



ADVANCING
PUBLIC
TRANSPORT

КАКОЕ ВЛИЯНИЕ ПОЛИТИКА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ МОБИЛЬНОСТИ ОКАЗЫВАЕТ НА КАЧЕСТВО?

Сессия 7



CITYBUS

16	999	

☎ 88 22 11



K.P.T.C

16	25	38

80 ☎ 880001



16



www.kgipits.com

СОДЕРЖАНИЕ ПРЕЗЕНТАЦИИ

Введение

- А. Интеграция системы общественного транспорта и городского планирования**
- Б. Контроль за движением частных автомобилей и парковкой**
- В. Развитие системы общественного транспорта**

Заключение

ВВЕДЕНИЕ

УРОВНИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ В СИСТЕМЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Стратегический уровень – Формулировка общих задач и целевых показателей:
Чего мы хотим достичь? Какие ресурсы для этого есть?

Территория обслуживания Общие цели по обеспечению доступности
Общие объемы субсидий Общие характеристики обслуживания

Долгосроч
ные

Тактический уровень – Спецификация **решений** которые необходимы для решения поставленных задач:
Какие продукты потребуются, чтобы решить эти задачи? Методы?

Тариф Маршруты Режим Расписание Тип обслуживания

Среднесро
чные

Операционный уровень – Внедрение надлежащих **средств**, чтобы обеспечить достижение целевой продуктивности
Как обеспечить обслуживание наиболее рациональным образом?

Реестр ТС Тех. обслуживание Реестр персонала
Расходные материалы Управление кадрами Обновление парка

Краткосро
чные

➔ **Решения на всех уровнях влияют на итоговое качество**



- А -

**ИНТЕГРАЦИЯ
СИСТЕМЫ ОБЩЕСТВЕННОГО
ТРАНСПОРТА И ГОРОДСКОГО
ПЛАНИРОВАНИЯ**

А. Интеграция системы общественного транспорта и городского планирования

- Система общественного транспорта должна стать каркасом структуры городских преобразований и развития пригородов
- Взаимные преимущества интеграции системы общественного транспорта и городского планирования:
 - Повышенная привлекательность и продуктивность
 - Застройка большей плотности

А. Интеграция системы общественного транспорта и городского планирования

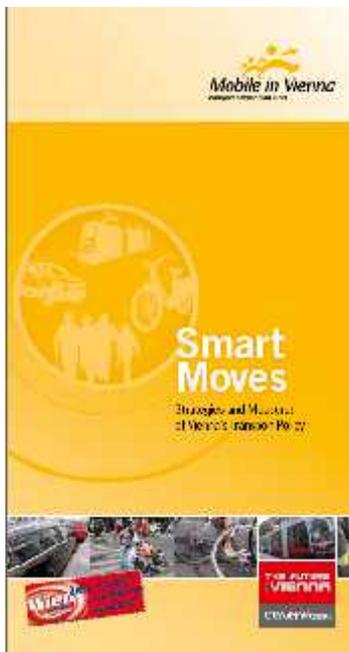
1. Обеспечение участия и координация деятельности всех задействованных сторон
2. Сотрудничество между уполномоченными государственными органами и частными инвесторами
3. Оптимизация использования городского пространства
4. Продуманность системы общественного транспорта с момента начала планирования городских проектов
5. Вплетение системы общественного транспорта в полотно города
6. Создание «пространства для жизни», а не просто транспортного узла

А1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ УЧАСТИЯ И КООРДИНАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВСЕХ ЗАДЕЙСТВОВАНЫХ СТОРОН

- Разработка общего видения системы ОТ и городского планирования.
- Институциональная координация между системой общественного транспорта и департаментом городского планирования.
- Формирование взаимопонимания между задействованными сторонами и дисциплинами.
- Пример: г. Берн

А1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ УЧАСТИЯ И КООРДИНАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВСЕХ ЗАДЕЙСТВОВАННЫХ СТОРОН

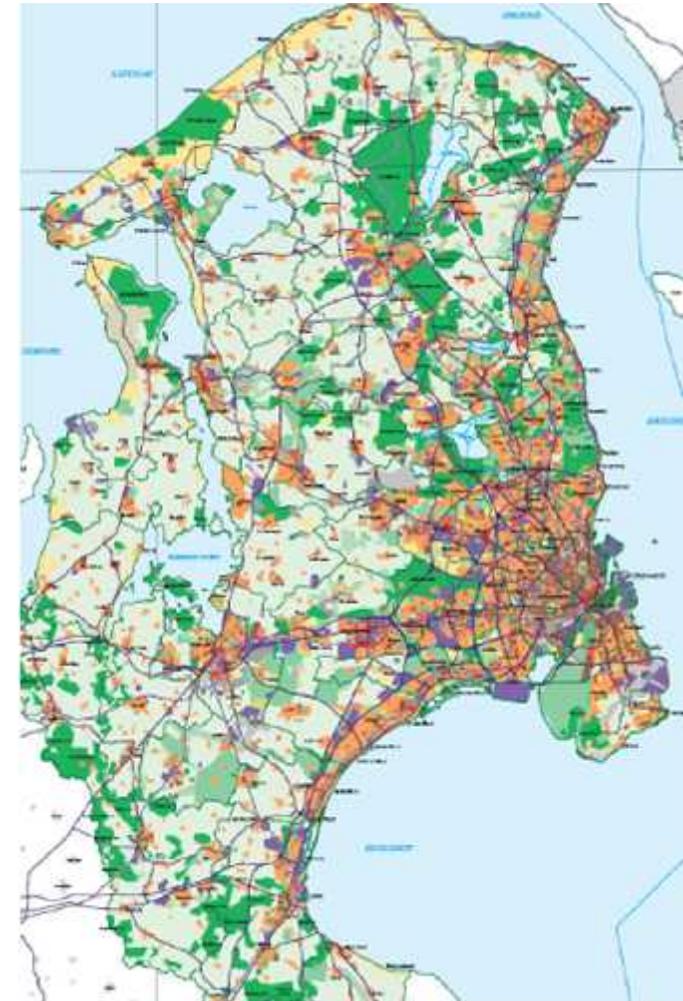
Скоординированность **рамочных
ПОЛИТИК** между городским
планированием и системой
общественного транспорта



