

Начинаем обсуждение транспортных проблем в Новороссийске, которые нам портят жизнь, а порой и лишают её



*** На днях на сайте УГИБДД Краснодарского края (www.kubangai.ru) получили публичность итоги аварийности за два месяца 2010 года. Как оказалось, Приморский район Новороссийска печально опередил все остальные на Кубани по росту количества дорожно-транспортных происшествий и погибших с участием пешеходов: +225% по ДТП и +700% по погибшим. Конечно, мы, новоросийцы, и без сводок видим неблагополучие на наших дорогах. И речь не только об авариях, которые, увы, стали привычными. Любой водитель или просто наблюдательный пассажир скажет: уже нет ни одного дня, чтобы даже небольшая поездка по городу не омрачалась видом столкнувшихся, покореженных машин, причем в любом уголке Новороссийска. Речь также о каждодневных пробках, выматывающих наши нервы. О том, что всё труднее найти стоянку – хоть в центре города, хоть на окраине. О том, что для нас, пассажиров, на маршрутах, то густо, то пусто. Больно видеть, например, как мучаются и молодежь, и пожилые люди, тщетно пытающиеся дождаться общественного транспорта в позднее время.

*** - Были с мужем на вечернем сеансе в кино. Дул норд-ост. Простояли 35 минут на остановке в сторону Цемдолины. Потом пришлось взять такси – промерзли. Интересно, пришла ли маршрутка вообще?

*** Подобных рассказов у каждого в копилке предостаточно.

*** Жалоб и на работу тех, кто перевозит пассажиров, и на общую ситуацию в городе, много. Очень много. Причем, самых что ни на есть разнообразных. Искать «базисные первопричины» долго не придется. На территории нашего муниципального образования сейчас зарегистрировано свыше 86 тысяч единиц автотранспортных средств, и лишь около 9 тысяч из них принадлежат юридическим лицам. Остальные автомобили – в личной собственности. А сколько еще у нас гостей, особенно летом! Общая протяженность дорожной сети муниципалитета составляет 902 км, что сравнимо с расстоянием от Новороссийска до Воронежа. Подчеркнем, что большая часть этих дорог – 759 км –

муниципальные. Со всеми вытекающими из этого факта последствиями.

***** Портал «Новодар» намерен провести опросы общественного мнения о том, как оценивают новоросийцы работу городских властей, в особенности отдела транспорта и связи администрации города, по выполнению тех пунктов статьи 14 Федерального закона «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ», что касаются транспорта. По закону к вопросам местного значения поселения относятся, в том числе:**

***** - дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации;**

***** - создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения.**

***** Но и без опроса очевидно, что проблем с транспортом в Новороссийске, что называется, выше крыши. О чем ни вспомни. Безопасность дорожного движения. Состояние дорожного покрытия и разметки. Пешеходные ограждения. Стоянки и остановки. Работа такси, где мы рискуем сесть в машину, к кому угодно. Ситуация с предрейсовым медосмотром, когда за рулем может оказаться человек хоть с похмелья, хоть под наркотиками. Пробки в городе и многокилометровые вереницы фур на подъездах к Новороссийску. Отсутствие единой диспетчеризации. Сетка маршрутов, графики движения и вся организация работы пассажирского транспорта вообще. И т.д., и т.п.**

***** Уже при первом знакомстве с этой поистине безграничной проблематикой, выяснилось, что найти правду и рассказать ее всем вовсе не просто. В первую очередь, потому что правда у каждого своя.**

***** Это легко пояснить на примере. Спросите об одном и том же пешехода, который никогда не был водителем, и водителя, который за рулем 30 лет. Вы услышите**

совсем разные суждения о безопасности на дорогах, хотя в чем-то, все-таки, они и согласятся. Точно так же весьма разным будет видение проблем у чиновников, перевозчиков, пассажиров, дорожников, специалистов современных компьютерных технологий, гаишников, руководителей портовых структур etc. Единственный выход – дать слово всем сторонам, которые могут высказать компетентное мнение, влиять на ситуацию и решать наболевшие проблемы. Слава Богу, Интернет-портал – не печатное издание, в котором число страниц, как и тираж, ограничены. Места хватит! Приглашаем к диалогу всех. Кстати, даже в администрации города есть аж три руководителя, которые имеют непосредственное отношение к организации работы транспорта. Это первый заместитель главы Игорь Дяченко, заместитель главы по правовым вопросам, вопросам имущественных и земельных отношений, транспорта и связи Дмитрий Бадиков и начальник отдела транспорта и связи Сергей Старовойтов. По имеющимся данным, даже они имеют разные точки зрения по некоторым аспектам. Мы постараемся расспросить о путях решения транспортных проблем их самих.



