

Пересадка за 45 минут:

► Осенью в Белгороде запустят новую маршрутную сеть. Это будет совершенно другая транспортная система. О том, как за 45 минут успеть проехать через весь город и не платить за пересадку, о новых остановках и маршрутах директору «Белгород-медиа» Светлане Губиной рассказал первый заместитель главы администрации города Белгорода Василий Голиков.

- Что в себя включает реформирование транспортной сети?

- Сначала необходимо остановиться на проблемах, которые есть сегодня в городе. В первую очередь - это рост автомобилизации в Белгороде и Белгородской агломерации. На сегодняшний день у нас на 1000 жителей приходится 400 единиц транспортных средств. И как следствие - пробки, снижение средней скорости движения легкового и общественного транспорта.

Сегодня, а это показали замеры, выполненные специалистами, скорость движения общественного транспорта в часы пик может сокращаться до 8 км/час. Другая проблема - это недостаточно комфортные условия в общественном транспорте. Еще один вопрос - «гонка» за пассажирами водителями автобусов. Из-за этого сбивается расписание, снижается безопасность движения. Немаловажная проблема - большое количество транспорта ходит по одной и той же уличной сети. То есть радиальные маршруты задублированы и вызывают чрезмерную нагрузку на один участок уличной сети.

» Транспортная работа - это количество машино-километров, которое проезжает общественный транспорт, выполняя поставленную задачу по перевозке пассажиров.

Решение мы видим в следующем. В первую очередь разработана новая маршрутная сеть. Ее главный принцип - это пересадочная модель. Мы смоделировали движение пассажиров, изучили замечания, которые нам дали белгородцы, и предложения, внесенные экспертами. И поняли, что нам необходима именно пе-

ресадочная модель общественного транспорта. Что она собой представляет? Это магистральные маршруты и подвозящие маршруты. За счет создания возможности комфортной пересадки с подвозящего на магистральный маршрут у нас сокращается время движения из точки А в точку Б. И также следствием подвозящей модели является сокращение транспортной работы.

Сократится количество маршрутов, за счет исключения задублированных и избыточного количества радиальных маршрутов. Но при этом средняя скорость перемещения пассажира по намеченному пути сокращается. Пересадка в течение 45 минут будет бесплатной.

Сегодня у нас 127 маршрутов, новая маршрутная сеть предусматривает 115, но ключевой показатель - это сокращение транспортной работы почти на 25 %.

Второй инструмент, который позволяет повысить скорость передвижения, - переход на выделенные полосы для общественного транспорта. Моделирование показало, что средняя скорость автобусов увеличивается в 2,5 раза. На основных артериях, по которым перемещается общественный транспорт - это проспект Богдана Хмельницкого, улица Щорса, улица Преображенская, проспект Славы, - предусмотрено обустройство выделенных полос.

Следующее направление - мотивация оператора пассажирских перевозок. Эффективность его работы теперь оценивается именно по соблюдению расписания и исполнению задания по транспортной работе. Ранее качество работы оператора оценивалось по объему перевозки пассажиров.

Вот основные инструменты,



которыми мы будем решать задачи транспортной реформы: увеличение средней скорости движения общественного транспорта, комфорт для пассажиров за счет обновления подвижного состава и мотивация оператора транспортных перевозок.

- Как решится вопрос с комфортом передвижения пассажиров?

- Мы это реализуем за счет обновления подвижного состава. У нас в прошлом году было приобретено 30 единиц низкопольных автобусов большого класса «ЛиАЗ» на экологичном газовом топливе. В этом году мы на льготных условиях получаем 58 и еще 7 единиц подвижного состава. Они будут работать на магистральных маршрутах.

- Охарактеризуйте, пожалуйста, что будет отличать новую систему маршрутов от старой?

- Новая маршрутная сеть предусматривает 115 единиц маршрутов движения общественного транспорта, из которых 27 - это магистральные, которые «прошивают» город Белгород и выходят за его границы в Белгородский район по основным направлениям: проспект Богдана Хмельницкого, ул. Щорса, ул. Сумская, ул. Студенческая, ул. Красноар-

мейская и ул. Волчанская. По этим направлениям будут работать именно магистральные маршруты. Остальные маршруты - подвозящие, которые можно разделить на маршруты от микрорайонов ИЖС, а также от точек притяжения - социальных объектов. Сюда входят и якорные объекты, по торговым и развлекательным комплексам на территории города.

