

Шехватов Антон Владимирович

студент

ФГАОУ ВПО «Национальный исследовательский университет

«Высшая школа экономики»

г. Москва

ЛУЧШИЕ ПРАКТИКИ ПО УЛУЧШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА МОСКВЫ

Аннотация: в данной работе представлено описание лучших практик по улучшению эффективности городского транспорта в разных городах мира, их анализ и перспективы изменения и развития отрасли.

Ключевые слова: городской общественный транспорт, лучшие практики, городской общественный транспорт, перспективы изменения отрасли, развития отрасли.

Только лишь комплексное решение может кардинально улучшить транспортную систему в Москве. Для того, чтобы сформировать такую систему, обратимся к успешным примерам других крупных городов (таблица 1).

Таблица 1

Список лучших практик разных мегаполисов

Города	План действий	Результат
Сеул	1) совершенствование системы автобусных перевозок; 2) интегрированная система управления трафиком; 3) электронная система оплаты T-Money; 4) ограничение движения автомобилей	1) увеличение уровня использования автобусов; 2) снижение количества аварий с участием автобусов; 3) увеличение уровня удовлетворенности пассажиров; 4) значительное увеличение скорости автобусов
Берн	1) организация перехватывающих парковок вблизи станций пригородных поездов/метро/выделенных автобусных линий и автобусов	1) сокращение загруженности дорог в центре города; 2) увеличение пассажиропотока общественного транспорта
Лондон, Будапешт, Зальцбург, Штирия, Гамбург, Рейн-Неккар, Брайсгау, Гелдерланд	1) обновление парка подвижных составов; 2) строительство новых станций и линий; 3) улучшение расписания; 4) улучшение уровня пунктуальности; 5) улучшение систем информирования; 6) изменение тарифной сетки;	1) Существенное увеличение числа пассажиров и пассажиропотоков; 2) увеличение числа людей, предпочитающих поезд автобусу

Дублин, Сток- гольм, Йенче- пинг, Оттава, Нагая	1) выделение специальных автобус- ных полос на автомагистралях	1) ускорение движения обще- ственного транспорта; 2) увеличение пассажиропотока; 3) увеличение числа пассажиров
--	---	--

Результаты предпринятых действий в Сеуле положительно повлияли на ситуацию. Власти города реорганизовали сети автобусных маршрутов, создали интегрированную систему управления трафиком (путем контроля загруженности дорог и организации долгосрочного планирования). Также разработали новую транспортную карту, которой можно расплачиваться прямо в подвижных составах общественного транспорта (при этом данная карта работает не только в Сеуле, но и в других крупных корейских городах). Также было проведено снижение количества автомобилей на дорогах путем ограничения въезда в центр города и сокращения нелегальных парковок. Результаты проведенной транспортной политики представлены ниже:

- 1) увеличение на 5% уровня использования автобусов;
- 2) снижение на 25% количества аварий с участием автобусов;
- 3) увеличение на 30% уровня удовлетворенности пассажиров;
- 4) увеличение на 100% средней скорости автобусов.

Помимо того, в будущем планируется также начать активное развитие интермодальных перевозок, внедрение экспресс-линий метро, а также создать гибкое ценообразование, ориентированное на спрос.

Власти Берна, в основном, ориентировали свое внимание на создании перехватывающих парковок вблизи станций пригородных поездов/метро/выделенных автобусных линий и автобусов. Идеология их действий была следующая: 1 парковочное место в пригороде/окраинах города освободит 1 парковочное место в центре, а также сократит загруженность городских дорог на 2 автомобильных поездки. Факторами успеха данной стратегии можно считать:

- 1) частота и скорость общественного транспорта;
- 2) близость станции от парковки: в Швейцарии при сокращении пути от станции до парковки с 7 до 2 минут пассажиропоток увеличился в два раза;

3) уровень сервиса на пересадочной станции (наличие информации о маршрутах и времени отправления; оборудованные места для ожидания; удобство перемещения тяжелых грузов);

4) активный маркетинг и информирование пассажиров.

