).

3. Финансовые проблемы:

- Краснодар собирает 120 млрд руб. налогов, а в городе остаётся лишь 17 млрд, остальное уходит в федеральный центр. В 2005 году на решение транспортной проблемы Краснодара и обеспечение средней скорости перемещения по городу 45 км/ч нужно было 500 млрд руб. В 2015 году эта сумма может оцениваться уже в 1,5 трлн руб.

4. Проблемы взаимоотношений города и частных организаций, участвующих в градостроительстве:

- Застройщики при попустительстве администрации города не обеспечивают должное развитие инфраструктуры застраиваемых территорий.
- Территории, зарезервированные под дорожное строительство и другие объекты инфраструктуры, застраиваются, и администрация города не препятствует этому.
- Частные фирмы присваивают 90% прибыли от платных парковок, оставляя городу лишь 10%.

5. Некоторые проблемы во взаимоотношениях городского муниципалитета и краевых властей:

- недостаточный темп выполнения муниципальными властями постановления Заксобрания края №477-П «О некоторых мерах по повышению безопасности дорожного движения в Краснодарском крае».

Наиболее активными участниками «круглого стола» оказались начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара С.М. Жарков и экс-руководитель МУП «КТТУ» А.П. Панин. Они предложили **целостное видение развития городского транспорта Краснодара** (с различными приоритетами). Остальные участники дискуссии давали предложения по решению более частных транспортных проблем.

Стоит отметить, что среди высказанных мнений было очень мало противоречащих друг другу предложений. Около 90% высказанных на «круглом столе» идей и предложений носят взаимодополняющий характер. Они вполне реализуемы при наличии соответствующей политической воли, организационных усилий и финансирования.

Среди основных прорывных решений, которые могли бы обеспечить решение транспортных проблем города, **почти не было предложений сделать ставку на проект «Краснодарский транзит»**. Большинство участников дискуссии не упоминало эту идею, либо обозначило её как дополняющий, но никак не ключевой проект.

Обсуждались идеи строительства в городе **метро и легкорельсового транспорта (ЛРТ)**. Аргументированно выступил за **приоритетность для Краснодара легкорельсового транспорта (наземного метро)** замначальника отдела по организации дорожного движения администрации г. Краснодара Б.Б. Сухов. Суть его предложения в том, чтобы использовать для создания лёгкого метро уже суще-

ствующие в Краснодаре многочисленные железнодорожные пути, полностью прекратив по ним иные перевозки. Идея может иметь смысл лишь при реализации проекта «Краснодарский транзит», т.е. строительства обходящей Краснодар железной дороги. Таким образом, данная идея лёгкого метро или ЛРТ на базе железнодорожных путей жёстко взаимосвязана с «Краснодарским транзитом», перспективы которого пока не ясны. Очевидно, данный проект всё ещё носит умозрительный характер и нуждается в дальнейших разработках.

При этом явное **большинство участников «круглого стола» поддержали другой приоритет** в развитии Краснодарского транспорта, убедительно обоснованный А.П. Паниным, экс-руководителем «КТТУ», по развитию в городе **обычного трамвайного транспорта и современного автобусно-троллейбусного транспорта**. А.П. Панин озвучил большое число профессиональных предложений о том, как сделать автобусы и трамваи Краснодара комфортными, дать им приоритет при движении, и выстроил очень логичную концепцию городского транспорта.

Первый приоритет – развитие обычного трамвайного транспорта в ущерб автомобильному и всем другим видам транспорта (сегодня в Краснодаре в часы пик трамвай – самый быстрый транспорт).

Второй приоритет – закупка больших комфортабельных автобусов и троллейбусов и вытеснение ими «газелей». Здесь также оправдано приоритетное развитие возможностей движения для общественного транспорта в ущерб личному автотранспорту. Фактически **Панин предлагает нестандартный для современной России путь развития крупного города, более характерный для советских городов: ставка на самый дешёвый и экономичный электротранспорт**.

Надо отметить, что именно у Краснодара есть отличный задел для развития по этому пути: 70 процентов трамвайных путей выделено. За все «реформаторские» годы протяженность трамвайных линий Краснодара не сократилась, как в других городах, а возросла. Трамвайно-троллейбусный парк находится в удовлетворительном состоянии. **При форсировании развития трамвайного сообщения, выделении приоритета трамваям на перекрестках, повышении их скорости Краснодар сможет, по мнению Панина, избежать транспортного коллапса и наладить нормальное движение транспорта даже без строительства метро**.