- Наболевший вопрос: движение из одного пригорода в другой. Будет ли жителям Дубового, Северного удобно в новой транспортной системе?

- Это одна из первых задач, которая решалась в рамках проекта новой маршрутной сети. Например, самый протяженный магистральный маршрут - поселок Северный - Разумное, это около 27 километров. По новой схеме маршрутной сети к нему примыкают подвозящие маршруты. И данные подвозящие маршруты позволяют охватить почти все микрорайоны ИЖС Белгородской агломерации.

- Многие переживают, что не успеют совершить пересадку по тем или иным причинам в отведенное время. Например, мамы с колясками или другие маломобильные группы населения. Загрузка, выгрузка - все это увеличивает время пересадки. Можно не успеть. Будет ли это удобно?

» Что такое 45 минут? Это первый отрезок времени прикладывания банковской карты к валидатору, выход на остановку общественного транспорта, ожидание следующего автобуса и завершение этих 45 минут прикладыванием банковской карты к валидатору уже второй единицы подвижного состава. Вне зависимости от времени нахождения во втором автобусе.

- Принципиально общественный транспорт поедет быстрее. За счет того, что по проспекту Богдана Хмельницкого и по Щорса - а это основная ось, по ко-

торой проходят магистральные маршруты, - скорость транспорта увеличится. Результаты проведенного моделирования говорят о том, что 45 минут, в течение которых возможна пересадка, достаточно, чтобы все группы населения успели проехать нужный им участок или часть магистрального маршрута и пересечь на подвозящий маршрут. Или наоборот.

- Как будет осуществляться информирование белгородцев «на месте»? То есть на какой маршрут сесть, как и куда доехать и с какой пересадкой?

- Запуск новой маршрутной сети мы планируем в ноябре, и информирование белгородцев будет нарастать. Это сайт, печатные издания. На остановках будут работать волонтеры, которые расскажут о маршрутах и расписании, а также о том, как максимально комфортно доехать - с пересадкой или без. На ключевых остановках будут висеть информационные панно.

- Много вопросов касается того, почему по Щорса только одна полоса будет вести в центр города, и две - в сторону Дубового. Поясните, пожалуйста, эту ситуацию.

- Ответ на этот вопрос заключается в результатах того моделирования, которое мы провели с командой экспертов. Пропускная способность участка улично-дорожной сети определяется про-

пускной способностью самого узкого места дороги. По направлению в центр города, если мы говорим про улицу Щорса на север, в сторону Москвы наименьшая пропускная способность у перекрестков: проспект Богдана Хмельницкого - проспект Славы и проспект Богдана Хмельницкого - улица Преображенская. Анализ показал, что, имея

как константу пропускную способность перекрестков, две полосы будут по направлению в центр по Щорса или одна - их скорость будет одинаковой. А вот по направ-



как это работает?

лению на юг, в сторону Дубового, мы таких узких мест не имеем, и там принципиально возможно обустроить две полосы. И тогда их скорость движения будет выше.

- Также много опасений по поводу остановочных платформ, которые появятся на улице Щорса не в привычном варианте, а внутри проезжей части. Расскажите, пожалуйста, о таком решении с расположением остановочных платформ.

- Это очень важный вопрос. Но нужно начать с выделенных полос по проспекту Богдана Хмельницкого. Щорса и Б. Хмельницкого - это разные районы города, которые проектировались по различным принципам. На проспекте Богдана Хмельницкого, который имеет шесть полос, можно обустроить выделенную полосу для движения, именно крайнюю правую. Потому что количество примыканий, второстепенных улиц, заездов на дворовые территории с Богдана Хмельницкого - минимальные. И конфликтных точек для обустройства привычной выделенной полосы на проспекте Богдана Хмельницкого - немного. Поэтому здесь обустроенная выделенная полоса заработает по крайней правой полосе в ноябре.