Однако к строительству парковок есть также определенные условия. Вопреки общественному мнению, большее количество парковок часто приводит к росту трафика и пробок. Поэтому Международная ассоциация общественного транспорта (UITP) опубликовала общие рекомендации в отношении парковок:

1) необходимо ограничить зоны парковок в новых офисных зданиях;

2) ограничить свободную парковку вблизи общественных мест, а также в центре города;

3) повысить использование специализированных парковок (снизить возможность парковки на дороге);

4) следить за соблюдением правил парковки.

В Берлине, Будапеште и Зальцбурге также была проведена комплексная работа над деятельностью общественного транспорта и разработана система под названием USEMobility Cooperation. Наиболее капиталоемкими процессами были обновление парка и строительство новых станций и линий метро. Общая сумма потраченных средств на развитие инфраструктуры составила 340 миллионов фунтов.

Также провели действия, требующие значительно меньших инвестиций. Улучшили расписание путем снижения интервалов между поездами. Увеличили с 66 до 85% количество поездов, опоздавших не более, чем на 10 минут. Помимо того, улучшили систему информирования за счет использования интернета. Также изменили тарифную сетку (интеграция системы тарифов разных перевозчиков). И последнее – повысили уровень комфорта за счет установки кондиционеров и удобных кресел в поездах, а также запрета курения и распития алкоголя.

На различных поездах вышеперечисленные действия привели к следующим результатам:

1. *S-Bahn Salzburg* – удвоение количества пассажиров с 2006 по 2010 год;

2. *S-Bahn Steiermark* -увеличение числа пассажиров на 10% за 2 года;

3. *S-Bahn Rhein-Neckar* - рост пассажиропотока с 2003 года;
4. *Metronom* – увеличение числа пассажиров на 70% за 7 лет;
5. *S-Bahn Breisgau* – увеличение числа пассажиров в 2,5 раза за 9 лет;
6. *Budapest-Eszergom* – увеличение числа пассажиров, предпочитающих поезд автобусу;
7. *West Coast Virgin* – увеличение пассажиропотока на 81%;
8. *Connexion Valleilijn* – прогнозируемое увеличение числа пассажиров на 60%.

Выделение специализированных автобусных полос также является эффективным решением. Например, в Дублине на 16 радиальных маршрутах, создали выделенные полосы, и это дало следующий эффект:

- 1) снижение длительности прохождения автобусом установленных маршрутов на 30-50%;
- 2) увеличения пассажиропотока от 20% до 100%, в зависимости от маршрута;
- 3) 60% новых пассажиров, отказавшихся от личных машин.

Однако, создавая выделенные автобусные полосы, нужно строго запрещать частным автомобилям, а также велосипедистам пользоваться этими полосами. Только в таком случае можно достигнуть поставленных целей.

Городской общественный транспорт является быстро развивающейся отраслью, так как он является универсальным средством решения различных проблем для всего общества. Именно поэтому во многих мегаполисах сейчас очень большое внимание уделяется развитию общественного транспорта, а не строительству новых магистралей и поддержке автомобильной промышленности, дальнейшее развитие которой только усугубляет проблемы, с которыми сегодня мы сталкиваемся в наших городах.

Масштабы нынешнего финансового и экономического кризиса в России говорят о том, необходимо принимать серьезные решения, требующие всесторонних изменений во всех сферах экономической деятельности. Это является самым подходящим моментом для стимулирования изменений в обществе и отказа от образа жизни, зависящего от автомобиля.

Общественный транспорт создает рабочие места и обеспечивает их доступность. Во многих городах сеть общественного транспорта является одним из крупнейших работодателей, и такие рабочие места не могут быть куда-либо перенесены. В Европе операторы общественного транспорта суммарно создают около миллиона рабочих мест, а каждое рабочее место в секторе общественного транспорта связано с четырьмя рабочими местами в других секторах экономики. Помимо того, следует учесть, что вложения в общественный транспорт создают на 25% больше рабочих мест, чем те же суммы, вложенные в строительство дорог и автомагистралей.

