

Гражданский контроль и муниципальная реформа пассажирского транспорта



Пермская гражданская палата
Пермь, 2008 г.

Доля маршрутов, получивших неудовлетворительные оценки («плохо», «очень плохо») за соблюдение интервалов движения

13 марта 2008 года	26 июня 2008 года	20 ноября 2008 года
Автобусные маршруты: 9,3% Троллейбусные маршруты: 0% Трамвайные маршруты: 60%	Автобусные маршруты: 37,5% Троллейбусные маршруты: 32% Трамвайные маршруты: 0%	Автобусные маршруты: 15,6% Троллейбусные маршруты: 20% Трамвайные маршруты: 25%

Доля маршрутов, получивших неудовлетворительные оценки («плохо», «очень плохо», «хуже некуда») за соблюдение норматива окончания движения

13 марта 2008 года	26 июня 2008 года	20 ноября 2008 года
Автобусные маршруты: 76% Троллейбусные маршруты: 0% Трамвайные маршруты: 60%	Автобусные маршруты: 54% Троллейбусные маршруты: 14% Трамвайные маршруты: 100%	Автобусные маршруты: 66% Троллейбусные маршруты: 16% Трамвайные маршруты: 75%

Отсутствие на остановочных пунктах информационных таблиц об интервалах движения

13 марта 2008 года	26 июня 2008 года	20 ноября 2008 года
Таблицы отсутствуют на 17% обследованных остановок	Таблицы отсутствуют на 42% обследованных остановок	Таблицы отсутствуют на 20% обследованных остановок

ВЫВОДЫ

III ЭТАПА ГРАЖДАНСКОГО КОНТРОЛЯ РАБОТЫ ПЕРМСКОГО ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

- Несмотря на разнообразные меры, предпринятые муниципалитетом для повышения качества работы городского общественного транспорта, гражданский контроль (III этап) не выявил значимых позитивных изменений.
- По-прежнему значительная часть частных и муниципальных перевозчиков позволяют себе не соблюдать графики движения. На 1/3 проверенных автобусных и троллейбусных маршрутов регулярно и значительно превышаются интервалы движения. 40% автобусных и 75% трамвайных проверенных маршрутов закончили движение более, чем на 30 минут раньше положенного времени.
- **Повсеместный срыв графиков движения в вечернее время означает либо ТАИНЫЙ СГОВОР муниципалитета с перевозчиками, либо САБОТАЖ перевозчиков при полной неспособности властей с ним справиться.**
- Многочисленные меры властей оказались либо неэффективными с точки зрения повышения качества обслуживания пассажиров (введение автоматизированного контроля), либо изначально фиктивными (введение книги жалоб в транспортных средствах), либо половинчатыми и непоследовательными (обеспечение приоритета общественного транспорта).
- Некоторый позитивный эффект принесло лишь введение обособленных трамвайных полотен. При этом трамваи, следующие по обособленным полотнам, по-прежнему заканчивают движение более чем на 1 час раньше положенного срока (кроме 3 маршрута).

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ОЦЕНКА РЕФОРМЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА, ПРЕДЛАГАЕМОЙ КОМИТЕТОМ ДОРОГ И ТРАНСПОРТА

■ Это антипассажирская реформа

- Пермский городской Департамент дорог и транспорта предлагает **ложную и безответственную цель реформы**: безубыточность городского пассажирского транспорта.
- Цель у реформы может быть одна – повышение качества обслуживания пассажиров, в соответствии с возможностями бюджета.

- Задача уменьшения «объёма транспортной работы» в межпиковое время означает **снижение качества обслуживания пассажиров**.
- Департамент дорог и транспорта в **качестве идеала выбрал работу пассажирского транспорта в советское время**, т.к. «объём транспортной работы» тогда был меньше, а количество перевозимых пассажиров было больше, чем сегодня. Стремление к этому абсурдно и направлено против пассажиров. И не потому, что всё «советское» плохо, а потому, что транспортных средств и маршрутов тогда было значительно меньше, чем сегодня, автобусы, трамваи и троллейбусы ходили реже, соответственно – давка, транспортные средства переполнены, на остановках люди по 30 минут не могут никуда уехать. Конечно, это выгодно перевозчикам: «транспортной работы» меньше, а пассажиров больше, больше и прибыли. А пассажирам?
- **Муниципалитет не имеет прав запускать реформу, ухудшающую качество обслуживания пассажиров**.

- Цель пассажиров - не наполнить собой транспортные средства до уровня их безубыточности, как думают в Департаменте дорог и транспорта. Цель пассажира - доехать, куда надо, тогда, когда ему надо, без толчеи, желательно сидя и быстрее, чем пешком.

- Под «оптимизацией маршрутной сети» Департамент предполагает исключительно ликвидацию маршрутов, а не оптимизацию их передвижения по городу.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ОЦЕНКА РЕФОРМЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА, ПРЕДЛАГАЕМОЙ КОМИТЕТОМ ДОРОГ И ТРАНСПОРТА

■ Это реформа автовладельцев против пассажиров

- Департамент предлагает муниципалитету перестать компенсировать льготы из бюджета и предложить компенсацию льгот на «нелъготных пассажиров», увеличив соответствующим образом тариф. Т.е. теперь **льготы одних пассажиров будут компенсироваться транспортникам из карманов других пассажиров.**

- Это просто незаконно, т.к. свои обязательства (в том числе льготы) муниципалитет может финансировать **только из собственного бюджета.** Кроме того, включение в стоимость проезда стоимости компенсации льгот означает **скрытое налогообложение пассажиров.**

■ Пермская транспортная реформа стала образчиком управленческого стиля пермских властей

- Безудержное экспериментирование без реальной стратегии
- Упор на имитационную деятельность с мощным PR-обеспечением
- Чрезмерная либерализация коммунальной экономики в ущерб социальным функциям местного самоуправления. Власть как бизнес. Город как акционерное общество.
- Демонстративная публичность по мелочам при полной закрытости процесса разработки принципиальных решений.