

Тупик для транспорта

Недавнее горячее обсуждение транспортного будущего Березников привело к первым жертвам. На официальном сайте городской администрации в разделе «вакансии» выложены сообщения о том, что в сектор транспорта УГХ требуется: а) инженер и б) заведующий. То есть сейчас из трёх сотрудников «транспортного цеха» мэрии на рабочем месте находится только один специалист. Остальные уволились. Естественно, что по «собственному желанию». И только не надо говорить, что их уход никак не связан с пресловутым исследованием «Радара», предстоящей транспортной реформой и негативной реакцией горожан.



Много званных, да мало избранных

Похоже, что нынешней транспортной реформе не везло с самого начала. С момента, когда в конце прошлого года мэрия объявила конкурс на проведение научно-исследовательской работы по разработке новой маршрутной сети для Березников. Деньги победителю были обещаны немалые — свыше 4-х миллионов рублей.

Победитель определялся на условиях открытого конкурса. А это значит, что заказчик — березниковская администрация установила целый ряд критериев, каждый из которых «весит» определённое количество баллов. Тот участник, который набирает наибольшую сумму баллов, и становится победителем.

Поскольку работу предстояло осуществить научно-исследовательскую, то и критерии конкурса были выдвинуты соответствующие. К примеру, количество специалистов, имеющих научную степень доктора наук, количество научных монографий. Но, пожалуй, самое главное заключалось в том, что участник конкурса должен быть правообладателем специального программного обеспечения «программа для ЭВМ STSDsysR или аналог».

Отметим, что даже легальная покупка данного софта никак не могла способствовать победе в конкурсе. Штука в том, что свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ существует в единственном экземпляре и только у разработчика. А выполнение данного критерия обеспечивало отрыв от соперников сразу на 100 баллов.

Теперь, что касается так называемого «аналога». Понять, что это он и есть, можно только при одном-единственном условии: если нечто сравнить с той самой «программой для ЭВМ STSDsysR». Да и кто будет определять степень аналогичности? Члены конкурсной комиссии из числа сотрудников городской администрации?! А есть ли среди них специалисты по моделированию транспорта такого уровня?

Таким образом, уже сами критерии конкурса с высокой степенью вероятности гарантировали победу в конкурсе владельцу уникального компьютерного обеспечения.

А кто же он? Интернет-поисковики указывают, что

данный софт был разработан в 2016 году доктором технических наук **Якимовым М.Р.** в соавторстве с **Арепьевой А.А.** Она является специалистом по имитационному моделированию транспортных потоков ООО «Агентство дорожной информации «Радар». Ну, а Якимов М.Р. и вовсе учредитель и научный руководитель данного ООО. Да-да, того самого «Радара», который и победил в конкурсе. Что, собственно, и неудивительно: выиграть конкурс кому угодно, кроме этого ООО, было просто невозможно.

Никак без ТЗ

ТЗ или техническое задание для ООО «Агентство дорожной информации «Радар» разработал «Институт транспортного планирования» (г. Москва). Возглавляет его уже упомянутый выше Якимов М.Р.

Задание проливает свет на вопрос, а зачем, собственно, понадобилась та самая «программа для ЭВМ STSDsysR». Согласно ТЗ, результаты исследований, которые должен провести «Радар», требовалось оформить (цитата) «с использованием технологий STSDsys и PTV Vision VISUM».

Забегая вперёд, отметим, что данное требование ТЗ так и не было исполнено! «Радар» обошёлся без STSDsys, что зафиксировано в его отчёте о проделанной работе. Получается, что уникальное программное обеспечение, без которого было невозможно выиграть конкурс, и на использование которого прямо указывалось в ТЗ, так и не пригодилось. А значит, формально техническое задание в полной мере не выполнено.

Необходимы сжатые сроки

Свои главные выводы «Радар» обнародовал на сентябрьском заседании городской Думы. Исполнительный директор **Юрий Попов** доложил, что при создании новой маршрутной сети для Березников главной идеей стала оптимизация. Это один из двух возможных вариантов. Первый называется — «одна дорога — один маршрут». А пассажиры пользуются так называемым «единым электронным билетом». В отчёте «Радара» отмечено, что при таком варианте формирования маршрутной сети пассажиры делают пересадки с наименьшими финансовыми потерями.

Но реализация такой модели требует принципиальной перестройки всей системы работы городского общественного транспорта.

Похоже, эта история не про Березники, нам требуется как можно быстрее. И как пишет «Радар»: «В условиях, когда введение новой маршрутной сети необходимо реализовать в сжатые сроки, возможно проведение оптимизации существующей маршрутной сети, без изменения основных принципов её функционирования». Стоп, стоп! Кто сказал «Радару», что с транспортной перестройкой в Березниках необходимо торопиться? Вернёмся к техническому заданию, может, там указаны сроки, в которые необходимо уложиться? «Пассажиропоток» есть, «маршруты» есть, даже «расписание» и «интервалы движения» имеются. А вот «сжатых сроков» нет!

