



Поки столична влада мріє про повітряні трамваї транспортна інфраструктура Києва стрімко деградує

Класична фраза про дві біди - дурнів та дороги - сьогодні з повним правом стосується Києва. Сніжна і морозна зима показала, що транспортна інфраструктура столиці дихає на ладан. Це закономірний наслідок бездіяльності столичної влади, яка замість будівництва розв'язок і ремонту доріг планує пересісти на вертольоти. Сьогодні транспортна система Києва вичерпала свій запас міцності.

В свою чергу кияни, які в 2008 році зекономили півгодини, щоб прийти на виборчі дільниці, тепер змушені годинами простоювати на зупинках у лютий мороз, проклинаючи про себе мера і його команду.

Льодовий каток від мерії

У переддень зими столичний мер обіцяв порадувати киян безкоштовними катками в парках столиці. І на відміну від усього іншого цю обіцянку він навіть перевиконав – уся проїжджа частина, тротуари, двори перетворилися на каток, а мешканці столиці в примусовому порядку стали фігуристами. Але не всі пристосувалися до нового амплуа – за місяць 5,5 тис. киян звернулись в травмпункти, щодня до 200 осіб травмується на дорогах. „Адекватна” відповідь мерії не забарилася. На амбразуру боротьби з голольодом кинули студентів, яких озброїли 900 лопатами, перед тим якимось загадковим чином „активованими” міськими управлінцями.

Як тут не згадати слова заступника мера Анатолія Голубченка, сказані ним на початку

грудня. Мовляв місто до зими готове, „вся техніка пройшла цілком технічний огляд, ремонт. Ми маємо солі достатньо для того, щоб можна було будь-яку ожеледицю пережити нормально”. Але цей бальзам на душу розтанув автоматично після того, як столичні дороги і тротуари вкрилися кригою.

Очевидно „молода команда” всі надії поклала на глобальне потепління. Інакше як можна пояснити той факт, що за минулий рік комунальна корпорація „Київавтодор” не закупила жодної одиниці техніки для прибирання вулиць. І хоча в місті кількість такої техніки сягає 298 (це машини, снігоочишувачі, солерозкидачі, вантажники посипочних матеріалів, сніговантажники, трактори зі снігоочишувальним обладнанням) це лише 1/10 частина від кількості техніки, яку використовує Москва. Площа білокам’яної троти більша за площу нашої столиці (1079 та 835 кв. м відповідно), але там працює 9 тисяч одиниць техніки, а в період великих снігопадів вулиці російської столиці чистили 15 тисяч снігоприбиральних машин. По цих параметрах ми відстаємо не тільки від Москви – Санкт-Петербург очищують 1,1 тис. снігоприбиральної техніки, а Мінськ – 750. Мова вже не йде про технічний стан наших снігоприбиральних машин. Той факт, що 20% з них зламалось у перший же день після виїзду на дороги говорить сам за себе.

Кількість запасів технічної солі також свідчить про очікування привітної зими. Її стратегічний запас мав би скласти 43,5 тис. тон, але закупили лише 22,8 тис. При цьому, за словами комунальників, вже в перші снігові дні половину цього запасу використали. Правда, ні водії, ні пішоходи цього не відчули. Виникає запитання, що ж „солили” столичні посадовці?

Але очікувана весна не всім принесе порятунк. Після льодовиків на автолюбителів очікує інший сюрприз – дорожні ями та вибоїни, адже сніг, зійшовши, забере з собою і частину асфальту. *Якщо згадати, що щорічний ремонт доріг в місті обмежується „латанням дірок”, то навесні місто знову нагадуватиме територію „килимових” бомбардувань.* Представники „Київавтодору” зізнаються, що на капітальний ремонт доріг в останні три роки виділяли близько 70 млн. грн., що в 10 разів менше необхідної суми. Загальна площа проїжджої частини столиці складає 26,2 млн. кв. м, нормативний строк служби покриття 12 років. За логікою щорічно комунальники повинні ремонтувати 1,5 млн. кв. м доріг. Натомість за останні 10 років капітальний ремонт здійснили лише на площі 2,6 млн. кв. м. *Ці цифри свідчать, що дорожню мережу Києва ждуть сумні перспективи. Якщо впритул не зайнятися її відновленням вже цієї весни вона може зникнути.*

Райони також стали жертвами тотальної розрухи. *В умовах жорстокої фінансової*

вертикалі їм через обмеження фінансування штучно перекрили кисень.

Бюджет 2009 року залишив у районах такий мізерний відсоток зібраних коштів, що це не покриває навіть зарплат працівників. До того ж районам не дали жодної копійки субвенції з міського бюджету на утримання та благоустрій доріг. Районні шляхово-експлуатаційні управління та управління з утримання зелених насаджень перебувають на голодному пайку. До всього, не вистачає робочих рук. Свого часу згори було спущено розпорядження про скорочення дворників на третину. Тепер при необхідних 8,7 тис. сьогодні маємо лише 5,6 тис. прибиральників. На кожного з них припадає по 3-4 ділянки, а це до 20 будинків. При таких навантаженнях дворники фізично не здатні впоратись зі своєю роботою.

