

Реформирование системы городского общественного транспорта Санкт-Петербурга

С. В. ПОПОВ, председатель Комитета по транспорту Санкт-Петербурга



Комплексная реформа городского транспорта общего пользования является одним из ведущих направлений развития Петербурга в ближайшие годы. Ее ключевая цель — добиться конкурентного преимущества общественного транспорта перед индивидуальными автомобилями на улицах города. В числе первых результатов реформы — введение выделенных полос, расширение сети маршрутов, обновление подвижного состава благодаря оптимизации конкурсных процедур в работе с перевозчиками, внедрение современных средств информирования пассажиров и электронной оплаты проезда.

По оценкам экспертов, к 2015 г. рост парка легкового транспорта в Санкт-Петербурге составит 24 %, а грузовых машин — 39 %. Как свидетельствует опыт крупнейших мегаполисов мира, неразвитость общественного транспорта создает прямые предпосылки к росту автомобилизации, и мегаполис начинает задыхаться от пробок. Таким образом, без реформы Северная столица может не справиться с постоянно растущим числом автомобилей и загруженностью улично-дорожной сети.

Сегодня Санкт-Петербургу необходимо комплексное развитие всех компонентов транспортной инфраструктуры, которое, в свою очередь, приведет к изменению имиджа транспорта общего пользования. Наземный общественный транспорт Петербурга постепенно перестанет быть подходящим вариантом только для тех, кто не может позволить себе машину. Автобус или троллейбус — если он ходит бесперебойно, с минимальным интервалом, если в его просторном салоне работает кондиционер летом и обогреватель зимой — сможет успешно конкурировать с личным автомобилем.

Система выделенных полос

Летом 2011 г. правительство Санкт-Петербурга утвердило отраслевую схему развития городского наземного пассажирского транспорта, которая основана на использовании его базовых преимуществ. В наибольшей степени они раскрываются при условии,

что этот транспорт движется по обособленному пути, т. е. независимо от автомобильного движения, и обслуживает значительные потоки пассажиров.

Таким образом, в городе необходимо создать развитую систему выделенных полос, которая охватила бы наиболее напряженные направления пассажиропотоков, обеспечив их эффективным скоростным транспортным сообщением без пробок и по расписанию. Положительный опыт реализации данной стратегии уже существует: на трех проспектах (Невском, Лиговском, Большом проспекте Петроградской стороны) установлены

специальные делинеаторы, которые препятствуют выходу машин на полосу движения общественного транспорта.

Оптимизация маршрутной сети

В рамках реформы городского общественного транспорта Петербурга Комитет по транспорту добился повышения конкуренции среди перевозчиков. За последние 2 года число компаний-операторов, работающих по договору с городом, увеличилось с 6 до 17. Это позволило расширить маршрутную сеть, усилить действующие маршруты и организовать транспортное сообщение с районами новой жилой застройки. Важно отметить, что частные операторы обновили свой подвижной состав и полностью отказались от автобусов малой вместимости.

По программе оптимизации маршрутной сети в 2011 г. реорганизовано порядка 55 неэффективных коммерческих маршрутов, дублирующих действующие транспортные связи, открыты 20 социальных маршрутов.



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ

В перспективе предполагается, что благодаря развитой системе общественного транспорта Петербург будет надежно связан с пригородами, а из деловых районов станет проще и быстрее попасть на вокзалы и в аэропорт.

Конкуренция и курсы

В ходе последнего конкурса на право организации пассажирских перевозок интерес к обслуживанию части городской маршрутной сети, а именно 31 социального и 58 коммерческих маршрутов, проявили около 20 перевозчиков, среди которых были как крупные компании, так и представители среднего бизнеса.

В сформированные комитетом лоты входило разное количество маршрутов: от одного социального и одного коммерческого до трех социальных и восьми коммерческих. Таким образом, право осуществлять пассажирские перевозки могла выиграть даже фирма с небольшим автобусным парком — главное, чтобы ее транспортные средства соответствовали требованиям к техническим характеристикам. В частности, при оценке документации преимущество было отдано автобусам средней и большой вместимости с низким уровнем пола.