Определенной альтернативой «проекту Панина» является видение транспортных проблем города руководителем профильного подразделения администрации Краснодара С.М. Жарковым. Предложения Жаркова не находятся в прямом противоречии с предложениями Панина и, очевидно, Жарков настроен на частичную реализацию «проекта Панина», т.е. на развитие трамвайного, троллейбусного и автобусного транспорта.

Однако С.М. Жарков, как видно из его выступлений, не готов сделать столь мощный акцент на этих видах транспорта, как считает необходимым Панин. Жарков видит транспортную модель Краснодара как базированную **на многих видах транспорта, без жёсткого акцента на какой-то один вид**. Он согласен с необходимостью ограничения автомобилизации города и с необходимостью развития общественного транспорта. Но при этом он, считая автомобилизацию неизбежной, уделяет большое внимание созданию платных парковок и другим вопросам развития автомобильного транспорта.

Также Жарков позитивно оценил идею строительства в Краснодаре собственного метро. Фактически «проект Жаркова» – это путь развития городского транспорта, стандартный для большинства крупных российских городов, близкий к той транспортной модели, которая есть в Москве, но с элементами «проекта Панина». Этот проект более органично вписывается в капиталистическую экономику, но является более дорогостоящим, чем «проект Панина». Если решение о реализации в Краснодаре проектов либо метро, либо ЛРТ не будет принято, у города фактически не останется работоспособной альтернативы трамвайному «проекту Панина».

Помимо этого, С.М. Жарков в своих выступлениях дал ряд важных предложений по совершенствованию федеральной законодательной базы в сфере транспорта (постановка и предложения по решению проблем 1.1 – 1.4).

Из более частных решений, которые могли бы несколько улучшить транспортную ситуацию, стоит отметить предложение замначальника отдела дорожной инспекции ГИБДД А.Е. Матвеева по переводу как можно большего числа улиц на одностороннее движение. В этом ряду – предложение С.М. Жаркова сократить ширину дорожных полос в городе до 2,5 м. (как это уже сделано в Китае и Европе), а также предложение депутата ЗСК С.А. Ендовицкого расширять дорожное полотно везде, где это возможно.

Помимо отмеченного выше концептуального расхождения между идеями А.П. Панина и С.М. Жаркова, были противоречия между предложениями Б.Б. Сухова о целесообразности развития в Краснодаре лёгкого метро и предложениями А.П. Панина, который считает, что важнее и дешевле развивать обычный трамвай. Противоречие имеет место в силу того, что лёгкое метро фактически является высокоскоростным трамваем с выделенными на отдельный уровень (надземный или подземный) рельсами. На одновременное развитие обычного трамвайного транспорта и лёгкого метро невозможно. Для этого недостаточно места в городе и недостаточно финансирования.

Также возникли противоречия при обсуждении предложений С.М. Жаркова о развитии в городе сети платных парковок. Жарков, очевидно, поддерживает это решение в силу двух причин: платные парковки ограничивают въезд в центр города и яв-

ляются дополнительной статьёй доходов городского бюджета. Однако представители КПРФ (А.Д. Леоненко) и «Единой России» (С.А. Ендовицкий) подвергли эти предложения критике, с одной стороны, за ограничение права граждан перемещаться, с другой стороны, за то, что прибыль от частных парковок на 90% уходит в карманы к частникам и не служит развитию города.

Спор по проблемам работы эвакуаторов, который вёл представитель КПРФ А.М. Сафронов с представителями администрации города, разрешился уже после «круглого стола». По запросу депутата С.П. Обухова Министерство внутренних дел РФ дало негативное заключение на ряд городских идей в этой сфере.

В целом, можно с уверенностью заключить, что «круглый стол» достиг поставленных целей. Диалог внутри экспертного сообщества и заинтересованных ведомств позволил кристаллизовать ряд общественно значимых идей и предложений. Проработка их на всех уровнях власти, общественная дискуссия позволят не допустить наступления прогнозируемого транспортного коллапса в Краснодаре.

С.П. ОБУХОВ,
депутат Государственной думы Федерального Собрания РФ
от Краснодарского края (фракция КПРФ).

