

## ИНФРАСТРУКТУРА

ТРАНСПОРТ

# Илья Денисов:

## Не надо демонизировать Единую маршрутную сеть

*Главный городской транспортный документ учитывает мнения пассажиров и перевозчиков*

Максим Артамонов

Руководитель департамента дорог и транспорта администрации Перми Илья Денисов рассказал, как проходят конкурсы на право заключения договоров на осуществление пассажирских перевозок и также о некоторых особенностях Единой маршрутной сети общественного транспорта, которая вводится в Перми с 1 апреля.

— На круглом столе, организованном региональным отделением Общероссийского народного фронта в Пермском крае, перевозчики подняли несколько важных вопросов, касающихся процедуры проведения конкурсов на право осуществления пассажирских перевозок. Поясните, с чем связано, например, неоднократное перенесение сроков?

— Основная масса конкурсов у нас, как запланирована, так и идёт. Есть технические моменты, когда мы вынуждены переносить конкурсы: есть моменты, связанные с тем, что конкурсные процедуры не состоялись. Кроме этого, есть маршруты, у которых в единой маршрутной сети поменялись остановки либо сама протяжённость маршрутов, поэтому мы вынуждены были назначить их на более поздний срок, чтобы успеть внести все необходимые изменения в документацию. Если конкурс не состоялся, то мы обязаны были его перенести на последний конкурсный день.

Все переносы в конечном итоге привели к тому, что какие-то дни у нас стали более загруженными, а какие-то — менее. Поэтому мы более рационально подошли к распределению по лотам и по дням данных маршрутов. Да, иногда получаются незначительные переносы сроков, но это никак не мешает перевозчику заявиться на данный маршрут и показать себя.

— Перевозчики высказали конкурсной комиссии пожелание, чтобы как-то решить вопрос с паспортами транспортных средств (ПТС), поскольку считают, что комиссия использует формальный подход при оценке таких строк ПТС, как «страна вывоза» и «таможенная декларация». Как правильное заполнение ПТС, который выдаётся федеральным органом, влияет на победу в конкурсе?

— Я не скрываю, что где-то мы формально подходим, но формальность не заключается в предвзятости комиссии. Она заключается в том положении, которым мы руководствуемся при проведении конкурсных процедур, и требованиях к заполнению документов перевозчиками. Одно из требований: они (перевозчики — *ред.*) должны предоставить копию ПТС соответствующе-

го образца. Это соответствие заключается в том, что ПТС должен быть заполнен таким образом, что не должно быть сокращений или пробелов. Мы исключаем двоякую трактовку норм закона, которая может привести к возникновению коррупционного фактора.

Понятно, что иной раз вопрос может быть и не к перевозчикам, а к ГИБДД или производителям автотранспортных средств, которые допустили такие нарушения при оформлении ПТС. Все должны одинаково понимать требования конкурсной документации и конкурсной комиссии.

Если после проведения первого вскрытия конвертов около 80% конкурсных процедур не состоялось, то это было связано с чисто техническими моментами. Только по двум маршрутам из девяти никто не заявился. Но мы открыто участникам конкурса под аудио- и видеозапись объясняли их ошибки. Уже во второй раз количество этих ошибок сократилось на 50%, а при вскрытии конвертов 16 февраля ля этих ошибок уже практически не было.

— Новая маршрутная сеть общественного транспорта, которая начнёт работать с 1 апреля, очень активно обсуждалась в последнее время. Со стороны общественности и перевозчиков звучало опасение, что жителям отдалённых районов города будет не очень комфортно после этих изменений. Насколько эта точка зрения оправдана?

— Документ под названием «Единая маршрутная сеть Перми» — это тот документ, с которым мы работаем и живём. Поэтому если необходимы какие-то изменения, то они будут вноситься. Если будут появляться новые микрорайоны и новые потребности, то, естественно, мы будем вносить соответствующие изменения, добавлять маршруты. Если увидим, что где-то опять идёт дублирование маршрутов, то будем эти маршруты снимать.

