

## АКЦЕНТЫ

ГОРОДСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

# Удобный город

## На Градсовете при главе Перми обсудили развитие транспорта на ближайшие три года

ДМИТРИЙ ЕНЦОВ

На минувшей неделе членам Градостроительного совета при главе Перми рассказали о том, как планируется модернизировать транспортную и дорожную инфраструктуру. Среди главных нововведений — формирование вокруг города опорного дорожного каркаса, появление 21 крупного транспортно-пересадочного пункта, а также обустройство более 100 остановочных пунктов. Кроме того, при проектировании и реконструкции дорог будет учитываться наличие велодорожек.

### Планы на 11 миллиардов

Впервые в истории градсовета темой для обсуждения стало не преобразование общественных пространств и новые архитектурные проекты, а развитие транспорта. Точнее, развитие дорожной инфраструктуры и внедрение новой транспортной модели на ближайшие годы.

«Мы одновременно должны комплексно развивать несколько направлений: новую маршрутную сеть, транспортно-пересадочные узлы, остановочные комплексы, обновление подвижного состава, обучение персонала. Наша цель — вывести предоставление транспортной услуги на новый уровень. Город должен быть удобным для всех: пешеходов, велосипедистов и автомобилистов», — начал заседание глава Перми Дмитрий Самойлов.

Доклад, посвящённый развитию транспортной инфраструктуры, представил начальник Пермской дирекции дорожного движения Максим Кис. Напомним, программа комплексного развития транспортной инфраструктуры уже принята депутатами гордумы в первом чтении. На данном этапе создана рабочая группа, которая обсуждает и вносит поправки.

По словам Киса, программа направлена на его реализацию в части транспорта. А так как нынешний генплан действует до 2022 года, то и представляемая дорожно-транспортная программа рассчитана на этот же срок.

Реализация программы включает пять основных пунктов: формирование опорного дорожного каркаса Перми, повышение связности сети автодорог, развитие инфраструктуры общественного транспорта, повышение безопасности и эффективности участков улично-дорожной сети, а также развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры.

«Опорный каркас — это дороги, которые должны обеспечить относительно быстрое движение и предоставить человеку возможность, передвигаясь вдоль кромки городского ядра, въехать максимально близко к центру», — сообщил Максим Кис. По его мнению, каркас позволит обеспечить высокий уровень связности районов города и транспортное обслуживание прилегающей территории.

Составные части каркаса уже проектируются или строятся. Например, участок улицы Героев Хасана от ул. Хлебозаводской до ул. Васильева, участки улицы Карпинского от ул. Свиязева до ул. Советской Армии и от ул. Мира до шоссе Космонавтов, участок улицы Строителей от ул. Куфонина до площади Гайдара, а также новая трасса ТР-53 на участке от ул. Уинской до ул. Целинной. По мнению Киса, эта трасса станет новой дорожной артерией для жителей Мотовилихинского и Орджоникидзевского районов и может решить вечный вопрос нормальной транспортной доступности для жителей Висима.

На градсовете уделили внимание и развитию внутригородской дорожной сети. Наиболее крупный проект, который реализуется в настоящее время, — реконструкция ул. Революции. В планах на трёхлетку есть и строительство второго моста через Егошиху на ул. Революции, а также реконструкция площади перед Центральным рынком и участка улицы Крисанова от ул. Пушкина до шоссе Космонавтов.

Все планируемые и реализуемые преобразования невозможно рассматривать без учёта общественного транспорта. В связи с этим, по словам Киса, планируется улучшить сообщение между районами и микрорайонами. Так, чиновник напомнил о планах по развитию трамвайного движения — увеличении пассажиропотока с существующих 10% до 20%. Делать это планируется двумя способами — замена старого подвижного состава новым (за три года власти должны обновить 30% трамваев), а также развитие трамвайной сети.

Что касается автобусов (троллейбусов, напомним, скоро вообще больше не будет), то в планах на трёхлетку — обустройство 104 остановочных комплексов (там, где их вообще нет или они находятся в плохом состоянии), организация 21 транспортно-пересадочного пункта — крупных остановочных узлов, где обычно скапливается максимальное количество пассажиров: например, площадь Восстания, ЦКР, ЦУМ, «Гознак», автовокзал, Комсомольская площадь и др.

Отдельно Максим Кис остановился на теме велодорожек. По его словам, теперь велодорожки будут специально проектировать, а не отделять знаками от действующей дороги. Каждая новая реконструкция дороги теперь априо-



ри должна предполагать появление там велодорожки. Например, сейчас это реализуется на улицах Героев Хасана, Революции, Строителей, Крупской.

На реализацию всей программы в бюджетах города и края предусмотрено в общей сложности 11 млрд руб. Программа была в целом одобрена членами градсовета, но был сделан акцент на некоторые детали, которые нужно обсудить в дальнейшем. Так, участники отметили, что необходимо рассмотреть и развитие инфраструктуры для пешеходов. Это будет сделано на одном из ближайших заседаний.

### Транзитный пассажиропоток

Вторым вопросом в повестке стала новая транспортная модель. Её представил начальник департамента дорог и транспорта городской администрации Анатолий Путин. Модель уже неоднократно презентовалась на множестве площадок — от районных публичных слушаний до думских комитетов и круглых столов.

Напомним основные принципы новой транспортной модели: перечисление платы за проезд напрямую в бюджет города, заключение с перевозчиками контрактов с новыми требованиями к качеству автопарка, возвращение муниципального автопарка под эгидой МУП «Пермгородэлектротранс», внедрение цифровых технологий в общественный транспорт

(возможность безналичной оплаты проезда, оборудование всего подвижного состава видеокамерами и т. д.), переформатирование контрольно-ревизионной службы, которая будет не только искать в салоне «зайцев», но и проверять кондукторов и водителей, контролировать техническое состояние транспортных средств. Кроме того, новая маршрутная сеть призвана сократить протяжённость самых длинных маршрутов.

К 2020 году (когда новую транспортную модель должны полностью запустить) общественный транспорт Перми

должен стать доступным, качественным, безопасным и экологичным.

Большая часть вопросов членов градсовета касались причин ликвидации длинных маршрутов и состояния остановочных пунктов.

Анатолий Путин отметил, что существующая модель призвана фактически соединить микрорайоны, но исследования показывают, что большинство пассажиров на протяжённых маршрутах не едет от одной конечной остановки до другой, а выходит в центральной части города. В качестве примера он привёл автобусный маршрут №13, где половина пассажиров выходит в районе Центрального рынка, а автобус заполняют новые пассажиры, которым нужно в Мотовилиху.

По этой логике новая модель должна лучше связать отдалённые районы с центром, где жители будут решать, как и куда им нужно добраться. Уже существует возможность бесплатной пересадки в течение 40 или 60 минут (возможно, на некоторых маршрутах это время составит 80 минут), планируется обустройство таких пересадочных пунктов, где можно в комфортных условиях ждать нужный автобус.

В итоге зона обслуживания городским транспортом должна быть расширена на 16 км. Кроме того, в часы пик в автобусе в среднем должно находиться не 78 человек, как сейчас, а 68.

Члены градсовета проголосовали за новую маршрутную сеть, но им предстоит обсудить несколько вопросов, в частности функциональность и привлекательность остановочных комплексов.

«Обсуждение было содержательным. Мы впервые в практике работы Градостроительного совета попробовали обсудить такие функциональные взаимосвязанные вопросы. Таким же образом мы планируем представить членам градсовета программу комплексного развития коммунальной и социальной инфраструктуры», — резюмировал Дмитрий Самойлов.