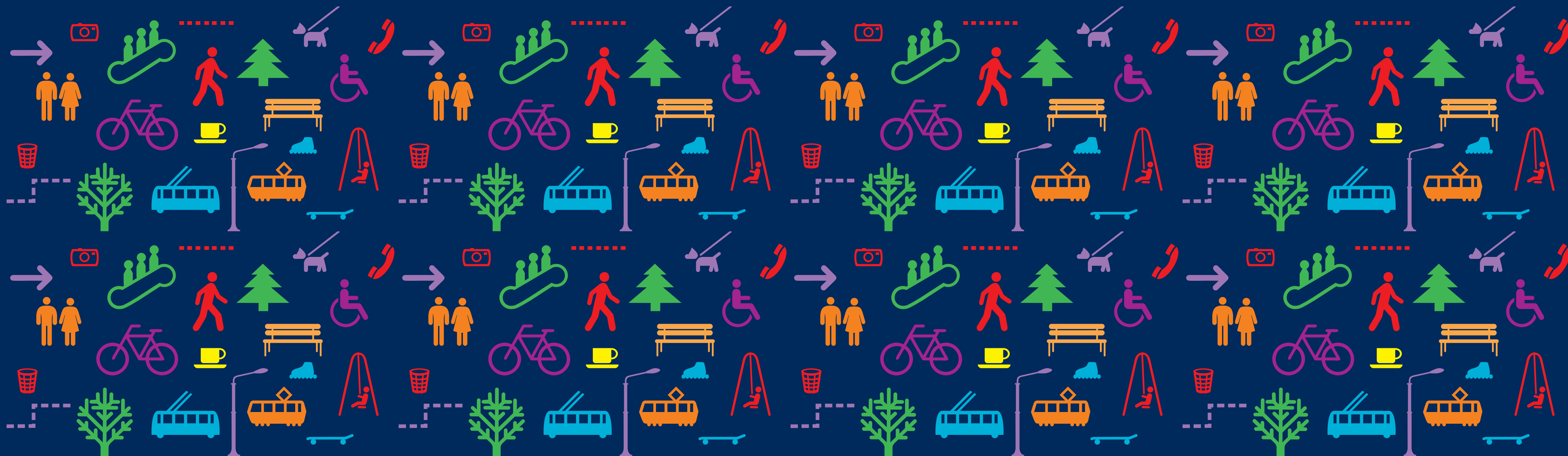




Городские проекты

Ильи Варламова и Максима Каца



Общественный транспорт Орла

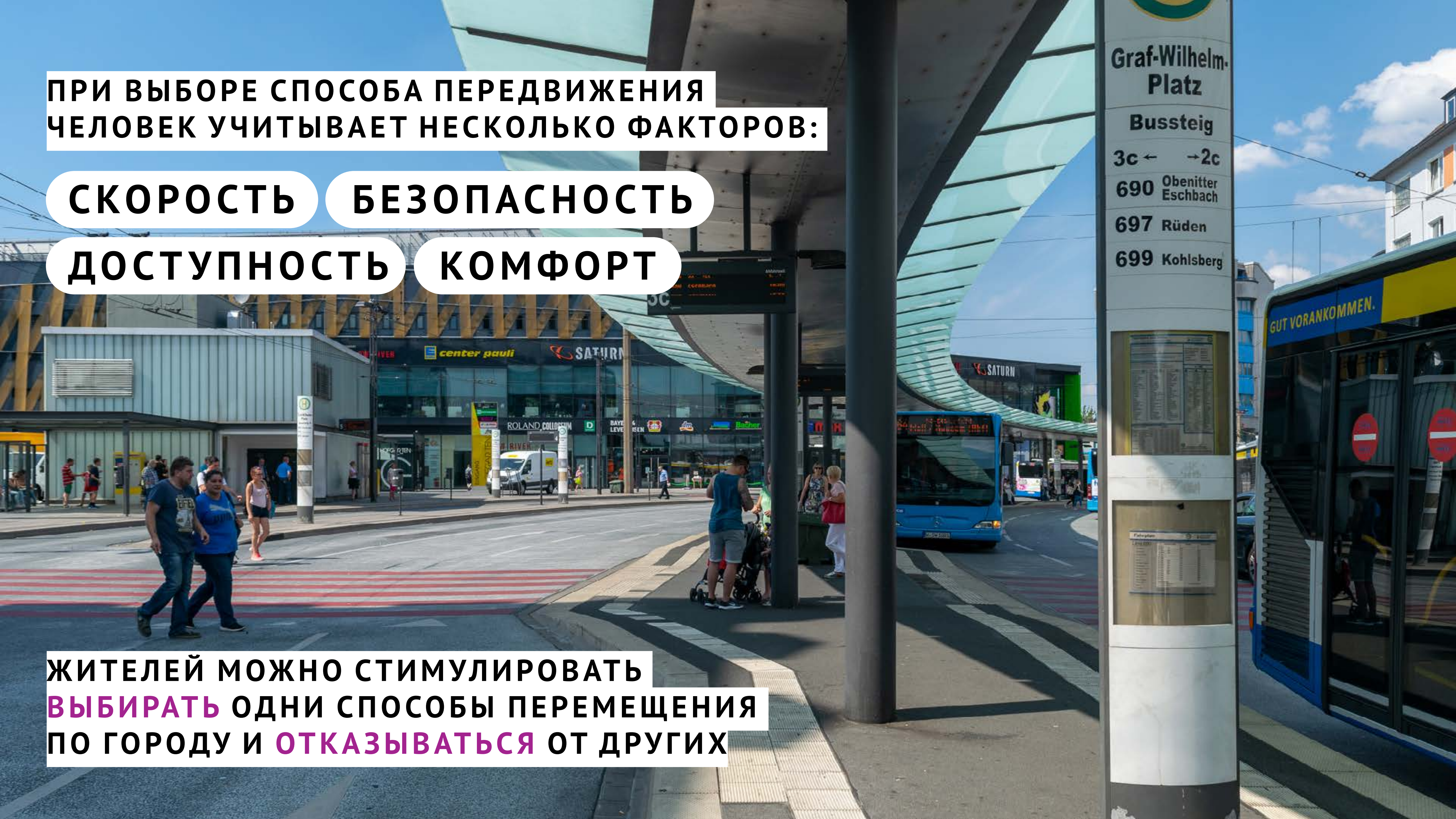
и как не дать ему умереть

ПРИ ВЫБОРЕ СПОСОБА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ
ЧЕЛОВЕК УЧИТЫВАЕТ НЕСКОЛЬКО ФАКТОРОВ:

СКОРОСТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ

ДОСТУПНОСТЬ КОМФОРТ

ЖИТЕЛЕЙ МОЖНО СТИМУЛИРОВАТЬ
ВЫБИРАТЬ ОДНИ СПОСОБЫ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ
ПО ГОРОДУ И ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ ДРУГИХ



Задача города – сделать так, чтобы человек выбирал для поездок по городу любой вид транспорта, кроме личной машины.

Каждая поездка жителя на машине наносит вред городу. При этом каждый житель, выбирающий общественный транспорт, повышает его эффективность и позволяет и дальше его развивать.



Чтобы люди ездили на общественном транспорте, он должен быть быстрым, комфортным и недорогим, находиться в близкой доступности к месту жительства и работы. Словом, быть идеальным.

Но мало сделать что-то хорошее — нужно мотивировать людей отказаться от поездки на личной машине в пользу общественного транспорта.



Подтолкнуть людей к выбору общественного транспорта можно тремя способами:

1.

Административно — например, жестко регулировать соблюдение правил парковки, применять повсеместно камеры фиксации нарушений.

2.

Политически — например, запретить машины с уровнем экологичности ниже Евро-6, отказаться от расширения улиц и запланированного строительства развязок.

3.

Физически — например, перекрыть улицу бетонными блоками, уменьшить количество парковок или сузить широкую дорогу.

ЧТОБЫ СТИМУЛИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ ИМЕННО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА, ЧАЩЕ ВСЕГО НУЖНЫ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ И ФИЗИЧЕСКИЕ МЕРОПРИЯТИЯ.

Роль общественного транспорта