*** Ну, а для начала – эта статья, которая, в основном, лишь затрагивает, ставит вопросы. Без особой детализации.

1. Узкая рулетка

*** 23 года назад, в 1987 году, Николай Хворостянский, руливший тогда в Новороссийске от лица КПСС, сказал на одном из совещаний:

*** - Поймите, город вырос из этих коротких штанишек. Надо строить новые и реконструировать существующие дороги, правильно организовывать движение. Мы начинаем захлебываться в пробках.

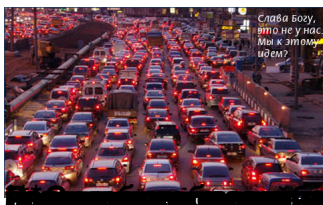
*** Сейчас в честь Николая Федоровича названа улица, а что касается дорожных пробок....

***** С транспортом теснейшим образом связаны и расцвет, и кризис городов. Без дорожного трафика была бы невозможна концентрация производственной и непроизводственной деятельности, составляющих основу любого современного города. Транспорт обеспечивает взаимодействие функционально различных частей города, занимающего невиданное по сравнению со средневековым пространство, идет навстречу требованиям населения, проявляющего все увеличивающуюся подвижность. В Новороссийске, например, становится всё более досаждающей проблемой добраться в часы пик из центра в сторону 13-го микрорайона, Цемдолины и Волчьих ворот или даже просто перебраться хоть туда, хоть обратно по мосту, соединяющему Стандарт, Мефодиевку и Шесхарис с центральной частью нашего города (а значит, и со спальными микрорайонами).**

***** Если задуматься, то, пожалуй, именно транспорт заставил признать непригодность существующих городов к новым условиям. В развитых капиталистических странах автомобиль как бы развязал стихию беспорядочного градостроительства, хаотического разрастания городов и их пригородов, заслужил нелестное прозвище «бич городов». Транспортные затруднения в центральных частях городов США привели к явлению, названному «отмирание центра». Автомобиль пожирает дорогостоящее городское пространство, которое требуется не только для движения, но и для стоянки. Проектировщики-градостроители считают, что для парковки автомашин необходимо отводить около 30% территории городского центра. У нас в городе, прямо скажем, этого и близко нет. Чего хватает, так это знаков, запрещающих стоянку и остановку. Так и что нарушителей, которые скоро начнут получать штрафные квитанции по почте, целая «рать».**

***** На окраинах не лучше. Дадим слово маме учащегося лица:**

***** - По утрам нам с сыном приходится вставать на час раньше. Из-за того, что ему надо добираться в лицей «Строитель» на Мысхакском шоссе из нашего 13-го микрорайона. Чтобы просто выехать на Тобольскую или Анапское шоссе, машины, ночующие во дворах микрорайона, выстраиваются в длинную очередь. У нас своего автомобиля нет. Вызываем такси заранее и гадаем, во сколько оно доберется к нашему дому. Опоздаешь в лицей – наверняка будут неприятности.**



2. О конкурсах и мзде

*** Одна из самых болезненных для Новороссийска проблем в сфере транспорта, которая вызывает недовольство, споры и даже открытые столкновения, - организация движения по маршрутам. Точнее, проведение конкурсов, по результатам которых та или иная организация, тот или иной предприниматель получает возможность работать на конкретном городском или пригородном маршруте. Возможность перевозить пассажиров и зарабатывать. Может показаться, что это какие-то внутренние, неинтересные для пассажиров коллизии, если не сказать «разборки». Нет, ошибаетесь. Взаимоотношения чиновников и перевозчиков напрямую связаны с грамотной или плохой организацией движения в городе, оптимизацией маршрутной сети, а значит теми же пробками, переизбытком транспорта на линии днем и его нехваткой в темное время суток и так далее.

