



СПРАВЕДЛИВАЯ
РОССИЯ

СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ПАРТИЯ РЕШЕНИЙ, А НЕ ЛОЗУНГОВ

РАСПРАВА НАД НАРОДНЫМИ КАНДИДАТАМИ

СТАРТОВАЛА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ



ПОДЛО. ЦИНИЧНО. БЕЗЖАЛОСТНО. Именно так чиновники борются против истинно народных кандидатов в депутаты петербургского ЗакСа. Раньше теризбиркомы сваливали вину на крыс, которые по ночам якобы сгрызали бюллетени с голосами за оппозиционных кандидатов. А сегодня неугодных до выборов вообще не допускают. Как именно работает чиновничий произвол в 2026 году –

разобрались в нашем выпуске

ПОЧЕМУ ОБЕЩАННОГО УЖЕ НЕ ЖДУТ

Добиваться справедливости всегда непросто. Но вера в свои силы, поддержка со стороны Президента Владимира Путина и миллионов россиян уже помогли российским социалистам добиться:

- ✓ Возврата индексации пенсий работающим пенсионерам.
- ✓ Введения повышенных налогов для богатых и сверхбогатых.
- ✓ Отмены лимита в начислении страхового стажа за детей.
- ✓ Ужесточения миграционного контроля.

Что такое «непросто», справедливороссы знают не понаслышке. **СП** предлагает инициативы в поддержку людей, вносит истинно народные законопроекты, а парламентское большинство их попросту блокирует. В лучшем случае – не ворует, конечно, но откровенно заимствует идеи социалистов, чтобы через месяц-другой внести их уже под своими знаменами. Знают ли россияне всю правду о народных избранниках из «Единой России», КПРФ, ЛДПР и «Новых людей»? Как именно они годами душат жизненно необходимые стране справедливые законопроекты? Мы напомним.

Просто цифры. Просто факты. И немного комментариев.

СПРАВЕДЛИВЫЕ ИНИЦИАТИВЫ СП, ЗА КОТОРЫЕ ОТКАЗАЛАСЬ ГОЛОСОВАТЬ «ЕДИНАЯ РОССИЯ»:

- ✓ повышение зарплаты врачам, педагогам и научным сотрудникам до 200 % от средней заработной платы в регионе;
- ✓ снижение возраста, дающего право на повышенную страховую пенсию, с 80 до 75 лет, и увеличение ее до 40 % от прежнего заработка;
- ✓ ежемесячные выплаты предпенсионерам в размере 12 130 рублей (сейчас – всего 1 500 рублей в месяц);
- ✓ назначение родительской зарплаты – ежемесячные бюджетные выплат на детей, рожденных (или усыновленных) с 1 января 2022 года в семьях, где один из родителей не работает, а занимается воспитанием ребенка;
- ✓ введение справедливого базового дохода для семей с детьми в размере 10 тысяч рублей на каждого члена семьи;
- ✓ предоставление молодым семьям беспроцентного целевого займа на покупку или строительство жилья сроком на 25 лет;
- ✓ увеличение единовременного пособия при рождении ребенка до 50 000 рублей (в 2026 году оно составляет 28 450,45 рубля);
- ✓ поэтапное погашение ипотеки в размере до 1,8 миллиона рублей для молодых родителей;
- ✓ и многое другое.

Не получаете родительскую зарплату или 10 тысяч рублей ежемесячного справедливого базового дохода – «благодарите» Единую Россию!

ДЕПУТАТЫ «ЕДИНОЙ РОССИИ», ЛДПР и «НОВЫХ ЛЮДЕЙ» не позволили законодательно ограничить розничную цену на бензин и дизель, чтобы горячее дорожало не выше уровня ежегодной инфляции!

Последствия этого поступка сегодня чувствуют каждый российский автомобилист.

КСТАТИ, «НОВЫЕ ЛЮДИ» ПОЧЕМУ-ТО РЕГУЛЯРНО ГОЛОСУЮТ ЗА СТАРЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Например:

- ✓ НЛ вместе с единороссами отказались запрещать деятельность микрофинансовых организаций – оборзевших ростовщиков.
- ✓ НЛ помогли «Единой России» отклонить законопроект справедливороссов о возврате прежнего пенсионного возраста (55 лет для женщин и 60 лет для мужчин) хотя бы на период до 1 января 2035 года.