Общественный транспорт позволяет городу развиваться. Транспорт так же важен, как и застройка территории — одно без другого не существует. С маршрутками и разбитым трамваем город просто придёт в упадок, погрязнет в пробках и в экологической яме, испытает отток населения.

Некоторые говорят, что общественный транспорт — это транспорт для тех, у кого нет своей машины. Они считают, что социальная роль общественного транспорта — перевозить одну бабушку в час. Это заблуждение.

Если общественный транспорт занимается перевозкой льготников, то город деградирует. Общественный транспорт — это не транспорт для бедняков.



Плюсы общественного транспорта

Социальная роль общественного транспорта и города – сделать так, чтобы жители быстро добирались до любой точки города, а бизнес зарабатывал на этом.

В этом процессе городская функция – перераспределять блага, потому что самостоятельно бизнес не может инвестировать и поддерживать всю транспортную систему города. Вводить маршрут для перевозки «1,5 бабушки в час» бессмысленно и расточительно – дешевле возить их на такси.





Транспортный сервис должен быть быстрой, надёжной и недорогой альтернативой личному автотранспорту – только так можно решить проблему пробок и экономических потерь от них. Город с плохим общественным транспортом и маршрутами «для бабушек» неизбежно проигрывает в конкуренции городов за человеческий капитал и инвестиции.

Каким должен быть общественный транспорт

Для оздоровления экономики города, притока новых жителей и денег важно создать надёжный транспортный каркас города. В первую очередь это магистральные маршруты, которые должны ходить быстро и часто – они свяжут воедино весь город и дадут толчок для развития центра и периферии. Для этого подойдут городские железные дороги, обособленный трамвай или скоростной автобус.

В будущем, после удовлетворения текущего спроса, стоит задуматься о развитии полноценной сети общественного транспорта с магистральными и районными маршрутами.