Вена



Куритиба



Копенгаген

A2. СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ УПОЛНОМОЧЕННЫМИ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ ОРГАНАМИ И ЧАСТНЫМИ ИНВЕСТОРАМИ

- Совместные проекты застройки.
- К частным застройщикам должно предъявляться требование помогать в развитии и строительстве системы общественного транспорта
- Предложения по проектам городской застройки должны проходить аудит интегрированности в департаменте общественного транспорта

A2. СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ УПОЛНОМОЧЕННЫМИ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ ОРГАНАМИ И ЧАСТНЫМИ ИНВЕСТОРАМИ



- «Fastrack» – это продукт сотрудничества между местными гос.органами, застройщиком и перевозчиком в сфере общественного транспорта.
- «Fastrack» - это каркас района Кент Тэймсайд (Восточная часть Лондона), где в ближайшие 20-30 лет будет создано, как минимум 50 000 рабочих мест и построено 30 000 домов и квартир.

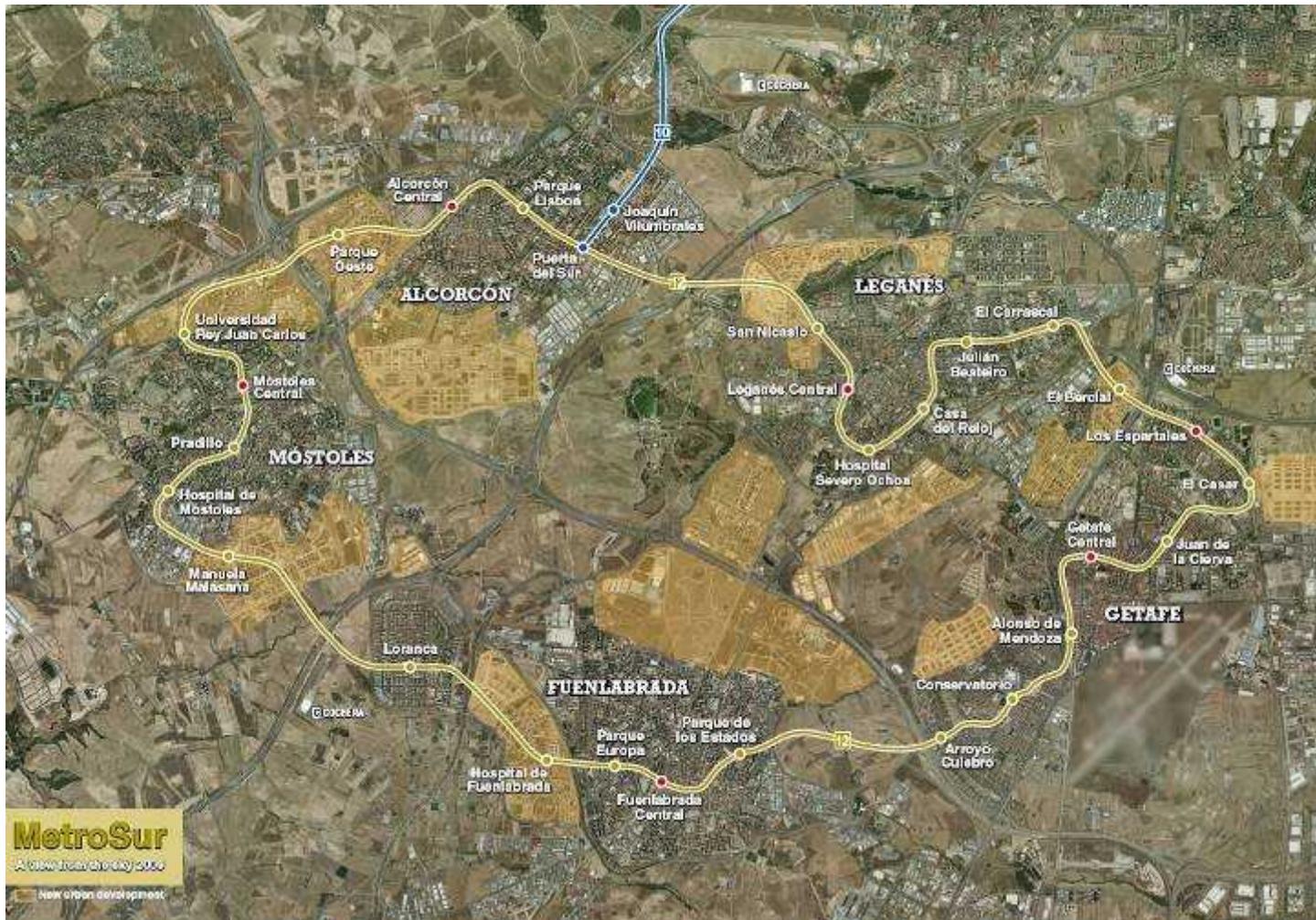
А3. ОПТИМИЗАЦИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА

- Городское планирование, в котором приоритет отдается пешему и велосипедному движению и общественному транспорту (а также интеграции этих видов перемещения), а не передвижению на частном автомобильном транспорте
- Максимальное увеличение площади общественного пространства