Лидер СПРАВЕДЛИВОЙ РОССИИ Сергей Миронов:

С 2016 года СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ билась за то, чтобы вернуть работающим пенсионерам индексацию пенсий. Против социалистов были все – от Минфина до «Единой России», КПРФ, ЛДПР и «Новых людей». Но здравый смысл возобладал, и сегодня миллионам пожилых россиян не приходится выбирать между работой и выплатами от государства. Но это лишь начало пути! Необходимо, например, еще ввести единые федеральные льготы для ветеранов труда – при стаже 35 лет для женщин и 40 лет для мужчин – и принять единый для всей страны Закон «О детях войны»!

СПРАВЕДЛИВЫЕ ЗАКОНОПРОЕКТЫ,

КОТОРЫЕ ЗАБЛОКИРОВАЛИ ЕДИНОРОССЫ И «ПОДПЕВАЛЫ» ИЗ ЛДПР:

- ✓ ограничение торговых наценок на социально значимые продукты питания (говядину, свинину, баранину, мясо кур, рыбу, масло, молоко, яйца, сахар и другие) – не более 20 % к отпускной цене оптовиков и не более 50 % к цене производителя;



- ✓ отмена транспортного налога;
- ✓ введение налога на сверхприбыль банков;
- ✓ предоставление ветеранам боевых действий бесплатных земельных участков для строительства жилья;
- ✓ субсидия на оплату лекарств, если расходы на них превышают 10 % от доходов гражданина. И не только.

СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ ГОЛОСОВАЛА ПРОТИВ. А ЕР, ЛДПР и «НОВЫЕ ЛЮДИ» – ЗА:

- ✓ Уничтожение самых близких народу органов власти – сельских и городских поселений, упразднение муниципальных районов.
- ✓ «Закон о рубках на Байкале».
- ✓ Увеличение предельной продолжительности сверхурочной работы со 120 до 240 часов в год и до четырех часов ежедневно.

Следующий шаг – дети снова будут работать на урановых рудниках, а беременные – рожать прямо на совещаниях?

- ✓ Поддержку политики Центробанка, которая душит российскую экономику и разоряет бизнес.

А ЧТО КОММУНИСТЫ?

Любопытный факт. КПРФ, критикуя Правительство и Центробанк, из года в год «стесняется» выступать категорически против федерального бюджета с урезанными социальными расходами и деликатно «не голосует» за бравурные отчеты ЦБ РФ. **СП**, например, не скрывает своего неприятия политики Центробанка и выступает ПРОТИВ его антинародных решений!

Заместитель руководителя фракции СПРАВЕДЛИВОЙ РОССИИ, Председатель Комитета Государственной Думы РФ по защите конкуренции Валерий Гартунг:

Приходит в Государственную Думу РФ Центральный банк и говорит: 4 % [годовой инфляции] я буду добиваться любой ценой, и поэтому повышает ключевую ставку аж до 21 %. В результате что мы получаем? Колоссальный рост дефицита бюджета, растут затраты естественных монополий, потому что высокая ключевая ставка делает дорогими кредитные ресурсы... Правительство с этим соглашается, в результате у нас при росте ключевой ставки растут тарифы. Всё, круг замкнулся.

ВАЛЕРИЙ ГАРТУНГ

Поэтому депутатам Государственной Думы РФ так важно держать в тонусе не только Центробанк, но и федеральное правительство.

Напомним, что **СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ ГОЛОСОВАЛА ПРОТИВ** назначения Антона Силуанова министром финансов, Максима Решетникова – министром экономического развития, Антона Котякова – министром труда и соцзащиты и Александра Козлова – министром природных ресурсов.

Позиция этих ведомств до сих пор тормозит развитие России, а бегство за границу главного мусорщика страны Дениса Буцаева лишь подтвердило опасения **СП**: дурно пахнущая реформа изначально затевалась в интересах рег-операторов и вороватых чиновников, а не ради людей и защиты экологии.

Лидер российских социалистов Сергей Миронов:

Двадцать лет СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ вместе со страной. За двадцать лет мы, социалисты, добились принятия десятков поистине справедливых законов. Это была суровая школа и жесткая борьба. Но мы победили!