Транспорт Орла сегодня

4

маршрутов троллейбусов

1

действующая линия трамвая
(всего их 4)

Множество частных и муниципальных
автобусных маршрутов





Подвижной состав

40

троллейбусов, из них только четыре имеют низкий пол (еще 10 троллейбусов из Москвы)

72

трамвая, ни одного низкопольного

На балансе муниципального перевозчика около

40 больших автобусов (б/у из Москвы) и **32 ПАЗика**.



Тренды

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ОРЛА В ЗАСТОЕ

Крайне малый парк электротранспорта (депо заполнены менее чем на половину)

Половина из трамваев не выходит на линию, а их средний возраст – 36 лет

Город не получает новую технику, а все 10 полученных из Москвы в конце 2018 года троллейбусов уже списаны

Состояние инфраструктуры ухудшается

**КОЛИЧЕСТВО ЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА,
ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ И ПРОТЯЖЕННОСТЬ
ЗАТОРОВ РАСТЕТ**

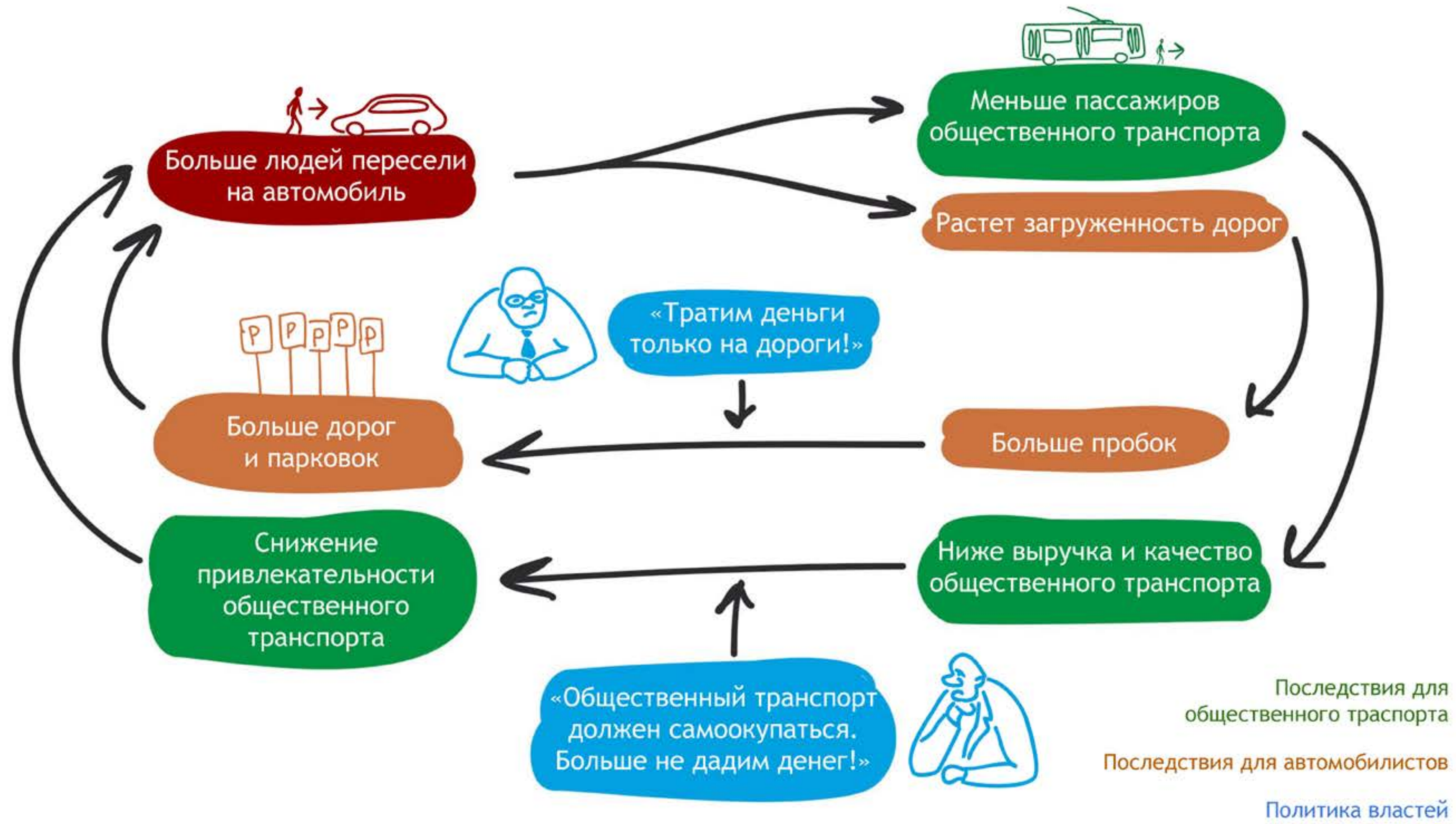
Возможности

За 30 лет в Орле не закрыты трамвайные и троллейбусные линии

Сохранены все производственные площадки и сопутствующая инфраструктура



Орлу повезло (пока) не попасть в круг транспортного ада



Что делать?

