

Роман Залесинский: Главное — пассажиры, а не выручка

Начальник департамента дорог и транспорта администрации Перми рассказывает о новой маршрутной сети, в рамках которой можно будет бесплатно пересаживаться с нового автобуса на трамвай с кондиционером

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 инновационных технологий. К нам он приедет в октябре.

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

— В центре. Обсудим с «Пермгорэлектротрансом». В любом случае это будет загруженный популярный маршрут, чтобы наибольшее количество горожан смогли оценить новый трамвай.

А как вы планируете узнать мнение жителей?

— Обязательно запустим опрос на портале «Управляем вместе», чтобы пассажиры оценили степень удобства.

А вы сами, как эксперты, на что будете обращать внимание?

— Мы будем изучать технические параметры: скорость, ремонтпригодность, условия техобслуживания.

А он дорогой в обслуживании?

— Надо понимать, что новая техника всегда дешевле в эксплуатации, чем старая.

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 каковы сроки реализации?

— Никакой реформы нет, есть исполнение закона. В 2015 году вступил в силу Федеральный закон «Об ор-

ганизации 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 выручку на счёт в банке один раз в сутки.

Будет переходный период, поскольку часть контрактов заканчивается в декабре 2018 года, часть контрактов — 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.

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

— Да, мы сегодня начали её разрабатывать. В сети много дублирующих маршрутов. 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. Оптимизируем таким образом, чтобы пассажир мог быстро и с минимальным количе-



Алёна Ужегова

ством пересадок приехать из точки А в точку Б. Главное — это скорость.

Уже сегодня у нас сложилось девять узлов с высоким пассажиропотоком именно по пересадке с одного маршрута на другой. Это драмтеатр, Попова, Стахановская, ЦУМ и так далее. В сутки с одного вида транспорта на другой здесь пересаживаются почти 50 тыс. человек. В день на своё перемещение они тратят по 80 руб. Мы хотим предложить пассажиру, чтобы он платил по тарифу за одну поездку и спокойно пересаживался.

В перспективе, через пять лет, мы видим большие транспортные узлы для пересадки иногородних пассажиров на Пермь II, в Мотовилихе и на станции Южной. Зачем им ехать в центр, если они могут здесь выйти и пересесть? Далеко не всем надо на Центральный рынок. Пересаживаться бесплатно в течение определённого времени можно будет на любой транспорт.

То есть с автобуса на трамвай и обратно?

— Да. Без доплат. Выбрав из множества вариантов подходящий. Например, приехали вы в город и понимаете, что вам надо посетить пять мест. Покупаете суточный билет с дисконтом

и свободно ездите. Или другой пример. Школьники девять месяцев ездят на учёбу и каждый день платят 20 руб. за одну поездку. Но они же каждый день ездят. Почему школьнику не купить проездной на девять месяцев из расчёта 15 руб. на одну поездку? Бюджет семьи сохраняет 5 руб. с каждой поездки. В пересчёте на девять месяцев получается почти 2 тыс. руб. экономии.

Приоритет, очевидно, будет отдан электротранспорту?

— Да, и здесь у нас есть две задачи: повысить скорость его движения и обновить подвижной состав. Думаю, в конце года мы будем объявлять торги по закупке новых вагонов. Соответственно, пассажирам будет комфортнее ездить на трамваях.

Другое важное направление — это ремонт трамвайных путей. По нормативу скорость движения от площади 1905 года до Пермь II составляет 28 минут, но по факту получается 44 минуты. Поэтому из 2,8 млрд руб., которые запланированы на ближайшие четыре года на обновление подвижного состава, 233 млн руб. пойдёт на замену 17 км рельсов по технологии обеспечения бесшовного пути. Соответственно, отремонтировав

эту ветку, мы обеспечим искомые 28 минут поездки. Поэтому жителям удобнее будет пользоваться трамваем. Тем более что он будет современным и комфортным.

Трамвай — это артерия, это скоростной транспорт. Он практически весь выделенный, движение автомобильного транспорта по путям фактически запрещено. Сейчас мы работаем над тем, чтобы трамвайные пути были выделенными во всём городе.

К какой дате условно все автобусы должны быть красного цвета?

— Красного, синего, жёлтого — мы эти моменты отдали на выбор жителям. На сайте «Управляем вместе» сейчас идёт голосование по нескольким вариантам стилизации, которые разработали дизайнеры. Это расцветки и детали внутренней отделки с элементами символики Перми. Именно жители выберут окончательный вариант.

С внедрением новой транспортной модели бесконтактная система оплаты будет распространена на весь транспорт? И это, очевидно, тоже будет предусмотрено условиями контракта?

— Оплата с помощью банковской карты сегодня

доступна в любом киоске. Мы сейчас с краем разрабатываем единую систему и хотим её внедрить и в городе, и в крае. Смысл в том, чтобы у нас был один понятный оператор. Это гораздо дешевле. Какой-то банк, наверное. Это всё будет определено условиями конкурса, на основании которого будет отобран этот оператор.

Вы говорите «современный подвижной состав». Что это значит в цифрах?

— Срок его эксплуатации не должен превышать 10 лет. У нас сейчас средний возраст автобуса и троллейбуса в городе — 13 лет, трамвая — 18 лет. 70% автобусов старше 8 лет, из них 46% — старше 10. Это уже небезопасно для пассажиров. Мы сегодня выдвигаем требования к перевозчикам, чтобы срок эксплуатации был в диапазоне 3–10 лет.

К какому году мы сможем похвастаться, что у нас средний возраст общественного транспорта условно составляет пять лет?

— К середине 2020 года. Средний возраст будет пять–семь лет максимум.

Как вы заставите всех перевозчиков выкрасить автобусы в единый цвет?

— Это будет условием в конкурсной документации. То есть они выигрывают конкурс и дальше следуют условиям контракта: приводят автопарк в соответствие всем требованиям — и по стилизации, и по содержанию (то есть кондиционеры, видеонаблюдение и так далее).

А что вам на это говорят перевозчики?

— Те, кто давно работает в отрасли, поддерживают. Те, у кого автобусам по 15 лет, говорят: «А что мы будем делать?» Ну, объединяйся с кем-то или обращайся в банк. Жизнь идёт. Многие просто привыкли «сидеть на наличке». Покупать рухлядь за границей и везти её сюда. Надо перестраиваться. Главное — интересы пассажиров, и на это должны ориентироваться все участники перевозок Перми.

Архив ИД «Компаньон»



Принципы организации новой маршрутной сети:

- Сокращение времени в пути и ожидания нужного маршрута.
- Внедрение бесплатных пересадок на всех видах общественного транспорта.
- Сокращение пробок в часы пик.
- Создание комфортного расписания как для центральных маршрутов, так и для маршрутов в отдалённых районах.
- Приоритет использования трамвая и повышение качества услуги (обновление подвижного состава, сокращение интервалов, ремонт трамвайных путей).
- Синхронизация с межмуниципальными маршрутами.
- Организация транспортно-пересадочных узлов, позволяющих максимально быстро и комфортно совершать пересадки между разными видами транспорта.