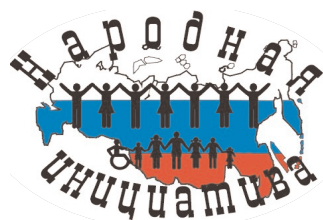


Информировать и просвещать



№ 5-6 (77-78))
май-июнь 2008 г.
Выходит с
30 декабря 2001 г.

НАРОДНАЯ инициатива

Орган регионального общественного движения “Народная инициатива”

В номере: “Военный парад на Красной площади” - стр.2



Фото Г. Савинич

“Автомобильные пробки - это навсегда” - стр.5



“Забастовка железнодорожников” - стр.18

Вести из регионов - стр. 23

Военный парад на Красной площади



9 мая в Москве на Красной площади состоялся грандиозный парад в честь 63-й годовщины Дня Победы в Великой отечественной войне - самый масштабный в истории России. Впервые после 18-летнего перерыва в нем приняли участие более 8 тысяч военнослужащих, свыше 100 единиц военной техники, а также 33 боевых самолета и вертолета.

По традиции открывали парад знаменосцы. Они пронесли по Красной площади знамя России, знамя Вооруженных сил и то самое красное знамя Победы, которое в 1945 году было поднято над Рейхстагом, и которое ныне является самым ценным экспона-

том Центрального музея Вооруженных сил.

После прохода знаменосцев на Красную площадь выехали лимузины принимающего парад и.о. министра обороны России Анатолия Сердюкова и командующего парадом - командующего войсками Московского военного округа генерала Владимира Бакина.

Начался объезд войск. По мере продвижения министра в ответ на его приветствия по площади волной разносилось громогласное “Ур-р-а-а-а-a-a!”

Объезд войск завершился под гимн Михаила Глинки "Славься!". Сердюков подъехал к трибу-

не и доложил Президенту России и верховному главнокомандующему Дмитрию Медведеву о готовности парада.

Президент поздравил всех с праздником - "самым народным и самым священным, который навечно стал символом национального единства", и поблагодарил ветеранов. "Благодаря вам 9 мая останется днем освобождения нашего народа", - сказал он. Победившие "дали нам заряд великой веры... в нашу национальную силу, самостоятельность и свободу". Он также заявил: надо "крайне серьезно относиться к любым попыткам посеять расовую или религиозную вражду, разжечь идеологию террора и экстремизма, к намерениям вторгаться в дела других государств. А тем более к попыткам пересмотра границ. Нельзя допускать пренебрежения нормами международного права, права, которое было выстрадано всем мировым сообществом, права, без которого невозможна безопасная жизнь и справедливый миропорядок".

После выступления Президента военный оркестр из 550 человек исполнил Гимн России.

Парад, по давней традиции, открыли барабанщики Московского суворовского училища. Первая часть парада - историчес-





кая. Военнослужащие, в форме 40-х годов пронесли по Красной площади штандарты 10 фронтов и 49 соединений, участвовавших в Великой отечественной войне. Бравые танкисты, связисты, пехота с винтовками времен Отечественной войны прошагали по брусчатке точно так же, как это было 63 года назад.

За ними прошли курсанты и слушатели более 40 вузов Министерсва обороны, МВД, МЧС и ФСБ, а также 19 воинских частей и соединений. Все они были одеты в новую военную форму от Валентина Юдашкина. Рядовой состав Сухопутных войск одет в форму цвета хаки, а офицерскому составу досталась форма цвета морской волны. Форма военнослужащих ВВС и ВДВ - темно-синего цвета, у ВМФ и морской пехоты - традиционный черный цвет. В новой форме теперь нет ни сапог, ни портянок - их оставят только для почетного караула.

В настоящее время пошито лишь 10 тыс. комплектов нового обмундирования, а для полного перехода Вооруженных Сил на новую форму потребуется около

трех лет.

Вслед за воинскими частями по брусчатке Красной площади прогрохотала военная техника - гордость отечественного машиностроения.

Первыми на площадь выехали военные внедорожники "Тигр" и боевые машины пехоты БМП-3,



бронетранспортеры БТР-90, боевые машины десанта БМД-4. За ними - тяжелые танки Т-90, способные уничтожать наземные и воздушные цели.

Артиллеристы также проде-



монстрировали современное вооружение: гаубицы "Мста-С", стреляющая на расстояние до 25 км, зенитные ракетные комплексы "Тор" и "Бук", реактивную систему залпового огня "Смерч", С-300ПС "Фаворит" - лучшую ракетную систему в мире, способную поражать до 12 целей одновременно. Многие из показанных на параде образцов вооружений не имеют аналогов.

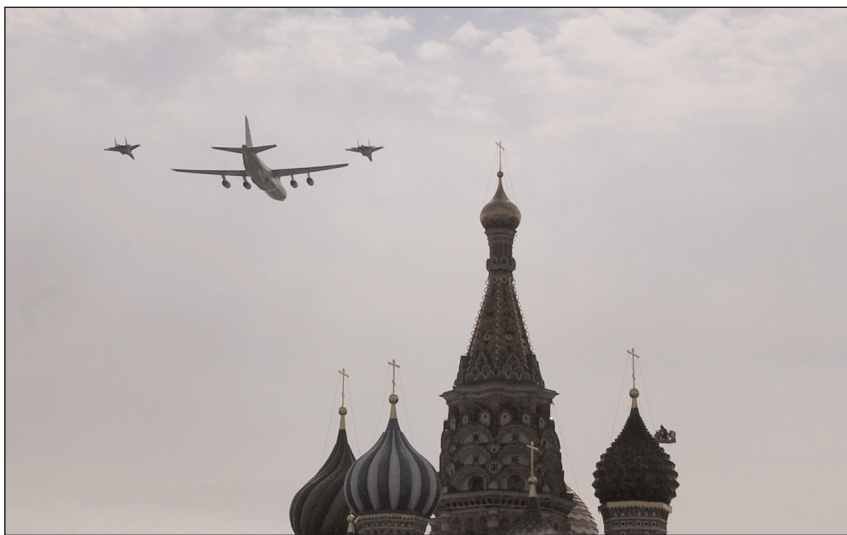
Завершили наземный парад новейшие оперативно-тактические ракетные комплексы "Искандер" и стратегические комплексы "Тополь" с межконтинентальными баллистическими ракетами. Не лишнем будет отметить, что вся, представленная на параде гусеничная техника была переоборудована под, так называемые, асфальтоходные гусеницы, которые не повредили ни асфальтовое покрытие на улицах Москвы, ни брусчатку Красной площади.

Завершился парад пролетом над Красной площадью самолетов, представляющих части Военно-воздушных сил.

Воздушный парад открыли вертолеты Ми-8, пронесшие над столицей Государственный флаг России, а также флаги Вооруженных сил РФ и Военно-воздушных сил. Вертолеты прошли над Красной площадью на высоте 200 метров со скоростью чуть более 100 км/ч.

За ними на высоте 300-500 метров со скоростью 550-600 км/час проследовали самолеты. Колонну возглавил крупнейший в мире военно-транспортный самолет Ан-124 "Руслан" в сопровождении истребителей Су-27.

Дальние бомбардировщики Ту-22М3 и топливозаправщики Ил-78 продемонстрировали дозаправку самолетов в воздухе.



Гостевые трибуны особенно оживились, при появлении стратегических ракетносцев сверхдальней авиации Ту-160 и Ту-95, бомбардировщиков Ту-22М3 и самолета пятого поколения: штурмовика Су-34. Эти сверхзвуковые гиганты пролетели над площадью на сверхмалой скорости. Они словно позировали гостям, давая им возможность запечатлеть себя на фото- и видеокамеры.

Кульминацией показательных выступлений стал пролет над Красной площадью пилотажных групп "Русские витязи" и "Стрижи" (истребители Су-27 и МиГ-29), продемонстрировавших идеальный строй, при минимальном расстоянии боевых машин друг от друга, что само по себе является сложным и опасным трюком, повторить который пока не может никто в мире. В момент пролета над VIP-трибуной они дали праздничный залп-салют - секунда в секунду.

Военный парад произвел большое впечатление на всех присутствующих. Гости, среди

которых были многие военные атташе, были явно поражены увиденным. Российские граждане (особенно молодежь) - получили редкую возможность испытать чувство гордости за свою страну.



Но более всего парад порадовал ветеранов. "Теперь, - говорили они, нам и умирать не страшно. Мы убедились - новое поколение сумеет защитить Россию!"

Можно ожидать появления

разных суждений по поводу данного парада. Кто-то будет ворчать по поводу дороговизны проведения подобного мероприятия, и создания для москвичей дополнительных неудобств в связи с репетиционными мероприятиями. Кто-то упрекнет в бряцании оружием и в политическом пижонстве. Ну, и пусть себе...

Уважающее себя и свой народ государство, должно демонстрировать военную силу, если она у него есть. К тому же старая истина "Хочешь мира - готовься к войне!" - актуальна и по сей день.

Наш народ очень соскучился по победам и достижениям: в международных спортивных и культурных состязаниях, в научной и технической сферах, в области международных и военных отношений и, конечно, в области экономики и социальной защиты населения. Успешно проведенный

военный парад - это маленькая психологическая победа.

Подъем духа нации, гордости за свою страну, за мощь ее армии дорогого стоят.

Александр Лебедев



АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПРОБКИ. ЭТО НАВСЕГДА?

Ñàìùá àèèíùá ì èèèíàòòàæó ìðíáèè : 19.07.07 á., 40 èì - ó+àñòíè ÌĖĖĖ ò Ìÿòíèèíáí ðíñ-ñá áí óè. Ìðíòííðçíáÿ. Ìðè+èíà - ìàðáááðíóáðèèñÿ ààòíííáèèù á Ì+àèíáí; **13.11.07 á., 64 èì** -ó+àñòíè ÌĖĖĖ ò Ėáíèíàðááñèíáí áí Ėáððááñèíáí ðíññá. Ėç-çà òèíòèð ìñáíáíð òñèíáèè ìáðàçíáà-èáñù ìðíáèá, èíòíðáÿ ìðíáíèæáèèñù ñ 17-30 áí 22-30; **2.11.07á., 68 èì** - ó+àñòíè ÌĖĖĖ ò Ìðíèèááñ-èíáí ðíññá áí Ėèíáèèé óèèòù. Õàà ìðíáèá ìðíáíèæáèèñù ñ 16-30 áí 23-30; **31.01.08á., 44 èì** - ó+àñòíè ÌĖĖĖ ò Ðóáèááñèíáí ðíññá áí Ìñáíááí á ìáá òòíðíù, ìðíáèá ìáðàçíáàèèñù èç-çà ìáðáááðíóáðèèñÿ óòòù á ðáèíá Ìñáíááí, ìðíáíèæáèèñù ñ 9-00 áí 13-00; **28.03.08á., 32 èì** - ó+àñòíè ÌĖĖĖ ò Ėáííðíè áí Ìñòàðèíáñèíáí ðíññá, ìðíáèá èç-çà áíèùðíáí ñèíèèáíèÿ òðáíííðòà, ìðíáíèæáèèñù ñ 14-30 áí 20-40; **25.01.08á., 27 èì** - ó+àñòíè ÌĖĖĖ ò Ðóáèááñèíáí áí Ėáððááñèíáí ðíññá, èç-çà òèíòèð ìñáíáíð òñèíáèè ìðíáèá ìðíáíèæáèèñù ñ 13-00 áí 20-30.

9 àíðáèÿ 2008 á. ìðíèçíðáè Ì+àðááííè òðáíííðòòíù èíèèáíñ. **Ìðíáèè ñíñòàáèÿèè 2/3 òò ìáúáè ìðíòÿæáíííðèè áñáò áíðíá á.ííèáú,** à ÿòí +óòù áíèáá 3000 èì. Ìðè+èíù: 1) àèçèò á Ìíèéáò Ìáí Ėè ìóíá, ááíáðáèèíáí ñáèðáòáðÿ ÌÍÍ, ðááè èíðòáæá èíðíðíáí á òá+áíèá áíÿ ìáðèíáè+áñèè ìáðá-èòùááèè ðáçèè+íùá óèèòù; 2) ìá Ñááíáí èíèùòá áá+áðí ìáííáðáíáíí ìðíèçíðèè òðè ñáðùáç-íùá ĖÖÍ; 3) ìá Ėáíèíèíè ìðíííáèòá ááèæáíèá ìáðáèòùèè èðáè, ìðíòáñòòòùèá ìðíèá òí+á+ííè çáñòðíèèè; 4) Ėðíá ÿòíá á ÿòò ááíù òòíá+áèñÿ ìáíæááííí áíèùðíè ìáíèùá áðòçíáíáí òðáíííð-òá; 6) áíèùðíá èíèè+áñòáí ìáçíá+èòáèèíùð ĖÖÍ. Ìñíáí ñèèùíùá è ìðíáíèæáèèèíùá çàòíòù ñèó+áðòñÿ, èáè ìáááèè, ìáðáá ìáúí áíáí, ìá 23 óááðáèÿ, 8 ìáðòá è ìáðáá 1 ñáíòÿáðÿ. Ìðíáèá ìðíáèáí ñ ááèæáíèáí áíçíèèáèè, áí áðáíÿ àèçèòá á Ìíèéáò Ėííáíèèçù Ðáèí, áíññáèðáòáðÿ ÑÖÁ, èíááá +áñòè+íí ìáðáèòùááèñÿ Ėáíèíèèè òòííáèò. Õíááá á óòòáííáè ìðíáèá òòíòíÿèè áíèèòáèè ìá áñáò, ìáðáñáèáðùèò ááí óèèòáò, è, áñòáñòááííí, ìá ñáíí Ėáíèíèíè òòííáèòá. **Ėñòí+íèè: ÌÍÍ "Ñíèèèíè".**

Автомобильные пробки стали одной из главных проблем российской столицы. Есть ли решение этой проблемы? Экс-депутат государственной Думы РФ Александр Лебедев утверждает, что можно, если захотеть. На одной из последних пресс-конференций он представил журналистам документ, разработанный по его поручению логистической консалтинговой компанией "TransCare" под названием "Разработка основных направлений перспективной транспортной политики города Москвы". Документ объемом 120 страниц, содержит в себе множество интересных предложений по борьбе с транспортными пробками. К сожалению, ни московские власти, ни центральная пресса не проявили к нему должного интереса. Восполняя этот пробел, мы предлагаем читателям сокращенный вариант основных выводов и предложений "TransCare". Полный текст этого документа - на www.alebedev.ru.