Чек-лист хорошей транспортной системы Орла

- Тихие трамваи на хороших рельсах
- Комфортные и безопасные остановки
- Обособление и приоритетное движение
- Новые вместительные троллейбусы и легкая контактная сеть
- Маршрутная сеть с минимальным числом маршрутов, но с максимальной частотой
- Единая билетная система на всем общественном транспорте
- Перевод автобусных маршрутов на брутто-контракты

Тихие трамваи на хороших рельсах



Сейчас множество городов покупают новый подвижной состав, но он может крайне быстро «состариться», если не обновлять трамвайную инфраструктуру — рельсы, стрелочные переводы, контактную сеть, подстанции, депо обслуживания.

Комфортные и безопасные остановки

Удобное ожидание на остановках — такой же фактор успешности общественного транспорта. Посадка в трамвай должна осуществляться с высокой платформы, а если ее сделать нельзя, то с «венской» платформы. На остановке должна быть вся информация о движении трамваев. На остановке должен быть навес и освещение, чтобы не ждать трамвай под дождем или в темноте ночью.



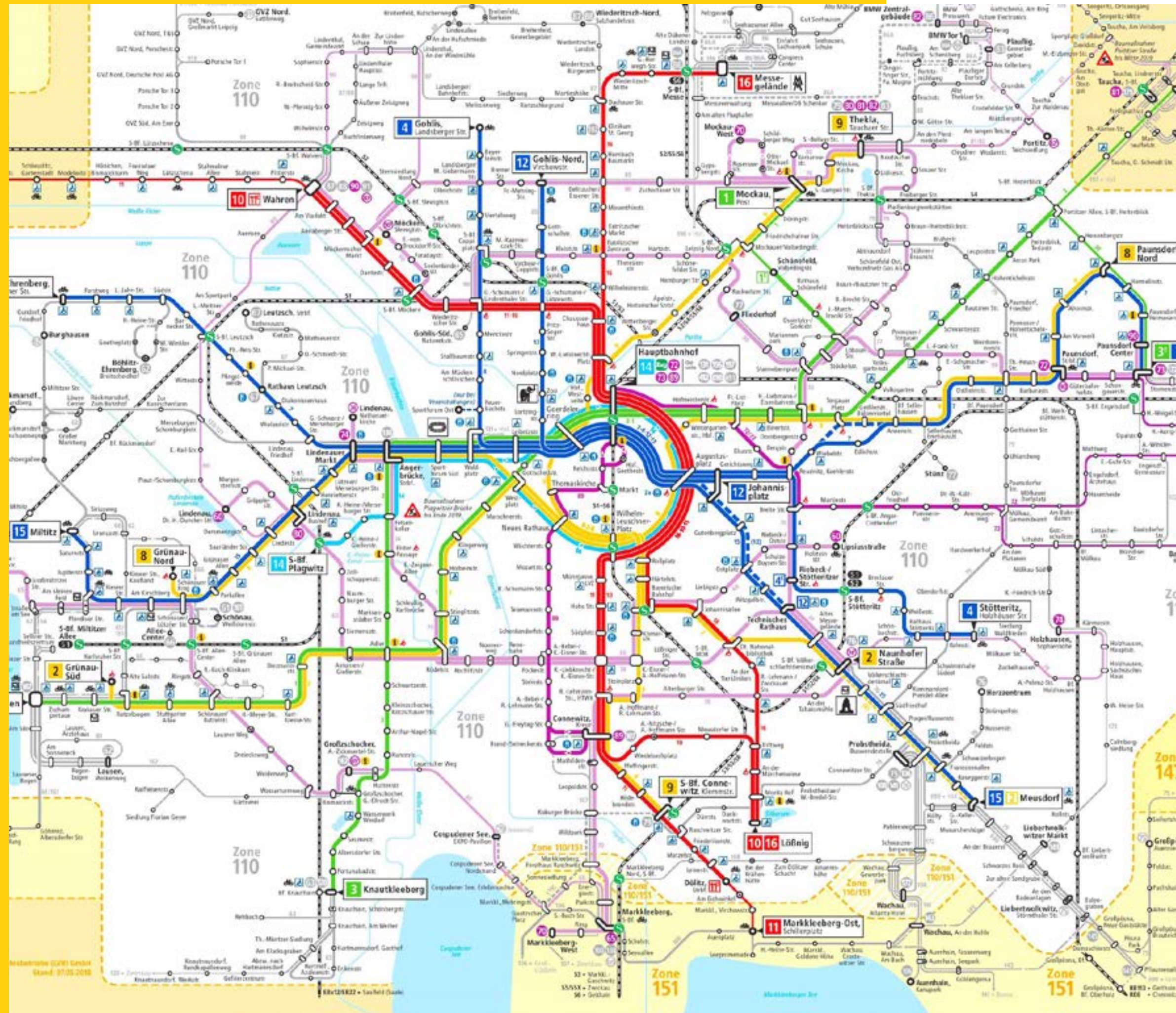
Обособление и приоритетное движение

Чтобы расписание на остановках соблюдалось, а трамваи не простаивали в депо из-за ДТП, трамвай должен быть максимально обособлен от проезжей части на всем своем протяжении. Даже пробки на маленьком совмещенном участке достаточно, чтобы нарушить расписание всего маршрута на всем его протяжении.

