

Учитываем пандемию, движемся дальше

А. Мокина



МосТрансПроект совместно с Международным союзом общественного транспорта (МСОТ) провел онлайн-вебинар «Стратегии развития общественного транспорта – учитываем пандемию, движемся дальше». Впервые мероприятие объединило две секции МСОТ – Евразийскую и стран MENA. В мероприятии приняли участие около 200 специалистов из 43 стран.

Спикерами выступили Генеральный секретарь МСОТ Мохамед Мезгани, вице-президент и председатель Евразийской Ассамблеи МСОТ, директор МосТрансПроекта Александр Поляков и председатель Исполкома секции МСОТ по Ближнему Востоку, управляющий директор SAUDI PUBLIC TRANSPORT COMPANY Халид Алхогейл.

Участники онлайн-вебинара рассказали об организации работы общественного транспорта в разных регионах во время пандемии COVID-19, сопутствующих сложностях и о новых решениях, связанных с безопасностью пассажиров. Вебинар дал возможность сравнить международные практики, а также поделиться опытом Москвы с иностранными коллегами. Помимо этого, собравшиеся обсудили вопросы влияния новой мобильности на приоритеты развития транспортных систем городов, в том числе в свете «пандемийной реальности».

По мнению экспертов МСОТ, в ближайшем будущем беспилотные технологии придут и в общественный транспорт. Большинство участников вебинара сошлись во мнении, что в первую очередь среди всех видов транспорта такие технологии нужно применять в метро. При этом наиболее актуальными вопросами в развитии транспортной инфраструктуры как для Европы, так и для стран Азии и Северной Африки остаются строительство пересадочных узлов и расширение сети рельсового транспорта.

Новая возможность

Генеральный секретарь МСОТ Мохамед Мезгани, выступив с докладом, подчеркнул, что нынешний кризис должен стать катализатором для создания устойчивой городской мобильности.

«Кризис – это новая возможность развития городской мобильности. Многие города пересматривают свою политику в отношении городской мобильности, отдавая приоритет прогулкам пешком, велосипедам и общественному транспорту. Например, в Париже планируют убрать 60 тысяч парковочных мест, чтобы освободить пространство для прогулок, езды на велосипедах и общественного транспорта. То же самое в Женеве – там уберут 4 тысячи парковочных мест. Речь действительно идет о том, чтобы выделять меньше места автомобилям. Также мы видим, что общественный транспорт пересматривает свои услуги и расписание, чтобы избежать столпотворения в салонах автобусов и автостанциях, увеличиваются предложения со стороны перевозчика и частота движения автобусов. Кроме того, гибкий рабочий график предприятий способствует сглаживанию часов пик. Наконец, есть много городов, которые увеличивают объемы инвестиций в общественный транспорт, в свои проекты, например, выводят на маршруты электробусы и расширяют транспортную сеть. Так что этот кризис – возможность сосредоточиться на том, как лучше служить людям. Это и есть главный посыл, мы должны не упустить этот момент», – сказал Мезгани.

Ситуация в Ближневосточном регионе

О воздействии коронавируса на общественный транспорт и ответные меры в странах Ближнего Востока и Северной Африки рассказал председатель исполнительного комитета секции МСОТ по Ближнему Востоку и Северной Африке Халид Алхогейл.

Главным наблюдением за время пандемии в Ближневосточном регионе стали снижение активности и ограничение подвижности. Люди стали отдавать предпочтение более коротким поездкам, а также перемещаться пешком. Появилась онлайн культура (дистанционное образование, удаленная работа и т.д.), которая в свою очередь отразилась на использовании общественного транспорта. Данная ситуация дала повод задуматься, как такие вызовы превратить в новые шансы для транспорта.

Как и в других регионах, в Ближневосточном регионе тоже пострадала экономика, в том числе и в области общественного транспорта. В частности, из-за введения ограничений на начальном этапе пандемии. На данный момент пассажиропоток остается все еще ниже прежнего уровня. Большинство секторов транспорта вернулись в свою сферу деятельности, но с определенными ограничениями по наполняемости подвижного состава. Стоит отметить, что предложение на этом рынке превышает спрос. Из-за повышения затрат на меры предосторожности и выполнение санитарных требований произошло



Многие города стали отдавать приоритет прогулкам пешком и велосипедам

увеличение расходов. Поэтому финансовая поддержка со стороны государства имеет первостепенное значение для обеспечения продолжения и процветания услуг общественного транспорта.