*** После распада СССР в Новороссийске развалилось работавшее городское транспортное хозяйство и начались бесконечные «переделы влияния». В конечном итоге, вопрос всегда был завязан на то, кто будет собирать мзду с перевозчиков. Многие помнят местного значения «войны», когда и шины прокалывались, и машины горели, и людей избивали. Сейчас те времена прошли? Да, но с теми самыми городскими конкурсами на право осуществления пассажирских перевозок по-прежнему беспорядок.

*** Говорим об этом уверенно. Срок действия ранее проведенного конкурса заканчивается в 2011 году. И вдруг в конце прошлого года НА ЧАСТЬ ТЕХ ЖЕ САМЫХ маршрутов проводится новый конкурс без отмены результатов старого. Как такое может быть?

*** Господин начальник Сергей Старовойтов объяснил это одному из авторов этой статьи тем, что его предшественник на должности провел конкурс и заключил последующие договоры с нарушением требований действующего законодательства и подзаконных актов. Даже при опубликовании извещения о проведении старого конкурса в газете «Новороссийские вести» каким-то чудесным образом выпал важнейший абзац... Это же подтверждает и руководитель

департамента по транспорту и связи Краснодарского края Дмитрий Пугачев. Документы имеются. Бывший начальник горупртранса уже в администрации не работает, а в результате его действий пришлось провести новый конкурс, который и сам по себе вызывает массу вопросов. Конкурс, объявленный и проведенный в ноябре-декабре 2009 года, заслуживает отдельной публикации. Пока скажем только, что недавно прокуратурой города в адрес главы муниципального образования было внесено представление с требованием «устранить выявленные нарушения закона, отменив результаты проведенного конкурса». И речь, как вы понимаете, уже не о старом, а именно о новом конкурсе.

*** Как ни крути, а в итоге получилось, что некоторые победители старого конкурса по итогам нового оказались «выкинуты» с маршрутов. Речь идет примерно о 50 машинах! В обиде и коллектив «Новороспассажиртранса» - одного из самых крупных в городе предприятий-перевозчиков. Только представьте себе на месте человека, который взял кредит, чтобы купить несколько «Газелей», победив в старом конкурсе. Как ему отдавать кредит, если теперь машины поставлены «на прикол»?



*** Тема мзды (то есть взятка) вообще одна из самых интересных, но, как понимаете, скользких. Говорить о чем-то конкретном можно только, если есть вступивший в силу приговор суда, а просто сыпать цифрами (нам называли суммы от 20000 до 700000 рублей за постановку на маршрут – в зависимости от его выгодности) – занятие, конечно, интересное, но малополезное. Не пойман – не взяточник.

3. ОПТ: Финансы без графиков

*** У крупных перевозчиков нынче уйма финансовых проблем. В большинстве экономически развитых государств, в которых масштабы автомобилизации намного превышали советский и российский уровень, городской общественный пассажирский транспорт (ОПТ) давно занимает весьма скромное место. У нас до недавнего времени на долю ОПТ приходилось 60–65% объемов городских перевозок населения (в США, Англии, Франции и других странах – 20–30%). В последние годы количество перевозок ОПТ в российских городах стало снижаться как по объемам, так и по доле в транспортной работе, что обусловлено резким увеличением числа легковых автомобилей в личном пользовании граждан,

изменениями в укладе жизни, снижением числа поездок, мотивированных культурными, торговыми, медицинскими и другими целями. Но всё равно у нас роль общественного транспорта по-прежнему является преобладающей. Тенденция к увеличению роли ОПТ прослеживается в последние годы и за рубежом, что вызвано транспортной ситуацией на городских улицах и дорогах, ростом цен на топливо и автомобили, увеличением доли иммигрантов и работающих пенсионеров, которые, как правило, относятся к числу малоимущих, реже пользующихся личным транспортом.



*** Наверное, каждый согласится с тем, что в Новороссийске мы ждем от властей принятия мер по улучшению работы общественного пассажирского транспорта, ликвидации транспортных заторов, повышению качества обслуживания пассажиров, лиц преклонного возраста и лиц с ограниченными физическими возможностями. Понятно, многое упирается в финансы. Пассажиропоток падает, тарифы растут медленно. У нас вообще умудрились проезд в троллейбусах уравнивать с маршрутками, а «рогатые» должны для пассажиров обходиться дешевле, чтобы мы их предпочитали. Судя по имеющейся информации, в ближайшее время этот вопрос будет урегулирован.