А чтобы трамваи не простаивали на светофорах, специальные датчики должны распознавать их приближение и заранее переключать им сигнал на «зеленый».



Маршрутная сеть с минимальным числом маршрутов



Принято считать, что чем больше маршрутов, тем лучше. Но чем их больше, тем дольше среднее время ожидания. Но если пересадки бесплатны и удобны, быстрее и эффективнее иметь системы с минимумом маршрутов. А чем меньше маршрутов, тем меньше на них интервалы при том же числе трамваев.

В такой системе трамвай, который приехал на вашу остановку – это нужный вам трамвай.

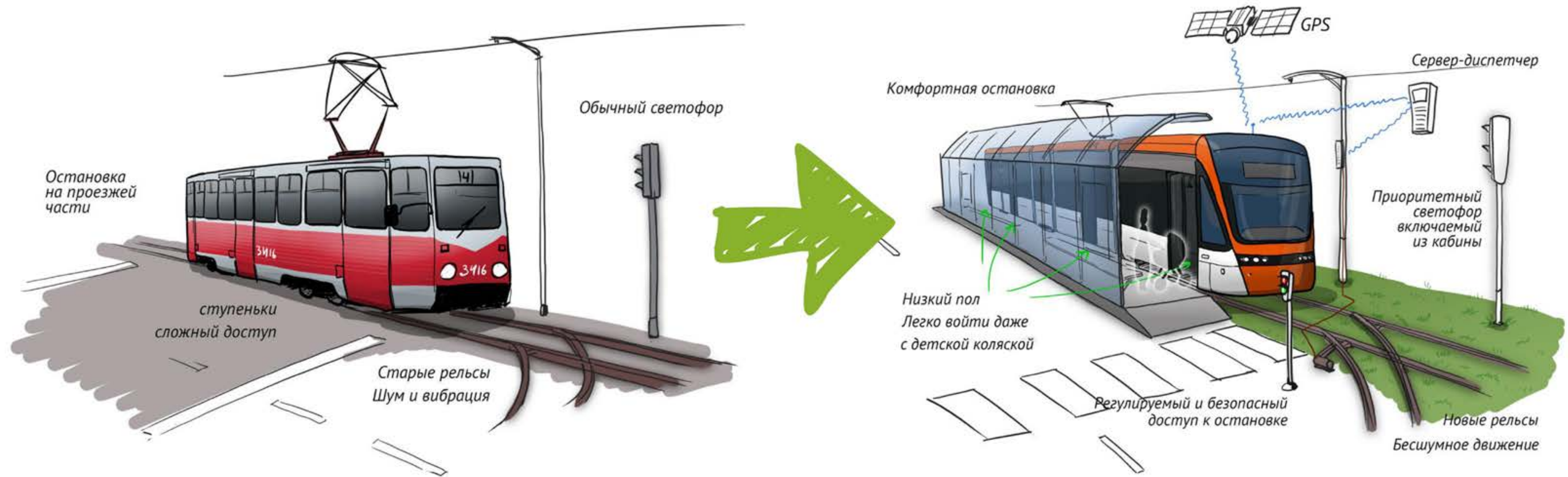
Единая билетная система

Важнейшая часть удобной пересадочной системы – единый билет.

Он позволяет за стоимость одной поездки делать пересадку на любой маршрут в черте города (или даже агломерации или области) в течение, например, часа или 90 минут. Да, поддерживать такую систему довольно дорого, но это позволяет сэкономить куда больше денег на поддержании множества маршрутов из каждой точки в каждую точку города.



