


# **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: <b>9,3%</b> Троллейбусные маршруты: <b>0%</b> Трамвайные маршруты: <b>60%</b>	Автобусные маршруты: <b>37,5%</b> Троллейбусные маршруты: <b>32%</b> Трамвайные маршруты: <b>0%</b>	Автобусные маршруты: <b>15,6%</b> Троллейбусные маршруты: <b>20%</b> Трамвайные маршруты: <b>25%</b>

# 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: <b>76%</b> Троллейбусные маршруты: <b>0%</b> Трамвайные маршруты: <b>60%</b>	Автобусные маршруты: <b>54%</b> Троллейбусные маршруты: <b>14%</b> Трамвайные маршруты: <b>100%</b>	Автобусные маршруты: <b>66%</b> Троллейбусные маршруты: <b>16%</b> Трамвайные маршруты: <b>75%</b>

# Отсутствие на остановочных пунктах информационных таблиц об интервалах движения

13 марта 2008 года	26 июня 2008 года	20 ноября 2008 года
Таблицы отсутствуют на <b>17%</b> обследованных остановок	Таблицы отсутствуют на <b>42%</b> обследованных остановок	Таблицы отсутствуют на <b>20%</b> 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.