Сеул

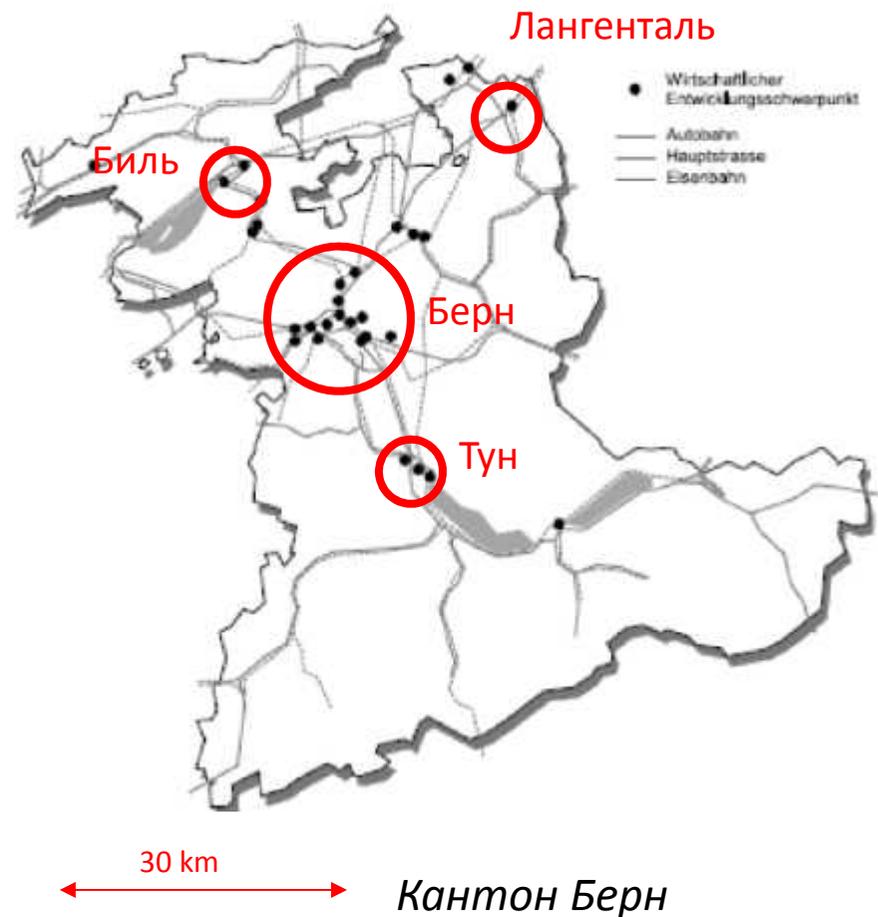
А4. ПРОДУМАННОСТЬ СИСТЕМЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА С МОМЕНТА НАЧАЛА ПЛАНИРОВАНИЯ ГОРОДСКИХ ПРОЕКТОВ



Мадрид

А5. ВПЛЕТЕНИЕ СИСТЕМЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ПОЛОТНО ГОРОДА

- Обеспечение сохранения яркости и оживленности городского центра (коммерческие и развлекательные виды деятельности)
- Основные точки посещения должны быть расположены в местах узлов системы общественного транспорта



А5. ВПЛЕТЕНИЕ СИСТЕМЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ПОЛОТНО ГОРОДА

Дизайн объектов системы общественного транспорта с учетом окружающей городской застройки



Бирмингем



Страсбург

А6. СОЗДАНИЕ «ПРОСТРАНСТВА ДЛЯ ЖИЗНИ», А НЕ ПРОСТО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА



Германия

В Токио, концепция городской станции



ХОТИТЕ УЗНАТЬ ОБ ЭТОМ БОЛЬШЕ?





-Б-

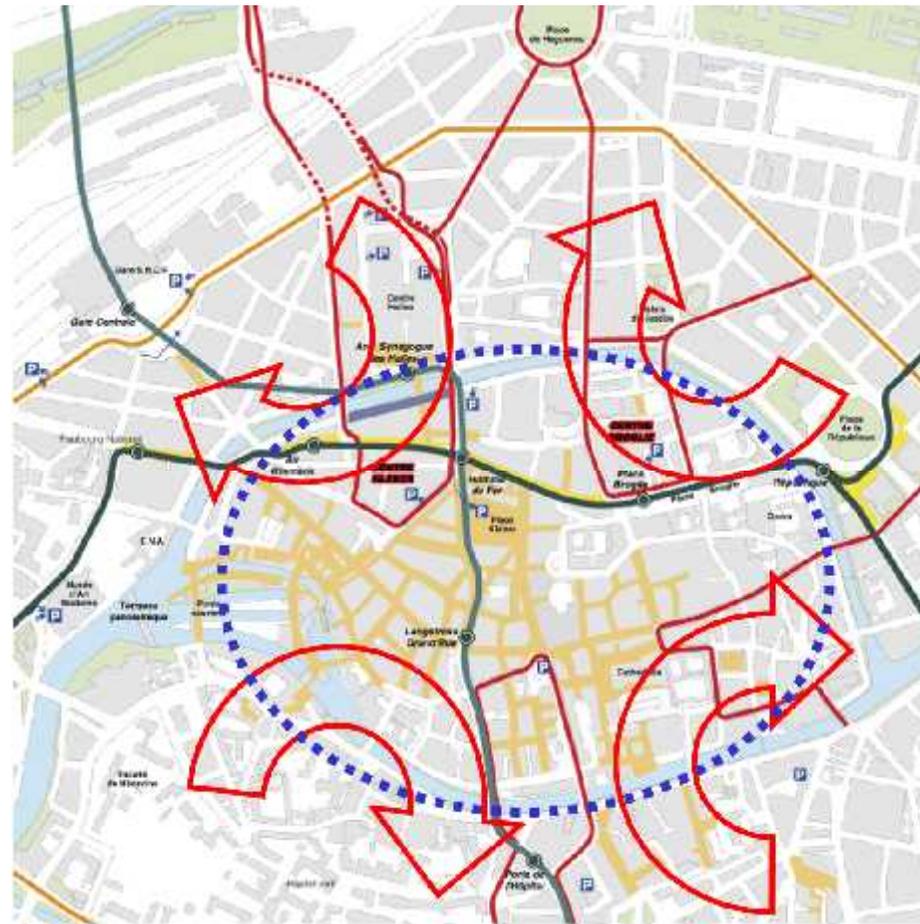
**КОНТРОЛЬ ЗА ДВИЖЕНИЕМ
ЧАСТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И
ПАРКОВКОЙ**

Б. КОНТРОЛЬ ЗА ДВИЖЕНИЕМ ЧАСТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ПАРКОВКОЙ

1. Ограничение доступа в определенные зоны
2. Плата за заторы (и загрязнение воздуха)
3. Ограничение разрешенных мест парковки
4. Плата за парковку

Б1. ОГРАНИЧЕНИЕ ДОСТУПА В ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ЗОНЫ

- Ограничение на транзитный проезд через центр города.
- Пример: Страсбург, Берн, Брюгге



Б1. ОГРАНИЧЕНИЕ ДОСТУПА В ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ЗОНЫ

- В определенные районы города въезд на частном автомобиле разрешен только жителям этого района и транспортным средствам со специальным пропуском (центр города или жилые районы)
- Примеры: Рим, Лиссабон, Мадрид.