Что такое 20 лет? Годы молодости, когда все лучшее – впереди! Самые главные победы – в будущем. Главное – верить в себя и в справедливость! России быть! И быть сильной!

ВЛАДИМИР МАТЯГИН: ИЗ КАБИНЫ ГРУЗОВИКА – В БОЛЬШУЮ ПОЛИТИКУ

Владимир Матягин родился в 1974 году в самой обычной семье. Никаких связей, «теплых мест» и «золотых ложек». Это рано дало понимание: если хочешь, чтобы дело шло, надо самому за него браться. После службы в Военно-морском флоте России (послужил, кстати, и на крейсере «Аврора») решил заняться бизнесом. С техникой – на ты, и потому выбрал грузовые перевозки.

Ранние подъемы, долгие дороги, ночные звонки от водителей, которые встали где-нибудь среди бескрайних полей, разборки с инспекторами, горы бумаг, которые вечно не совпадают... Он вникал в каждую деталь, собирал истории: кто сколько штрафов схлопотал, где дорогу размыло, где пункт контроля стоит так, что любой грузовик автоматически попадает на нарушение. Так постепенно выстраивалось понимание отрасли «снизу»: вся транспортная система держится на простых парнях за рулем и небольших фирмах, где считают каждую копейку.

«В прошлом году я 106 дней провел в командировках. И на всех встречах постоянно слышу: где справедливость?»

Когда количество проблем перевило через край, решил, что пора объединяться: 15 лет назад создал своеобразный профсоюз перевозчиков, который вырос за эти годы в большую ассоциацию «ГРУЗАВТОТРАНС». Сейчас это точка опоры для тех, кто постоянно в пути, место, где их слышат, где жалобы превращают в дела.

С 2015 по 2017 год Владимир Матягин был в рабочей группе Минтранса, объяснял чиновникам проблемы скандальной системы «Платон». Там же он своими глазами увидел, кто и как формирует правила игры. Когда законы пишут люди, которые ни разу не стояли на трассе в метель, не представляют дорожных реалий, эти правила часто живут своей жизнью.



Мы на примерах и фактах показываем, как представления кабинетных людей разбиваются о реальность. Например, именно вместе со **СПРАВЕДЛИВОЙ РОССИЕЙ** мы убедили Счетную палату проверить пункты весового контроля. Выяснилось, что почти половина из 600 установленных весов не работает или «врет». Если на дороге ямы или плохой асфальт, датчики фиксируют перегруз, и перевозчики получают необоснованные штрафы до 600 тысяч рублей. В этом году сформировали предложения по бензину, настаивали на том, чтобы в условиях кризиса топливо не импортировали, а разрешили продавать бензин в канистры. Власть прислушалась. Но впереди еще много работы», – уверен Владимир Матягин.

Тогда и пришло решение: подключиться к законодотворческой деятельности. На XV съезде **СПРАВЕДЛИВОЙ РОССИИ** Владимира Матягина выдвинули кандидатом в депутаты Заксобрания Санкт-Петербурга от **СП**.

Пять лет назад мы встретились с Сергеем Михайловичем Мироновым, и тогда же я понял, что мне с партией по пути. Сообща мы вытаскиваем на наши конференции чиновников, принимающих нормативы и правила.

Логика его понятна. Навести порядок на дорогах – это не только помочь своим, перевозчикам, но и всем автомобилистам. Устранить коррупцию, вернуть к реалиям оторванную от жизни бюрократию, в конце концов, элементарно отремонтировать трассы.

Не случайно один из его предвыборных лозунгов звучит так: «Плачу налоги – хочу дороги!»

МО Автово – муниципалитет, где **СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ** доказала свою эффективность.

Уроженец Поморья, небольшого городка Мезень Архангельской области и кандидат в депутаты Законодательного Собрания Санкт-Петербурга Илья Шмаков словно унаследовал вековые представления о свободе и справедливости. Кажется, что это в крови, ведь Русский Север исторически жил вольно, не зная крепостного права. Тут, кстати, сразу вспоминается история муниципальных выборов 2019 года, когда Илья проявил свой бойцовский характер и до последнего боролся с фальсификаторами в ИКМО. Пока комиссия не вызвала подкрепление в виде полиции и те не вынесли – в прямом смысле – Илью с участка. В Петербурге Илья Шмаков с юных лет, здесь окончил «Военмех», занимался бизнесом. А в 2011-м, уже будучи членом Партии **СПРАВЕДЛИВОЙ РОССИИ**, решил пойти в политику. Так в его биографии появилось муниципальное образование Автово. Депутат, потом замглавы, а с 2021-го – глава муниципалитета.