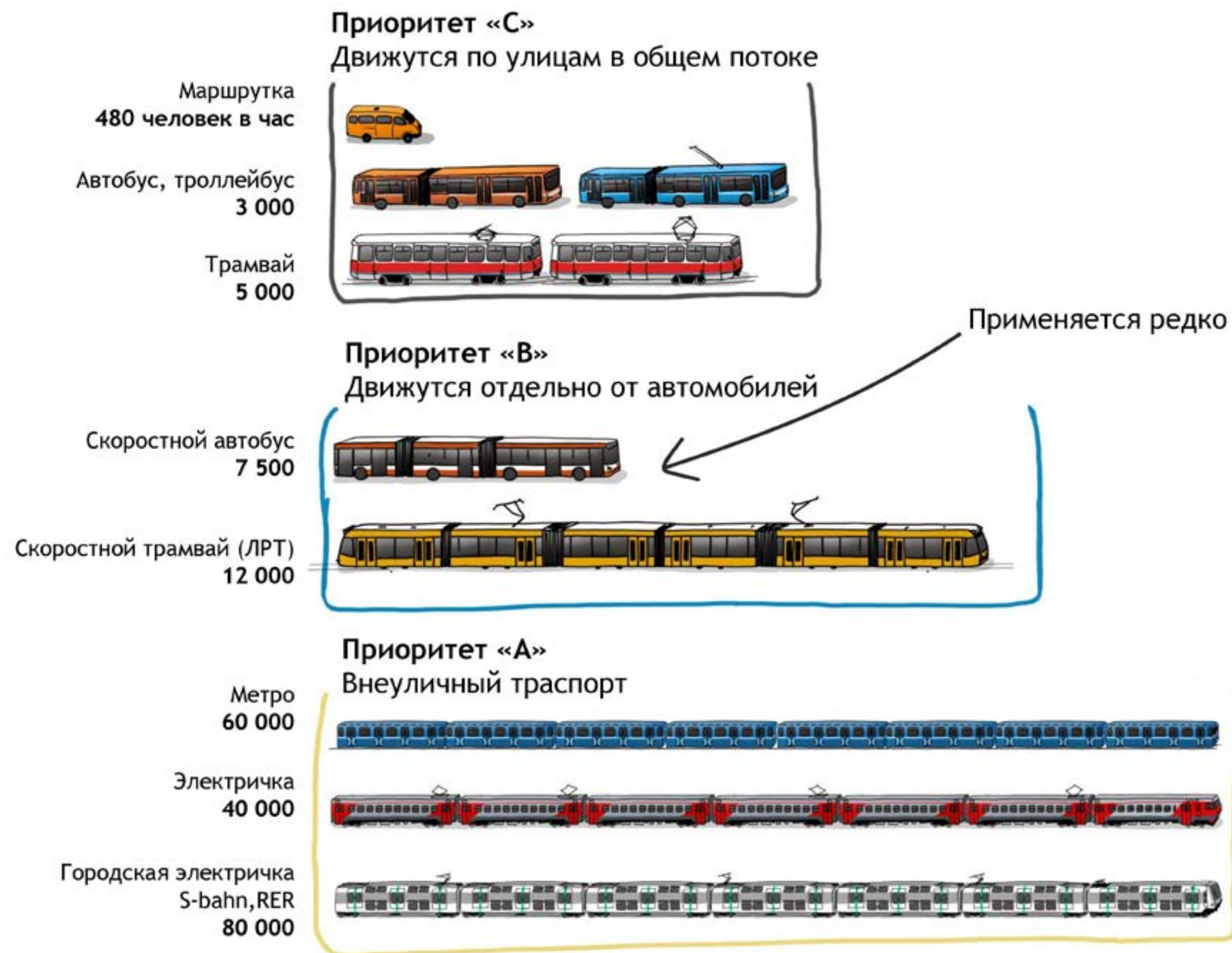
Обновленная трамвайная система может стать основой транспорта Орла



ЧТОБЫ ТРАМВАЙ БЫЛ МАКСИМАЛЬНО ЭКОНОМИЧЕСКИ ЭФФЕКТИВНЫМ, ОН ДОЛЖЕН ПЕРЕВОЗИТЬ МНОГО ЛЮДЕЙ

Трамвай – суперпроизводительный транспорт, а в городах вроде Орла он должен быть основным магистральным транспортом. Трамвай не должен работать в районах с низкой плотностью населения с низкими пассажиропотоками. Если такие линии нельзя продлить – их стоит заменить на автобусы.

Чтобы обеспечить трамвайные линии пассажирами, нужно продлить их в новые многоэтажные районы.



Новые вместительные троллейбусы и легкая контактная сеть



Троллейбусная инфраструктура также нуждается в обновлении. Современные троллейбусы такие же тихие и комфортные, как и новые трамваи, а аккумуляторы для автономного хода позволяют продлить их в новые районы без строительства троллейбусных линий.

Но существующую контактную сеть также нужно обновить – современные спецчасти и способы подвеса создают меньше «визуального шума» и позволяют проходить стрелки на бóльших скоростях.

Линия в Северный

От Герцена до Больницы Боткина на машине 15 минут без пробок, а на автобусах – 40! Не удивительно, почему много людей выбирают именно автомобиль, чтобы доехать до центра.

Новый трамвай до центра сократит время на общественном транспорте почти в два раза (до 20–25 минут) для района, где живет 60 тысяч человек.