Сейчас Комитет по транспорту готовит новый конкурс. При отборе в первую очередь оценят реальные возможности перевозчиков: компании, уже имеющие подвижной состав, будут в приоритетном положении по отношению к тем, которые просто предъявят договор на поставку техники. Для города важна гарантия, что перевозчик выполнит свои обещания и выйдет на маршрут в установленный срок.

На пути к фирменному стилю

Благодаря конкуренции перевозчиков автобусный парк города существенно преобразился. По условиям контрактов с 1 января 2012 г. частные операторы значительно обновили свой подвижной состав. На маршруты выпущены 129 новых автобусов большой вместимости и 1049 автобусов средней вместимости. На смену устаревающим китайским Yutong и турецким Otoyo! пришли качественные немецкие Mercedes и Volkswagen.

Изменился и внешний вид общественного транспорта. С бортов и стекол всех транспортных средств крупнейших городских перевозчиков — «Пассажиравтотранс» и «Горэлектротранс»

(а это более 3 тыс. единиц подвижного состава) снята коммерческая реклама. В ближайшие годы работа с перевозчиками в этом направлении будет продолжена.

Задача Комитета по транспорту — добиться того, чтобы общественный транспорт Петербурга обрел свой фирменный стиль, как, например, в Берлине или Лондоне.

В круглосуточном режиме

В последние года ночная жизнь Северной столицы стала более оживленной и насыщенной, поэтому назрела потребность в маршрутах наземного общественного транспорта, которые бы заменяли закрытое метро.

Комитет по транспорту оперативно отреагировал на запрос общества: главным нововведением 2012 г. стал запуск с 1 июля регулярных ночных автобусных маршрутов. Этот дополнительный общественный транспорт полностью дублирует линии метрополитена, обеспечивая бесперебойную межрайонную связь на период закрытия метро.

Появление круглосуточно автобусного сообщения — важный шаг в реформе городского общественного транспорта.

Специально для новых маршрутов государственный перевозчик «Пассажиравтотранс» выделил 70 автобусов большой вместимости с полом низкого уровня. Количество автобусов таково, что интервал движения составляет всего 15 минут, что позволяет пассажирам рассчитывать оптимальное время своей поездки.

По безналичному расчету

В числе важных преобразований этого лета следует назвать внедрение на коммерческих маршрутах системы электронного контроля оплаты проезда. Теперь пассажиры могут полностью отказаться от расчета наличными средствами, так как для того, чтобы оплатить проезд в метрополитене, автобусах, трамваях, маршрутных такси и даже аквабусах, достаточно одной проездной карты — «Электронного кошелька» («Подорожника»). Этот универсальный проездной был введен в мае 2011 г., но им уже пользуются около миллиона петербуржцев.

Гибкая система пополнения «подорожника» позволяет владельцам перевести на него денежные средства не только через кассы метрополитена, но и со счета мобильного телефона (эту услугу предоставляют своим абонен-

там операторы «Теле2», «МегаФон», «МТС» и «Билайн»), а также в сети Интернет с помощью платежной системы «Яндекс.Деньги» или банковской карты на сайте www.oplatatransporta.ru. Таким образом, пополнять свою транспортную карту можно в любое время суток и в любом месте, где есть Интернет или сотовая связь.



Вместе с тем Комитет по транспорту продолжает оснащать подвижной состав перевозчиков стационарными валидаторами, которые позволят отказаться от услуг кондукторов и перевести этих работников на должность контролеров. В прошлом году стационарные валидаторы появились во всех автобусах государственного унитарного предприятия «Пассажиравтотранс», а в 2012 г. к системе стационарного электронного контроля оплаты проезда планируется подключить весь городской электрический транспорт.