*** Надо ли давать троллейбусам «зеленую улицу»? Сергей Старовойтов уверяет, что город заинтересован в сохранении электротранспорта. Более того, это одна из основных задач, которую ставят перед собой городские власти. Как с этой поддержкой на деле, мы расскажем отдельно.

*** Не менее важная тема – оптимизация маршрутов. В числе бед новороссийской ОПТ наиболее серьезными, больше всего затрагивающими интересы пассажиров, является несоответствие маршрутной сети городского транспорта реальным пассажиропотокам. Одни маршруты переполнены, а на других (особенно в межпиковое время) курсируют полупустые транспортные средства. Причем, одинаково плохи и дефицит транспорта, и его переизбыток. Если машин на линиях слишком много, это напрямую сказывается на длине тех самых пробок, а косвенно - на аварийности.

***** Как уверяли в отделе транспорта и связи наших коллег из газеты «Новороссийский рабочий» (заметка «Троллейбус все-таки спасем» за 28 января 2010 года), после последнего конкурса было сокращено 30 автобусов малой вместимости. Но, может быть, это смотря с каким периодом сравнивать? Наши собеседники из числа частников-перевозчиков как раз рассказывают, что когда чиновники захотят поставить «нужную» машину на линию, то может произойти что-то интересное. Некоторые маршруты вдруг удлиняются, а то и вообще новые появляются. Мол, маршрутная сеть разрастается и разрастается в ущерб всему. Так ли это на самом деле или просто наговоры, стоит исследовать в рамках журналистского расследования отдельно.**



***** Не менее интересна тема разработки и соблюдения графиков движения. Директор МУ «Единая диспетчерская система» Владимир Белич, с которыми мы недавно познакомились, отрапортовал о том, что графики есть, по крайней мере на конечных остановках, и вверенное ему учреждение контролирует их соблюдение. Не сомневаемся, что современные технические средства действительно позволяют в полной мере вести контроль и учет. В частности, как выяснилось на недавней презентации ситуационного центра видеонаблюдения «Система «Безопасный город», в этой сфере успешно работает компания «Южные технологии», устанавливающая и обслуживающая бортовые контроллеры GPS/ГЛОНАСС «АвтоГРАФ». Однако насчет самих графиков и самой диспетчеризации есть серьезные сомнения. Например, на одной из конечных остановок маршруток мы увидели за работой приятную женщину, которая как раз выполняла функции диспетчера. Она «выпускала» на линии «Газели». Без графика, согласно очереди и заявкам самих водителей.**

***** Сотрудница МУ «ЕДС»? Оказалось, нет. Водители ей платят из своего кармана, ее работа очень полезна. А с муниципалами из «Единой диспетчерской системы» водители сотрудничать не хотят. Причины назывались убедительные. Как понимаете, эта тема тоже из разряда «скользких». Но это не значит, что об этом и писать не стоит. Стоит, если честно дать слово все участникам городского трафика. А с этим, как нас уверяли, проблема. Мол, нас, водителей, перевозчиков, никто не хочет услышать. Вроде, и слушают. На совещания в администрацию приглашают, дают выступить. Но потом все остается, как и было. То есть слушают, но не слышат.**

Что ж, эту тему тоже надо изучать дополнительно.



******* Особенно беспокоит то, что, как правило, пассажирский городской транспорт везде в России является убыточным. Недавно на глаза в Интернете попала статья с очень поучительной историей новороссийского трамвая. В советские времена, когда экономика функционировала по принципу «все вокруг общественное» (не обязательно добавлять «всё вокруг моё»), трамвай в Новороссийске вымер. Читайте об этом [здесь](#). Все более зыбко, чем кажется!

4. Эпилог-1. Город-труженик, перегруженный ты наш...

******* Негативные последствия транспортной загруженности сказываются на всех сторонах жизни города – падает доходность бизнеса, обостряются экономические и социальные проблемы, повышается уровень загрязнения городской среды. Между тем совершенно очевидно, что спрос на пользование дорожной сетью растет и будет расти прямо пропорционально росту промышленного и строительного производства, торговли, складских и логистических услуг, увеличением доли автотранспорта в обслуживании нашего морского порта, динамично развивающегося несмотря на кризис, строящейся базы военно-морского флота.



