

Развитие транспортной системы крупных городов в условиях ограниченных ресурсов

А. А. Михальченко, *канд. техн. наук*

Белорусский государственный университет транспорта

246653 Беларусь, г. Гомель, ул. Кирова, 34

Транспортные системы крупных городов в Республике Беларусь сформированы в прошлые времена с учетом градостроительных норм того времени, когда главным элементом улично-маршрутной сети являлся обязательно центр города. В итоге в крупных современных городах страны сложилась улично-маршрутная сеть городского транспорта как продолжение старой сети со всеми её достоинствами и недостатками. Главным недостатком улично-маршрутной сети для городского транспорта в областных центрах страны является прохождение значительной части маршрутов городского транспорта через центральную часть городов, что создает значительное дублирование городских маршрутов видов транспорта и значительную экологическую нагрузку на центры городов. В условиях современного градостроительства, когда исторические центры городов оставляются практически не тронутыми, активно развиваются окраины городов и создаются города спутники, отстоящие от основного города на расстоянии 10 – 15 км. В итоге перевозки пассажиров переходят из разряда внутригородского транспорта в разряд пригородного или пригородно-городского. Это делает ещё более убыточным оба вида пассажирского транспорта. Следует отметить, что в условиях наличия ограниченных ресурсов, направляемых городскими властями на обеспечение пассажирских перевозок, требуется новый подход к развитию городского пассажирского транспорта с учетом использования всех видов транспорта и транспортных коммуникаций в черте крупных городов.

Развитие транспортной системы для выполнения внутригородских пассажирских перевозок связано с решением трех проблем: пересмотр маршрутной сети внутригородских пассажирских перевозок, выполняемых коммунальным транспортом; проведения аудиторской оценки каждого

городского маршрута пассажирских перевозок и выставление таких маршрутов на аукцион для потенциальных перевозчиков различной формы собственности; использование железнодорожных коммуникаций для формирования городского железнодорожного транспорта; отделение системы оплаты и получения провозных платежей от перевозчика.

С учетом развития и выделением спальных районов, промышленных и культурных зон в городах, которые имеют разный ритм активной деятельности, возникла проблема изменения маршрутной сети городского транспорта с учетом минимальных потребных ресурсов. При этом каждый маршрут ориентируется на конкретный объем перевозок, что в конечном итоге определяет требования к подвижному составу. Маршрутную сеть должен формировать местный орган исполнительной власти. В структуру маршрутов должны включаться все виды транспорта, которые могут нести функциональную нагрузку по выполнению внутригородских перевозок пассажиров. Он же организует и аукцион маршрутов между потенциальными перевозчиками.

Решение проблемы оценки маршрута выполняется на принципах нормативного метода с учетом предполагаемых технических параметров маршрута. При этом в оценку маршрута закладываются минимально необходимые ресурсы, обеспечивающие стандарт выполнения внутригородских перевозок пассажиров. Оценка маршрута выполняется независимым аудитором и заказывается органом местного государственного управления.

В условиях функционирования перевозчиков различной формы собственности отделение системы взыскания оплаты за проезд обеспечит поэтапный переход от затратного механизма формирования тарифов на внутригородские перевозки к нормативному потреблению необходимых ресурсов на их выполнение, что обеспечит их окупаемость.