В Москве сложилась критическая ситуация: въехать в город или передвигаться по центру уже практически невозможно. Часы пик растянулись на весь день. При этом городская власть демонстрирует полную беспомощность: у

нее нет ни четкой транспортной стратегии, ни плана решения транспортной проблемы. Вот почему по нашему заказу специалисты логистической консалтинговой компании "TransCare", имеющие опыт решения аналогичных проблем в мегаполисах Европы разработали основные направления транспортной стратегии Москвы. Итоговый документ, доработанный с учетом мнения отечественных специалистов является нашим подарком правительству Москвы.

А. Е. Лебедев

1. СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ГОРОДА И ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОБЛЕМНОЙ СИТУАЦИИ

Особенности формирования, развития и функционирования

транспортной системы Москвы определяются, прежде всего, ее статусом как крупнейшего европейского столичного города. Москва - это не только административная столица России, но и крупнейший промышленный, финансовый, культурный центр страны. Она является точкой концентрации (по некоторым оценкам - до 50%) доли финансовых ресурсов страны. Поэтому она представляет собой также и центр исключительно высокого притяжения миграционных потоков, как из других регионов России, так и из-за рубежа.

Численность населения Москвы уже достигла приблизительно 10,5 млн. человек. Кроме этого значительное количество жителей Московской области работают в Москве. Ежедневно совер-

шая трудовые поездки в столицу из пригородов на общественном и личном транспорте, они создают так называемое "дневное население" Москвы, которое, по некоторым оценкам, достигает 13 млн. человек.

Общий парк легкового автотранспорта, зарегистрированного в Москве, составляет около 2,5 млн. автомобилей, что составляет 11% автомобильного парка страны. При этом количество личных автомобилей возрастает темпами около 5,5% в год. В 2000 г. в городе насчитывалось 2 млн. 22 тыс. личных автомобилей, а в 2004 г. - на 400 тысяч больше.

Заторы на дорогах возникают уже при 200-230 тыс. транспортных средств, одновременно находящихся в движении. Заторы возникают в результате ДТП, при проведении дорожных работ, из-за блокирования проезжей части неправильно припаркованными автомобилями и так далее. По мере роста числа автомобилей все сильнее проявляются недостатки исторически сложившейся транспортно-планировочной структуры города: отсутствие обходных хордовых участков, недостаточная пропускная способность магистральных входов в город, слабая связь районов массового жилищного строительства с центром города и между собой.

Согласно данным обследования 1999 г., 65% транспортных узлов исчерпали запас пропускной способности, 16% работают на пределе пропускной способности. При этом 45% всех перегруженных узлов располагаются в центральной части города. Средняя скорость движения транспортного потока по центру города, включая Садовое кольцо, не превышает 18 км/ч.

Общие темпы развития улично-дорожной сети (УДС) не соответствуют росту интенсивности движения. С 2000 г. число автотранспортных средств в городе возросло на 20%, при этом протяженность улиц и дорог фактически увеличилась лишь на 2%, в основном, за счет строительства новых улиц в районах массовой жилищной застройки.

Наряду с пропускной способностью УДС, все более серьезной проблемой становится парковка автомобилей. В жилых районах

города обеспеченность парковками составляет от 40% до 70%. В центральной части города не превышает 10-15%. Суммарный дефицит машиномест для хранения



автомобилей, превышает 1 млн.

Очевидно, что полная компенсация растущего разрыва между ростом парка автомобилей и развитием улично-дорожной сети принципиально невозможна. По мере роста нагрузки на дороги растет "конфликт" между грузовым, легковым и пассажирским автомобильным транспортом.

Перегруженность УДС затрудняет условия движения городского транспорта в общем потоке, приводит к срывам расписаний. В настоящее время на 73% маршрутов городского пассажирского транспорта (ГПТ) в Москве наполнение салона превышает норматив, а на 100 маршрутах - даже прочность конструкции машин. Скорость движения ГПТ составляет всего 13-14 км/ч.

Значительная часть пассажиропотока ГПТ реализуется частниками, эксплуатирующими автобусы малого класса. Общие проблемы ГПТ - изношенность подвижного состава, отсутствие современных транспортных средств, текучесть кадров водителей и ремонтных рабочих, ставят ГПТ в тяжелое положение. Несмотря на то, что в Москве, по сравнению с другими регионами РФ, ГПТ получает значительно более высокую поддержку Правительства города, он не может рассматриваться как реальная альтернатива личному автомобилю.

Нарастающая автомобилизация способствует росту числа

ДТП и увеличению негативных воздействий на экологию города. В Москве числа погибших на 100 тысяч жителей и коэффициент тяжести последствий ДТП - одни из самых высоких среди крупных городов России. 58% ДТП составляет наезд на пешеходов. Для сравнения: за рубежом - 2,5%.

Загрязнение атмосферного воздуха токсичными выбросами машин и уровень транспортного шума постоянно растут. В зонах сверхнормативного загрязнения атмосферного воздуха автотранспортом проживает до 1,5 млн. москвичей. Почти половина населения Москвы, находясь в зонах с превышением допустимых уровней автотранспортного шума.

Таким образом, неконтролируемая государством автомобилизация уже в ближайшие 5-7 лет может привести к потере устойчивости транспортной системы столицы, то есть пропускная способность отдельных магистралей может опуститься до нуля - автотранспорт просто встанет.

Как же решается транспортная проблема в других странах?

2. АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ И СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ: МИРОВОЙ ОПЫТ

Власти сотен крупных городов мира еще в 80-е годы прошлого века пришли к осознанию того, что стремление всемерно улучшать условия для использования автомобилей, является на самом деле "дорогой в тупик".

Строительство, расширение и реконструкция дорог и парковок привлекает на УДС дополнительные автомобили, а проблема перегруженности УДС не решается, а только поднимается на более высокий уровень.

Большинство специалистов сходится на том, что прогнозируемый на следующие 20 лет прирост легковых автомобилей на 30% является абсолютно неприемлемым. Поэтому транспортная политика крупнейших городов основана на постулате поэтапного ограничения использования личного автомобиля.

Основные принципы ее могут быть сформулированы следующим образом:

- городская транспортная система рассматривается как неотъ-

емлемая часть всего градостроительного комплекса;

- стратегической задачей является ограничение использования личных автомобилей в городе;

- существующая УДС и парковочные площади используются с максимально возможной эффективностью за счет рациональной организации и жесткого контроля;
- развитие УДС и парковок в городе сознательно ограничивается исходя из расчетного предельного количества автомобилей, допускаемых в зону города;

- для организации и регулирования движения используется комплекс административных, технологических и экономических инструментов;

- широко применяется принцип "пользователь платит", причем платежи имеют целевой характер, являясь основой для финансирования мероприятий городской транспортной политики;

- в качестве главной альтернативы личному автомобилю рассматриваются современные и комфортабельные системы общественного пассажирского транспорта, которые получают преимущественное развитие в городской транспортной системе.

Все перечисленные выше принципы полностью соответствуют цели создания "безопасной, высокоэффективной в отношении необходимых затрат, экологически здоровой и социально-ориентированной транспортной системы", определяющей содержание "устойчивой транспортной политики". Они также вносят значительный вклад в повышение "устойчивости" общества в целом, смысл которой заключается в удовлетворении существующих потребностей без нарушения прав будущих поколений удовлетворять их потребности. Подобный подход реализуется в сотнях городов США, Великобритании, Германии, Франции, Чехии, Польши, Финляндии, Австрии, других стран.

Важной составляющей транспортной политики являются меры по ограничению использования легковых автомобилей. Существует три принципиальных типа таких ограничений: административные, физические и фискальные.

Административные меры так

или иначе ограничивают право владения и распоряжения автомобилем (введение запретов на регистрацию в городе отдельных категорий автотранспортных средств (АТС), на парковку АТС вне установленных парковочных зон и т.д.

Физические меры искусственно увеличивают время поездки (организация отдельных полос движения общественного транспорта, создание различных препятствий движению автотранспорта, вынуждающих водителей менять маршруты движения или вовсе отказываться от поездок).

Фискальные меры связаны с введением платы за использование автомобиля (установление платности въезда на отдельные городские территории, платности парковки, дифференциация ста-



вок транспортного налога).

Можно выделить три основных объекта управления, к которым применяются указанные меры: владение автомобилем, движение автомобиля, его парковка.

Некоторые страны ввели ограничения на владение автомобилем. Например, в Японии приобрести автомобили могут только те, кто имеет парковочное место в стороне от главных улиц или повышаются налоги на владение автомобилем. В Гонконге трехкратное увеличение ежегодного налога на автомобиль привело к снижению на 14% количества регистрируемых автомобилей. Такой подход позднее получил развитие в Сингапуре, где были введены разрешения, дающие право на приобретение легкового

автомобиля при условии, чтобы старый автомобиль был снят с учета. При этом общее количество выдаваемых разрешений ограничивалось для того, чтобы обеспечить ежегодный рост численности парка легковых автомобилей не более, чем на 3%.

Управление движением автомобилей осуществляется в виде ограничения на въезд автомобилей в определенные зоны и использование номерных знаков, являющихся "разрешениями" на использование автомобилей в определенные дни. Такая схема разрешений введена в нескольких городах Италии, и показала эффективность в снижении объемов дорожного движения. В городе Болонья было выдано лишь 50 тыс. разрешений, позволяющих въезжать в центр города. Объем движения в центре города был снижен в 2 раза.

Схемы, основанные на учете номерных знаков, применяются в таких городах, как Лагос (Нигерия), Афины (Греция) и Сан-Паулу (Бразилия).

Физическое управление движением автомобилей предполагает и такие меры, как введение специальных полос для движения городского транспорта: автобусов, такси, создание пешеходных улиц, светофорное регулирование, управление потоками автомобилей с помощью дорожных знаков с переменными значениями.

К **фискальным методам** ограничения движения относится увеличение налогов на топливо. По некоторым оценкам, увеличение цены на топливо на 1% приводит к немедленному снижению объемов движения на 0,3%-0,8%. Но более эффективно в этом смысле прямое получение платы за использование автомобиля в зонах, подверженных заторам. Первоначально такие меры использовались для увеличения средств на финансирование развития дорожной инфраструктуры. Впервые такая мера была реализована в Сингапуре с 1975 г. с целью снижения загруженности центра города. Первоначально использовалась "бумажная" система, впоследствии преобразованная в современный "электронный" вид с соответствующим переоборудованием в 1998 г. всех автомобилей. Три города в Норвегии

(Гетеборг, Мальме и Лунд) одновременно использовали "бумажные" и электронные методы для того, чтобы увеличить доходы для содержания дорожной инфраструктуры.

Сингапурская схема сразу принесла результаты, обеспечив снижение объемов движения автомобилей в центре города на 45%. Норвежские схемы оказались менее эффективны, но важно отметить, что они и были спроектированы для того, чтобы в первую очередь увеличить доходы, а не снизить объемы дорожного движения.

Наиболее известным примером последнего времени является опыт Лондона. В 2003 г. в английской столице была установлена плата в размере 7,50 фунтов за пребывание в центральной зоне с 7 ч. 00 мин. до 18 ч. 30 мин. Оплата должна быть произведена до 22 часов, в противном случае водитель должен уплатить штраф в размере до 800 фунтов. Введение платности сопровождалось созданием автоматической системы сканирования номерных знаков автомобилей, въезжающих в платную зону. Система оказалась достаточно эффективной. Общий пробег автомобилей в платной зоне снизился на 30 %, количество автомобилей, одновременно находящихся в платной зоне, уменьшилось на 18 %. Одновременно значительно повысилась надежность выполнения автобусных расписаний, вырос пассажиропоток общественного транспорта. Общий экономический эффект оценивается в 50 млн. фунтов в год.

Аналогичные системы существуют или создаются также в Норвегии (Тронхейм, Берген, Кристиансанд), Великобритании (Бристоль, Эдинбург), Италии (Рим, Генуя), Финляндии (Хельсинки), Дании (Копенгаген) и т.д. ЕС в рамках специальной программы поддерживает эти системы.

Парковочная политика является одним из центральных элементов городской транспортной политики. Инструментами парковочной политики могут быть ограничения или времени парковки, или времени прибытия автомобилей, или определение круга владельцев автомобилей, которым парковка в данном месте разрешена - например, жителям,

проживающим в данном районе. Платность парковки является наилучшим из известных способов регулирования спроса и предложения на парковку. Опыт большинства стран показывает, что введение платности парковки может реально привести к снижению использования легковых автомобилей. Платность парковки также обеспечивает источник для получения чистого дополнительного дохода.

Реализация мер ограничения парковки неизбежно заставляет водителей искать другие парковочные места, которые еще остаются доступными. При этом возрастает интенсивность движения автотранспорта, ищущего место для парковки, а значительная часть водителей переключается на использование неконтролируемых мест и типов парковок. Поэтому важными компонентами эффективной парковочной политики, помимо самих ограничений, должны быть жесткий контроль выполнения правил парковки и информирование водителей о доступных парковочных местах в реальном времени.