Первый документ по Единой маршрутной сети как основу мы выпустили в октябре и уже в декабре внесли первые изменения. Мы собирались и обсуждали эти вопросы с общественностью, депутатами Пермской городской думы, представителями ГИБДД и надзорных органов. Мы все стороны выслушали, проанализировали предложения и внесли изменения.

ФОТО ПРЕСС-СЛУЖБА АДМИНИСТРАЦИИ ПЕРМИ



— В решениях Пермской городской думы №293 и №205 изначально мы не учли конструктивную особенность автобусов малой вместимости «Газель», Mercedes-Benz и Ford: на сегодняшний день их не существует низкопольных. Но мы предъявляем к ним те же требования, как и ко всем остальным автобусам. Один из критерии, который мы оцениваем на конкурсе, это доступность общественного транспорта маломобильным группам населения, поэтому низкопольность должна обязательно присутствовать в 10% подвижного состава, а где взять низкопольную «Газель» или Mercedes-Benz? Поэтому у нас никто и не заявил.

На февральской думе было утверждено решение об отмене требований низкопольности к этим автобусам, и есть уверенность, что на данные маршруты перевозчики начнут заявляться.

Мы решили очень системно подойти к вопросу общественных перевозок в Перми, и, к сожалению, не все участники рынка оказались готовы. Многие перевозчики хотят вернуться на «старые рельсы», ведь де-факто с 2009 года конкурсные процедуры не проводились. Им очень выгодно работать по договорам, которые действуют на сегодняшний день. Те договоры и морально, и физически уже устарели, потому что требования к перевозчикам достаточно либеральные. Мы в будущих договорах требование ужесточаем — это и штрафные санкции, и финансовые требования, и те гарантии, которые должен представить перевозчик, а это — ответственность перед пассажирами.

— Какие у вас ожидания от введения в действие Единой маршрутной сети и от предстоящих конкурсов?

— Не надо демонизировать Единую маршрутную сеть. Коренным образом ничего не поменялось. Как ходил, например, автобусный маршрут №1, так он и будет ходить. Всё, что есть на сегодняшний день, сохранилось.

Что касается конкурсных процедур, то они обязательны. Должны работать лучшие — это те критерии, которые у нас есть. Они настолько простые, что иной раз смотришь и думаешь: если перевозчик нормальный (а таких у нас большинство), которые развивались в последнее время, имеют базу, персонал и подвижной состав), то для него не составит никакой трудности зайти на этот конкурс и взять то, что он хотел, — либо оставить свои маршруты, либо расширить их.

За конкурсными процедурами будущее нашего транспорта. Только за счёт них мы сможем поднять качество перевозок в Перми.

Могу привести характерный пример. Изначально мы не учли, что жители микрорайона Нагорный не смогут попасть в поликлинику, которая расположена на улице Братьев Игнатьевых. До этого такая возможность была. Сейчас мы поменяли путь следования определённого маршрута.

— Если вернуться к дублирующим маршрутам, то высказывались опасения, что их отмена может вызвать транспортный коллапс...

— В принципе, мы предусмотрели всё. Мы взяли всё лучшее, что у нас есть на сегодняшний день, и добавили ровно то, что систематизирует и регулирует движение общественного транспорта в Перми. Мы сознательно создали коридоры для электротранспорта, потому что приоритет должен быть для трамвая, и остальное сделали максимально удобным для жителей города.

Тот же самый коридор по улице Уральской. Основная часть маршрутов пойдёт по улице Лебедева, то есть внутри микрорайона пойдут автобусы, разве это плохо? Доступность транспорта для населения будет намного выше.

— Допустим такую ситуацию, что некоторые маршруты останутся нераспределёнными, что будет делать в этом случае администрация Перми?

— Не состоятся — будем возить по старым договорам, которые у нас есть. Некоторые высказываются о том, что пострадают какие-то «крайние точки», отдалённые микрорайоны. Но я вижу: наоборот, те конкурсные процедуры, которые уже прошли, показывают, что как раз «крайние точки» уже задействованы.

— Как проходят конкурсы на распределение маршрутов по автобусам малой вместимости?