Харьковская гора проектировалась и строилась по другим принципам, там большое количество примыканий второстепенных заездов и улиц к основной - Щорса. Поэтому при обустройстве выделенной полосы, как на «Богданке», были бы конфликтные точки, которые снизят среднюю скорость движения общественного транспорта, вызовут дискомфорт у автовладельцев.

» Был изучен опыт других городов - а выделенные полосы есть и в Москве, и в Воронеже, и в Санкт-Петербурге, - и этот опыт показал, что выделенная полоса на Щорса будет эффективнее и средняя скорость будет выше, если она будет располагаться посередине.

Были приняты и другие решения. Подход к каждой остановочной платформе оборудован светофором. Пассажиры будут попадать на посадочную платформу только на зеленый сигнал светофора, и соответственно конфликта с транзитным движением легкового и общественного транспорта не будет. Проектные решения по самой дорожной инфраструктуре посадочных платформ предусматривают наиболее безопасные защищающие пешеходные ограждения, комфортные современные остановочные павильоны с подсветкой. Но самое главное - это пешеходный переход со светофорным регулированием.

- Весь ли наш транспорт готов к тому, чтобы двигаться по измененной улице Щорса, где платформы находятся с другой стороны?

- Мы остановились на решении ничего кардинально не менять. Сейчас предусмотрено открывание дверей в подвижном составе по правую сторону. Местораспо-

ложение посадочных платформ на выделенных полосах улицы Щорса предусматривает такой же выход.

- А что будет с доступной средой? Продумывалась ли эта система для маломобильных групп населения?

- Безусловно, мы такую задачу решали. Переход от тротуаров, которые расположены по четной и нечетной стороне Щорса, решится за счет заниженных бортовых камней. Разработан целый отдельный узел: пешеход будет переходить от тротуара через зеленую зону, велодорожку, непосредственно за счет заниженного бортового камня по проезжей части и с помощью него же попадать на посадочную платформу и далее. Безбарьерная среда при обустройстве посадочных платформ также обеспечена.

- Как сейчас идет работа на улице Щорса? Каковы основные этапы реконструкции магистрали? Успевают ли строители?

- Мы ставили себе задачу, что в сентябре месяце запустим движение общественного транспорта по выделенной полосе. Проект реконструкции улицы Щорса - масштабный не только по целям, но и по работам - проектным и инфраструктурным. Принято решение заменить ветхие сети водоснабжения и водоотведения, чтобы минимизировать дискомфорт и проблемы для горожан в случае возможных технологических нарушений на инженерных сетях, которые проходят по улице Щорса. Были переустроены сети энергоснабжения, телефонизации и теплоснабжения. То есть мы решили вопрос надежности всей коммунальной инфраструктуры. Полностью построена система наружного освещения: опоры, светодиодные энергоэффективные светильники с комфортным теплым светом и контрастным светом в местах пешеходных переходов улицы Щорса.

Важный аспект реконструкции - ликвидация кольцевых развязок с их трансформацией в перекрестки со светофорным регулированием. Будут и велодорожки.

На сегодняшний день уже завершили обустройство асфальтобетонного покрытия до улицы Королева. В первой декаде будут закончены основные элементы разметки, в том числе и пешеходные переходы. Сейчас интенсивно ведется монтаж светофорного оборудования, остановочных павильонов. Мы запустим выделенную полосу по улице Щорса к 20 сентября.

На улице Щорса заработает автоматическая фиксация правонарушений. Это нужно, чтобы исключить заезды на выделенную полосу легковых автомобилей.

- А парковочное пространство вокруг этих магистралей? Эта часть как-то продумана?

- Проект предусматривает систематизацию и упорядочение парковочного пространства по малым проездам Щорса. Часть этих



» Не менее важен вопрос: как будет обустроена осенняя и зимняя эксплуатация новых участков дорожной сети. Мы построим до улицы Королева и Сити Молла два магистральных трубопровода ливневой канализации, которые оборудуют решетками, и они будут собирать всю талую и дождевую воду с улицы Щорса в новые магистральные коллекторы.

работ мы планируем выполнить в текущем году, за улицей Губкина в сторону Сити Молла - сделаем в 2021 году. Парковочные места будут более упорядочены и безопасны. Они исключают конфликты пешеходов и автомобилей.