Приложение **КОНТЕНТ-АНАЛИЗ КЛЮЧЕВЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ,** **ВЫСКАЗАННЫХ НА «КРУГЛОМ СТОЛЕ»**

№	ФИО, должность	Проблемы	стр.
1	А.Е. Матвеев, зам.нач. отдела дор. инспекции ГИБДД	При застройке не резервируется земля под дорожное строительство, ранее зарезервированные территории снова застраиваются	4
1	В.А. Петров, директор «ГлобалПроект»		23
2	А.Е. Матвеев, зам.нач. отдела дор. инспекции ГИБДД	Недостаточный темп выполнения муниципальными властями постановления Заксобрания края №477-П «О некоторых мерах по повышению безопасности дорожного движения в Краснодарском крае»	4
3	А.Е. Матвеев, зам.нач. отдела дор. инспекции ГИБДД	Нехватка мостов через Кубань и путепроводов через железную дорогу в черте г. Краснодара	5
3	А.И. Лактионов, депутат Гордумы		12
4	Т.В. Коновалова, зав. кафедрой перевозок и дорожного движения КубГУ	Сомневаюсь, что можно обеспечить скорость движения по городу более 35 км/ч в связи с технологиями перевозки (при том, что ставится цель 45 км/ч). Сейчас лишь один вид транспорта – трамвай – перемещается в Краснодаре со средней скоростью более 14 км/ч, остальные – медленнее.	6
4	А.П. Панин, директор МУП «КТТП»		9
5	А.П. Панин, директор МУП «КТТП»	Сначала инвестор строит жилой массив, а общественный транспорт или не проводится, или проводится намного позже. Так нельзя.	10
6	А.П. Панин, директор МУП «КТТП»	Сегодня маршрутки – «газели» – позор для любого города, неэффективный вид транспорта.	10
6	Т.М. Кушхов, замначальника управления транспорта г. Краснодара		11
7	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Краснодар собирает 120 млрд руб. налогов, а в городе остаётся лишь 17 млрд. При таких диспропорциях нет денег на развитие и содержание транспорта	13
8	С.А. Ендовицкий, депутат ЗСК	90% прибыли от платных парковок идёт в частные карманы, а город имеет лишь 10%	23

НЕ ДОПУСТИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ КОЛЛАПС В КРАСНОДАРЕ

№	ФИО, должность	Предложения*	стр.
1	А.Е. Матвеев, зам.нач. отдела дор. инспекции ГИБДД	Переводить улицы на одностороннее движение: это повышает их пропускную способность	4
2	Б.Б. Сухов, зам. нач. отдела по организации дорожного движения администрации г. Краснодара	Сделать объездную железную дорогу вокруг Краснодара, а железнодорожные пути в городе использовать для создания наземного метро, соединяющего Краснодар с пригородами в радиусе 100 км.	5
3	О.В. Шишковский, зам.директора департамента архитектуры г. Краснодара	Трамвайный транспорт – наиболее скоростной и наиболее перспективный. Нужно развивать и продлевать существующие трамвайные пути	7
3	А.П. Панин, директор МУП «КТТП»		9
3	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара		16
4	А.П. Панин, директор МУП «КТТП»	Нужно не просто обновлять трамвайный парк, а закупать современные низкопольные комфортные трамваи с низким энергопотреблением. Когда трамвай будет комфортным, человек сам пересядет на него из автомобиля.	10
5	А.П. Панин, директор МУП «КТТП»	Революционное решение: вместо маршруток – автобусы, везде, где можно, – трамваи	10
6	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Нужен закон «Об организации дорожного движения», который охватит все проблемы: градостроительные, нормативные, организационные, финансовые. Такие законы есть в большинстве стран Европы.	13
7	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Нужны меры по ограничению автомобилизации на государственном уровне.	15
7	С.П. Обухов, депутат Госдумы		25
8	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Нужно сокращать ширину полос в городе до 2,5 м., как уже сделали в Китае и Европе.	15
9	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Нужны новые ГОСТы на строительство дорог, мы работаем по ГОСТам 20–30-летней давности.	15
10	Е.А. Чиганцев, директор НПО «ГеоИнжПроект»	Необходимы перехватывающие парковки на въезде в город.	22
11	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Нужно строить метро, и только потом перехватывающие парковки.	23
12	С.А. Ендовицкий, депутат ЗСК	Нужно расширять дороги там, где это возможно.	23
13	С.А. Ендовицкий, депутат ЗСК	Город должен жестче ставить условия организаторам парковок и застройщикам, более активно облагать их арендной платой и обязательствами по строительству инфраструктуры.	23
14	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Нужно развивать платные парковки, у города на обустройство подземных парковок нет и не будет средств.	24
15	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Нужны поправки в законодательство, позволяющие муниципалитетам иметь доступ к базе данных МВД о нарушителях правил парковки. Это позволит муниципалитетам взимать штрафы и навести порядок с парковками.	24

* многие формулировки предложений также содержат формулировки проблем, на решение которых направлены.