Б1. ОГРАНИЧЕНИЕ ДОСТУПА В ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ЗОНЫ

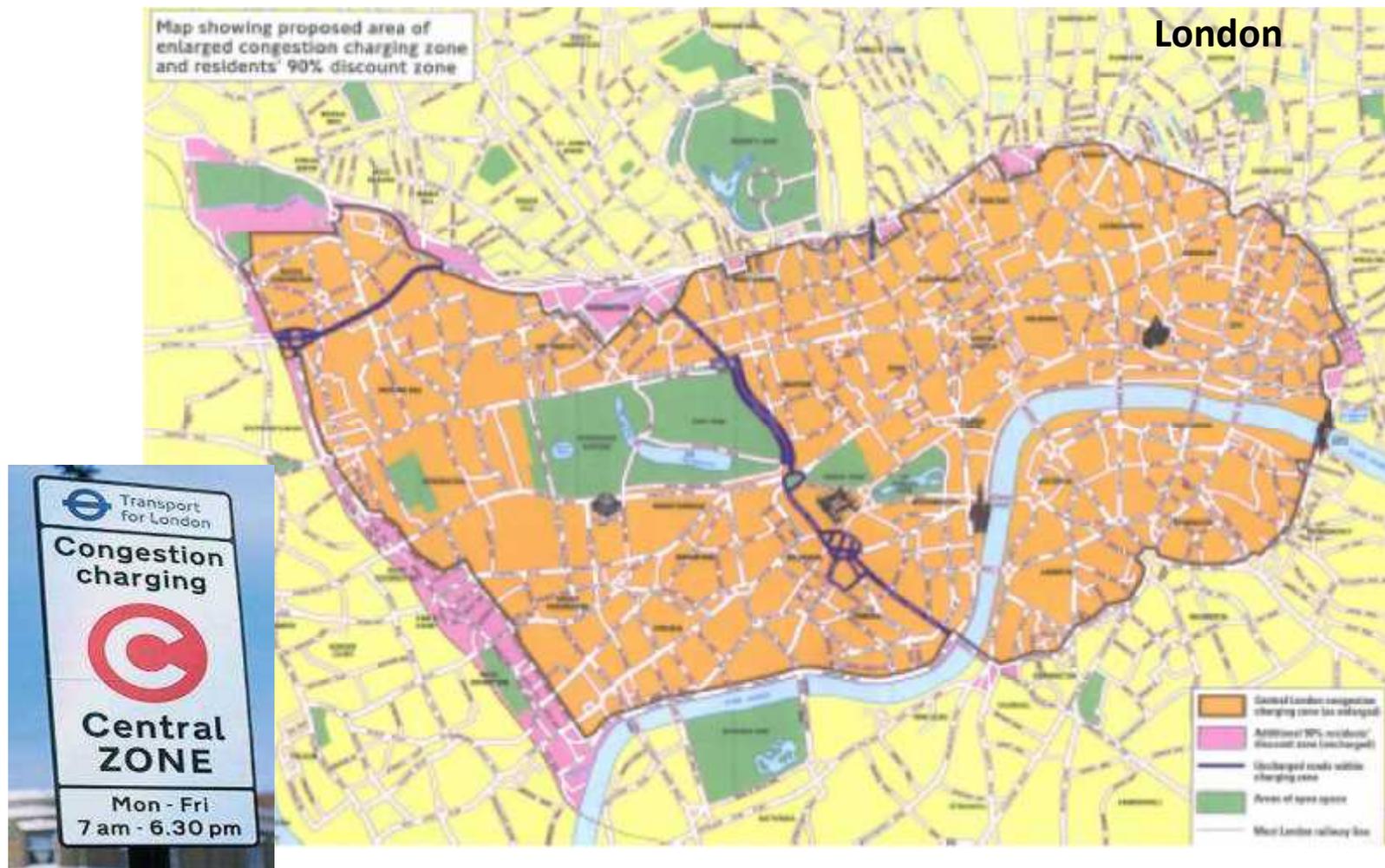
- Разрешение на въезд в определенные районы дается на основе экологических характеристик транспортных средств (например, в городах Италии и Германии).
- Доступ в центр города разрешен только пешеходам, велосипедистам и общественному транспорту (например, Гент).