Автопарк доісторичного періоду

До зими виявились не готовими не лише дворники та шляховики, але й громадський транспорт столиці. Його далеко не європейська пунктуальність побила усі рекорди. Причина цьому - частково дорожні пробки, частково - економія міської влади на пасажирів. У минулому році кількість громадського транспорту скоротили на 15%, частину автобусів перевели в категорію маршруток, що дозволило підняти в них вартість проїзду і відмовитися від безкоштовного перевезення пільговиків. І все це на фоні зростання транспортних тарифів, що мало б покращити якість транспортних послуг. Але сталося якраз навпаки.

Громадський транспорт сьогодні пасе задніх по багатьох критеріях. Один із них - технічний стан. У 2008 році «молода команда» хвалилася досягненнями в оновленні рухомого складу столичного автопарку. На майбутнє будували амбіційні плани – витіснити з ринку приватних перевізників-маршруточників. Ставили навіть конкретні строки – кінець 2009 року. В результаті виявилось, що не автобуси замінили маршрутки, а навпаки, деякі автобуси перетворились у комунальні маршрутки.

Тролейбуси та трамваї Києва бачили місто ще в епоху розвинутого соціалізму. Середній вік трамваїв - 26 років. *Сам цей факт ще нічого не означає. В Празі, наприклад, курсують трамвайні вагони ідентичні нашим, їхні ровесники. Але завдяки систематичному капітальному ремонту вони виглядають практично як нові. Київський же трамвай справляє відверто гнітюче, депресивне враження, випадки сходження його з рейок стали звичними подіями.*

Тролейбуси від них не відстають – пересуваються по голольоду на «лісій» резині, провокуючи ДТП. На додачу до цього водії, кондуктори, механіки отримують зарплату із запізненням на 2-3 місяці. *Забуваючи платити гроші, міська влада не забуває обкладати їх поборами на зразок купівлі чергової книги «геніального» мера.*

На фоні цього столичний метрополітен виглядає мало не взірцем надійності. Але насправді він переживає ідентичні проблеми. До того ж криза підземки загрожує життю сотень тисяч пасажирів.

Наприклад, із майже 700 вагонів метрополітену у більш ніж 30% подовжений строк експлуатації. Тобто реально вони своє вже відслужили. Самі вагони не відповідають потребам часу – наповнення одного вагона в часи пік досягає 250 осіб, тоді як за нормативами має складати 134.

При цьому керівництво метрополітену намагається закрити власні фінансові діри за рахунок киян. До так званого „економічно обґрунтованого тарифу” включають все, що заманеться – починаючи від закупівлі рухомого складу і закінчуючи будівництвом нових станцій. Сьогодні керівник підземки вимагає підвищити вартість проїзду до 2,5 грн. Це може стати сигналом до аналогічного зростання на всіх видах громадського транспорту.

При цьому в докризовий період метрополітен втрачав мільйони гривень від засилля посередників на ринку реклами в підземці. Тоді метро на цьому заробляло 12-13 млн. у рік, посередники ж отримували до 130 млн. Цих коштів вистачило б на технічне оновлення підземки. Проте столична влада вирішила піти іншим шляхом – взяти ці кошти з кишень киян. *Але й за таких умов метрополітен продовжує залишатись жебраком із простягнутою рукою. В той же час аналогічне підприємство в Москві приносить прибуток, а в Санкт-Петербурзі практично виходить на нуль.*

Додаткові загрози для метрополітену створює сама міська влада – відводить землю під будівництво прямо над станціями, приватизує стратегічні об'єкти метрополітену.

Все це створює поживне середовище для чуток про можливу приватизацію київської підземки.

Зав'язали з розв'язками

Початок правління Леоніда Черновецького та його команди в Києві ознаменувався грандіозними планами в сфері розбудови транспортної інфраструктури. На папері ці плани втілились у листопаді 2007 р., коли Київська рада затвердила „Програму будівництва і реконструкції дорожньо-транспортних об'єктів на 2007-2011 рр.". Згідно з документом у Києві планували реконструювати і побудувати 80 об'єктів, кошторис робіт складав 20 млрд. грн. Але на практиці гора породила мишу. Сьогодні деякі об'єкти цієї Програми перетворилися на довгобуду, а по деяких роботи так і не почалися. Наприклад, формально роботи по реконструкції Ленінградської площі почалися в грудні 2008 р., а вже в листопаді минулого року їх тихо-мирно згорнули. А реконструкція Поштової площі та Шулявського шляхопроводу так і не стартувала. Московська площа здається стала вічним пам'ятником недієздатності київської влади. *Роботи там почалися ще в 2007 році і з року в рік міські посадовці обіцяють, що розв'язку ось-ось відкриють. За останньою інформацією строк її відкриття перенесли на 2010 рік.*