ОТВЕТЫ НА ДЕПУТАТСКИЕ ЗАПРОСЫ



МИНИСТЕРСТВО
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МВД России)

ул. Житная, 16, Москва, 119049
27.12.2014 № 3/81248

на № _____ от 02.12.2014

О рассмотрении депутатского запроса

Депутату Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации

С.П. Обухову



243635 551107

Государственная Дума ФС РФ
Дата 30.12.2014 Время 12:18
№690789-6 3.21

Уважаемый Сергей Павлович!

Министерством внутренних дел Российской Федерации в пределах компетенции рассмотрены содержащиеся в Вашем письме общественные инициативы участников «круглого стола» по проблемам предотвращения транспортного коллапса в Краснодаре.

Указанные общественные инициативы предусматривают исключение возможности задержания транспортного средства путем его перемещения при помощи другого транспортного средства в специально отведенное охраняемое место в случаях нарушений установленных правил остановки и стоянки. При этом задержание транспортного средства предлагается осуществлять с помощью блокирующих устройств.

Вместе с тем, участниками «круглого стола» не приняты во внимание положения части 1 статьи 27.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, согласно которым меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении применяются в целях пресечения административных правонарушений и, в частности, для предотвращения возможных негативных последствий правонарушений.

Учитывая высокую опасность нарушений правил остановки и стоянки для эффективной организации дорожного движения в городах, представляется, что использование блокирующих устройств окажет отрицательное воздействие на пропускную способность улично-дорожной сети.

Кроме того, аналогичные вопросы неоднократно являлись предметом рассмотрения органов законодательной власти. Так, в Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации на рассмотрении находился законопроект № 590880-6 «О внесении изменений в статью 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», предусматривающий исключение обязательного задержания транспортного средства в случае совершения административного правонарушения, связанного с неправильной остановкой или стоянкой транспортного средства, который 12 ноября 2014 г. был отклонен.

На основании изложенного реализация указанных общественных инициатив представляется нецелесообразной.

Заместитель Министра

В.Н. Кирьянов



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012
Тел.: (495) 626-10-00, факс: (495) 626-90-38
E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

26.04.2013 № СМ-13/4496

На № _____ от _____

Депутату Государственной
Думы Федерального Собрания
Российской Федерации
шестого созыва

С.П. Обухову

Уважаемый Сергей Павлович!

Министерство транспорта Российской Федерации рассмотрело Ваш запрос от 3 апреля 2013 г. № СО-VI/2-1258 о мерах федеральной поддержки по решению проблемы пробок в г. Краснодаре и сообщает.

В границах г. Краснодара проходит автомобильная дорога общего пользования федерального значения А-136 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г. Краснодару» на участке км 0+000 – км 17+878.

В целях обеспечения безопасного и бесперебойного движения автотранспортных средств на данном участке автомобильной дороги за период 2011-2012 годы выполнены следующие работы:

- устройство искусственного электроосвещения на протяжении всего участка автодороги;
- строительство транспортной развязки на км 4+700 с устройством двух надземных пешеходных переходов;
- установка направляющих устройств (катафотов светодиодных) на всех пешеходных переходах автодороги;
- строительство двух светофорных объектов на км 6+140, км 6+802.

В 2013 году заканчивается разработка проектной документации на выполнение работ по капитальному ремонту федеральной автомобильной дороги А-136 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г. Краснодару» на участке км 0+000 - км 3+800.

Выполнение капитального ремонта данного участка автомобильной дороги запланировано на 2014 год после утверждения проектной документации в установленном порядке.

Кроме того, проектом постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)» с учетом продления срока ее действия до 2020 года, внесенным в установленном порядке в Правительство Российской Федерации, предусматривается в период 2016-2020 годов реализация укрупненного инвестиционного проекта «Реконструкция подъездов от автомобильной дороги М-4 «Дон» - от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска к городам» с объемом финансирования в размере 10 000,0 млн. рублей.

В рамках указанных средств будет рассмотрен вопрос о разработке проектной документации на реконструкцию автомобильной дороги федерального значения

Государственное учреждение
Дата 30.04.2013 Время 20:36
№ 271374-6; 3.21

А-136 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г. Краснодару» на участке км 5+000 – км 15+870.

По вопросу выделения средств федерального бюджета на софинансирование строительства (реконструкции) объектов дорожного хозяйства региональной или межмуниципальной собственности, расположенных в г. Краснодаре, Минтранс России сообщает.