ИЛЬЯ ШМАКОВ:

«ГОРОДСКУЮ ВЛАСТЬ НАДО ДЕРЖАТЬ В ТОНУСЕ»

Социалисты здесь всегда пользовались особым расположением, партии симпатизируют жители, и сегодня Автово – единственный муниципалитет, где 19 из 20 депутатов – представители **СПРАВЕДЛИВОЙ РОССИИ**.

Городской власти это не нравится. Возможно, поэтому субсидии обходят Автово стороной. За последнее время ни один автовский проект, представленный на конкурс, не получил смольнинского «благословения».

Тем не менее свои полномочия муниципалитет выполняет полностью: строит детские площадки, благоустраивает территорию.

Район тем временем живет в режиме постоянного напряжения: прорывы труб, изношенные сети, провалы асфальта. Только благодаря постоянным обращениям Ильи Владимировича удалось заставить город отремонтировать полтора километра теплотрасс. Правда, система прогнила настолько, что от провалов это не спасает, трубы рвет в новых местах.

Сейчас Илья Шмаков идет на выборы, чтобы бороться за Автово уже на другом уровне.



Я хочу быть тем, кто держит систему в тонусе», – говорит он. Илья против закона о КРТ: под снос могут пойти хрущевки на Червонного Казачества, Краснопутиловской, Примакова, Автовской. Это кварталы, где выросло несколько поколений, и люди Автово должны остаться на своей земле.

Еще одно требование социалиста – вернуть полномочия муниципалитетам.

Местная власть не должна быть филиалом районной администрации» – твердая позиция Ильи Шмакова.

МЕТРО ВНЕ ЗОНЫ ДОСТУПА. НАДОЛГО?

Пока московская подземка прирастает десятками станций, петербуржцы стоят в пробках и слушают убаюкивающие заявления местных чиновников. Можно ли в принципе реанимировать наш метрополитен, дать ему возможность развиваться и расширяться? И чего для этого не хватает? Разобрались с экспертами СПРАВЕДЛИВОЙ РОССИИ.

Петербург отстал по развитию метрополитена от темпов застройки почти на полвека, считают городские урбанисты. На окраинах стремительно растут кварталы, но подземка вряд ли доберется туда в ближайшие годы. Хотя, по обещаниям властей, станции метро в новых спальных районах должны были появиться еще в 2010-е. В преддверии выборов Смольный выдал новый пакет «хотелок».

ПЛАНОВ — ГРОМАДЬЕ

В этом году новых станций метро в городе не будет. В следующем — тоже. В лучшем случае в 2028-м откроют «Богатырскую» и «Каменку» на зеленой линии. Но это не точно. Возможно, «Каретную» — на коричневой ветке. И тоже под вопросом. В сроках, заявляемых Смольным, легко запутаться. Год от года появление новых станций сдвигается, как нынче говорят, вправо. Хотя по-прежнему звучит волшебное: до 2030-го город запустит 10 станций. Если учесть «Горный институт», сданный в 2024-м, прошлогодние «Путиловскую» и «Юго-Западную», то нужно еще семь. Семь за оставшиеся четыре года? Фантастика!

Виктор Ложечко, Председатель местного отделения Партии **СП** в Невском районе Северной столицы и кандидат в депутаты Законодательного Собрания Санкт-Петербурга от Партии **СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ**:



ВИКТОР ЛОЖЕЧКО

Нельзя затаивать с развитием метро. Город растет, появляются новые микрорайоны, а доступ к ним — только по земле. На весь огромный Невский район — всего семь станций, а рядом уже выросло почти стотысячное Кудрово. Подземку тут обещали еще при советской власти, прошла треть века, а мы все топчемся на месте. При этом в документах сроки ставят на 2030 год, но по факту работы не ведутся. Пора переходить от планов к делу: добиваться выделения федеральных средств, синхронизировать работу города и области и, наконец, дать людям нормальную транспортную доступность».

