

Маршруты будут изменены

► **Сообщение о создании новой маршрутной сети Белгородской агломерации стало для горожан главной новостью этой недели. Она станет одним из ключевых элементов кардинального реформирования работы общественного транспорта. Об этом масштабном проекте нам рассказал генеральный директор ООО «Единая транспортная компания» Александр Васильченко.**

Выход из тупика

В Белгороде, как и во всех развивающихся городах, в нынешнем веке возникли проблемы, связанные с увеличением количества личного автотранспорта. Существующая дорожная сеть на это рассчитана не была, а потому оказалась не в состоянии эффективно пропускать поток транспорта. Все чаще стали возникать заторы, которые значительно снижают скорость движения машин.

В прошлом году транспортную проблему города представили языком цифр. Эксперты оценили интенсивность транспортных потоков и эксплуатационную скорость на различных участках дорожной сети. На основании полученных данных они приступили к разработке новой концепции организации пассажирских перевозок. Предстояло достичь увеличения скорости общественного транспорта, повышения безопасности движения и расширения маршрутной сети.

Отметим, что существующая ныне в Белгороде маршрутная сеть складывалась путем открытия новых маршрутов и изменения действующих без системного анализа и применения единых принципов планирования. В результате число маршрутов росло, навигация усложнялась, появлялись пробки из маршруток на остановках, интервалы и расписание часто не соблюдались.

- Уже одним устранением дублирования маршрутов мы повысим пропускную способность на центральных транспортных артериях. Пригород быстро развивается, а его дорожная сеть заметно отстает от темпов жилищного строительства. В итоге белгородцы испытывают дефицит общественного транспорта в районах ИЖС. Мы проанализировали жалобы и предложения граждан по этому поводу, после чего учли эту информацию в ходе разработки новой маршрутной сети, - рассказал Александр Васильченко.

Опыт и расчет

Проблему общественных перевозок в Белгородской агломерации стали решать комплексно. Наряду с разработкой новой маршрутной сети началось развитие транспортной инфраструктуры - реконструкция магистралей, создание выделенных полос для общественного транспорта, строительство новых остановок и разворотных площадок для автобусов. По информации Александра Владимировича, финансирование проекта осуществляется за счет муниципального, областного и федерального бюджетов.

В Белгородской агломерации решено использовать лучший опыт не только российских регионов, но и европейских стран. Разработкой маршрутной сети занимались представители регионального департамента строительства и транспорта, сотрудники муниципального департамента городского хозяйства и районных администраций, эксперты и ведущие специалисты БГТУ им. В.Г. Шухова.

- За основу были взяты исследования, которые проводились в Белгороде на протяжении последних 10 лет. В их числе статистические данные по пассажиропотокам, собранные специалистами Белгородского государственного НИИПИ градо-

строительства. Они были дополнительно перепроверены с учетом нынешней ситуации на дорогах и положены в основу при создании новой маршрутной сети, - отметил генеральный директор «ЕТК».

Просто и логично

В новой схеме на всех маршрутах имеются конечные остановки, на которых можно сделать регулируемый отстой. Это позволяет откорректировать скоростной режим и таким образом выдерживать график движения автобусов.

Магистральные маршруты создадут транспортный каркас, по качеству работы они будут не хуже метрополитена. Чтобы жители имели возможность точно планировать своё время на поездку, на основных направлениях появятся выделенные полосы для общественного транспорта: по ул. Щорса и пр. Б. Хмельницкого, а также ул. Преображенской и пр. Славы.

По ним будут ездить большие автобусы и троллейбусы 27 маршрутов, на каждом из которых интервал движения составит 5-10 минут. Подчеркнем, что с магистральных маршрутов можно попасть практически в любой микрорайон областного центра.

» Созданная маршрутная сеть принципиально отличается от ныне существующей. В ней нет ни одного повторяющегося маршрута. Отказались разработчики и от кольцевых маршрутов, поскольку любой затор на них неизбежно приводит к нарушению графика движения автобусов.

Городские маршруты предназначены для доставки пассажиров к социально значимым объектам - организациям здравоохранения и образования, МФЦ и культуры. На этих 18 маршрутах интервал движения общественного транспорта составит до 30 минут.

Подвозящие маршруты будут функционировать в пригородной зоне. Они позволят жителям окрестных населенных пунктов и ИЖС удобно добираться до остановки на одном из магистральных маршрутов. Таких маршрутов будет 70.

Крупные пересадочные пункты размещаются на въезде в город - 6 площадок. Кроме того, любая остановка общественного транспорта в городе может использоваться пассажиром для пересадки на необходимый городской либо магистральный маршрут.

Отметим, что при пересадке в течение 45 мин с начала поездки повторно оплачивать билет не придется. Пассажир сможет на протяжении указанного времени свободно перемещаться по городу и совершать следующие пересадки.