Идеальный автобусный маршрут

Передовые технологии в области электронного контроля оплаты проезда применены в проекте «Идеальный автобусный маршрут», реализованном СПб ГУП «Пассажиравтотранс». Одна из задач данного эксперимента — за счет комплексных организационных мер добиться бесперебойной работы городского пассажирского транспорта, слаженного функционирования бортовой навигации и стационарной системы электронной оплаты.

В качестве пилотной трассы выбран социальный маршрут № 161, пассажиры которого с первых же дней смогли оценить преимущества четкой организации автобусных перевозок и сокращенных до минимума интервалов движения.

Комитет по транспорту планирует использовать данный опыт и на других маршрутах. Подойдя к остановке, человек должен точно знать, что ему придется ждать свой автобус не более 5–7 минут.



Транспорт, доступный всем

Для того чтобы общественным транспортом было удобно пользоваться не только обычным пассажирам, но и людям с ограниченными возможностями, при поддержке Ко-

митета по транспорту в Петербурге началась реализация программы «Говорящий город». Подвижной состав на маршрутах оснащается системой аудиоинформирования для инвалидов по зрению: ею уже оборудовано около 100 транспортных средств.

Маршруты отбираются по рекомендациям Всероссийского общества слепых и в основном проходят около социально значимых объектов

Для удобства инвалидов по зрению в салоне подвижного состава сообщается о работе стационарной системы электронного контроля оплаты проезда, а на поручни с валидаторами нанесены желто-черные полосы. Ориентируясь по ним, слабовидящие пассажиры могут найти электронные контроллеры.

Кроме того, в 2012 г. Петербургский метрополитен планирует завершить тестирование специальных технических устройств для перемещения инвалидов-колясочников и других пассажиров с ограниченными возможностями по эскалатору станций и подземным вестибюлям. Специально для этого разрабатываются подъемные платформы для лестничных маршей, мобильные устройства для перемещения по лестницам и оборудованные для движения по эскалаторам. Создаются как устройства под конкретные станции, так и универсальные приспособления, которые можно будет применять на большинстве станций.

ATO EVENTS 2012–2013

Профессиональные мероприятия для авиатранспортной отрасли

2012	18–19 сентября	Наземное обслуживание в аэропортах	Москва	3-я международная конференция и выставка
	20–21 сентября	РМА-компоненты: эффективное применение в ТОиР	Москва	1-я практическая конференция
	26–27 сентября	Обновление парка воздушных судов: юридическая и налоговая практика	Москва	7-й обучающий семинар для авиакомпаний
	9–10 октября	Международный авиационный форум «Крылья России»	Москва	10-я международная конференция
	26 октября	Грузовой рынок России: передовые технологии	Москва	2-я международная конференция
	20–21 ноября	Маркетинг авиатранспортных услуг	Москва	8-я международная конференция
	26 ноября	Воздушный транспорт России и ЕС: сегодня и завтра	Брюссель	4-я международная конференция
2013	5 февраля	Безопасность авиатранспортного комплекса	Москва	6-я международная конференция
	6 февраля	Конференция по подготовке авиационного персонала «Профессионалы авиации»	Москва	2-я международная конференция
	20–21 февраля	ТОиР авиационной техники в России и СНГ	Москва	8-я международная конференция и выставка
	12 марта	Авиационное финансирование и лизинг в России и СНГ	Москва	5-я международная конференция
	март	Рынок контейнерных перевозок: Россия — новое качество роста		2-я международная конференция
	апрель	Церемония вручения премии «Крылья России»	Москва	16-я церемония награждения
	апрель	Инфраструктура воздушного транспорта	Москва	9-я международная конференция
	май	Авиационный IT-форум	Москва	6-я международная конференция
	июнь	Форум деловой авиации	Москва	6-я международная конференция



Подробная информация по телефону: (495) 626-53-29
или на сайте www.events.ato.ru