в 2026-м **НАЧНУТ** строить две новые станции зеленой линии — «Богатырскую» и «Каменку»;

НАЧНУТ подготовку для продолжения фиолетовой линии до будущей «Коломязской»;

на коричневой **ОБЕЩАЮТ** пройти 4,3 километра тоннелей до перспективной «Каретной» и дальше до несуществующего пока «Лиговского проспекта — 2».

Среди обещанного — **НАЧАТЬ** проектирование вестибюля «Театральной». Но точное расположение выхода не раскрывается.

Еще одна загадка. До этого заявлялось, что вестибюль появится на углу Лермонтовского и Декабристов — на месте Дома быта. Ранее — на месте заправки. Или — бассейна университета Лесгафта? В версиях вновь легко запутаться.

«МЫ КОПАЕМ». ИЛИ БУДЕМ КОПАТЬ?

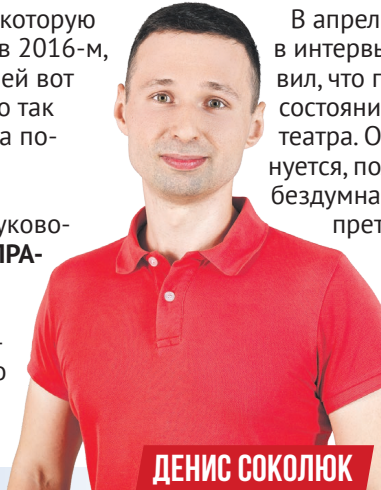
Видимо, чтобы не расстраивать горожан, комтранс на отчете перед правительством Петербурга озвучивает оглушительные цифры. На развитие транспортной системы в прошлом году потрачено 378 миллиардов рублей. Речь о расходах на весь общественный транспорт, включая водный.

На строительство метро в 2025-м закладывали около 35 миллиардов, в текущем бюджете увеличили почти в полтора раза. А далее, к сожалению, только в будущем времени:



Станция-призрак, которую начали строить еще в 2016-м, существует под землей вот уже несколько лет, но так и не имеет выхода на поверхность.

Денис Соколюк, руководитель Молодежи **СПРАВЕДЛИВОЙ РОССИИ** в Санкт-Петербурге и кандидат в депутаты Законодательного Собрания Санкт-Петербурга от **СП**:



ДЕНИС СОКОЛЮК

Метро для молодежи — это и свобода, и экономия. Не каждый может позволить себе машину, а подземка — самый демократичный и быстрый способ добраться из точки А в точку Б. Как руководитель Молодежи **СП** по Петербургу, я понимаю, насколько важно, чтобы метро развивалось: появлялись новые станции, чтобы транспортная сеть охватывала самые отдаленные районы. Ведь именно молодежь активнее всех пользуется городским транспортом.

Считаю, что развитие метро — один из приоритетов для города. Буду добиваться, чтобы этот вопрос всегда оставался в центре внимания».

КАК МЕТРО ПОССОРИЛО АЛЕКСАНДРА ДМИТРИЕВИЧА И ВАЛЕРИЯ АБИСАЛОВИЧА

За свою недолгую историю «Театральная» даже успела поссорить губернатора и гендиректора Маринкин.

В апреле 2024 года Валерий Гергиев в интервью федеральной прессе заявил, что подземные работы угрожают состоянию исторического здания театра. Оно дрожит, коллектив волнуется, политика городской власти — бездумная и глупая, перечислил он претензии к Смольному.

В 1860 году театр строили «не для того, чтобы под ним что-то бурили», подчеркнул Валерий Абисалович. «Метрострой Северной столицы» как подрядчик строительства факт буровых работ опроверг. Дескать, в радиусе двух километров от театра

никакой подземной стройки нет. А сам губернатор ответил ближе к концу года. Скажет туманно про «некомпетентность известных людей», которая привела к задержке с открытием «Горного института» и оставила «красивую» «Театральную» без выхода к Мариинскому театру.

ПОМЕРЯЕМСЯ С МОСКВОЙ?

На конец 2005 года в Петербурге было 58 станций метро. Сейчас 75 — на шести линиях, то есть прирост за двадцать с лишним лет — 17 станций.