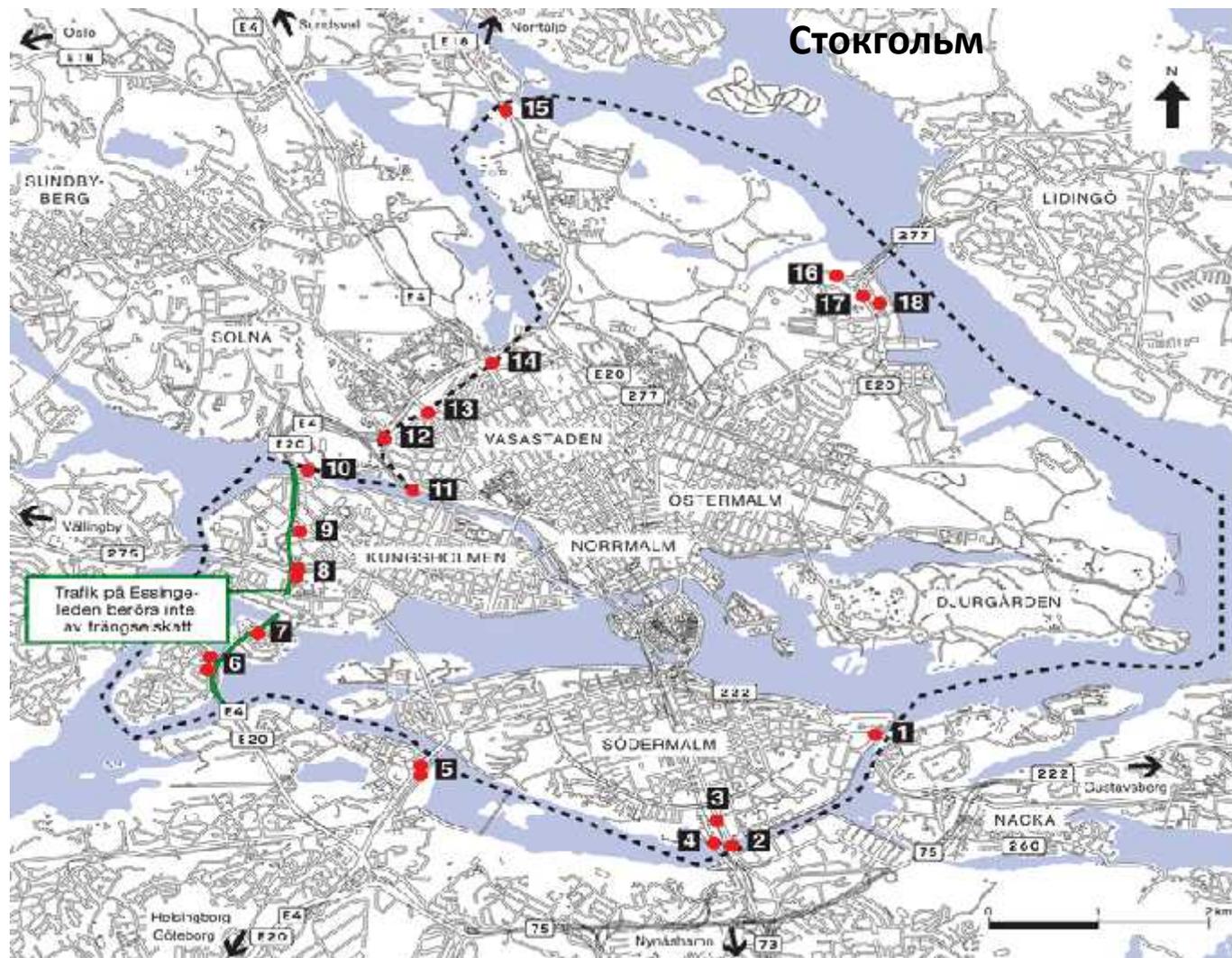
Б2. ПЛАТА ЗА ЗАТОРЫ

- Для сокращения использования частных автомобилей в определенном районе города и/или в течение определенного установленного периода.
- Плата по зонам, плата за проезд шлагбаума, плата за километраж.
- Обычно фиксированный тариф.
- Лондон, Стокгольм.
- Отличный актив для общественного транспорта, однако, требует решения некоторых вопросов заранее (планирование повышенного спроса на услуги ОТ, наличие источников финансирования).