******* Транспортная составляющая является одним из сдерживающих факторов экономического развития. Огромные транспортные потоки, обеспечивающие трудовые, производственные, грузовые цели, передвигаются из центра на окраину и обратно. Власти сумели решить проблему Мефодиевского переезда – честь им и хвала. Для решения многих глобальных вопросов требуются колоссальные средства. Железнодорожники решили проблему, не решенную с 1887 г. В мае

прошлого года было открыто движение поездов по новому Большому Новороссийскому тоннелю протяженностью 1630 метров. Сразу после переключения движения поездов на новый тоннель началась реконструкция старого, который также будет однопутным и пригодным для негабаритного движения. Планируется, что работы завершатся в 2011 году. Идущие в противоположных направлениях поезда пойдут параллельно друг другу в соседних тоннелях. Кстати, глава города Владимир Синяговский приложил немало личных усилий, чтобы все эти революционные достижения состоялись. От администрации города даже в решении вопросов федерального масштаба зависит гораздо больше, чем может показаться несведущему человеку.

******* Чем больше строится дорог, чем лучше работает наш порт, тем больше будет в городе и окрест автомобилях, это закономерность. Сейчас только через два поста ГАИ (в п. Верхнебаканском и на Шесхарисе) ЕЖЕДНЕВНО проходит около 100 000 автомобилей. Мы не ошиблись с числом нулей, вдумайтесь! Каковы основные пути развития транспортной инфраструктуры в городе? Как справиться с приближающимся транспортным коллапсом? Как сделать наши поездки в городе – хоть на общественном транспорте, хоть на личном автомобиле, по-настоящему комфортными? Вопросы, вопросы. Давайте искать ответы вместе.

Владимир ДАРКИН, Кондрат СИЛЕГНОВ

******* Вместо постскриптума. Экстренные новости. [Как сообщило агентство «Северный Кавказ» 26 марта 2010 г.,](#)

многие сотни большегрузных машин с зерном на экспорт в ожидании разгрузки скопились сегодня на подходе к морскому порту в Новороссийске. Зерновая пробка растянулась почти на 20 километров, от поселка Горный до Владимировки. Водители большегрузов вынуждены коротать время в кабинах КамАЗов без элементарных удобств и горячего питания. Спать нельзя: пропустишь очередь. «Одна из причин - нет машин на перегрузку в самом Новороссийском зерновом терминале, поэтому в сутки он может разгружать 300 - 350 машин, а надо в разы больше», - сообщил замдиректора элеватора Владимир Афанасьев. Сами водители видят проблему в том, что не могут договориться несколько структур: диспетчеры, портовики, элеватор, дорожники и ГАИ. Замначальника управления федеральных автодорог Юрий Косинцев проблему также видит в неотлаженности системы диспетчеризации: «Фура с зерном должна выезжать на Новороссийский элеватор в то время, которое обозначено. Если образовалась пробка, значит, схема не работает». Еще одна причина пробок перед Новороссийском - высокие тарифы на перевозки по железной дороге, которые сегодня доходят до четверти стоимости самого зерна. Это влияет на конкурентоспособность. И пока выгоднее везти его к

южным портам машинами даже с Урала. Сейчас ежегодный объем экспорта только Краснодарского края составляет около 3,5 млн тонн. По мере увеличения урожая Кубань будет в состоянии увеличивать экспорт на 1-2 млн тонн в год. В России в ближайшие годы производство зерна будет расти. Это означает, что поднимутся объемы потребления зерна внутри страны и продажи за рубеж. «Но для этого необходимы перегрузочные мощности, которых пока что недостаточно», - заявил первый вице-премьер России Виктор Зубков 8 февраля в Туапсе. Он запускал тогда в строй новый терминальный комплекс по перевалке зерна мощностью 2,4 миллиона тонн в год. Пока же слишком большой ущерб наносят потоки большегрузных машин трассам и экологии. В курортный сезон на Кубани пробки не дают возможность проехать к морю.

*** «Многотонная очередь» вскоре «растаяла». Но, увы, нет никаких гарантий, что она не появится вновь хоть завтра, хоть в любой другой день. Агентство «Северный Кавказ» пишет обо всем этом, наблюдая за ситуацией со стороны. А мы тут живем!

Фото авторов из архивов.