При введении любых схем платности - будь то платная парковка, платный въезд или дополнительный налог на автомобиль - жизненно важным является ясное понимание направления использования соответствующих доходов. Электронная схема оплаты пользования дорогами, использованная в Гонконге, чрезвычайно долго не вводилась в действие из-за опасений, что доходы могут просто "достаться правительству" и не будут использоваться целе-



вым образом на улучшение транспортной системы. Необходимо декларирование того, что соответствующая плата является, во-первых, ограничивающим инструментом изменения транспортного поведения людей, а, во-вторых, источником финансирования самой транспортной системы: улучшение дорожной сети, развитие общественного транспорта.

Современная транспортная политика исходит из того, что городской пассажирский транспорт (ГПТ) может стать реальной альтернативой личному автомобилю только в том случае, если, помимо более высокой скорости сообщения пассажир получит комфортность поездки, удобство оплаты, разнообразную информацию и другие услуги.

Осуществлять пассажирские перевозки в городе должны высокопроизводительные системы пассажирского транспорта: метрополитен, легкорельсовые транспортные системы, трамваи, автобусы с выделенными полосами, линии пригородных поездов, включенные в транспортную систему города. Сооружение высокопроизводительных внеуличных систем пассажирского транспорта должно увязываться с градостроительными проектами. Примером является создание нового бизнес-района в Лондоне. Началом реализации проекта стало сооружение легкорельсовой транспортной системы, которую финансировали застройщики бизнес-кварталов.

Важным инструментом повышения эффективности ГПТ является создание выделенных полос для автобусов.

Характерным примером эффективности ГПТ является Дублин. Столица Ирландии в период бурного экономического роста стала центром притяжения большого количества бизнесменов, ученых, студентов из многих стран мира, что значительно увеличило нагрузку на дороги города, не рассчитанную на внезапно возросший поток автомобилей.

Ставка была сделана на совершенствование автобусного сообщения. Для этого на территории города были созданы 12 коридоров с выделенными полосами для движения автобусов, которые создавали условия свободного

движения автобусов по наиболее загруженным участкам дорог. Эта мера была дополнена:

- формированием новой системы спрямленных автобусных маршрутов, что позволило повысить скорость автобуса на маршруте;
- увеличением частоты движения автобусов (с интервалом 1-3 минуты в часы "пик");
- переоснащением парка современными автобусами;
- оснащением остановочных пунктов освещаемыми павильонами с сидячими местами;
- созданием информационных систем "реального времени", информирующих пассажиров о движении автобусов.

Эти меры позволили повысить производительность автобусных маршрутов в часы "пик" в 3 раза, и практически решили транспортную проблему.

В крупнейших городах для освоения "пиковых" пассажиропотоков обычных автобусов, троллейбусов или трамваев обычно бывает недостаточно. Поэтому широкое распространение получили и легкорельсовые транспортные системы (light rail). Это внеуличный транспорт, с высокой провозной способностью (в 2-3 раза меньше, чем у метрополитена, но в 3-4 раза дешевле). Система такого типа создана в Карлсруэ в Германии. Система объединяет трамвай и пригородную железную дорогу. Трамвайный подвижной состав используется с выходом на пригородные железнодорожные линии, соединяя центр с пригородами. Пассажиры обеспечиваются скоростным беспересадочным сообщением. Услугами такой сети протяженностью 400 км пользуется 1,2 млн жителей.

Эффективные легкорельсовые системы применяются также в Стамбуле (300 тыс. пассажиров в день), Тунисе (250 тыс.), Маниле (400 тыс.).

Наряду с собственно перевозочными системами все более важную роль в городской транспортной системе играют пересадочные пункты и пассажирские терминалы. Чем крупнее город, тем чаще пассажиры совершают пересадки. Поэтому городские пассажирские терминалы и пересадочные пункты имеют не только транспортное значение. При



эффективном обустройстве пересадочных пунктов пассажиры могут с пользой провести время, например, в магазинах и закусочных.

Важным элементом пересадочных пунктов являются современные информационные системы. Информация должна предоставляться в реальном времени и с привязкой к месту нахождения пассажира, что позволяет пассажиру наилучшим образом спланировать поездку.

В свое время транспортные терминалы - железнодорожные вокзалы - определяли лицо города и были точками концентрации городской активности. Сейчас ситуация изменилась. Тем не менее старые вокзалы продолжают служить пассажирам. Например, в английском Шеффилде, здание городского вокзала было превращено в современный транспортный центр: встроена станция скоростного трамвая, многоярусная автостоянка, Центр путешествий, стойки регистрации билетов на авиарейсы, торговые точки.

Все более широкое распространение в мире получает система доставки пассажиров "Park&Ride". Идея системы заключается в сооружении так называемых "перехватывающих" автостоянок на направлениях основных маятниковых автопотоков (как правило, в центр города), на которых пассажиры могли бы оставить свои автомобили и двигаться дальше с использованием систем общественного транспорта. Примером является Мюнхен (Германия), где для эксплуатации системы была создана специальная компания "Park&Ride" GmbH. Система включает стоянки на 7 тысяч автомобилей на 22 станциях общественного транспорта (метро, скоростной трамвай). Плата за стоянку взимается в двух зонах (0,50 евро или 1,0 евро в день в зависимости от близости к центру города). Талон оплаты стоянки является одновременно проездным билетом. Наиболее отдаленная пере-

хватывающая парковка системы создана в пригороде Фротманнинг. Она размещена рядом с выходом на автостраду и станцией метро. Отправление поездов метро каждые 5-10 минут, время сообщения с центром города составляет 17 минут. На парковке действует динамическая информационная система, которая помимо других сведений, дает информацию о расписаниях и фактическом движении общественного транспорта, а также данные о состоянии движения на дорогах города и автострадах.

Системы "Park&Ride" успешно функционируют в десятках городов мира. Условиями их эффективной работы являются достаточная емкость парковок, удобство пересадки на общественный транспорт, а также высокая скорость и комфортабельность поездки общественным транспортом до центра. Если же нерадивые власти предложат владельцу автомобиля "втиснуться" в до отказа заполненный вагон метро или пересесть на автобус, который будет ползти в общем транспортном потоке, то он, естественно, предпочтет собственный автомобиль.

При всей популярности легкорельсовых систем, есть примеры освоения крупных пассажиропотоков исключительно автобусами. Наиболее ярким является пример города Куритибы на Юго-Востоке Бразилии. Население с пригородами составляет 2,3 млн. человек, уровень автомобилизации - 330 автомобилей на тысячу жителей, что существенно выше, чем в Москве.

Генеральный план города предусматривает его развитие вдоль четко выделенных "транспортных осей". Первоначально предполагалось, что сообщение вдоль двух главных осей будет осуществляться легкорельсовой транспортной системой. Однако компания "Volvo de Brazil" предложила решение, основанное на использовании сочлененных автобусов особо большой вместимости. Транспортная система охватывает 90% территории города и включает, 60 км основных скоростных маршрутов. Каждый из них - это семиметровая автобусная полоса и две сервисные полосы по бокам. На улицах, по которым проложены эти маршру-

ты, движения автомобилей нет вообще. Расстояние между остановками составляет 500 м. Пересечения на одном уровне регулируются автоматически с приоритетом для автобусов. В систему входит также 340 км фидерных маршрутов, которые подвозят пассажиров к 20 основным пересадочным терминалам. Терминалы, в свою очередь, соединены межрайонными хордовыми маршрутами общей протяженностью 185 км. В дополнение к этому, в системе работают также 250 км экспрессных маршрутов, с расстоянием между остановками порядка 3 км. Пассажир может совершать в течение дня неограниченное число пересадок. Тариф эквивалентен 70 центов США. Оригинальным решением являются трубчатые павильоны на остановочных пунктах длиной 8 м и диаметром 2,15 м. Они обеспечивают посадку пассажиров на уровне пола автобуса. Оплата проезда производится заблаговременно в павильоне. Имеются специальные устройства для инвалидов. Если первоначальный "легкорельсовый" проект (21 км пути) стоил \$400 млн. и требовал двух лет для реализации, то автобусный проект обошелся в десять раз дешевле, причем деньги в него вкладывали, в основном, частные компании. Скорость сообщения на основных маршрутах составляет 20 км в час, на экспрессных - около 30 км в час, что сопоставимо с показателями метро, а вот затраты на строительство намного меньше. Общепринятая в мире средняя стоимость 1 км метро - \$100 млн. (с учетом всех видов инвестиций). Основной скоростной маршрут в Куритибе стоит в 80 раз дешевле - \$1,3 млн на 1 км пути. Стоимость экспрессного маршрута - \$200 тысяч на 1 км. Система перевозит 800 тысяч пассажиров в день и работает на основе самокупаемости без субсидий. Обследования показывают, что этой системой пользуется 28% владельцев автомобиля.

Исследования различных транспортных систем показали, что в подавляющем большинстве она носит комплексный характер и реализуется на основе специальных планов и программ, принимаемых городскими властями. В некоторых странах разработка

таких планов или программ местными и городскими властями является традиционной (Голландия, Норвегия), рекомендуемой центральным правительством (Великобритания) или обязательной (Франция). В небольших по территории странах такие планы и программы часто интегрированы с соответствующими общенациональными документами. Важнейшей задачей подобных планов и программ является тесная координация транспортных, градостроительных и природоохранных решений, без чего устойчивое развитие современных городов невозможно. Примерами могут служить "План общественной подвижности Парижа", "Транспортный акт Большого Лондона", "Программа зеленых улиц Рима", "Транспортная политика Варшавы" и ряд других.

3. СОВРЕМЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА МОСКВЫ

Проблема сохранения устойчивости транспортной системы Москвы в условиях нарастающей автомобилизации не нашла пока адекватного отражения в базовых документах, определяющих развитие города. Показательным в этом смысле является Генеральный план города Москвы, принятый соответствующим Законом в 2005 г. Среди задач градостроительного развития, проблема сохранения устойчивости в условиях нарастающей автомобилизации своего отражения не нашла. Речь идет лишь об обеспечении "...надежности и безопасности систем транспортного обслуживания и инженерного обеспечения территории".

В статье, определяющей принципы градостроительного развития города, говорится лишь об "укреплении социальных гарантий... в области... объектов транспортного обслуживания и об обеспечении "пропорциональности и сбалансированности объемов жилищного, общественно-делового, производственного строительства и объемов строительства объектов транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры".

Среди перспективных задач

градостроительного развития города указаны такие, как:

- снижение интенсивности транзитных транспортных потоков на жилых и общественных территориях, повышение равномерности движения на магистральных улицах городского значения, более равномерное распределение транспортных потоков;

- защита от шумового воздействия транспорта примагистральных территорий, жилых и общественных зданий, расположенных в зонах превышения нормативного уровня шума, установленного санитарными нормами;

- ограничение размещения открытых стоянок автомобильного транспорта на жилых и общественных территориях.

Среди перспективных задач нет ни изменения структуры пассажиропотоков в пользу общественного транспорта, ни ограничения использования автомобильного транспорта в центральной части города. Фактически речь идет только о сглаживании пиковых нагрузок на УДС и повышении защищенности городской среды от вредных воздействий автотранспорта. При этом задача более равномерного распределения транспортных потоков по территории города определенным образом противоречит не только современным представлениям о транспортном зонировании городской территории, но и поставленной в том же разделе Генплана задаче снижения интенсивности транзитных транспортных потоков на жилых и общественных территориях.

Перспективные задачи развития транспортной инфраструктуры города рассмотрены в специальной статье. В первом ее пункте поставлена не вполне понятная задача формирования "единой системы магистральных улиц, линий скоростного внеуличного пассажирского транспорта, транспортных сооружений и транспортно-пересадочных узлов". Решаться она должна посредством:

- реконструкции и строительства кольцевых и поперечных магистралей, а также радиальных, в том числе дублирующих существующие, магистралей (без указания приоритетов);

- ввода линий скоростного внеуличного пассажирского транс-

порта во все жилые районы периферийного пояса и создания новых поперечных связей между радиальными линиями метро;

- строительства новых станций и дополнительных входов на действующих станциях метро (приоритетность зон размещения новых станций не определена);

- реконструкции и строительства развязок и пересечений магистральных улиц в разных уровнях, а также мостов, путепроводов, тоннелей и внеуличных пешеходных переходов;

- организации транспортно-пересадочных узлов пассажирского общественного и индивидуального транспорта и задерживающих автостоянок в транспортно-пересадочных узлах срединного и периферийного поясов.

Второй задачей определено приоритетное развитие и повышение конкурентоспособности общественного, прежде всего внеуличного, пассажирского транспорта. Задача абсолютно верная, но ставиться она должна, вероятно, не в разделе, касающемся транспортной инфраструктуры, которую Закон справедливо определяет как "систему коммуникаций и объектов городского и внешнего пассажирского и грузового транспорта". Вопрос развития и повышения конкурентоспособности общественного пассажирского транспорта носит комплексный характер и относится не только и не столько к транспортным коммуникациям и объектам, сколько к экономической реформе сектора ГПТ. В данной статье поставлена, наконец, и принципиальная задача транспортного зонирования города. Предусматривается "совершенствование систем организации и регулирования движения, в том числе создание преимущественных условий для движения общественного уличного транспорта, выделение зон с ограниченным режимом движения и парковки индивидуальных автомобилей". Однако при этом ни о типах зон, ни о характере ограничений не говорится. Не определена также взаимосвязь общего зонирования городской территории и транспортного зонирования города.

В статье, касающейся развития транспортной инфраструктуры,

поставлены также задачи:

- реконструкция, развитие, повышение плотности местной уличной сети и сети общественного уличного транспорта, достижения нормативной пешеходной доступности остановок общественного уличного транспорта;

- достижение нормативной обеспеченности и доступности мест для хранения и парковки индивидуальных автомобилей на территории города путем преимущественного строительства многоуровневых гаражей-стоянок;

- развитие систем обслуживания и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, грузовых терминалов, складских и перегрузочных комплексов (задача вывода грузовых транспортных терминалов за пределы городской территории не ставится).