Халид Алхогейл подчеркнул, что успех операторов общественного транспорта в регионе имеет первостепенное значение для обеспечения мобильности, развития и достижения экологических целей.

В Саудовской Аравии имеется одна из крупнейших сетей общественного транспорта в мире. Она была построена в короткие сроки с использованием новых передовых технологий. Сеть продолжает развиваться благодаря инвестициям, современным требованиям к условиям эксплуатации подвижного состава, техническим характеристикам транспортных средств.

«Ситуация с коронавирусом в мире дала шанс преобразовать города в более устойчивые и интеллектуальные», – подытожил свое выступление Халид Алхогейл.

Московский транспорт

«Работа Московского транспорта во время пандемии и после пандемии: разработка транспортной программы в условиях новой реальности» – такова тема, с которой выступил на вебинаре директор МосТрансПроекта Александр Поляков.

С момента снятия ограничений со всех видов транспорта в июне текущего года и на сегодняшний день про-



Безопасность – это приоритет развития транспортной системы Москвы

должают соблюдаться повышенные требования к санитарной безопасности. Проезд в общественном транспорте возможен только в маске и перчатках. Транспортная инфраструктура и подвижной состав регулярно дезинфицируются. Всем сотрудникам обеспечены безопасные условия труда; значительная часть трудовых коллективов переведена на удаленный режим работы; введены регулярный медицинский контроль и тестирование.

Несмотря на снятие ограничений, сохраняется обеспечение безопасности пользования московским транспортом для пассажиров, регламенты уборки изменены и теперь уже навсегда. Для удобства пассажиров продление билетов возможно в кассах, билетных автоматах и онлайн. Для сотрудников в рабочих зонах создана необходимая система защиты.

Транспортными операторами продолжается реализация инфраструктурных мегапроектов и закупка подвижного состава для обеспечения доступности качественного и безопасного общественного транспорта. Частные перевозчики получают оплату в полном объеме, сохраняется транспортное обеспечение для жителей.

Одним из мегапроектов в условиях новой реальности стала разработка новой транспортной программы Москвы до 2040 года. Для обсуждения данного проекта были приглашены заинтересованные граждане, эксперты. Особое внимание уделялось идеям москвичей, которые были собраны в ходе открытых встреч и «Марафона идей».

Департамент транспорта совместно с подведомственными организациями проводил встречи с представителями профильных ведомств, студентами московских ВУЗов. В ходе встреч в формате «круглого стола» участники обсуждали ключевые элементы новой программы, высказывали свои замечания и предложения. По результатам обсуждений в программу вносились корректировки и дополнения.

За период 2010–2019 гг. достигнуты значительные положительные изменения благодаря повышению привлекательности и надежности общественного транспорта, введению платных парковок. Произошло снижение ко-

личества поездок на 1 легковой автомобиль, сократился социальный риск на дорогах практически в два раза, на 20% уменьшилось среднее время в пути от МКАД до центра города на городском транспорте в утренние часы пик.

Если говорить о смене парадигмы и скачке в уровне сервиса, то за период с 2010 по 2020 гг. произошло сокращение разрыва с мировыми лидерами в объеме транспортной инфраструктуры благодаря масштабному строительству метро, МЦК, пригородной ж/д сети, автомобильных дорог.

Произошло кардинальное повышение качества услуг в общественном транспорте посредством изменения билетной и тарифной систем, масштабного обновления подвижного состава, развития рынка такси и каршеринга.

Новая транспортная программа предусматривает преемственность и реализацию потенциала транспортного каркаса; улучшение экологии и здоровья каждого жителя; цифровизацию и персонализацию транспортных услуг; повышение безопасности и надежности передвижения.

К 2030 году планируется разработать транспортную систему будущего, предполагающую повышение доли электрификации личного и городского транспорта, расширение практики совместного использования транспорта и развитие беспилотного транспорта для дальнейшего повышения безопасности.

«Безопасность – это приоритет развития транспортной системы Москвы. В ближайшие два десятилетия прогнозируется повышение доли электрического транспорта, развитие беспилотных и шеринговых видов транспорта. В этой связи, мы стремимся к цифровизации и персонализации транспортных услуг, увеличению количества активных передвижений на велосипедах, самокатах, пешком и так далее, а также полной реализации потенциала транспортного каркаса столицы – это значит продолжение активного строительства метро, МЦК, МЦД и дорог», – отметил Александр Поляков.