Кроме того, массовый переход к использованию общественного транспорта и схемам устойчивой мобильности помогает экономике сократить свою топливную зависимость и способствует повышению её платежного баланса.

С середины двадцатого века спрос на энергоресурсы для транспортных нужд увеличился во всем мире в 5 раз. На долю транспорта приходится 30% от общего энергопотребления в странах ЕС и около 19% выбросов вредных газов в общемировом исчислении. Эффект от внедрения новых экологически чистых технологий становится почти незаметен из-за роста количества транспортных средств и числа поездок.

В настоящее время всё больше и больше людей задумываются о снижении пагубного влияния деятельности человека на окружающую среду. Все прекрасно понимают, насколько сильно загрязнен воздух современной Москвы. При этом, почти три четверти вредных автомобильных выбросов (74%) приходится на долю частного транспорта. Именно общественный транспорт является эффективным и универсальным решением для того, чтобы уменьшить количество выделяемых вредных выхлопных автомобильных газов.

В борьбе с загрязнением окружающей среды, энергетической неэффективностью и климатическими изменениями принятие стратегий развития, основанных на приоритете общественного транспорта, оказывается средством более эффективным, чем поиск чисто технологических решений.

Также необходимо сказать, что мобильность является одним из основных критериев эффективности современного общества. Нет ни одного города, который на сегодняшний день мог бы нормально функционировать без системы общественного транспорта. Как раз-таки он и способствует уменьшению количества заторов на дорогах. А для такого крупного города, как Москва, «пробки» – очень серьезная проблема. Учитывая постоянную урбанизацию и увеличение спроса на мобильность, заторы на дорогах будут продолжать расти, если подход к мобильности не будет изменен. Поэтому городским властям очень выгодно развивать данную отрасль.

Общественный транспорт является средством, которое позволяет экономить на одной из самых дорогих вещей на сегодняшний день – земле. Для того чтобы убедиться в этом рассмотрим следующий пример. Для перевозки 50 тысяч человек за час в одном направлении необходимо дорожное пространство шириной в (рисунок 1):

- 1) 175 метров для перевозки только личными автомобилями;
- 2) 35 метров для перевозки только автобусами;
- 3) 9 метров под железнодорожный путь для перевозки рельсовым транспортом.



Рис. 1. Ширина дороги для перевозки 50000 человек

Помимо перспектив развития общественного транспорта, необходимо также упомянуть о грядущих изменениях в данной отрасли. Прежде всего – это интеграция различных видов общественного транспорта. Для удовлетворения экономических, социальных и экологических ожиданий и потребностей общества, различные виды транспорта должны функционировать скоординировано в рамках единой транспортной системы, при этом все участники рынка транспортного обслуживания должны придерживаться общей линии.

В настоящее время вышеупомянутая интеграция только начинает развиваться в Москве, однако она идет очень стремительно:

1) введена в использование платежная карта «Тройка», позволяющая расплачиваться ей в любом автобусе, троллейбусе, трамвае, монорельсе, а также метро;

2) введен в обращение билет «Единый», также позволяющий осуществлять поездки во всех вышеперечисленных видах общественного транспорта;

3) создан билет «90 минут», тесно связывающий поездки на метро и других видах наземного общественного транспорта.

Следующее важное изменение – интеграция с различными направлениями политики. Любая стратегия развития общественного транспорта может преуспеть только в том случае, если она эффективно координируется с другими городскими программами. Примером такой интеграции служит кооперация общественного транспорта с системой городского проката велосипедов: в Москве можно взять на прокат любой городской велосипед, при этом расплатившись картой «Тройка».

Таким образом, общественный транспорт является эффективным средством для решения различных проблем. Именно поэтому данная отрасль имеет большой потенциал, и её развитие дает целый ряд преимуществ. Это способствует тому, что данный вид пассажирских перевозок будет продолжать активно развиваться в ближайшее время.