- Новация вводится на основе опыта ряда российских и зарубежных городов, в частности, Амстердама (Голландия). В сотрудничестве с региональным департаментом информатизации мы увязали принцип бесплатных пересадок с банковской картой. Пассажир первым касанием к валидатору акцептует проезд и дальше перемещается по Белгороду, как на метро. Промежуток времени в 45 минут выбран в первом приближении, и если потребуется, он может быть скорректирован, - сообщил Александр Владимирович.

К слову, в настоящее время 85-86% белгородцев расплачиваются за проезд в общественном транспорте по безналу.



ФОТО БОРИСА ЕЧИНА

Это дает возможность компании «ЕТК», кроме всего прочего, оперативно отслеживать интенсивность пассажиропотока на конкретном участке дорожной сети. Данная информация также была использована при создании новой маршрутной сети.

Секреты нумерологии

Разработчики схемы позаботились и о том, чтобы по номеру маршрута пассажиры могли сориентироваться какой он категории и куда пролегает. На двухзначных маршрутах можно пользоваться пересадкой в течение 45 минут. Буква «М» в номере означает, что это магистральный автобус, курсирующий с высокой интенсивностью.

Проезд на автобусе, который следует по маршруту с трехзначным номером, оплачивается за километр пробега. В таком номере цифра «1» указывает на то, что маршрут пригородный, «2» - подвозящий из микрорайона к магистральному маршруту, а «3» - сезонный маршрут на дачные участки. Вторая цифра в трехзначном коде обозначает направление по сторонам света, где север обозначается «1» и далее до «7» по направлению часовой стрелки. В итоге интуитивно можно понять, в какую сторону автобус едет из Белгорода.

Ночные маршруты начинаются с буквы «Н». Городской ночной маршрут двузначный (Н99), а межмуниципальный - трёхзначный (Н100).

Директор «ЕТК» рассказал о перспективах мобильного приложения «Яндекс - транспорт», которое недавно заработало в нашем городе, однако в связи с изменениями расписания в период пандемии (апрель - май) стало давать сбои.

- После начала регулярного использования новой схемы в течение месяца маршруты вновь станут отражаться на картах «Яндекса», - заявил Александр Владимирович.

Большая стройка

Новая схема маршрутов предполагает реконструкцию остановки «Родина», а также создание новых остановочных пунктов возле УСК Светланы Хоркиной, здания «Ростелеком» и индустриального колледжа. Кроме того, в городе появятся остановки «Музей-диорама», «АМАКС», «Детский сад № 57», «Архиерейская-1» и «Архиерейская-2», также дополнительные остановки появятся и в пригороде.

Масштабные работы ведутся сейчас на ул. Щорса. На этой магистрали выде-

ленные полосы для общественного транспорта будут слева, а остановки в центре проезжей части. Такое решение вызывает у горожан немало вопросов.

- Отказаться от традиционного решения пришлось потому, что на этой улице буквально через каждые 100 м имеется поворот. Перестроение личного автотранспорта будет мешать движению автобусов и создавать дополнительные конфликтные точки. Принятое специалистами решение позволяет повысить эксплуатационную скорость общественного транспорта, обеспечив при этом безопасность пассажиров. Аналогичный пример обустройства выделенных полос используется в ряде районов Москвы, Алма-Ате, а также нескольких европейских городов. Решение неординарное, но к хорошему люди привыкают быстро, - подчеркнул Александр Васильченко.

С переходом на новую схему маршрутов пассажиропоток, по прогнозам экспертов, увеличится на первом этапе на 10%, а в дальнейшем - на треть от сегодняшнего показателя.

Фактор времени

В некоторых СМИ появились сообщения, что до внедрения новой схемы маршрутов остались считанные недели. Мы попросили Александра Владимировича прокомментировать эту информацию.

- Учитывая комплексный подход к решению проблемы общественного транспорта, схема будет вводиться поэтапно и с учетом различных факторов - готовности выделенных полос и необходимой инфраструктуры. Здесь все взаимосвязано. Мы ориентируемся на ноябрь этого года. До полного внедрения схемы потребуется определенное время. В том числе и для того, чтобы к ней привыкли горожане. По ходу приближения к началу внедрения новой схемы мы будем разворачивать все более масштабную информационную кампанию. Сейчас мы занимаемся разработкой планировщика маршрута, при помощи которого каждый пассажир сможет найти свой оптимальный путь. В салонах автобусов и на остановках будет смонтирована удобная система навигации. В преддверии ввода новой маршрутной сети на больших остановках будут работать волонтеры, которые подскажут необходимые пересадки. Переходный период, думаю, продлится порядка месяца. За это время горожане смогут полностью адаптироваться и оценить преимущества новой маршрутной схемы общественного транспорта, - сообщил генеральный директор «ЕТК».

Павел ПЕРЕДЕРИЙ