Навіть ті проекти, що дісталися команді Черновецького від попередньої міської влади, вони примудрилися провалити. Наприклад, Подільсько-Воскресенський міст і метро на Теремки так і не завершені. Лише невиправні оптимісти сподіваються на їх відкриття у 2010 р. *Типовим прикладом „потьомкінських сіл.” у транспортній сфері є Швидкісний трамвай на Борщагівку. Його почали реконструювати влітку 2007 року. Наступного року в пориві передвиборної боротьби столична влада навіть обіцяла до кінця року його відкрити. Потім знаменну дату перенесли на серпень 2009, пізніше на кінець року, потім на березень 2010 і, нарешті, на липень цього року. Проте судячи з того, що по лінії реконструкції непомітно жодної активності, мешканцям Борщагівки на оновлений транспорт доведеться чекати довго.*

Топтання на місці призвело до загрозливого дисбалансу між автомобілізацією киян і розбудовою транспортної інфраструктури. Сьогодні тільки зареєстрованих автомобілів у столиці нараховується більше 1,2 млн. А до початку кризи щорічно кількість автомобілів у Києві зростала на 10%. Як наслідок, у Києві, навіть не в зимовий період, утворилося до 70 проблемних точок, де постійно утворюються пробки. *А під час снігопадів у суцільний затор перетворюється все місто.*

Крім „місцевих” великі проблеми створюють транзитні авто. Щодня в столицю їх

заїжджає до 250 тис. А знаменита кільцева дорога, про яку говорять вже 30 років, як була проектом, так і залишається. Останнім часом з'явився і альтернативний проект – будівництво магістралі від вулиці Бориспільської до Великої Окружної. Але навіть при нормальному фінансуванні вона може бути побудована не раніше 2017 року.

Про ці проблеми давно знають експерти та столичні чиновники. Вони давно назріли і перезріли. Але світло у кінці тунелю все ж проглядається. **Кияни вже усвідомили, що тіснява в метро, трамваях і автобусах, обледенілі дороги, постійні пробки - це та ціна, яку довелося сплатити за байдужість, проявлену в 2008 році.**

Але є шанс виправитись. Тільки об'єднавшись і привівши у владу професіоналів кияни можуть сподіватися на відродження Києва, в тому числі і на вирішення транспортної проблеми.

Наші й їхні автопарки

Порівняння кількості громадського транспорту в Києві та Москві

У Москві

В Києві

Автобусів

5528

490

Автобусних маршрутів

612

69

Тролейбусів

1658

435

Тролейбусних маршрутів

103

39

Трамваїв

919

465

Трамвайних маршрутів

43

18

Безглузді транспортні ініціативи:

1. **Повітряний транспорт.** у Києві мають побудувати мережу злітних вертолітних майданчиків. Вертольоти використовуватимуть для пасажирських перевезень. Створено спеціальне комунальне підприємство „Авіа”, яке опікуватиметься цією справою.

2. **Повітряні трамваї.** Проект передбачає об'єднання восьми парків столиці за допомогою канатної дороги і обладнання кожного з них оглядовими майданчиками. Вартість проекту - 9-12 млн. євро.

3. **Метро до міст-супутників.** Столична влада планує прокласти метро до Броварів, Вишневого, Вишгорода, Василькова. В той же час вона не може завершити будівництво підземки на Теремки і Троєщину. При цьому будівництво 1 км відкритої лінії метро коштує \$3-5 млн. грн., підземної – \$20-30 млн.

4. **Річковий трамвай.** З липня в літньо-осінній сезон по Дніпру почав курсувати річковий трамвай. Вартість квитка - 10 грн. Через повільну швидкість і малу місткість він не вирішує проблему пробок на мостах з Лівого на Правий берег.

Слово і діло мера (на основі передвиборчих обіцянок 2008 року)

Столична влада обіцяла

Кияни отримали

Оновити комунальний транспорт на 70%

Скорочення кількості громадського транспорту на 15%. Тролейбуси, трамваї в жахливому технічному стані

Не підвищувати вартість проїзду в комунальному транспорті та в маршрутках

На початку листопада 2008 року вартість проїзду зросла в 4 рази. В січні під тиском киян тарифи знову зросли

Розпочати будувати першої станції метро на Троєщину в кінці 2008 року, нову лінію метро обіцяли в 2009 році

Строк початку будівництва кілька разів переносили. Пізніше будівництво відкладено на невизначений термін

Обмежити в'їзд великогабаритного транспорту в столицю

З 1 червня 2008 року мер видав відповідне розпорядження, але через відсутність кільцевої дороги це не допомогло

Добудувати Подільсько-Воскресенський мостовий перехід

Міст досі недобудований. За оптимістичними прогнозами його здадуть у 2011 році.

Добудувати розв'язку на Московській площі до початку літа 2008 року

Завершення реконструкції перенесли на 2010 рік.

Реконструювати лінію швидкісного трамваю до кінця 2008 року

Спочатку строк здачі лінії перенесли на серпень 2009 року, потім на кінець 2009 року, пізніше на

Відновити будівництво станції метро „Львівська брама” в 2009 році

Станція досі законсервована.

До кінця 2008 року відкрити три станції метро на Теремки

Будівництво трьох станцій метро призупинено. Причому деякі з них готові на 90%.