Б2. ПЛАТА ЗА ЗАТОРЫ



Б2. ПЛАТА ЗА ЗАТОРЫ

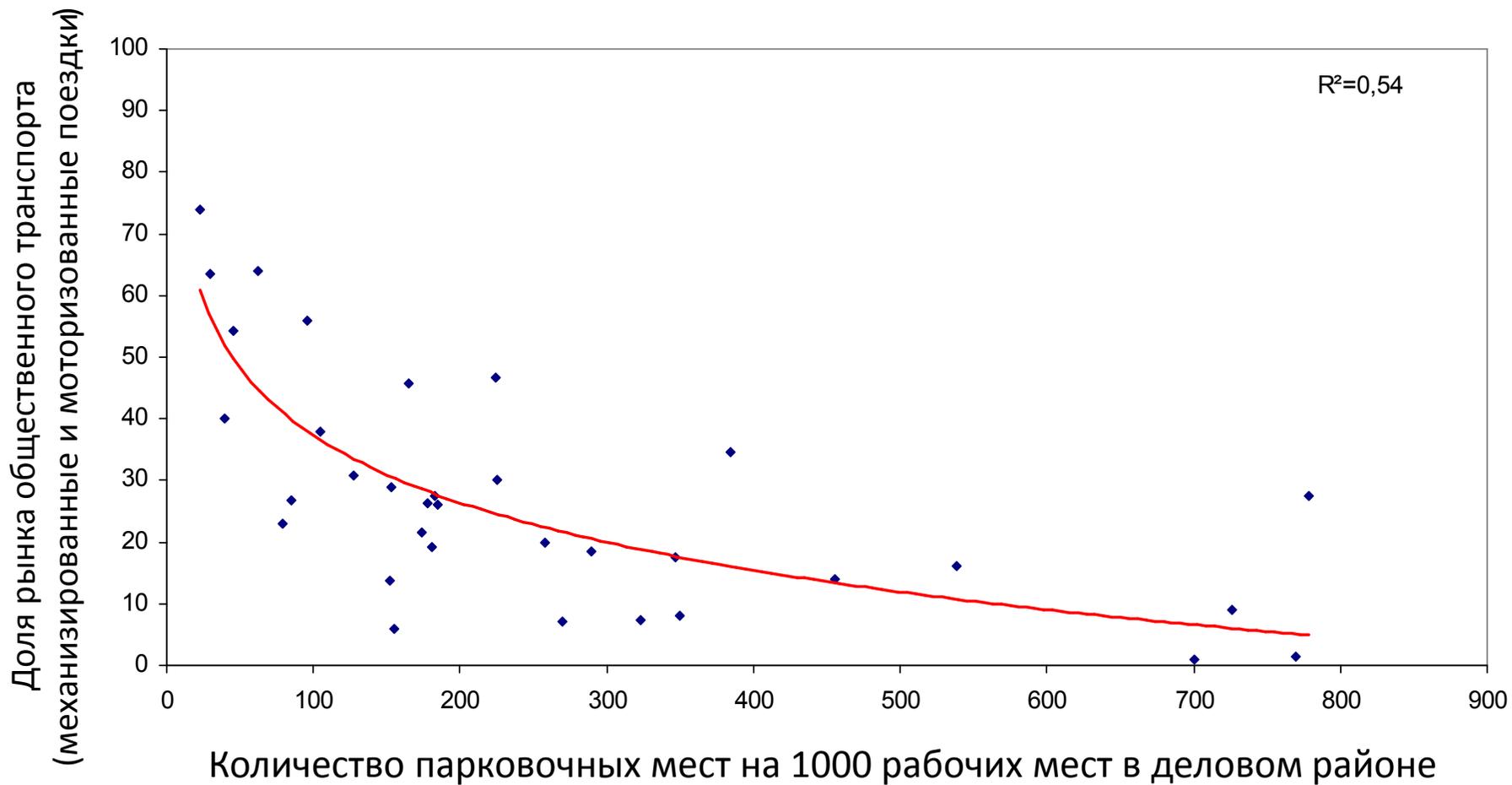


Б2. ПЛАТА ЗА ЗАТОРЫ

- Для сокращения использования транспортных средств с высоким уровнем выбросов загрязняющих веществ.
- Тариф зависит от типа ТС.
- Схема экопропусков в Милане.



Б3. ОГРАНИЧЕНИЕ РАЗРЕШЕННЫХ МЕСТ ПАРКОВКИ



Б4. ОГРАНИЧЕНИЕ РАЗРЕШЕННЫХ МЕСТ ПАРКОВКИ И ПЛАТА ЗА ПАРКОВКУ

- Увеличение числа городов, которые устанавливают лимит на верхнюю границу числа парковок в новостройках, т.е. не более чем... (раньше было наоборот!)
- Структура тарифа оплаты за парковку препятствует использованию парковки теми авто, которые приезжают утром и уезжают только вечером (чтобы оставалось больше мест для кратковременной парковки клиентов магазинов).



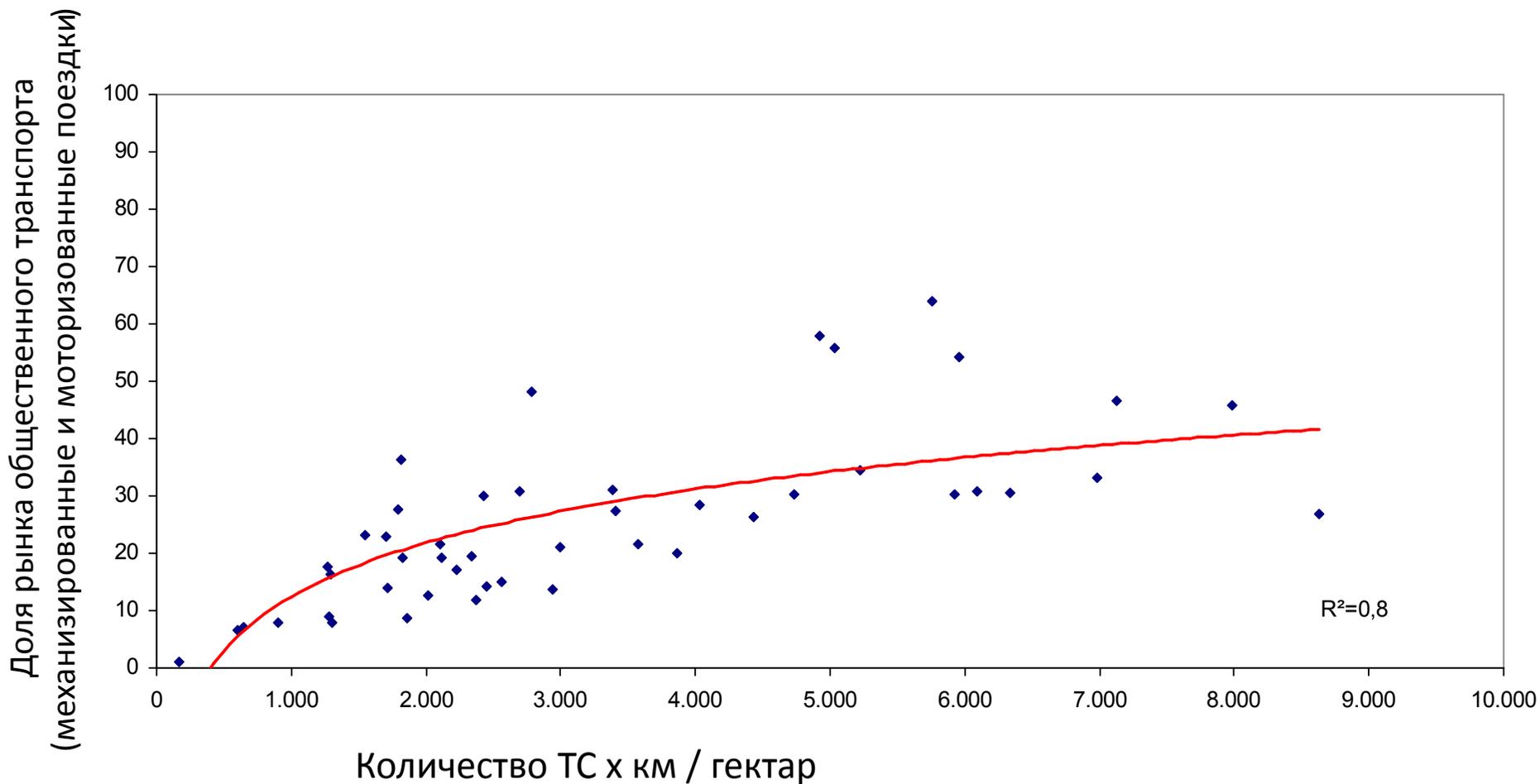
- В -

**РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ
ОБЩЕСТВЕННОГО
ТРАНСПОРТА**

В. РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

- Как городские политики могут повысить привлекательность общественного транспорта?
- Ключевые факторы:
 1. Объем предложения (частота и плотность курсирования)
 2. Скорость, регулярность и надежность сообщения

С1. ОБЪЕМ ПРЕДЛОЖЕНИЯ (ЧАСТОТА И ПЛОТНОСТЬ КУРСИРОВАНИЯ)