Думается, что ответ на вопрос надо искать в тех репликах, которые звучали на сентябрьском заседании городской Думы. На замечания депутатов о том, что, мол, березниковцы будут сильно недовольны переменами в работе транспорта, чиновники заговорили про деньги: 98 миллионов рублей ежегодно в виде субсидии получает муниципальное предприятие «Водоканал» для осуществления пассажирских перевозок. Чтобы снизить субсидии, надо увеличить число пассажиров именно на муниципальном транспорте. А значит — сильно подвинуть частных.

Получается, что речь на самом деле идёт о конкуренции между муниципалитетом и частными перевозчиками. И, судя по всему, победит в этой борьбе мэрия, намеревая, используя своё преимущественное положение на рынке перевозок.

Ещё раз повторим главные рекомендации «Радара». За основу новой маршрутной сети берётся действующая троллейбусная сеть. На всём её протяжении закрываются автобусные маршруты. Всего предложено закрыть 11, из них только 2 муниципальных, остальные частные маршруты.

Эффект разорвавшейся бомбы

Первое сообщение о готовящихся сокращениях транспорта вышло в «Новой городской» газете. (Это не похвальба, всего лишь констатация факта).

Развернувшиеся после этого ожесточённые обсуждения в городской прессе и на ТВ вынудили городскую администрацию на беспрецедентный шаг. Пресс-служба выпустила официальное сообщение о том, что информация о предстоящих сокращениях транспорта не соответствует действительности(!), потому-де, что «Радар» выдал всего лишь рекомендации, а исполнять их или нет — ещё посмотреть надо.

Но, как справедливо заметил наш читатель ВКонтакте: «Прекрасно. Давайте я тоже за четыре лимона денег городских налогоплательщиков сделаю ни к чему не обязывающие предложения рекомендательного характера?» Как говорится, и не поспоришь.

«Все вопросы — к нашему юристу»

Именно к такой фразе приывают сейчас березниковские предприниматели, занимающиеся перевозками.

«Нам юрист строго-настро-го запретил ходить в городскую администрацию и ЦДС. И вообще общаться без его ведома. Он говорит, мол, давайте привыкать говорить как в Америке: «Все вопросы — к моему юристу», — рассказал нашей газете директор ассоциации «Союз перевозчиков г.Березники» **Дмитрий Горяев**. Он добавил, что наши Березники стали для этого юриста уже пятым по счёту городом, где приходится отстаивать интересы бизнеса, до сих пор были Пермь, Соликамск, Челябинск и Екатеринбург.

Несмотря на столь кардинальные рекомендации «Радара», которые существенно ущемляют интересы частных перевозчиков, в мэрии с перевозчиками не только не разговаривали, но даже не сочли необходимым познать их с отчётом «Радара». Этот документ перевозчики получили от нашей газеты: «Нас никто не собирал. Ничего не обсуждали. Наших предложений не спрашивали. Ничего не предлагали».

На момент сдачи в типографию этого номера газеты ни один из перевозчиков не получал уведомлений о закрытии маршрутов.

«Маршруты 1, 8 и 37 не прикасаемые. У перевозчиков на руках свидетельства сроком действия до 2020 и 2022 года. Надеюсь, что у администрации хватит здравого смысла не пытаться их отзывать. В против-

ном случае будем обращаться в Арбитражный суд», — сказал **Дмитрий Горяев**.

Под готовое решение

«Новая городская» газета передала отчёт «Радара» для всестороннего анализа на кафедру АТП Березниковского филиала ПНИПУ. Её сотрудники имеют опыт работы по оптимизации городского общественного транспорта. Выводы учёных уместились на 13 листах. Подробно проанализированы все этапы «радаровской» работы. И на каждом установлены ошибки, несоответствия, неточности, отклонения от методики, технического задания и простого здравого смысла.

«Радаром» был самостоятельно установлен единственный критерий качества перевозок, на улучшение которого направлена вся работа: среднее время поездки. После введения предложенной «Радаром» маршрутной сети оно сократится всего на 0,317%. Было 25,21 минута, стало 25,13 минут. А с учётом заявленного размера погрешности, среднее время поездки вообще не меняется.

Или такой вывод. Маршруты, предлагаемые к закрытию, являются самыми популярными у горожан. В итоге наибольшую выгоду от сокращения получит МУП «Водоканал», цитируем: «Количество пересадок в сутки (11,5 тысячи) ..., конечно, впечатляет. Это же 288 600 тысяч рублей в кассу «Водоканала» в день, то есть 105 миллионов в год. Ведь исключены почти одни только частные маршруты..., поэтому выгода приобретателя очевидна, обслуживаемый им пассажиропоток..., может вырасти более, чем в два раза». Что, собственно, и требовалось доказать. При этом — делают вывод учёные — доступность общественного транспорта для горожан снизится на 48-64%.

Полный пакет документов, в том числе и анализ, сделанный березниковскими учёными, будет выложен на нашей странице ВКонтакте.

Городская администрация уверяет, что новая маршрутная сеть заработает только после публичных обсуждений. Их дата до сих пор не назначена. А после массовых увольнений специалистов по транспорту вообще непонятно, кто станет готовить это мероприятие. Тупик?

Елена КАЗАКОВА,
фото автора