В данной статье содержится также важное положение о том, что "границы участков территорий существующих и перспективных объектов транспортной инфраструктуры устанавливаются... исходя из необходимости увеличения доли территорий в границах существующих и перспективных объектов улично-дорожной сети не менее чем до 15 % территории г. Москвы." Таким образом, при формальном ограничении роста доли УДС в городской территории на уровне 15% фактически ставится задача ее существенного наращивания. Вместе с тем, зоны городской территории, где УДС должна получить преимущественное развитие, не определены.

Комментируя Генеральный план развития Москвы в целом с точки зрения учета проблемы автомобилизации, необходимо отметить следующее.

1. План учитывает существование проблемы автомобилизации и содержит ряд принципиально верных положений (о транспортном зонировании городской территории, о приоритетном развитии общественного пассажирского транспорта, о необходимости ограничений по использованию личных автомобилей и т.д.). План предусматривает возможность разработки конкретных программ различного назначения, в том числе, связанных с раз-

витием транспортной системы.

Вместе с тем:

- Проблема сохранения устойчивости транспортной системы города в условиях нарастающей автомобилизации в явном виде в Генплане не обозначена.

- Соответствующие задачи введены в Генплан разрозненно. Четкие приоритеты и количественные нормативы, относящиеся к желательному изменению характера транспортной подвижности в городе, отсутствуют.

- Градостроительное зонирование города никак не увязано с его транспортным зонированием. Установленные для города в целом и отдельных его частей предельные соотношения площадей, занимаемых планировочными районами строительного и ландшафтного назначения, не связаны с нормативами плотности УДС, провозных возможностей общественного транспорта, допустимого числа автомобилей на УДС, парковочными нормативами.

- Генеральный план, введенный Законом города Москвы, мог бы точно определить характер ограничений на использование личного автомобильного транспорта, что значительно укрепило бы правовую базу для реализации соответствующих мер. Однако этого не сделано.

Специальных документов, определяющих собственно транспортную политику Москвы, не существует, что, безусловно, следует считать упущением.

3.1. Действия московской власти по обеспечению устойчивости транспортной системы

Руководители города вполне понимают серьезность проблемы автомобилизации. Вместе с тем, отсутствие четких принципов транспортной политики города приводит к бессистемности в планировании и реализации мер, направленных на решение транспортных проблем, и снижает эффективность этих мер. Отбор проектов, связанных с модернизацией транспортной системы города, осуществляется без достаточного обоснования, как правило - на основе субъективных воззрений чиновников, которые нередко противоречат друг другу.

Практические действия в об-

ласти градостроительной политики не учитывают транспортного аспекта развития города и, в целом ряде случаев, ведут к усугублению транспортной проблемы.

Так, планы массового многоэтажного строительства не сопровождаются соответствующими мерами в области обеспечения транспортной подвижности, прежде всего - в части опережающего развития общественного транспорта.

При строительстве многоэтажных жилых комплексов на периферии города речь идет о локальном увеличении нагрузки на транспортную сеть на соответствующие радиальные направления. Строительство же многоэтажных домов без парковок (что на деле и осуществляется в Москве) ведет к хаотичному размещению личных автомобилей на прилегающих участках дорог.

Если говорить о плотности городского населения и транспортной политике города в целом, то мировой опыт показывает: повышение плотности городского населения настоятельно требует опережающего развития общественного пассажирского транспорта - и одновременно создает благоприятные условия для развития за счет повышения плотности пассажиропотоков и возрастания спроса на перевозки. При этом существенно снижаются удельные транспортные затраты города. Так, в США и Канаде при плотности городского населения около 18-20 человек на гектар доля использования личного автомобиля в транспортном балансе города составляет около 85%, а транспортные затраты в ВВП города - около 12%. В Японии, Гонконге, Сингапуре при плотности городского населения порядка 130 человек на гектар доля автомобиля в транспортном балансе составляет не более 35-38%, при этом транспортные затраты не превышают 5% от ВВП. Таким образом, форсированное увеличение плотности городского населения в Москве при опережающем увеличении доли использования личных автомобилей является в транспортно-градостроительном смысле безграмотным и опасным решением.

Проекты создания крайне необходимых городу высокопроиз-

водительных внеуличных систем общественного транспорта реализуются медленно, разрозненно, без достаточных технико-экономических обоснований. Сооружение линии легкого метро в Южном Бутово само по себе является шагом в правильном направлении. Сооружение этого участка улучшило условия доступа жителей микрорайона к конечной станции метро, но никак не повлияло на условия доставки пассажиров в центральную часть города. Вместе с тем это не самый загруженный участок радиального направления (например, район Митино был бы более приоритетным для реализации подобного проекта).

Проект так называемого "Московского монорельса" выглядит весьма сомнительным во многих аспектах. Прежде всего, техническую разработку проекта выполнили компании, не имеющие опыта в области систем городского пассажирского транспорта. В проекте сотрудничали швейцарская компания "Intamin", которая специализируется на сооружении аттракционов (ее инженеры спроектировали самое большое в мире 165-метровое колесо обозрения) и Московский институт теплотехники, специализация которого - наземные и бортовые системы баллистических ракет.

Избранное техническое решение пригодно не для высокопроизводительной транспортной системы крупнейшего мегаполиса, а, скорее, для соединения терминалов аэропорта, перевозки посетителей зоопарка или "Диснейленда". Монорельсовая система в принципе не способна обеспечить объема перевозок выше 6 тысяч пассажиров в час. Это соответствует обычной автобусной линии, втрое меньше трамвая, в пять раз меньше скоростного трамвая и в 15 раз меньше, чем у метрополитена. Поэтому нигде в мире монорельсы не используются как базовый вид пассажирского транспорта, тем более - в мегаполисах.

Выбор трассы для начала строительства на направлении (ВВЦ- Тимирязевская), где нет и в обозримой перспективе не будет значительного пассажиропотока, наводит на мысли о рекламно-экспериментальном характере про-

екта. Между тем, в период 2001-2003 г.г. лимит финансирования проекта из бюджета города был сопоставим с соответствующим показателем для московского метрополитена, а по некоторым данным, превышал его.

Проект организации пассажирского движения по московской окружной железной дороге практически заморожен из-за отсутствия договоренностей между Правительством Москвы и ОАО РЖД.

Проект создания перехватывающих парковок фактически провалился из-за того, что водителям предлагалось, оставляя свои автомобили, пользоваться услугами обычных "маршруток", движущихся в общем транспортном потоке. Естественно, находиться в пробке в собственном автомобиле комфортнее.

Разработанная и доложенная Правительству Москвы в 2004 г. программа развития городского общественного транспорта предполагала простое увеличение ассигнований на приобретение подвижного состава, не содержала никаких системных решений и была фактически забракована при рассмотрении.

Проект создания вокруг Москвы грузовых терминалов и распределительных центров, реализация которого позволила бы вывести за пределы города значительную часть большегрузных автомобилей, не реализуется уже много лет из-за отсутствия договоренности с Правительством Московской области о перераспределении затрат и доходов.

Имеющаяся в городе УДС используется весьма нерационально. Единое управление использованием, движением и парковкой автомобилей в городе практически отсутствует, как отсутствует реальная парковочная политика. Свидетельство тому - типичная для Москвы ситуация, когда под знаком, запрещающим остановку, постоянно припаркованы десятки автомобилей.

В условиях отсутствия размеченных парковочных мест и контроля правильности парковки беспорядочно стоящие автомобили существенно снижают пропускную способность дорог, создавая длительные заторы.

Там, где имеются "обозначенные" парковки с размеченными

парковочными местами, автомобили фактически стоят беспорядочно, иногда в несколько рядов. Некоторые из припаркованных автомобилей "держат места" для предоставления парковочных услуг по особой цене.

Под знаками запрещения остановки часто размещаются "полуофициальные" платные парковки. Официальных платных парковок - с объявленными тарифами и правилами, с ясно размеченными парковочными местами, с указанием предприятия, обслуживающим ее - в городе практически нет. Загадкой остается вопрос о размерах средств, собираемых на платных парковках, и об их использовании.

Из-за крайне низкого уровня системы дорожной информации водители теряют много времени на то, чтобы сориентироваться на дорогах, и часто "блуждают" в поисках нужного маршрута.

Во внешнем информационном потоке, реклама, подавляет необходимую для ориентации на УДС дорожную информацию. Размеры информационных табличек абсолютно не соответствуют их назначению. Необходимая информация часто размещена вдали от поля зрения водителей или вовсе вне его. Информация об объектах на дорогах, как правило, не увязана с системой организации движения. Схемы подъезда к объектам, столь необходимые в сложных условиях городского движения, как правило, отсутствуют.

Дорожная информация далеко не всегда адекватна реальности. Графические символы и знаки недостаточно наглядны, что часто заставляет водителей не действовать, а напряженно размышлять, что при движении в плотном городском потоке небезопасно.

Для регулирования движения применяются устаревшие методы и технические средства. Целый ряд пересечений давно требует изменения режимов регулирования, введения дополнительных фаз (например, для обеспечения левых поворотов). Сигналы неадекватной системы светофорного регулирования часто игнорируются водителями не из-за низкой дисциплины, а просто потому, что при следовании этим сигналам проезд оказывается просто

невозможным.

Ширина размеченных рядов движения на большинстве магистралей слишком велика для условий современного плотного городского движения. Это провоцирует водителей на попытки "вклиниться" между идущими в соседних рядах автомобилями. В ряде случаев весь поток автомобилей движется, например, в три ряда при том, что разметка предусматривает двухрядное движение. В этих случаях разметка проезжей части вообще теряет всякий смысл.

Системы оперативного информирования водителей, знаки с изменяемыми значениями в системе регулирования движения практически отсутствуют.

Эксплуатационное состояние многих дорожных знаков и сигналов далеко не всегда соответствует элементарным техническим требованиям. Это дезинформирует участников движения или оказывается просто опасным.

Решения по изменению схем организации движения принимаются произвольно, без необходимых обоснований. Примером может служить введение в массовом порядке одностороннего движения. Мировая практика показывает, что одностороннее движение оказывается эффективным в смысле ускорения потока автомобилей только в ситуации, когда имеются четко выраженные "дуплеты" - параллельные близко расположенные магистральные участки УДС или соседние переулки со встречно направленным односторонним движением. Что же касается введения одностороннего движения на "одиночных" или кольцевых участках УДС, то оно требует тщательного анализа автотоков и моделирования последствий.

В ряде городов мира наблюдается тенденция к обратному переводу улиц с односторонним движением на двустороннее. Между тем, власти Москвы осуществляют перевод участков УДС на одностороннее движение в форме кампании, без оценки возможных негативных последствий. Время от времени обсуждается проект организации одностороннего движения по Садовому кольцу, при этом аргументация носит чисто эмоциональный характер, при том, что перевод Садового кольца на ре-

жим одностороннего движения потребует большого комплекса инженерных работ. Садовое кольцо имеет участки, где перестроение для поворота в условиях одностороннего движения будет существенно затруднено. Во многих случаях потребуются создание дополнительных подземных пешеходных переходов. Кроме того, совершенно неясно, как повлияет введение одностороннего движения по Садовому кольцу на ситуацию на прилегающих улицах снаружи и внутри его.

Ограничение въезда во дворы и внутренние проезды, а также парковки автомобилей на участках, непосредственно прилегающих к жилым, общественным зданиям и производственным объектам, городом системно не регламентируются. Владельцы соответствующих объектов пытаются "защититься от автомобиля" по собственному разумению, часто без соответствующей правовой основы.

В задачи сотрудников ДПС обеспечение ускорения транспортного потока, содействие ликвидации заторов на УДС, очевидно, не входит. Напротив, выполняя свои функции, они нередко создают дополнительные помехи движению. Останавливая автомобили для проверки, они далеко не всегда предлагают водителю припарковаться вплотную к тротуару или занять другое положение, не препятствующее потоку автомобилей. Ожидание приезда работников ДПС для фиксации многочисленных мелких ДТП часто длится часами, при этом автомобили участников ДТП блокируют движение.

Грубейшие нарушения правил дорожного движения - проезд под знак "Въезд запрещен", выезд на полосу встречного движения через сплошную разделительную линию, движение по тротуару и другие - не говоря уже о нарушении правил парковки - пресекаются крайне редко. Помимо очевидной опасности многих из этих действий, они фактически разрушают систему организации движения, приводят к хаосу на отдельных участках УДС.

Наземный городской пассажирский транспорт движется в общем транспортном потоке. Даже в тех случаях, когда предусмотрено внеуличное движение обще-

ственного транспорта, его "защита от автомобиля" реально не обеспечена. Водители, стремясь избежать заторов, часто движутся по выделенным для трамвая полосам движения.

Неправильно припаркованные автомобили часто препятствуют проезду общественного транспорта, в первую очередь - трамваев и троллейбусов. Эффективных средств борьбы с этим городские власти не выработали. Отсутствие городских пассажирских терминалов и современных пересадочных пунктов вызывает скопление пассажиров на проезжей части, что затрудняет движение и повышает риск ДТП.

Значительную ГПТ составляют маршрутки. Не комментируя связанных с этим вопросов безопасности пассажиров, необходимо отметить, что в городе масштабов Москвы массовые перевозки пассажиров должны осуществляться автобусами большого и особо большого классов. Решение этого вопроса непосредственно связано с проведением экономической и организационной реформы системы ГПТ.

Осуществляя весьма дорогостоящие проекты по развитию УДС, Москва, в отличие от большинства столичных городов мира, не может похвалиться ни одним успешно реализованным проектом в области упорядочения и ограничения использования автомобилей и повышения устойчивости транспортной системы.

4. ПЕРСПЕКТИВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА МОСКВЫ: ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Очевидно, что Москва нуждается в документе перспективной транспортной политики, обеспечивающей устойчивое развитие транспортной системы столицы и города в целом в условиях нарастающей автомобилизации. Вот ряд возможных положений этого документа.

4.1. Цель транспортной политики

Целью транспортной политики Москвы должно стать обеспечение устойчивого развития города на основе создания транспортной системы, в которой при разумном использовании автомобиля приоритетную роль будет

играть общественный транспорт. Транспортная система города должна обеспечивать экономическое и социальное развитие Москвы, повышение престижа города как столицы Российской Федерации, отвечая при этом всем требованиям концепции устойчивого развития.

Достижение указанной цели невозможно без пересмотра соответствующим образом градостроительных приоритетов, принципов развития городских территорий различного функционального назначения.

4.2. Основные принципы развития городской транспортной системы

Координация транспортных и градостроительных планов и программ. Транспортные и градостроительные планы, программы и проекты должны быть взаимно обусловлены и интегрированы. Применяемые градостроительные принципы должны обеспечить снижение транспортной привлекательности центра города и разумное ограничение потребностей во всех видах перевозок, особенно на дальние расстояния. Приоритеты "устойчивой транспортной системы" в определенных случаях могут играть определяющую роль при выборе градостроительных решений.

Системный подход. Комплексное рассмотрение транспортной системы города позволит сосредоточить имеющиеся ресурсы на главных направлениях и решить основные транспортные проблемы значительно эффективнее, чем при изолированном рассмотрении отдельных видов транспорта и элементов транспортной инфраструктуры.

Учет предыстории. При разработке планов, программ и проектов развития транспортной системы должны учитываться существующие планы, программы и проекты, ранее выполненные разработки, общая историческая логика развития городской среды и транспортной системы города.

Взаимосвязь с федеральными приоритетами. Транспортная политика города должна учитывать положения федеральной транспортной политики, в частности - относящиеся к развитию транспортных систем крупнейших городов и международных транспортных коридоров.

Учет окружения. Развитие транс-

портной системы в пределах городской территории должно осуществляться с учетом и в увязке с градостроительным развитием прилегающих к городу территорий Московской области и их транспортной инфраструктуры.

Эффективное использование. Существующие ресурсы транспортной системы города - пропускная способность УДС, территории, отведенные для парковок, провозные возможности общественного транспорта должны использоваться с максимальной эффективностью.

Резервирование. Необходимо обеспечить резервирование территорий для перспективного развития магистральных улиц и автодорог, стоянок автотранспорта и других объектов транспортной инфраструктуры, а также разумное резервирование пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры с учетом перспектив их развития.

Зонирование. В основе планов и программ развития транспортной системы должно лежать транспортное зонирование городских территорий. Отдельные зоны должны различаться по параметрам транспортной доступности, наличию ограничений в использовании автомобильного транспорта и т.д. Принципы транспортного зонирования должны быть отражены во всех основных градостроительных документах.

Приоритет общественного транспорта. Транспортная политика города должна быть ориентирована на опережающее развитие систем общественного пассажирского транспорта как единственной альтернативы неконтролируемому росту числа личных автомобилей.

Принцип - "Пользователь платит". Планы и программы развития транспортной системы должны предусматривать расширение применения элементов платности в пользовании транспортной инфраструктурой как средства регулирования транспортного поведения и целевого финансирования соответствующих проектов.

Повышение доступности. Развитие транспортной системы города должно быть ориентировано на повышение доступности городских транспортных систем для наименее обеспеченных ка-

тегорий населения, а также для людей, имеющих физические недостатки.

Применение принципов логистики. Модернизация системы грузодвижения в городе должна осуществляться в комплексе с развитием всей транспортной системы на основе современных принципов городской грузовой логистики.

Повышение безопасности. Развитие транспортной системы должно сопровождаться повышением безопасности движения, а также транспортной безопасности - в первую очередь, за счет роста защищенности транспортных систем от террористических действий.

Устойчивое развитие. Удовлетворение транспортных потребностей не должно вступать в противоречие с приоритетами охраны окружающей среды и здоровья граждан или нарушать интересы будущих поколений.

4.3 Транспортное зонирование и задачи транспортного развития отдельных зон

На городской территории могут быть выделены следующие типы транспортных зон:

- зоны запрета использования автомобильного транспорта (кроме автомобилей со специальными разрешениями). В зонах запрета использования автомобильного транспорта должна быть обеспечена 5-минутная пешеходная доступность остановок общественного транспорта или парковок на границах соответствующих зон;

- зоны ограниченного использования автомобильного транспорта. Въезд автомобилей в подобные зоны может ограничиваться по дням недели, по часам суток, по наличию специальных разрешений, а также на основе введения платного въезда. Разновидностью ограничения, применяемого в таких зонах, может быть также разрешение парковки только в специально отведенных для этого местах с принудительной эвакуацией неправильно припаркованных автомобилей;

- промышленные зоны;
- зоны свободного использования автомобильного транспорта.

Приоритетными направлениями транспортного планирования

в различных типах зон являются:

В зонах, закрытых для использования автомобильного транспорта:

- значительное сокращение притяжения транспортных потоков за счет вывода существующих и запрета на строительство новых объектов финансово-деловой сферы, а также ограничение строительства торгово-обслуживающих объектов;

- создание системы парковок на границах зон;

- существенное улучшение условий пешеходного сообщения в пределах зон;

- использование в пределах зон для туристическо-экскурсионного обслуживания, муниципальных нужд, доставки необходимых грузов и т.д. транспортных средств с улучшенными экологическими характеристиками;

- создание условий для объезда зон, закрытых для использования автомобильного транспорта.

В зонах ограниченного использования автотранспорта:

- сокращение притяжения транспортных потоков за счет запрета на строительство новых объектов финансово-деловой сферы (или "барьерного" налогообложения эксплуатации таких объектов), а также вывода отдельных объектов с территории зон;

- сооружение на территории зон внеуличных парковок при одновременной ликвидации неорганизованных автостоянок на проезжих частях улиц и упорядочении пользования организованными автостоянками. Автоматизация управления работой автостоянок с информированием водителей о наличии свободных мест;

- создание приоритетных условий для движения общественного транспорта (специальное светофорное регулирование, применение выделенных полос движения для и т.д.;

- обеспечение жесткого контроля доступа автотранспорта в соответствующие подобные зоны в соответствии с установленными для них ограничениями;

- создание условий для беспрепятственного движения транзитных транспортных потоков через зоны ограниченного использования автомобильного транспорта (транспортные эстакады, изолированные от УДС зоны транзит-

ные магистрали;

- применение средств "успокоения" движения на межмагистральных территориях;

- развитие парковок общего пользования, в том числе - системы "Park@Ride" на границах зон.

В промышленных зонах:

- сооружение подходов к промышленным зонам для грузового автотранспорта, по возможности - вне УДС города;

- создание на территории промышленных зон при участии городских властей мультимодальных транспортных терминалов;

- экономическое стимулирование размещения в промышленных зонах складов, терминалов, распределительных центров, транспортно-экспедиционных и снабженческих предприятий;

- создание на территории промышленных зон инфраструктуры для грузового автомобильного транспорта (охраняемые стоянки, гостиницы, сервисные объекты, АЗС и т.д.)

4.4 Основные направления развития городской транспортной системы

4.4.1. Координация развития градостроительного и транспортного комплекса предполагает:

- Взаимную увязку систем градостроительного и транспортного зонирования города;

- Интеграцию политики в области дорожного движения и транспортной экологии в принятие решений о размещении и планировании зон жилой застройки и деловой активности;

- Определение перспективных предельных значений доли УДС и парковок для различных типов градостроительных и транспортных зон;

- Установление разумных ориентиров по увеличению протяженности УДС и площадей, отведенных для парковки автомобилей;

- Ограничение объективных потребностей в поездках за счет изменения функционального назначения городских территорий и рационального размещения объектов массового посещения;

- Развитие города как многополярного центра с учетом возможностей сложившейся транспортной инфраструктуры;

- Применение к развитию деловой инфраструктуры города

принципа "правильный бизнес в правильном месте";

- Стимулирование концентрации рабочих мест в зонах, хорошо обслуживаемых общественным транспортом;

- Значительное повышение уровня координации градостроительного развития Москвы и Московской области в части транспортной инфраструктуры;

- Пересмотр системы градостроительных нормативов в части обеспечения объектов различного назначения, размещенных в различных транспортных зонах, парковочными местами, подъездами, а также удаленности их от остановочных пунктов общественного транспорта.

4.4.2. Повышение эффективности использования существующей УДС предполагает совершенствование системы организации и регулирования движения, "точечное" развитие УДС за счет ликвидации наиболее лимитирующих узких мест и создания важнейших недостающих звеньев, а также повышение дисциплины водителей в выполнении правил движения и парковки.

Работа при этом должна вестись в следующих основных направлениях:

1. Определение границ зон, полностью свободных от автомобильного движения и зон ограниченного использования общественного транспорта.

2. Оптимизация схем организации движения на УДС города.

3. Специализация улиц и дорог по функциональному назначению (магистральные, собирающие, местные) для формирования однородных транспортных потоков.

4. Разработка автоматизированных систем управления движением.

5. Изменение концепции системы дорожной информации в городе. Значительное повышение броскости и информативности соответствующих средств. Создание систем информирования участников движения о ситуации в реальном времени и в "конструктивном режиме" (т.е. вместо "Движение по мосту ограничено - используйте такие-то маршруты объезда").

4.4.3. Выработка и реализация эффективной парковочной поли-

тики, которая предполагает:

- "инвентаризацию" парковочного хозяйства города. Определение оптимально необходимого и фактического количества парковочных мест на различных городских территориях;

- разработку современных нормативов и требований по созданию парковочных мест при проектировании зданий различного назначения;

- тотальный пересмотр действующей системы запрещения остановки и стоянки, отмена необоснованно введенных ограничений;

- разработку единой схемы городских платных парковок, участков улиц, где разрешена стоянка автомобилей, а также автостоянок необщего пользования;

- создание "перехватывающих" парковок на границах зон ограниченного использования автомобилей и специальных маршрутов общественного транспорта для обеспечения доступа в такие зоны (Park&Ride);

- определение так называемых "красных линий" - наиболее напряженных участков УДС, на которых остановка автомобилей в определенный период суток запрещена при любых обстоятельствах. Постоянный контроль "красных линий" и немедленная принудительная эвакуация автомобилей нарушителей;

- создание информационных систем реального времени, сообщающих водителям о наличии мест на парковках общего и необщего пользования;

- значительное повышение ответственности за нарушение правил парковки;

- совершенствование административной практики реализации парковочной политики. Обеспечение неизбежности применения санкций к нарушителям правил парковки;

- упорядочение системы взимания платы за парковку. Применение электронных систем сбора платы за парковку;

- создание "ступенчатой" системы взимания платы за парковку как средства регулируемого ограничения доступа автомобилей в различные транспортные зоны города;

- создание специальной структуры, ответственной за реализа-

цию городской парковочной политики ("парковочная полиция").

4.4.4. Опережающее развитие городского пассажирского общественного транспорта.

Развитие ГПТ должно быть направлено на создание устойчиво функционирующей, экономически эффективной и доступной для большинства слоев населения системы городского и пригородного пассажирского транспорта, которая должна стать реальной альтернативой использованию личных автомобилей.

Основными принципами развития ГПТ являются:

- комплексное взаимоувязанное развитие различных видов пассажирского транспорта;

- опережающее развитие систем скоростного внеуличного транспорта высокой производительности - метрополитена, "легкого метро", скоростного трамвая, пригородных железных дорог, проходящих в черте города, автобусных маршрутов, использующих выделенные полосы;

- форсированная замена на городских маршрутах автобусов малой вместимости ("маршруток") городскими автобусами большой и особо большой вместимости. Сохранение использования "маршруток" допустимо на периферийных участках маршрутной сети;

- развитие автобусных и троллейбусных маршрутов с учетом необходимости подвоза и развоза пассажиров к (со) станциям скоростного внеуличного транспорта;

- развитие системы пересадочных узлов, обеспечивающих взаимодействие различных видов общественного транспорта, магистрального пассажирского транспорта, личного автомобильного транспорта;

- развитие качественно новых видов транспортных услуг общественного транспорта (ночные маршруты, экспрессные маршруты, маршруты повышенной комфортности, специализированные маршруты для связи с торговыми центрами, маршруты для доступа в зоны, закрытые для использования автомобилей, спецавтобусы для перевозки школьников и т.п.;

- увеличение в парке ГПТ доли транспортных средств, приспособленных для обслуживания людей

с физическими недостатками;

- институциональное реформирование комплекса городского общественного транспорта.

Институциональное реформирование осуществляется в следующих направлениях:

- усиление муниципальной ответственности и полномочий. Транспортная администрация несет полную ответственность за организацию транспортного обслуживания, являясь при этом собственником соответствующей инфраструктуры и маршрутной сети;

- организационное и экономическое разделение управления системой ГПТ и непосредственного выполнения перевозок;

- замена конкуренции независимых операторов на маршрутах конкуренцией за право работы на маршруте;

- допуск операторов к работе на маршрутах на основе конкурсных процедур с заключением долгосрочных соглашений типа соглашений о государственно-частном партнерстве;

- создание равных конкурентных условий для операторов различных форм собственности;

- совершенствование системы социальных мандатов на городском пассажирском транспорте на основе замены натуральных льгот адресными денежными компенсациями;

- сохранение системы целевого субсидирования менее загруженных социально значимых маршрутов.

4.4.5. Совершенствование системы городской грузовой логистики.

Развитие системы городской грузовой логистики должно быть направлено на поэтапное снижение использования городской территории и пропускной способности УДС для целей перемещения и переработки грузов.