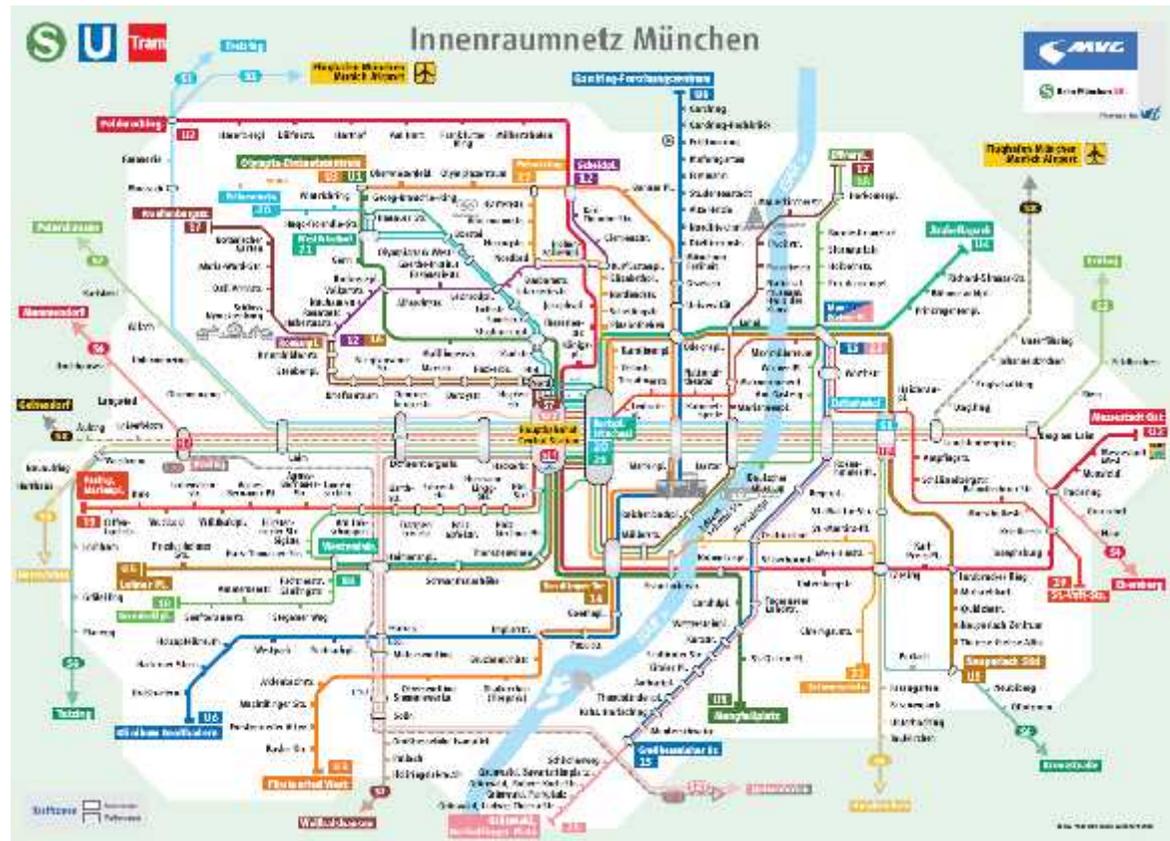
В1. ОБЪЕМ ПРЕДЛОЖЕНИЯ (ЧАСТОТА И ПЛОТНОСТЬ КУРСИРОВАНИЯ)

- Годовые темпы роста объема предложения ОТ на гектар в Вене и Мюнхене составляет более 3%.
- В **Вене**, повышение плотности обслуживания, развитие линий, отделенных от автомобильного движения, и политика городского планирования, ориентированная на систему общественного транспорта



В1. ОБЪЕМ ПРЕДЛОЖЕНИЯ (ЧАСТОТА И ПЛОТНОСТЬ КУРСИРОВАНИЯ)

В **Мюнхене**, давняя традиция инвестиций в ОТ (част. рельсовый) и высокий уровень обслуживания (плотность, частота движения, современный парк ТС).

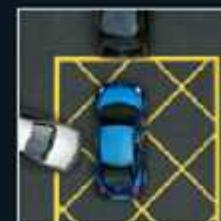


В2. СКОРОСТЬ, РЕГУЛЯРНОСТЬ И НАДЕЖНОСТЬ СООБЩЕНИЯ



В2. СКОРОСТЬ, РЕГУЛЯРНОСТЬ И НАДЕЖНОСТЬ СООБЩЕНИЯ

- Повышение коммерческой скорости общественного транспорта примерно на 1,5% в год в Лондоне и Мадриде.
- В Лондоне, разветвленная сеть выделенных полос для ОТ, приоритет на перекрестках, строгий контроль за соблюдением правил движения по выделенным полосам для ОТ, камеры наблюдения на борту автобусов и на обочинах дорог



