

ИНТЕРВЬЮ

Михаил Якимов: Пермь не только следует современным трендам — она их формирует

Директор Института транспортного планирования Российской академии транспорта — о развитии пассажироперевозок в городе и перспективах строительства нового моста

Дмитрий Енцов

— Электротранспорт в последние годы считается убыточным. В связи с этим время от времени озвучивается идея передачи его в концессию. Это правильно для Перми? Если да, то какой вид концессии наиболее подходит для города?

— Система городского пассажирского транспорта общего пользования — самый мощный и действенный инструмент по созданию комфортных условий передвижения и рационального использования ресурсов города, поэтому нельзя относиться к общественному транспорту как к субъекту хозяйственной деятельности и рассуждать о его убыточности. При этом, конечно, нельзя забывать о повышении экономической эффективности работы предприятий общественного транспорта.

Привлечение негосударственных участников к управлению государственными и муниципальными активами вполне оправдано. Но концессия — это одна и далеко не единственная форма такого управления. Исходя из стоящих задач и предпочтений, начальных условий сотрудничества может выбираться иная форма муниципально-частного партнёрства.

Пермское предприятие городского электрического транспорта — одно из немногих предприятий в стране такого рода, которое крепко стоит на ногах и стабильно работает. Поэтому я не считаю, что поиск стороннего инвестора или новой управляющей команды на это предприятие является необходимым.

— Многие мировые эксперты по городской среде постоянно советуют переходить российским городам с автомобильного и автобусного транспорта на те же трамваи. Но на сегодняшний день доля трамваев среди всего общественного транспорта города небольшая. Нужно ли Перми учитывать эти мировые тренды?

— Важен и нужен разный транспорт. Москве не обойтись без метро, а Березники вполне могут обходиться и без трамваев. Каждый вид транспорта имеет свои эксплуатационные характеристики и свою экономически оправданную нишу.

Трамвай в Перми работает очень эффективно. В своё время в городе была сделана ставка на обновление подвижного состава, и парк трамваев в Перми качественно отличается от парков в других городах, не считая, конечно, Москвы. Но помимо подвижного состава огромную роль играет сама инфраструктура трамвайного движения, и в этой части

ещё есть над чем работать. Главное, чтобы эта работа не останавливалась.

Одной из причин низкой востребованности трамваев и недоверчивого отношения в среде пассажиров является их низкая надёжность. Тот факт, что пассажир сегодня не уверен, что, дождавшись трамвая на остановке, он доедет до пункта назначения, снижает его привлекательность перед другими видами транспорта. Решать эту проблему дублированием трамвайного движения автобусным — бесперспективная затея. Вообще, анализируя состояние и развитие трамвайного движения в Перми, мероприятия по предоставлению приоритета, меры по организации движения, можно сказать, что Пермь не только следует современным трендам — она их формирует.

— Например?

— Как я уже сказал ранее, в Перми относительно неплохой парк трамваев, здесь в своё время не допустили так называемую массовую «газелизацию» общественного транспорта. В основном работают вполне приличные автобусы большой вместимости. Довольно чётко работает расписание движения транспорта. Мало в каких городах общественный транспорт можно встретить на улицах после девяти вечера. В Перми же он работает с пяти утра, а отдельные маршруты — почти до часу ночи. При этом стоимость проезда в Перми одна из самых низких среди крупных и крупнейших городов нашей страны, а доля работы общественного транспорта в объёме реализованных транспортных корреспонденций самая высокая.

— Разговоры о строительстве третьего моста идут постоянно, но власти недавно предложили альтернативу — продление улицы Строителей, которая должна связать центр с Красавинским мостом. Это решение поможет отсрочить или снять с повестки строительство третьего моста?

— Действительно, сейчас у города Перми для транспортного обмена между левым и правым берегом существуют резервы пропускной способности. И существуют они именно на Красавинском мосту, хотя формально он не находится в черте города. С учётом этого, конечно, было бы разумно вначале эффективно использовать те ресурсы, которые есть в распоряжении города и края, то есть три существующих транспортных перехода: КамГЭС, Коммунальный мост и Красавинский мост. И только после того, как мы задействуем все пропускные и провозные возможности

ся без третьего моста и без существующего Коммунального моста.

— Вы смотрели транспортные идеи в рамках проекта «Пермь — 300 лет на Каме»? Транспортно-пересадочный узел «Новая Мотовилиха», трамвай от Паркового до площади Восстания и по улице Ленина, транзитный обход вокруг Перми, скоростной трамвай — как вы оцениваете предложенные инициативы?

— В целом я разделяю и поддерживаю те проекты, которые разрабатывались в рамках этого большого проекта. Основная идея заключается только в одном — нужно приблизить город, приблизить городскую жизнь к реке, к набережной.

У города есть множество резервов для реализации этой идеи. В первую очередь это связано с реновацией и, как сейчас говорят, ребрендингом территории. В транспортном плане основная задача должна заключаться не в строительстве каких-либо транспортных магистралей вдоль реки, а в формировании поперечных связей, продлении существующих улиц до самой набережной, до реки, чтобы насытить в первую очередь пассажирскими и пешеходными потоками те территории, которые будут подвергаться реновациям.

Очень часто и во многих городах я слышу слова о том, что необходимо связать один спальный район с другим. И по большей части такие мнения являются абсолютным заблуждением. В структуре транспортных корреспонденций объём связей между двумя спальными районами в течение суток весьма незначительный и на порядок меньше, чем объём корреспонденций, связывающих спальные районы и центр города. На данный момент нет никакой необходимости устраивать дополнительные транспортные связи между Орджоникидзевским и Дзержинским районами, между спальными районами Парковый, Вышка I, Вышка II. И тем более не стоит реализовывать эти связи путём строительства новых транспортных коммуникаций вблизи городской набережной.

Очень трудно будет организовать транспортное обслуживание населения новых районов вблизи Камы, используя односторонние улицы Монастырскую или Окулова. Для этого, скорее всего, придётся вернуться к старому формату этих улиц.

На данный момент говорить о скоростном трамвае или о какой-либо другой специализированной транспортной инфраструктуре, я считаю, преждевременно.



этих сооружений, стоит задумываться о строительстве третьего моста.

Сейчас объём движения по Коммунальному мосту лимитируется даже не светофорными объектами, которые находятся в непосредственной близости от него, а именно конструкцией моста (четырьмя полосами движения). Поэтому нагрузить дополнительным движением Коммунальный мост уже не получится.

Но вместе с тем уже сейчас нам нужно решать и другую проблему — исчерпание эксплуатационного ресурса существующего Коммунального моста и, соответственно, вывод этого моста из эксплуатации. Если не сегодня, то как минимум через два или три года.

— И как можно решить эту проблему?

— По моему мнению, строительство нового моста на месте существующего Коммунального сегодня не является технически сложной проблемой. Такие проекты уже существуют. На существующие опоры Коммунального моста можно положить железные пролётные строения гораздо большей ширины и, соответственно, организовать большее количество полос для движения, при этом не увеличив массу конструкции, а, наоборот, уменьшив её.

Проектирование и строительство нового моста на месте старого Коммунального — это дело минимум трёх лет. Именно эти три года являются лимитирующим фактором и необходимым условием для строительства третьего моста через Каму. Я не уверен, что можно обойтись без дополнительного моста. И я не уверен, что эти три года Пермь сможет обходить-