Развитие системы городской грузовой логистики предполагает решение следующих задач:

- рационализация размещения складских комплексов, распределительных центров, крупных торговых центров с учетом транспортной составляющей;

- создание при участии администраций города и области крупных распределительных центров ("терминальные деревни") в периферийных районах города или за пределами городской черты. Стимулирование размещения на территории таких центров производственных мощностей складских и транспортно-экспедиционных

предприятий;

- применение механизмов государственно-частного партнерства для создания и эксплуатации крупных распределительных центров;

- создание условий для вывода транзитных потоков грузового автотранспорта за пределы города;

- упорядочение движения большегрузного автотранспорта по УДС города. Обоснование и введение разумных ограничений на движение большегрузного грузового автотранспорта (по времени суток, дням недели);

- повышение требований к индивидуальным предпринимателям, эксплуатирующим грузовые автомобили. Стимулирование консолидации автотранспортного бизнеса;

- развитие системы "городского заказа" на перевозку различных видов грузов;

- развитие информационного сервиса для владельцев и водителей грузовых автомобилей.

4.5. Целевые нормативы городской транспортной политики.

Планирование и оценка мероприятий по реализации транспортной политики города должны основываться на системе оценочных показателей.

4.6. Основные меры, необходимые для реализации перспективной транспортной политики города.

Разработка городской транспортной политики как документа, будучи полезной сама по себе, решения транспортной проблемы города не обеспечит. Более того, написание подобного документа будет, видимо, наиболее простым элементом в решении указанной проблемы. Представляется, что для действительного изменения ситуации необходимо следующее:

- Разработка перспективной транспортной политики города Москвы. Рассмотрение и утверждение ее как официального документа Правительства Москвы. Идеальным вариантом было бы совместное утверждение документа исполнительной и законодательной властью города.

- Корректировка в соответствии с положениями транспортной политики Генерального плана развития Москвы, других городских планов и программ.

- Ревизия всех транспортных проектов, осуществляемых в настоящее время в Москве. Корректировка или прекращение реализации проектов, не отвечающих

приоритетам городской транспортной политики.

- Проведение широкой PR-кампании с целью разъяснения и популяризации транспортной политики города.

- Подготовка пакета городских законов и других нормативных правовых актов, обеспечивающих реализацию транспортной политики города.

- Инициирование принятия или корректировки необходимых изменений федерального законодательства. К сожалению, не все решения, нужные для реализации транспортной политики города, могут получить необходимую правовую базу на уровне субъекта Федерации. Речь идет, например, об ответственности за административные правонарушения, об антимонопольном законодательстве в части регулирования рынка услуг ГПТ и т.д.

- Частичное перераспределение бюджетных ассигнований на развитие транспортной системы - от фондомских строительным проектам к совершенствованию организации, управления и контроля.

- Создание в системе городской администрации "Парковочной полиции" - органа, уполномоченного на реализацию в полном объеме городской парковочной политики.

- Значительное усиление потенциала и роли Центра организации дорожного движения. Проведение системных исследований для обеспечения транспортной политики города.

- Создание системы транспортного мониторинга Москвы для постоянного контроля изменения целевых показателей городской транспортной политики.

- Достижение соглашения с ДОБДД МВД России об внесении определенных изменений в перечень задач столичной дорожной полиции.

Если вышеперечисленные меры не будут реализованы, Россия не поднимется выше уровня массового использования в городах микроавтобусов, которые легко окупаются без всякого лизинга и при отсутствии каких бы то ни было гарантий безопасности для пассажиров.

В принципе, так жить можно. Именно так живут десятки развивающихся стран Азии, Африки и Латинской Америки. Но мы полагаем, что для России и, тем более, для Москвы подобная модель абсолютно неприемлема.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПРОТИВ РЖД

3 апреля этого года участники конференции первичной профсоюзной организации Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) Московской железной дороги выдвинули следующие требования к руководству ОАО "РЖД" и Московской ж.д.:

- Установить оплату труда всем работникам Московской ж.д. в соответствии с приказом № 3/Н "О введении персональных окладов".

- Произвести всем работникам Московской ж.д. выплату вознаграждения за выслугу лет начиная с 1.04.07г. (основание: Представление Государственной инспекции труда в г. Москве).

- Прекратить дискриминацию работников по признаку принадлежности к РПЛБЖ (основание: ст. 30 Конституции РФ, ст. 3 Трудового Кодекса РФ, ст. 9 ФЗ "О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности").

Кроме повышения зарплаты рабочие требовали обновить парк составов, большая часть которых обветшала и добавить в локомотивную бригаду - дежурного в последнем вагоне для обеспечения безопасности пассажиров.

В связи с отказом ОАО "РЖД" и Московской ж.д. удовлетворить требования конференции 28 апреля железнодорожники депо "Пушкино" и "Железнодорожная" провели забастовку. В забастовке участвовали по Ярославскому направлению 110 человек (55 локомотивных бригад), по Горьковскому - 88 человек (44 локомотивных бригады, что составило до 95% от числа машинистов и их помощников, заступивших на работу в утреннюю смену. В результате был сорван график движения пригородных электропоездов на Горьковском и Ярославском направлениях.

К бастующим присоединились бригады дневной и вечерних смен, а также несколько машинистов с других направлений. Бригады штрейкбрехеров, которых руководство РБЖ срочно перекинуло с других направлений отказались выйти на линию, сославшись на незнание участков пути. В течение всего дня бастующие находились на территории вокзалов.

Радиостанция "Эхо Москвы" провела экспресс-опрос москвичей



фото "Коммерсантъ"

по поводу забастовки. Несмотря на доставленные неудобства - тысячи сограждан опоздали на работу - большинство поддержали бастующих.

Со стороны руководства РЖД, транспортной милиции и прокуратуры в адрес бастующих сыпались угрозы. Тем не менее забастовка была организованно начата и организованно завершена в 0 часов 29 апреля. "Принимая к сведению информацию о массовой поддержке гражданами требований забастовки; полагая, вместе с тем, необходимым содействовать жителям Москвы и Подмосковья в спокойном праздновании майских праздников и Дня Победы, а также инаугурации Президента России Д.А.Медведева, профсоюзный комитет принял решение приостановить забастовку".

6 мая 2008 года члены профсоюзного комитета РПЛБЖ МЖД Д.Русинович-Русак, С.Линев, Н.Павлов и Г. Филатов были вызваны в Московскую межрегиональную транспортную прокуратуру.

Забастовка от 28 апреля была признана судом незаконной, а Московская межрегиональная транспортная прокуратура объявила предостережение председателю РПЛБЖ Евгению Куликову, предупредив его о возможной ответственности за принятие решения о приостановке работы локомотивных бригад.

В соответствии с законом "О железнодорожном транспорте в РФ", забастовка как средство разрешения коллективных трудовых

споров не допускается. Между тем, в профсоюзе, отмечают, что этот закон противоречит Конституции РФ и Трудовому кодексу, который не допускает забастовки в некоторых отраслях лишь в том случае, если остановка работы "создает угрозу обороне страны и безопасности государства, жизни и здоровью людей".

Всем участникам забастовки объявили выговоры, все они лишены премий, пятеро - уволены.

В ряде филиалов ОАО "РЖД" также прошли акции протеста.

4 мая на Восточно-Сибирской железной дороге, на Северомуйской дистанции пути была проведена акция протеста против незаконного отстранения от работы 29 человек, членов РПЛБЖ. В ней участвовали 80 человек.

13 мая в Манеже ООО "РЖД" проводило фешенебельную выставку "Россия из окна поезда". Группа активистов у входа в Манеж провела свою альтернативную "фото-выставку", на которой показала, каковы на самом деле "комфортность" услуг, оказываемых пассажирам и условия работы машинистов электропоездов. Фотографии неустроенных кабин машинистов с разбитыми зеркалами заднего вида, разбитые окна, сломанные двери вагонов, переполненные вагоны, толчея в тамбурах - это обратная сторона "визитной карточки" РЖД.

*Материал подготовлен
Г.Савинич на основании
сообщений пресс-центра РПЛБЖ*

Реакция народных избранников на забастовку железнодорожников

16 мая, в Госдуме состоялось заседание рабочей группы Комиссии ГД по проблемам разрешения трудовых споров и конфликтов на предприятиях во главе с депутатами Андреем Исаевым и Олегом Шеиным. Комиссия рассмотрела забастовку, прошедшую 28.04.08, на Московской железной дороге. Кроме депутатов на заседании присутствовали: представитель российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ), профсоюза "Роспрофжел" и представителя администрации ОАО "РЖД".

Итог заседания оказался неутешительным для бастовавших: депутаты, кроме О.Шеина, встали на сторону РЖД и признали забастовку машинистов "недопустимой".

Положительным фактом стало то, что руководство РЖД впервые село за стол переговоров с неформальным профсоюзом РПЛБЖ, тем самым признав его, и выслушало претензии в свой адрес.

Вот о чем говорили участники заседания.

Евгений Куликов, председатель РПЛБЖ напомнил собравшимся, что профсоюз РПЛБЖ неоднократно обращался к руководству ОАО РЖД с просьбой включить его в процесс переговоров и рассмотреть его требования относительно зарплаты и условий труда, как положено по закону. Однако все просьбы были проигнорированы. Нарушение РЖД законодательства и привело к забастовкам, сначала в нояб-ре 2007 г., а затем в апреле нынешнего года. Куликов напомнил собравшимся о требованиях, предъявленных машинистами к руководству МЖД.

Евгений Куликов просил депутатов помочь убедить руководство РЖД в том, что по закону они должны вести переговоры со всеми профсоюзами предприятия. Пока же работодатель делает вид, что не замечает неформальный РПЛБЖ, и общается только с формальным "Роспрофжелом".

Корнилов Георгий Викторович, вице-президент ОАО РЖД, выступая не ответил по существу ни на одну претензию в адрес РЖД. По его словам, руководство РЖД действует исключительно в рамках закона, регулярно повышает

зарплату работникам, а надбавку за выслугу лет просто включило в тарифы.

К изумлению присутствующих Корнилов заявил, что "забастовка не имела места" быть. Просто ряд работников отказались от выполнения своих трудовых обязательств, за что все они будут подвергнуты "мерам административного воздействия". Поэтому пять человек будут уволены, а все остальные лишены премии.

Комментарий редакции: работодатели теперь не признают сам факт забастовки и не подают в суд на незаконность забастовки. Это позволяет им увольнять или наказывать рублем бастующих. Действующее законодательство защищает работников, отстаивающих свои права путем "законной" забастовки.

Никифоров Николай Алексеевич, председатель "Роспрофжел" долго рассыпался в любезностях в адрес ОАО РЖД: "переговоры идут по всем пунктам", "все проблемы решаются", "идет нормальный конструктивный диалог". Затем напомнил всем, что "Роспрофжел" объединяет 97% работников предприятия. При этом умолчал, что при приеме на работу все работники автоматически зачисляются в традиционный профсоюз. Господин Никифоров заявил, что прошедшая забастовка незаконна, и смысла ее проведения не было, т.к. возглавляемый им профсоюз уже добились повышения зарплаты путем переговоров с ОАО РЖД.

Никифоров озвучил и совсем уж сенсационный тезис о том, что "не было конференции работников Московского РПЛБЖ", то есть не было юридических оснований для проведения забастовки.

Андрей Селиванов, заместитель главы Роструда сначала признал, что требования забастовщиков были выдвинуты с нарушениями законодательства, а затем зачитал длинный список предписаний инспекции труда к руководству ОАО "РЖД", которые то игнорировало. Показательно, что многие из предписаний инспекции относительно зарплаты и соблюдения условий техники безопасности при перевозке пассажиров совпа-

ли с требованиями бастовавших.

Олег Шеин, депутат, зам.председателя Комитета ГД по труду и социальной политике заявил, что ситуация на МЖД в очередной раз показала необходимость изменения Трудового кодекса, в части возвращения профсоюзам права на проведение забастовки. Он призвал депутатов принять обращение, в котором рекомендовать руководству РЖД сотрудничать с РПЛБЖ, допустить его к заключению коллективного договора, а также отменить все взыскания с участников забастовки.

Шеин представил собравшимся доказательство давления на железнодорожников. Им стало письмо, которое получила жена машиниста, вышедшего из Роспрофжела и вступившего в альтернативный РПЛБЖ. Письмо было подписано начальником депо и председателем профкома Роспрофжел. В нем сообщалось о выходе мужа из состава Роспрофжела, а дальше следовал перечень "преимуществ", которых он при этом лишится... В заключении авторы письма предлагали обсудить на "семейном совете, в каком профсоюзе состоять Вашему кормильцу".

Андрей Исаев, председатель Комитета ГД по труду и социальной политике выступил в роли миротворца. Руководству РЖД он посоветовал "смягчить" наказание работников, принявших участие в "индивидуальном трудовом споре" (слово "забастовка" после выступления вице-президент ОАО "РЖД" он более не употреблял). Руководству РПЛБЖ он порекомендовал заранее предупреждать пассажиров о предстоящей забастовке. Депутатскому корпусу предложил внести изменения в Трудовой кодекс с тем, чтобы немного упростить процедуру проведения забастовки, но одновременно усилить ответственность ее организаторов.

Другие депутаты, участвовавшие в обсуждении - члены партии "Единая Россия" безоговорочно встали на сторону ОАО РЖД. Они в очередной раз продемонстрировали, чьи интересы защищают.

Галина Савиных
по материалам www.fikd.ru

МЫ НЕ ХОТИМ БЫТЬ КРЕПОСТНЫМИ

Беседа с Н.С.Павловым, председателем профсоюзного комитета депо "Пушкино" МЖД Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ)

21.05.2008

Корр: Что дала забастовка?

Павлов: Забастовка продлилась только один день, но надела много шума. Электрички каждое утро доставляют в столицу из Подмоскovie сотни тысяч людей, а вечером увозят их назад. Даже краткий (на несколько часов) перерыв в их работе тут же создает огромные проблемы для пассажиров и для московского начальства. О нашей стачке упомянул в своем выступлении на заседании Госдумы даже В.Путин, ранее забастовок как бы не замечавший.