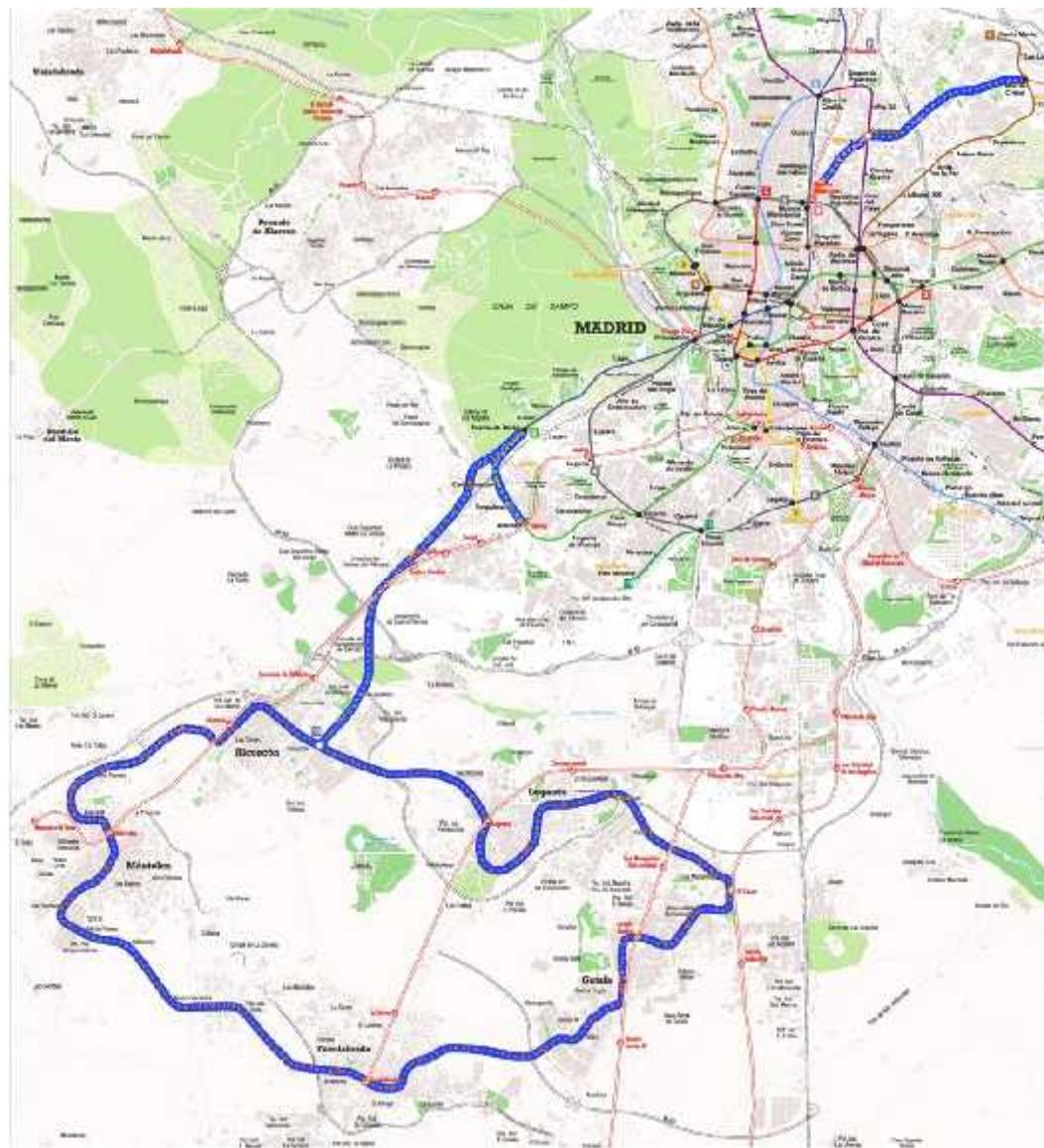
NO.

KNOW.

Знай правила – избежишь
штрафа в 120 фунтов

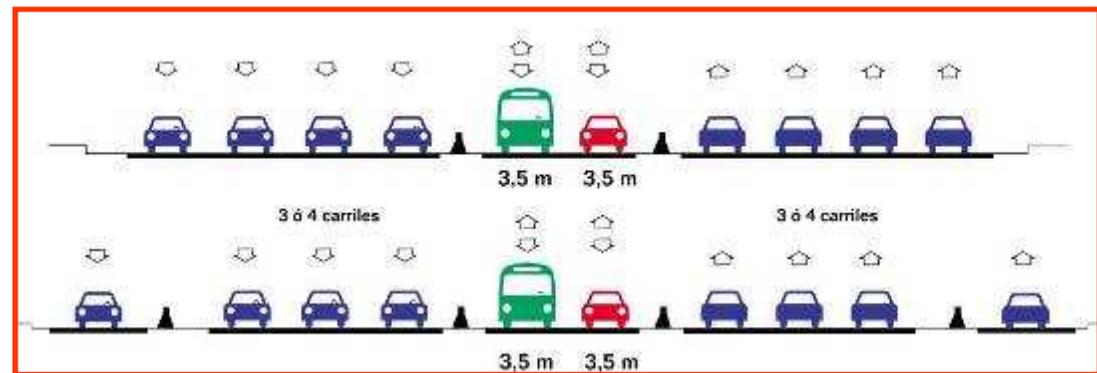
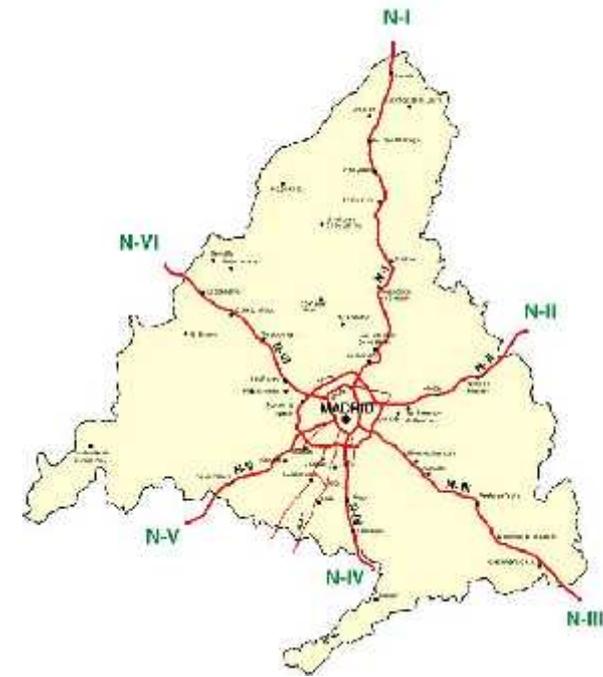
В2. СКОРОСТЬ, РЕГУЛЯРНОСТЬ И НАДЕЖНОСТЬ СООБЩЕНИЯ

В Мадриде, связь пригородных районов с центром города и между районами осуществляется с помощью развития рельсовой инфраструктуры (100 км метро за 10 лет); а также автобусных экспрессов, курсирующих по радиальным улицам.



В2. СКОРОСТЬ, РЕГУЛЯРНОСТЬ И НАДЕЖНОСТЬ СООБЩЕНИЯ

Мадрид



ЗАКЛЮЧЕНИЕ



- Необходимость интеграции городских политик в разных секторах
- Инвестиции в систему общественного транспорта должны дополняться другими мерами
- Роль организационной деятельности уполномоченных органов
- Акцентирование роли, которую в жизни города играет общественный транспорт