В соответствии с Методикой расчета размера межбюджетных субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования, предусмотренных подпрограммой «Автомобильные дороги», условия и порядок их предоставления, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2001 № 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)», межбюджетные субсидии из федерального бюджета предоставляются бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование объектов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, обеспечивающих соединение сельских населенных пунктов с сетью автомобильных дорог общего пользования, а также имеющих общегосударственное или межрегиональное значение, строительство (реконструкция) которых осуществляется во исполнение правовых актов и поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, содержащих указание на их реализацию.

В Минэкономразвития России направлены в установленном порядке предложения по предварительной оценке бюджетных ассигнований из федерального бюджета на 2014-2016 годы на реализацию мероприятий подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», в том числе предусматривающие выделение в 2014-2016 годах дополнительных бюджетных ассигнований в виде субсидий бюджету Краснодарского края в объеме 3 515,0 млн. рублей на строительство мостового перехода через реку Кубань с транспортной развязкой в г. Краснодаре с выходом на автодорогу федерального значения Краснодар - Новороссийск и Республику Адыгея во исполнение поручения Правительства Российской Федерации от 20 января 2013 г. № ДМ-П9-307. Окончательное решение по данному вопросу будет принято Правительственной комиссией по бюджетным проектировкам на очередной финансовый год и на плановый период.

И.о. Министра



С.А. Аристов

Центральный Комитет КПРФ
ВЕСТНИК
ОРГАНИЗАЦИОННО-ПАРТИЙНОЙ
И КАДРОВОЙ РАБОТЫ
ВЫПУСК №5 (249): 30 марта 2015 года

В НОМЕРЕ:

**НЕ ДОПУСТИТЬ
ТРАНСПОРТНЫЙ КОЛЛАПС В КРАСНОДАРЕ**

Содержание

Стенограмма «круглого стола», проведённого «Народной приёмной» депутата Госдумы С.П. Обухова	2
Некоторые итоги от организатора «круглого стола»	28
Контент-анализ ключевых предложений, высказанных на «круглом столе»	30
Ответы на депутатские запросы	32

ОТДЕЛ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПАРТИЙНОЙ И КАДРОВОЙ РАБОТЫ
Заместитель Председателя ЦК КПРФ В.Ф. Рашкин

127051, г. Москва, Малый Сухаревский пер., д.3, стр.1
Ответственные за выпуск – **С.И. Васильцов, С.П. Обухов**
Литературный редактор – **Р.И. Тхагушев**
Технический редактор – **Ю.П. Ляшук**
Оформление, верстка – **Ю.П. Ляшук, Е.С. Морозова**
Корректор – **Н.Г. Веселова**

Подписано в печать 24 марта 2015 года
Тираж 2000 экз.



ОБЩЕСТВЕННЫЙ ИНТЕРНЕТ ПОРТАЛ

WWW.PROBKI23.NET

КРАСНОДАР: РЕШАЕМ ПРОБЛЕМЫ ПРОБОК ВМЕСТЕ

Портал **www.probki23.net** создан общественными активистами при поддержке КПРФ для того, чтобы мы сообща смогли улучшить транспортную ситуацию в нашем любимом городе.

Как это работает?

Интерактивная карта сайта позволяет каждому краснодарцу – как пешеходу, так и автомобилисту – обозначить волнующую его транспортную проблему в городе и предложить её решение тем или иным разумным образом.

Собрав воедино предложения пользователей **www.probki23.net**, компетентные специалисты выберут наиболее актуальные из них и подготовят соответствующее экспертное заключение.

Затем депутаты КПРФ начинают бомбить официальными запросами городские и региональные власти, а при выявлении нарушений законодательства – правоохранительные органы края.

Если вопрос не удаётся решить на уровне города (региона), депутаты Госдумы от Краснодарского края будут добиваться его решения на федеральном уровне (на окрик из Москвы, как известно, реагируют даже самые безнадёжные местечковые чиновники).

Наша цель – запустить механизм общественной активности, позволяющий краснодарцам почувствовать себя способными своей волей и смекалкой сделать более пригодной для жизни нашу общую среду обитания.

Мы не обещаем быстрого решения любой транспортной проблемы – для этого КПРФ пока ещё не имеет достаточного административного ресурса. Но мы готовы сделать всё от нас зависящее, чтобы совместно с вами реализовать разумные идеи по обустройству Краснодара.

Что ж, за работу, товарищи!

КОНТАКТЫ

Центральная приёмная депутата ГД С.П. Обухова:
г. Краснодар, ул. Красная, д. 176, ком. 915
Контактный телефон: **+7 (861) 259-3415**
Адрес эл.почты: **sobuhov@kprf.ru**