- А заезд к волейбольной арене? Многие переживают, что и так перегружены магистрали. Как продумана система организации заезда к этому объекту?

- Проектные решения по благоустройству территории, прилегающей к волейбольной арене на 10 тысяч зрителей, и благоустройство территории улицы Щорса - синхронизированы. Проект рассчитан на заезд с улицы Щорса - несколько метров южнее заезда на территорию котельной. Это заезд односторонний. Потоки транспорта рассчитаны именно таким образом, что заезжают с Щорса, а выезжают на улицу Горького, которую мы также планируем отремонтировать. То есть коллапса, связанного с проведением массовых мероприятий в многофункциональной арене, не будет.

- По поводу системы оплаты в общественном транспорте. Мы уже увидели изменения, которые касаются введения льготного проезда для студентов. Подскажите, что еще планируется в этой связи, может быть, для школьников?

- В Белгороде количество граждан, которые имеют право пользоваться льготным проездом на общественном транспорте, без учета студентов, составляет почти 68 тысяч человек. Для них льготный проезд был организован в прошлом году. Сейчас на сайте Госуслуги создана возможность получения льготного проезда для студентов вузов и сузуов. Эта

система уже работает. И когда будет апробирована система для студентов, тогда можно будет говорить о льготном проезде для школьников.

- А что с троллейбусной сетью? Ведь многие белгородцы выступают за этот экологичный вид транспорта.

- Электротранспорт - это приоритет развития общественного транспорта. На сегодняшний день на маршрутах работает почти 40 троллейбусов. Но есть проблемы, связанные с износом инфраструктуры электротранспорта. Восстановление его требует многомиллионных инвестиций. И такая задача не может быть решена без помощи федерального бюджета. Мы уже получили запрос от Министерства транспорта РФ о наших планах в развитии электросети. Есть варианты, когда это не троллейбусы, а электробусы. Вопрос непростой, но, безусловно, за электротранспортом будущее.

- Мы затронули тему контролеров. Поясните, пожалуйста, такая система теперь постоянно будет действовать?

- Система работы контролеров создана, регламентирована. Это особенно важно, потому что мы переходим на принцип оценки эффективности работы операторов пассажирских перевозок именно по расписанию и проделанной транспортной работе. А здесь роль контролеров наиболее важна. Поэтому от качества работы контролеров зависит экономическая деятельность оператора пассажирских перевозок.

- Как мы поймем, что это контролер? Чем он будет отличаться?

- Контролер - это муниципальный служащий, у которого есть форма и служебное удостоверение.

- Что нас ждет в 2021 году?

- Необходимо обустроить 90 новых остановок общественного транспорта как на территории города, так и в Белгородском районе. Надо также решить вопрос отстойно-разворотных площадок. Их будет построено более 30.

Важная задача - это переоборудовываемые парковки. Проектом новой маршрутной сети предусмотрено шесть таких парковок. Пять из них будут располагаться в Белгородском районе, одна - в городе на улице Магистральной.

Для того, чтобы максимально комфортно решить задачу пересадок, существующего количества остановочных комплексов по проспекту Богдана Хмельницкого недостаточно. Это также подтверждено моделированием. Чтобы сократить время между подвозящим и магистральным маршрутом и наоборот, необходимо увеличить количество остановочных комплексов. Они запроектированы на следующий год: остановочный комплекс у спортивного комплекса Светланы Хоркиной, в районе пересечения Богдана Хмельницкого и Супруновской, остановочный комплекс в районе пересечения проспекта Славы и Богдана Хмельницкого, в районе индустриального колледжа. Они будут оборудованы наземными пешеходными переходами со светофором.

- А кто будет контролировать соблюдение расписания движения?

- Административно и юридически контролировать исполнение задания оператора пассажирских перевозок будет муниципалитет, администрация Белгорода. А технически - Центр организации дорожного движения, оборудованный соответствующим программным обеспечением. Будет работать специальный сайт, где видно движение каждой единицы общественного транспорта. То есть видна исполнимость расписания и контроль за ним.

Наша задача - не только спроектировать маршрутную сеть, но и максимально доступно рассказать о ее преимуществах белгородцам.