Корр: Сложно было выйти на забастовку?

Павлов: Да, сложно. Мы долго готовились, но другими методами не получается. Мы - не радикалы. Мы - железнодорожники. Перед тем, как пойти на такую острую форму борьбы, как забастовка, мы использовали все средства: обращались в трудовую инспекцию, в суды и в прокуратуру, в руководство РЖД - никакой реакции.

По опыту несостоявшейся забастовки 28 ноября прошлого года мы знали, что если придерживаться официальной процедуры, то нам забастовку провести не дадут. Поэтому решение о начале стачки было принято в последний момент. Но народ поднялся на забастовку дружно. Бастовали и ночная, и дневная, и вечерняя смены. В общей сложности в забастовке приняли участие 110 машинистов и помощников машинистов. То есть 55 локомотивных бригад. Это почти 90% бригад. Штрейкбрехеров почти не было. Более того, нас поддерживали и многие машинисты, не входящие в наш профсоюз. Люди были очень сильно заряжены на забастовку. Причем 70% участников были молодые машинисты и помощники машинистов.

Корр: Почему вы поднялись, когда все вокруг поламивают, готовы смириться с ростом цен, с мизерной зарплатой, с хамством хозяев?

Павлов: У нас репутация мятежного, политизированного депо. Хотя вся "мятежность" заключа-

ется в том, что мы задаем вполне законные вопросы: почему нарушаются ведомственные правила и инструкция, почему такая несправедливость в оплате труда? Но в целом мы хотим привлечь внимание общества к острейшим проблемам транспорта.

Мы не рвачи и не бунтари, коими нас пытаются изобразить власти и обслуживающая их пресса. Мы не менее зарплат обеспокоены общим состоянием железнодорожного хозяйства.

ОАО РЖД своей глухотой,



своим бездействием, некомпетентностью спровоцировало эту ситуацию, толкнуло работников к таким действиям. Прокуратура отвечает отписками, прокурорского реагирования нет. Это замкнутый круг, это стена, которую пробить можно только протестными акциями.

Корр: Одно из основных ваших требований - повышение зарплат. Но считается, что железнодорожники зарабатывают неплохо. Да и ваша работа не воспринимается такой тяжелой, как, например, труд шахтеров.

Павлов: Работа на железной дороге очень тяжелая. Кроме немалых физических нагрузок, еще и огромный пресс ответственности. Летом в кабине поезда бывает невыносимо жарко, а зимой - холодно. Туалетов нет. К концу рабочего дня состояние выжатого лимона. Инсульты и инфаркты в нашей среде - обычное дело. Гибнут от перегрузок относительно молодые люди.

Что касается заработков, то сейчас в нашем депо помощник машиниста получает около 20 ты-

сяч, а машинист - от 25 до 28 тысяч. Это максимум. При нынешнем росте цен это явно заниженная зарплата, особенно если учесть особые условия работы. И хотя машинисты имеют ряд льгот, например, выход на пенсию с 55 лет, но многие наши работники до нее не доживают. В депо "Пушкино" преждевременно ушли из жизни человек десять.

Руководство дороги установило персональные оклады некоторым работникам. В депо "Пушкино" таких пять человек, оклад которых взлетел до 45-60 тысяч рублей. Поезда те же самые, график работы - тот же самый. Но при этом машинист Иванов получает 27 тысяч, а машинист Петров - около 60 тысяч. Это старый прием "разделяй и властвуй", когда кидают кость, чтобы возбудить в людях самые низменные чувства: зависть, междоусобицу, погоню за деньгами.

Фактически руководство признало за всеми нашими работниками право на такую зарплату. Оказывается, наш труд вполне может быть оценен в 60 тысяч рублей. А почему нам этих денег не платят? При зарегулированности нашего труда работника легко лишить премии, объявить ему дисциплинарное взыскание.

Локомотивные бригады сейчас фактически на положении крепостных - я не боюсь этого слова. От нас требуют неукоснительного соблюдения инструкций, а само начальство нарушает эти инструкции. Оно действует не по закону, а по "понятиям". И никакого общественного контроля нет.

Но мы видим, как во Франции и Германии наши коллеги - железнодорожники жестко отстаивают свои права. А чем мы хуже?

Корр: Вас тревожит состояние железнодорожного транспорта?

Павлов: Проблемы сейчас нарастают как снежный ком, увеличиваясь еженедельно. Это проблемы с безопасностью движения поездов, с состоянием локомотивов и вагонов, большинство из которых еще советской постройки. Они устарели морально и

физически. Работать на них очень сложно. Начальство говорит: мы, мол, понимаем, что составы - рухлядь, и использовать их нельзя, но людей возить надо! Это на неисправном-то подвижном составе, ставящем под угрозу безопасность людей! И машинисты с помощниками вынуждены на них работать. Но при этом руководство не берет на себя ответственность, никак это документально не регламентирует. А в случае ЧП виноватой окажется локомотивная бригада.

Корр: Как реагирует руководство РЖД на ваши обращения?

Ощущение такое, что они просто не понимают большинства проблем. В СССР у руководства отрасли всегда стояли люди высокопрофессиональные, железнодорожники по образованию и по призванию. Это Бещев, Конорев, Фадеев. Они были романтики транспорта, железнодорожная косточка. Нынешний глава ОАО РЖД господин Якунин не желез-

нодорожник, а менеджер.

Сейчас железная дорога - проходной двор. Нас уже шантажировали: не будете работать - узбеков найдем. Они и за 10 тысяч рублей работать будут.

Корр: Поддерживают ли вас "официальные" профсоюзы?

Павлов: Роспрофжел никогда не поддерживал наши протестные акции, наши требования, ни разу не сел с нами за стол переговоров. Официальный профсоюз всегда шел на поводу у работодателей. Раньше у нас было вознаграждение за выслугу лет. В нынешнем коллективном договоре этот пункт исчез, и нам подается это как достижение.

Исаевско-Шмаковский Трудовой кодекс лишил рабочих защиты. Такое средство защиты, как коллективная забастовка, просто невозможно применить, ибо нет никакой возможности пройти установленные процедуры. Этот кодекс фактически исключает возможность забастовки. 28 ноября

прошлого года мы хотели провести забастовку по всем законным правилам. Мосгорсуд запретил. И тут же началось грубое административное давление. Нас лишили помещения, усилилось давление на членов профсоюза. Особенно на молодых. Им говорили так: хочешь стать машинистом - выходи из профсоюза. Людям обещали премии, путевки - все, что угодно, только выйди из независимого профсоюза. Многие дрогнули: 160 человек. Но дальше начальство уткнулось в стену. Остались люди, которые не отступят - те, кто отработали по 20-25 лет. Это костяк коллектива.

Корр: А вы не боитесь, что начнутся массовые увольнения?

Павлов: Некомплект локомотивных бригад сейчас по стране - 1,5 тысячи. Это 3 тысячи человек. А через пять лет некомплект составит уже 14 тысяч человек.

Ист.: Конфедерация труда России

П Р А В Д А О З А Б А С Т О В К Е



Сопредседатель СОЦПРОФа Храмов Сергей Владимирович

Во-первых, РПЛБЖ потребовал от ОАО "РЖД" выполнить требования закона и уже принятые судебные решения. В том числе производить расчет зарплаты железнодорожников из расчета МРОТа, того субъекта РФ, в котором зарегистрировано ОАО "РЖД", а это город Москва и его МРОТ - 6800 руб. РЖД же рассчитывает зарплату исходя из МРОТ - 3900 руб.

Во-вторых, РПЛБЖ потребо-

вал исполнить решение Мосгорсуда и вернуть всем железнодорожникам незаконно отнятую доплату за выслугу лет, с апреля 2007 набежало 27 миллиардов рублей. РПЛБЖ потребовал отменить нормы коллективного договора, которые вынуждают всех железнодорожников платить взносы и состоять в казенном начальническом профсоюзе Роспрофжеле.

Правда и в том, что начальству зазорно встречаться с неприкормленным, независимым РПЛБЖ, вести с ним переговоры, подписывать соглашения. Куда проще задобрить единиц и запугать остальных депремированиями, увольнениями.

РПЛБЖ готов к продолжению борьбы, но как выяснилось владельцы ОАО РБЖ решили за счет бастующих решить свои проблемы. Они обратились к Председателю Правительства с просьбой о повышении тарифов на перевозки для... удовлетворения требований РПЛБЖ. Того самого "маленького и недостойного участия в переговорах" профсоюза. РПЛБЖ никогда не требовал повышения тарифов на ж/д перевозки. РПЛБЖ уверен в

том, что ОАО "РЖД", получая высочайшую прибыль и вкладывая средства в спонсорские акции, может пересмотреть систему оплаты труда за счет своих средств, а не за счет пассажиров. Поэтому РПЛБЖ вынужден был временно приостановить забастовочную деятельность, чтобы не создавать поводов для роста цен на проезд.

Требования профсоюза сводились, фактически, всего лишь к обязанию работодателя - ОАО "РЖД" и его филиала МЖД - к исполнению норм законодательства.

Во-первых, в соответствии со ст.22 ТК обеспечивать работникам равную оплату за труд равной ценности.

Из сотни машинистов депо "Железнодорожная", зарплата которых составляет 30-35 тыс. руб. (17 тыс. у помощника), 7 человек получают до 60 тысяч. Персональная "ценность" их труда состоит в выраженной личной преданности начальству.

Во-вторых, профсоюз требует от работодателя исполнить представление Гострудинспекции (ГТИ) и восстановить доплату за выслугу лет, введенную приказом МПС и незаконно (по мнению

ГТИ и Мосгорсуда) отмененную с 1 апреля прошлого года совместным решением РЖД и РОСПРОФЖЕЛА - любимого руководством РЖД отраслевого профсоюза ФНПР. Доплата за выслугу лет являлась гордостью железнодорожников, она составляла до 30% от оклада для работников со стажем свыше 20 лет, а таких сейчас большинство на российских ж/д. Таким образом, за 13 месяцев задолженность ОАО "РЖД" перед работниками составила около 30 миллиардов рублей.

В-третьих, потребовать исполнения норм ст.30 Конституции России, ТК и ФЗ "О профсоюзах...", дающих право на создание профсоюзов, устанавливающие равенство прав всех профсоюзов и запрещающие дискриминацию работников за членство в "нелюбимом" начальством профсоюзе. Скоординированная первым вице-президентом ОАО "РЖД" В.Морозовым волна увольнений и отстранений от работы членов РПЛБЖ, выселение профкомов РПЛБЖ из много лет занимаемых ими помещений в депо, принуждение членов профсоюза к выходу из него под угрозой материальных потерь, угрожающие звонки начальников депо женам членов РПЛБЖ. Все это это задокументировано.

Таким образом, забастовка 28 апреля относится не только к коллективному трудовому спору (конфликт интересов), а к разрешению конфликта права, процедура которого не определена в законодательстве о труде, но предусмотрена Конституцией и ГК.

Правовой нигилизм спровоцировал, к сожалению, неудобства для простых жителей Подмосковья и Москвы, которые пользуются не личными авто или авто с мигалками, а электричками.

Как известно, 23.11.2007 Мосгорсуд принял неправосудное решение о незаконности забастовки, объявленной РПЛБЖ на 28.11.2007. Закон не дает права суду признавать незаконной еще не начавшуюся забастовку, но правовой нигилизм и основан на понятиях целесообразности, а не на нормах Закона. Из тех же понятий исходил и Мещанский райсуд, определивший, вопреки

нормам ТК и ФЗ "О профсоюзах...", что первичная профорганизация РПЛБЖ, не имеющая госрегистрации и прав юридического лица, не может быть истцом в деле против ОАО "РЖД". Все это и научило профсоюз тому, что забастовку должна проводить не имеющая юрлица и не могущая, в силу этого, быть истцом и ответчиком в суде, первичная профорганизация

К О Н К У Р И Р У Ю Щ И Е П Р О Ф С О Ю З Ы

Фактически в стране действуют два альтернативных объединения профсоюзов: Федерация независимых профсоюзов (ФНПР) и объединение профсоюзов России "Соцпроф".

ФНПР образована в 1990 г. на базе бывшего ВЦСПС. Она объединяет 42 общероссийских отраслевых профсоюзов на правах членских организаций и 6 профсоюзов, строящих свои взаимоотношения с ФНПР на основе двусторонних договоров о сотрудничестве. В общей сложности ФНПР объединяют около 30 млн человек, или 96% всех членов профсоюзов в стране. Председателем ФНПР с 1993 г. является Михаил Викторович Шмаков, бывший заместитель председателя Всесоюзного центрального совета профсоюзов (ВЦСПС).

"Соцпроф" - объединение социалистических профсоюзов СССР (ныне - Объединение профсоюзов России "Соцпроф") было создано в 1989 году. На сегодняшний день насчитывает около 455 тыс. членов в 67 субъектах федерации. В состав "Соцпрофа" входит 10 отраслевых общероссийских профсоюзов, а также 30 территориальных объединений и около 2 тыс. первичных профсоюзных организаций. Председатель Объединения профсоюзов России Соцпроф Вострецов Сергей Алексеевич

РПЛБЖ работников Московской ж/д филиала ОАО "РЖД", и начинать забастовку надо не через 10 дней после предупреждения начальства, которое и не собирается вступать в переговоры, а в день готовности работников к забастовке.

3 апреля были выдвинуты и утверждены на конференции первичной профсоюзной организации РПЛБЖ требования работников Московской железной до-

роги (МЖД охватывает 13 регионов: Московскую, Тульскую, Рязанскую, Орловскую, Курскую, Калужскую и другие области центральной России).