В Москве только за десятилетку — с 2011 по 2021 год — 59 новых станций собственно метро. А если считать вместе с Московским центральным кольцом (МЦК), то все 90. На сегодня в столице 15 линий и 275 станций. И это, повторимся, без учета МЦК.

Что по деньгам? Если смотреть адресные инвестиционные программы 2026–2028 годов, то в Москве на строительство метро закладывали порядка 840 миллиардов рублей, в Петербурге — около 217 миллиардов (примерно 51 миллиард в 2026-м и по 80 миллиардов в 2027–2028 годах). То есть разница примерно в четыре раза. Почти такая же разница и между бюджетами двух городов. Доходы Москвы в 2025-м — около пяти триллионов, Петербурга — более 1,4 триллиона. Казалось бы, вот и ответ: строим по финансам. Но город как сдавал по одной станции в год при бюджете в условные 600 миллиардов, так и продолжает сдавать по одной, имея триллионную казну.



СЕРГЕЙ ШУРИНОВ

Сергей Шуринов, заместитель председателя профсоюза метростроителей и кандидат в депутаты Законодательного Собрания Санкт-Петербурга от **СП**:

В Петербурге могут строить метро. И должны. У нас давние традиции. Еще с довоенных времен и первого руководителя Метростроя Ивана Зубкова, именем которого названа улица в Автово, ставшая в 50-е колыбелью метростроения. Здесь были заложены первые шахты, здесь жили первые строители подземки.

Но сегодня мы видим, что темпы строительства метро не соответствуют ни потребностям города, ни возможностям наших специалистов.

Считаем, что городские власти должны наконец взять ответственность за развитие метро как за безусловный приоритет. Нужны не обещания. Нужен четкий, публичный график строительства с жестким контролем и персональной ответственностью исполнителей».



А ЧТО С ДОСТУПНОСТЬЮ?

Не всякий петербуржец дойдет до ближайшей станции метро. Только к 2030 году доля горожан, проживающих в зоне пешей доступности подземки, вырастет почти до 42 %. Об этом на том же заседании правительства города заявил генеральный директор «Метростроя Северной столицы». Но, правда, только в том случае, если появятся все десять обещанных станций.

В Москве, по официальным данным, более 90 % жителей живут в пределах 20–25 минут ходьбы от станции метро, МЦК или МЦД. Если брать только классическое метро, охват чуть ниже: порядка 80–85 %, но он постоянно растет за счет новых станций и интеграции с МЦД.

Станций метро остро не хватает в Калининском и Красногвардейском районах, говорят эксперты-транспортники. В этом же списке Красносельский район с огромным жилмассивом и значительная часть Приморского района — в продолжении Комендантского проспекта. Построенные там «человеиники» чуть было не привели к транспортному коллапсу. Общественный транспорт — после реформы — не справлялся с потоками пассажиров. Городу пришлось усиливать автобусный парк.

Галина Симоненкова, руководитель Центра защиты прав граждан в г. Красное Село и кандидат в депутаты Законодательного Собрания Санкт-Петербурга от Партии **СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ**:

В Красносельском районе в конце прошлого года появилась первая станция метро — «Юго-Западная». Теперь ждем появления полноценной ветки: район растет, а альтернативы наземному транспорту по-прежнему нет. Неужели городская власть до сих пор не поняла, что метро — это не роскошь, а базовая инфраструктура большого города? Как кандидат в депутаты петербургского Заксобрания, я считаю, что развитие подземки должно быть приоритетом в транспортной политике. Нужно ускорять проектирование, держать сроки под общественным контролем.

Но, кроме строительства новых станций, пора бы продумать и удобные схемы пересадок, чтобы путь по городу был короче. Система транспортно-пересадочных узлов, о которых власть много говорила, до сих пор не появилась».

ПУСТИТЬ МЕТРО... ПО ЗЕМЛЕ

Никто не спорит: строить метро в Петербурге сложно и дорого. Пресловутые грунты не позволяют возводить станции мелкого заложения.

«Адмиралтейскую» закопали на 86 метров, она самая глубокая станция в городе и одна из глубочайших в мире. Для сравнения: в Москве станция «Парк Победы» уходит под землю на 73 метра.