Новая линия

Действующая линия



Линия в Пробуждение

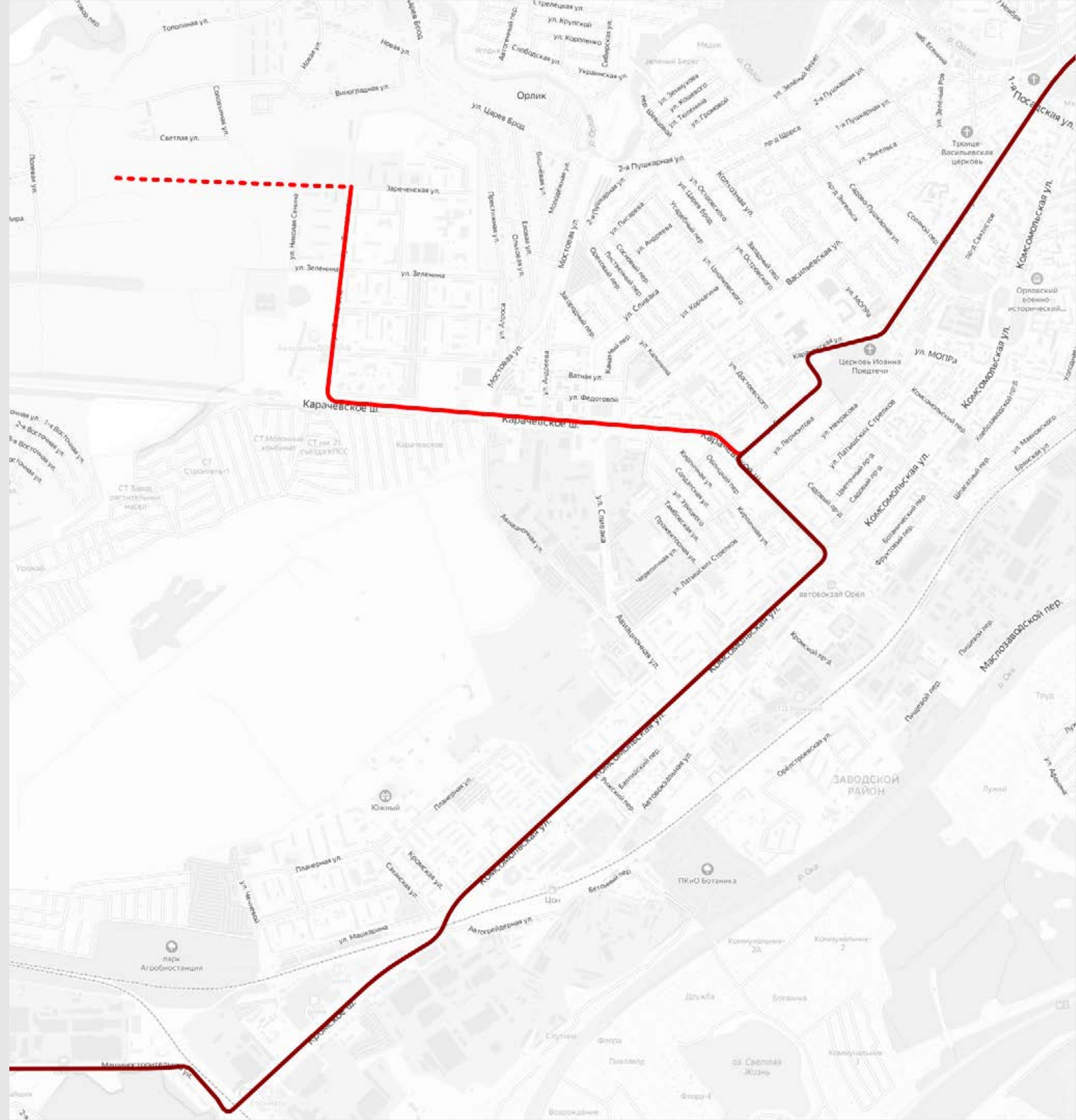
В новом микрорайоне интервалы общественного транспорта высокие. Чем хуже общественный транспорт, тем чаще жители используют автомобили.

Всего 7,5 км трамвайных путей обеспечат комфортным сервисом район, который продолжит разрастаться в ближайшие годы.

Новая линия

Действующая линия

Перспективная линия в случае застройки района



Перспективные проекты

Трамвайные линии необходимо строить не только в новые районы, но и в старые. Это и улучшает облик города, и повышает связанность территории города. Кроме того, трамвай – самый эффективный из экологичных видов общественного транспорта.

Именно на него стоит заменять автобусы там, где в часы-пик сложно найти свободное место и где на машине все стоят в пробках.

Новая линия

Действующая линия



Реконструкция Красного моста – уникальная возможность

Сейчас мост уже более года закрыт на реконструкцию, но это не вызывает больших пробок на подходах к другим мостам.

Это наглядно показывает, что два других моста через Оку справляются с нагрузкой.