7 апреля экспедиция Московской железной дороги официально их получила. Конференция уполномочила свой профсоюзный комитет принять решение о дате забастовки и о подразделениях МЖД, работники которых примут в ней участие. На совместном заседании профсоюзных комитетов РПЛБЖ МЖД и РЖД были приняты к сведению сообщения от Свердловской, Северной, Октябрьской, Забайкальской железных дорог о готовности их профорганизаций к проведению забастовки, но было принято решение о том, что эта забастовка будет ограничена только Московской железной дорогой.

На заседаниях 18 и 25 апреля профсоюзный комитет РПЛБЖ МЖД назначил дату забастовки - 28 апреля и определил основных участников: депо "Железнодорожное" и "Пушкино", согласовал графики сменности активистов профсоюза, назначил ответственных, подготовил и размножил для каждого участника забастовки "Памятку участнику забастовки", в которой были разъяснены нормы законодательства, не допускающие применения каких-либо репрессивных мер к работникам за участие в "незаконной" забастовке до вынесения судом и только судом соответствующего решения; выписку из Устава СОЦПРОФ о том, что вся ответственность за последствия забастовки снимается с участников забастовки - членов РПЛБЖ или принимающих в ней участие членов РОСПРОФЖЕЛ или не членов профсоюза и возлагается на профсоюзные органы РПЛБЖ и СОЦПРОФ; Все бастующие получили так же Декларацию 6-го Съезда СОЦПРОФ об учреждении фонда защиты профсоюзных лидеров, из которого будут компенсированы потери участников забастовки в случае их увольнения или депривирования.

**Сопредседатель СОЦПРОФа
Храмов Сергей Владимирович**

БОИ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Заработал? Голодай! А деньги потом, как-нибудь!

Лобва (Свердловская область): 30.04.08г. 20 работников "Лобвинского биохимического завода" (ЛБЗ) начали голодовку. Акция связана с невыплатой заработной платы. Задолженность предприятия составляет свыше 19 миллионов рублей. Владельцы предприятия объявили о возможном массовом увольнении работников. В ответ рабочие объявили, что будут голодать до тех пор пока задолженность не будет погашена.

22.05.08 Администрация ОАО и ООО "Лобвинский биохимический завод" выдала работникам предприятия, которые участвовали в голодовке с 30 апреля по 15 мая, заработную плату за апрель 2008 года, - сообщила председатель Свердловской областной организации "Росхимпрофсоюза" И. Куропаткина.

Помимо "голодающих" зарплату за февраль получило примерно половина сотрудников "ЛБЗ", отметила глава профсоюза. Речь в общей сложности идет о примерно 300 тысячах рублей.

www.apiural.ru

В **Воронеже** 12 мая началась бессрочная голодовка жильцов общежитий, принадлежащих ОАО "Молочный комбинат". Голодающие требуют вернуть общежития в муниципальную собственность, так как собственник установил непомерно высокие цены на жилье. Переговоры с владельцем общежитий зашли в тупик, оставалось последнее - начать голодовку.

Осенью прошлого года победой завершилась борьба жителей общежитий ОАО "Промтекстиль". После многочисленных акций протеста два общежития предприятия были переданы в муниципальную собственность.

Константин Макаров (Воронеж)
www.sobkorr.ru

Пермь. Бывшие рабочие Вишерской бумажной компании (ВБК) произвели попытку перекрытия автострады федерального значения Красновишерск - Соликамск, требуя выплаты задолженности по заработной плате. ВБК задолжала своим работникам более 28 млн. рублей, из-за чего те несколько раз проводили голодовки в знак протеста. "Восемь активных участников акции были задержаны и доставлены в дежурную часть, где на них были составлены административные протоколы по ст.20.18 КОАП РФ, - сообщила пресс-служба ГУВД

Пермского края. Красновишерский районный суд начал рассмотрение уголовного дела в отношении совладельца ВБК В.Белкина, обвиняемого в невыплате зарплаты работникам (ч.1 ст.145-1 УК РФ). А пока длится судебное разбирательство рабочие голодают.

ЛПСТ (Пермь)

В **Ярославле** около 100 человек пришли 22 мая на митинг солидарности с ранее проводившими неоднократные голодовки рабочими депрессивных предприятий: "Холодмаша", "Ярославского компрессора", "Русьхлеба" и кондитерской фабрики. Митинг имел цель повлиять на депутатов областной думы, которые 23 мая должны рассмотреть вопрос о дальнейшей судьбе этих заводов, а также напомнить власть имущим о так и не выполненных требованиях рабочих: погашение многомесечных долгов по зарплате, сохранение производства, предоставление уволенным работникам рабочих мест. Несмотря на хваленую "стабильность", в Ярославской области без зарплаты сидят 2083 человека. Задолженность перед ними на 1 мая этого года составила 33 млн. 168 тыс. рублей. Только за апрель число таких рабочих выросло на 970 человек, а сумма долга - на 2 млн. 184 тыс. рублей. Количество трудящихся, получающих нищенскую зарплату в разы больше. Их существование незначительно отличается от положения рабочих "Холодмаша" и "Русьхлеба", не получивших плату за труд вовсе.

Иван Овсянников (Ярославль)
22.05.08, www.socialism.ru

Работодателю профсоюз, что нож по кошельку

В **Мурманске** 18 мая состоялся пикет, организованный профсоюзом ЗАО "Компания Сейд". Длительное время на "Сейде" нарушаются все существующие нормы трудового законодательства, а члены независимого профсоюза подвергаются давлению со стороны администрации.

По словам работников "Сейда", как только руководство компании узнало о том, что на предприятии появился профсоюз, реакция последовала незамедлительно. Сначала председателя профкома профсоюза вызвал на разговор директор грузового терминала Д.Лапшин. Он заявил, что либо тот будет уволен по плохой статье, либо уйдет по собственному желанию. Председатель профкома отказался. Затем всех работников склада вызвал к себе в кабинет

заместитель генерального директора ЗАО "Компания Сейд" С.Тангиан. Он пригрозил, что уволены будут все кто состоит в профсоюзе.

По факту давления представителей работодателя, работники "Сейда" обратились в прокуратуру Мурманской области и в Гострудинспекцию. Однако эти органы не отреагировали на заявления. В течение нескольких месяцев были уволены 8 членов профсоюза, причем все или по статье, или "по случайности". Позже все они были восстановлены через суд, но почему-то на давление в отношении профсоюза, суд не обратил внимания: этот спор не был признан коллективным.

После восстановления на работу членов профсоюза, им дали понять, что спокойно работать им не дадут. Их начали лишать премии по надуманным причинам.

Конфедерация Труда России (Мурманск), 18.05.08, www.ktr.ru

Защити себя сам!

Пермь. Жители микрорайона Железнодорожный демонтировали часть бетонного забора вокруг стройки на улицах Хабаровской, Вагонной и Красноводской. На этом участке фирмой "Жилсоцинвест" был незаконно вырублен лес под застройку.

Рубка леса была проведена без соответствующих разрешений. Лес первой (особо ценной) категории был вырублен на площади 16,6 гектаров в объеме 3305 кубометров, нанесенный ущерб составил около 48 миллионов. Вокруг вырубленного участка был возведен забор. По факту рубки возбуждено уголовное дело. На фоне ведущегося расследования мэр Перми И.Шубин распорядился провести публичные слушания о предоставлении ООО "Жилсоцинвест" разрешения на строительство на вырубленном участке. Так власть пытается узаконить незаконную рубку.

Дмитрий Урсулов www.sobkorr.ru

Химки. В подмосковных Химках Движение в защиту Химкинского леса проводит активные протестные действия против рубки Химкинского леса под автостраду. Жители не возражают против автострады, но им непонятно: почему местная власть (согласно постановлению №358/16) выделило под застройку полосу леса шириной три километра в обе стороны от оси трассы. И почему на сайте администрации Химок появилось множество объявлений о продаже участков леса на этом месте.

Жители химок подали коллективное обращение в Генеральную прокуратуру, провели протестную акцию у Белого дома. Только после этого Дмитрий Медведев разослал в Минтранс, МПР, Минрегион и Ростехнадзор письма с просьбой "рассмотреть обращение химкинцев и принять меры по обеспечению соблюдения законодательства РФ по использованию земель и права граждан на благоприятную окружающую среду".

Пока из этих организаций пришли лишь отписки. Но химкинцы твердо намерены бороться за свой лес. Они собрали более 11 тысяч подписей и провели серию пикетов и митингов, в том числе у МПР, Минтранса и администрации президента.

А.Зимбовский (Москва), 31.05.2008

В Екатеринбурге Международный день защиты детей ознаменовался митингом в самом центре города. На площади у памятника отцам-основателям собралось несколько сотен родителей с детьми. Главное требование екатеринбуржцев - решить проблему с детскими садами. Очередь в детсад в уральской столице достигла цифры в 18 тысяч малышей. Поэтому екатеринбуржцы решили просветить на этот счет президента Дмитрия Медведева, направив ему обращение с подписями. Горожане, пришедшие на митинг и просто случайные прохожие, ознакомившись с тематикой акции, охотно ставили свои автографы под посланием главе государства. Сейчас их уже собрано более тысячи. Помимо обращения к гаранту конституции, уральцы написали воззвание и к местным властям. Участники митинга озвучили конкретные рецепты, как можно решить проблему. Первое и главное - вернуть здания детсадов, переданные коммерсантам и госструктурам, к их изначальному назначению. По словам участников митинга, число детсадов, ныне использующихся не по назначению, составляет около сотни.

Аналогичная проблема скоро коснется и школ. Этим летом в Екатеринбурге будет закрыто 23 школы,

количество учащихся в которых составляет менее 600 человек.

**Таисья Исупова
(Екатеринбург), 01.06. 08**

В Новосибирске 30 мая был проведен пикет против политики в образовательной системе. Организатор - "Всероссийский женский союз России - Надежда России". Несколько десятков женщин с плакатами собрались на главной площади города. За полтора часа акции критике подверглись реформы, правительство и уровень современного российского образования. По словам Председателя новосибирского отделения "Всероссийского женского союза - Надежда России" Веры Гармановой, "у нас три миллиона детей вне учебного процесса и два миллиона детей, которые не умеют читать! Эти дети, просто нуждаются в защите". Женский союз выступает против таких законопроектов, как "об автономных учреждениях", против подушевого финансирования, введения ЕГЭ.

"Подушевое финансирование - это крах для сельской школы. Оценка знаний выпускников школ на основе ЕГЭ ложная, так как он побуждает учащихся лишь к зубрежке, - рассказала Гарманова. - Люди с грехом пополам оканчивают школу, а в институтах до 60 % мест - платные. Во многих странах Западной Европы высшее образование становится бесплатным, как когда-то у нас. Та же самая Англия берет советскую систему образования. А у нас какая-то африканская модель взята за образец. Как не протестовать против этого?"

Тайга.info (Новосибирск) 02.06.08

Ленинград. 3 июня в Калининском районе Ленинграда вновь произошло столкновение защитников сквера Подводников с представителями застройщика. Примерно в 8.30 утра в сквер прибыла строительная техника, около 20 рабочих и 20 охранников. Рабочие успели срубить несколько молодых кленов и кустов, прежде чем местные жители, собравшись, смогли дать им отпор.

Около 50 активистов инициативной группы образовывали живое заграждение вокруг деревьев, блокировали работу техники, не позволили разгрузить бетонные блоки. Поддержать жителей прибыли представители муниципального образования "Пискаревка".

На месте "боев", соблюдая нейтралитет, присутствовала милиция.

Противостояние защитников сквера застройщикам началось с 23 мая. В тот день жителям удалось заблокировать работу "дровосеков". После чего в сквере было организовано круглосуточное дежурство местных жителей и активистов. На территорию сквера Подводников претендует Федеральная служба безопасности, которая планирует на этом месте построить дом для своих сотрудников. Строительством руководит компания "Стройкомплекс XXI".

17 июня противостояние местных жителей и строителей продолжилось. Около сотни защитников сквера держали оборону против 200 строителей и охранников строительной фирмы.

Строителям удалось провезти на территорию сквера 2 машины с бетонными блоками. Из блоков они начали сооружать забор. Путь третьей машине перегородили местные жители, которые сели на асфальт и не дали ей проехать.

Защищать сквер Подводников жителям квартала, помогают нацболы, представители АКМ, движений "Охтинская дуга" и "Защитим остров Васильевский", активисты Движения сопротивления имени Петра Алексеева, Движения гражданских инициатив, группы "ЭРА", анархисты и активисты-общественники Московского района.

Вечером 16 июня строители при помощи милиции оттеснили защитников сквера и огородили-таки его бетонным забором. Через некоторое время защитники сквера перешли в "контрнаступление" и повалили забор. Трое защитников были задержаны милицией.

**Кирилл Бюттнер (Ленинград),
17.06.08, <http://www.sobkorr.ru>**

НАРОДНАЯ инициатива

Орган регионального общественного движения "Народная инициатива"

№ 5-6 (77-78) май-июнь 2007 г.

Газета зарегистрирована Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации ПИ № 77-11-907 20.02.2002 г.

Редакционная коллегия:

Главный редактор
Лебедев Александр Александрович
Учредитель и шеф-редактор
Савинич Галина Сергеевна
Корректор Лебедева Н.С.
Фото Савинич Г.С.

Почтовый адрес редакции:
Москва, 129515, а/я 97 с
пометкой "Лебедеву А.А."

**Перепечатка материалов и фото
разрешается только с ссылкой на
"Народную инициативу".**

НАШИ АДРЕСА в ИНТЕРНЕТ: **Газета "Народная инициатива"**

<http://www.public-initiative.ru>

Электронная почта:
public-initiative@public-initiative.ru;
lebedev@public-initiative.ru;
savinich@public-initiative.ru.

**Интернет-Ассоциация
"Народная инициатива"**
www.asso.public-initiative.ru

**Общественное движение
"Народная инициатива"**
www.movement.public-initiative.ru