И она не одна там такая. Чтобы ускорить и удешевить процесс строительства, Смольный вновь стряхнул пыль с проекта наземного метро. Строить хотят с использованием внутригородских железнодорожных путей. Создана даже рабочая группа.

Отчета от нее ждут к октябрю. Но, как говорят, стоит такое метро будет дорожке чугунного моста: на уровне высокоскоростной магистрали (ВСМ). А та, по прикидкам, обойдется триллиона в два — два с половиной. И это расчет на 2024 год.

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

История наземного метро в Петербурге — это в основном история нереализованных идей. Единственная такая открытая станция в истории городской подземки — «Дачное» — просуществовала всего 11 лет. В 1966-м ее открыли, чтобы разгрузить тогда конечную «Автово». Но петербургский климат быстро убил инфраструктуру, в 1977-м станцию закрыли и с тех пор от подобных отказались.

В 2000-х — при губернаторе Владимире Яковлеве и позже при Валентине Матвиенко — обсуждали проект «Наземный экспресс» — легкую железную дорогу на эстакаде. Но и этим планам не суждено было сбыться. Инвестора так и не нашлось.

ОН УЕХАЛ ПРОЧЬ...

Пока Смольный обещает ускориться с метро, выясняется, что и с наземным транспортом не все благополучно. На том же заседании правительства глава комтранса сетует: в 2025-м хоть и поставили в город 61 трамвай, все равно доля нормативных вагонов составляет лишь 80 %. А в этом году торги на приобретение трамваев вообще обнулили: отменили закупку 26 за 4,7 миллиарда рублей. Сейчас транспортный блок и комитет по инвестициям ломают голову, где найти средства.

ПОДВЕДЁМ ИТОГИ

Систему общественного транспорта в городе бедовой не назовешь, но многое после транспортной реформы в ней пугает. По разным подсчетам, за последнее время сгорело — из-за самовозгорания — не менее 20 автобусов разных марок. И хотя власть заявила, что разобрались, в чем дело, последний случай произошел буквально этим летом.

Горожане часто жалуются на неудобные маршруты. На то, что система скидок по «Подорожнику» действует только на наземном транспорте, хотя чаще люди пользуются не только наземным, но и метро. Что в новых дорогих трамваях качает и трясет. А еще они ломаются посреди пути.

Что же касается метро, то для горожан ежегодное перепиывание властью схем развития — дело привычное.

Правда, многие все еще задаются вопросом: может быть, просто не озвучивать вслух невыполнимые планы, чтобы лишний раз не обнадеживать?

КОГДА СМОЛЬНЫЙ ТРОНЕТСЯ?

Надежда Тихонова, лидер петербургских социалистов и кандидат в депутаты Законодательного Собрания Санкт-Петербурга от Партии **СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ**:

Из года в год мы слышим только обещания про новые станции метро. Публикуются планы, которые все больше запутывают горожан. При этом почти половина Петербурга — без доступа к подземке.

Почему Москва справилась и сделала транспорт удобным, связав метрополитен и МЦК, наземную кольцевую линию электропоездов, а наш город плетется в хвосте? Петербургским чиновникам явно стоит поучиться столичному опыту. Предлагаем Смольному взять на вооружение московские управленческие и технологические решения. Мы требуем увеличить финансирование строительства метро, в том числе за счет федерального бюджета. Должна быть соблюдена как минимум пропорция 50 х 50: на каждую вложенную городом сумму правительство страны обязано вкладывать столько же.

Буду добиваться этого в качестве депутата петербургского Заксобрания, если избиратели доверят мне такую право».



НАДЕЖДА ТИХОНОВА

[illegible]

Все положения настоящего агитационного материала будут реализовываться не иначе чем на основании принимаемых в соответствии с законодательством решений органов государственной власти и органов местного самоуправления.

Изготовитель: Акционерное общество «Прайм Принт Москва», юридический адрес: 141701, Московская область, город Долгопрудный, Лихачевский проезд, д. 5, к. В, ИНН – 5008030824. Заказчик: Избирательное объединение Социалистическая политическая партия **СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ**, тираж – 500 000 экз., дата изготовления – 31.07.2026 г. Изготовление оплачено из средств избирательного фонда избирательного объединения Социалистическая политическая партия **СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ**.