

КОНЪЮНКТУРА

ТРАНСПОРТ

Роман Залесинский: Никакой реформы нет, есть исполнение закона

Начальник департамента дорог и транспорта администрации Перми — о новой транспортной модели, строительстве трамвайной ветки, условиях будущих конкурсов по разыгрыванию маршрутов и едином операторе бесконтактной системы оплаты проезда

Евгения Пастухова

— На Московском урбанистическом форуме правительство Пермского края, администрация Перми и ООО «ПК Транспортные системы» заключили соглашение о сотрудничестве, в рамках которого в Пермь на тестовую эксплуатацию поступит трамвай нового поколения. Когда он прибудет и где на нём можно будет прокатиться?

— Сегодня тот трамвай, который должен будет тестироваться в Перми, поехал в Германию, на выставку иннотехники. К нам он приедет в октябре.

— А вы уже понимаете, по какому маршруту он будет ходить?

— Где-то в центре. Обсудим с «Пермгор-электротрансом». В любом случае это будет загруженный популярный маршрут.

— Читала в одном из телеграм-каналов, что у вас есть планы по покупке электробуса. Это так?

— Пока таких планов нет. Москва эксплуатирует их в тестовом режиме, но есть проблемы. У нас другая история. Китайская компания — производитель этого транспорта обратилась в краевой минпромторг с просьбой протестировать электробусы в наших погодных условиях. Это пока процесс переговоров. Они протестировали их в Сочи, но там другой климат. Поэтому компания хочет испытать электробусы в наших суровых условиях. Мы согласны и готовы предоставить им такую возможность.

— Вы что-то потребуете взамен?

— Нет. Это тестовый режим, это нормальная работа хозяйствующих субъектов. Они тестируют технику, которую мы потом можем взять в эксплуатацию. Если помните, в 2013 году так тестировали экобус. Летом он отъездил хорошо, а когда мы попросили испытать его зимой,

нам не дали. И мы отказались от планов по покупке экобусов. Тестирование ещё не означает приобретение.

— Информация о том, как будет выглядеть транспортная реформа в Перми, довольно разрозненная. Понятно, что будут покупаться часы работы перевозчиков, вы заметно обновите автопарк, транспорт будет в едином стиле и так далее. А можно уточнить сроки реализации?

— Никакой реформы нет, есть исполнение закона. В 2015 году вступил в силу Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» №220-ФЗ. Он предполагает несколько форм работы с перевозчиками. Мы выбрали вариант зачисления платы за проезд в бюджет и оплаты часов работы перевозчиков. Они будут сдавать вырубку на счёт в банке один раз в сутки.

Будет переходный период, поскольку часть контрактов заканчиваются в декабре 2018 года, часть — в середине 2019 года, а основная часть — в середине 2020 года. На новый формат работы мы будем переходить плавно, дожидаясь истечения сроков действия договоров.

Но важно понимать, что изменение системы работы с перевозчиками — это не самоцель. Мы должны улучшить качество перевозки пассажиров. Для этого нам нужно в первую очередь повысить требования к подвижному составу: это низкопольность, обновление парка, оборудование для маломобильных граждан внутри салона, система видеонаблюдения и видеофиксации, единый стиль в оформлении, системы кондиционирования, униформа водителей и кондукторов. Все эти параметры мы внедряем.



— А сколько будет стоить этот условный час работы? Какой будет стартовая цена?

— Начальная максимальная цена — порядка 1600–1800 руб. в час. Дальше всё зависит от самих перевозчиков в ходе открытых аукционов.

— Эта цена будет одинаковой для всех маршрутов?

— Да, примерно одинаковой. Может быть, дифференцированной — в зависимости от удалённости от центра. Вы же понимаете, что у нас город очень разрозненный. Допускаю, что на маршрутах из отдалённых районов, например Закамска, цена может быть ниже, поскольку автобус движется быстрее. В центре города другие условия, здесь движение медленнее, поэтому затраты выше. То есть будет некая шкала: центр, прилегающие районы, удалённые районы.

— А конкурсная документация уже готова?

— Готовим сейчас. Требования я вам назвал: это современный подвижной состав, низкопольность, оборудование всеми системами учёта пассажиров и так далее.

— На какой срок будут заключаться контракты?

— Пять–семь лет. И мы склоняемся скорее к семи. 10 — слишком много, пять — слишком мало.

— К концу года вы намерены представить новую маршрутную сеть. По каким принципам она будет сконструирована?

— Да, мы сегодня начали её разрабатывать. К сожалению, многие маршруты дублируются. В основном все они заведены через центр, и пассажир вместо 20 минут едет 50, потому что автобус движется по «замысловатой» траектории, стремясь собрать как можно больше денег. У нас практически все маршруты такие. Мы убираем эту нелогичность.

В 2018 году будет разработана программа обновления инфраструктуры общественного транспорта:

- До декабря 2018 года будет подготовлен проект новой маршрутной сети, который будет вынесен на публичные слушания.
- С апреля 2019 года новые контракты по 6–10 маршрутам будут заключаться с ужесточёнными требованиями к качеству обслуживания, новому подвижному составу, техническому оснащению транспорта. Также на указанных маршрутах будут опробованы безналичная оплата проезда и система бесплатных пересадок.
- В период 2019–2021 годов планируется обновление подвижного состава трамвая.
- В 2020 году будут разыграны все остальные новые контракты.
- С 2020 года при заключении новых контрактов будут введены безналичная оплата проезда, пересадочная система и тарифное меню на всех видах общественного транспорта в Перми.
- Новая маршрутная сеть будет внедряться поэтапно в 2019–2020 годах.