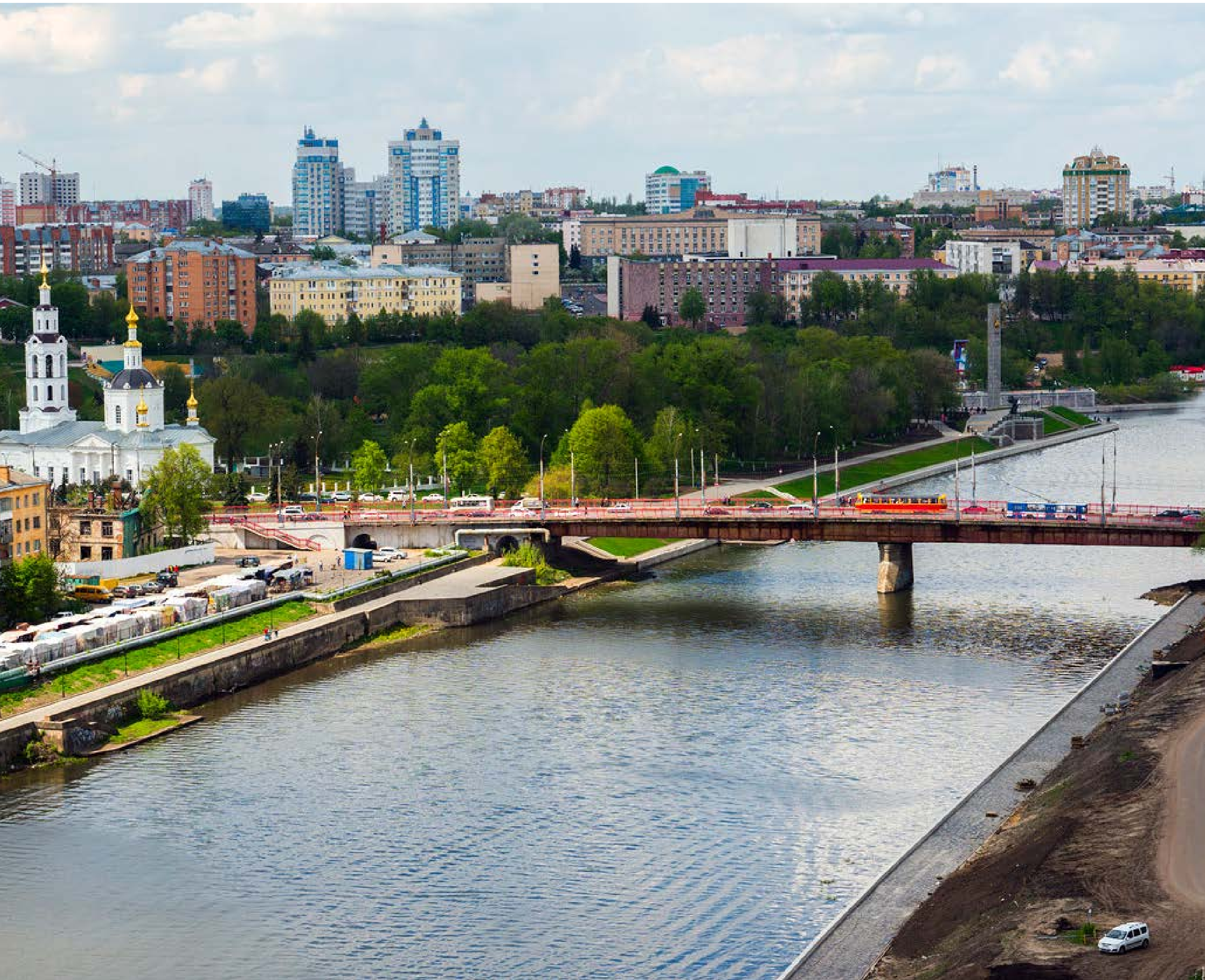


Фото newsorel.ru

После реконструкции стоит оставить на Красном мосту движение только для общественного транспорта, трамваев, велосипедистов и пешеходов. Да, это удлинит маршруты для автомобилистов, особенно по центру города, но 1) это позволит создать уникальные связи именно общественным транспортом, что повысит их востребованность, 2) будет отличным способом улучшить качество городской среды в центре и самым дешевым способом его «благоустройства».

ВЛОЖЕНИЯ В ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ПОМОГУТ РАЗВИТИЮ ГОРОДА

Окупить расходы на строительство инфраструктуры только от продажи проездных билетов нельзя, лишь покрыть операционные расходы. Но инвестиции в инфраструктуру станут катализатором развития всей экономики



Для жителей

- Сокращение времени поездок
- Рост подвижности населения
- Повышение доступности районов города
- Снижение транспортной усталости



Для города в целом

- Привлекательность и конкурентоспособность города
- Рост производительности труда
- Рост деловой и социальной активности

Рост налоговых поступлений в бюджет



Развитие существующей инфраструктуры

В первую очередь, следует разработать и принять план обновления трамвайной инфраструктуры города:

- **Ремонт трамвайных путей**
- **Обновление энергохозяйства**
- **Строительство платформ**
- **Реализация выделенных полос и приоритета трамвая**

Такие региональные и муниципальные инвестиции позволят получить преимущество при подаче заявок на федеральное финансирование обновления подвижного хозяйства, например, в рамках программы «Безопасные качественные дороги».



Городские проекты

Ильи Варламова и Максима Каца

Отделение в Орле

vk.com/city4people_orl

instagram.com/city4people_orel

Руководитель отделения

Владимир Богданов

+7 910 267-46-23

orel@city4people.ru

Автор доклада

Александр Девяткин

Подготовлено фондом

«Городские Проекты Ильи Варламова и Максима Каца»