

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

Д.Г. Ткачук, заступник Житомирського міського голови

В.Г. Пучич, директор ГО «Агенція розвитку міста»

Житомирська Міська Рада

ТРАНСПОРТ ЖИТОМИРА:

ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ЕВОЛЮЦІЙНИМИ МЕТОДАМИ

Працюючи над транспортною стратегією Житомира, ми усвідомили, що основною проблемою галузі є відсутність комплексного підходу до питань мобільності мешканців міста, зокрема відсутня стратегія розвитку міського транспорту та публічного простору.

Ми виокремили ключові проблеми:

1. Низька якість послуг громадського транспорту (мережа, сервіс, рухомий склад).
2. Низька безпека руху (світлофори, знаки, розмітка, культура, інтенсивність).
3. Нерозвиненість велосипедної інфраструктури.
4. Неорганізованість (стихійність) паркувального простору (парковки в місті, пропускна спроможність доріг – затори, паркування в житлових кварталах).
5. Незадовільний рівень пішохідної інфраструктури і простору (тротуари, публічні простори, безбар'єрність руху).

Проблеми та шляхи розвитку громадського транспорту у місті Житомир можна окреслити в трьох пунктах: збалансованість маршрутної мережі, відповідність сервісу перевезень запитам громади та якість рухомого складу міського транспорту.

Системний підхід до міської мобільності передбачає наступні етапи: визначення пріоритетних видів транспорту, вивчення пасажиропотоку, створення науково обгрунтованої транспортної моделі та створення маршрутної мережі, що на ній базується.

Громадський - тому пріоритетний. Для вирішення питання пріоритетного виду транспорту треба чітко усвідомити ролі кожного суб'єкта та його функції. Основну функцію з перевезення громадян у місті повинен виконувати громадський транспорт.

Маршрутне таксі, так звані «маршрутки», не є громадським транспортом. Маршрутки – це бізнес. Основна мета бізнесу – отримувати прибуток. Основне завдання громадського транспорту – виконувати соціальну функцію з перевезення громадян. Саме в цьому є та різниця, яку, в основному, не враховують під час неодноразових дискусій про тарифи, нерентабельність трамвайно-тролейбусного управління (ТТУ) та пріоритетність на магістральних вулицях. Управління транспорту міської ради – це замовник послуги, який встановлює умови та контролює їх виконання, представляючи і захищаючи інтереси житомир'ян, пропонує стратегію, план і рішення.

Пасажиропотік: математика на службі у муніципального менеджменту. Вивчення пасажиропотоку, безумовно, є необхідним для побудови вивіреної транспортної моделі міста. В квітні силами кафедри «Автомобілів та автомобільного господарства» Житомирського державного технологічного університету та Житомирського автомобільно-дорожнього коледжу Національного транспортного університету було проведено дослідження пасажиропотоку. Це дало нам розуміння кількох речей. Основним пасажирським транспортом на сьогодні у місті є маршрутні таксі. На них припадає 75 % пасажироперевезень.

Маршрутна мережа: баланс попиту і пропозиції. Мережа маршрутів приватних перевізників складалась безсистемно і хаотично. Підприємці, виходячи із своїх власних відчуттів і спостережень, промальовували собі нові маршрути, мотивували міську владу їх

затверджувати і починали перевезення. Наслідком стало безсистемне нагромадження великої кількості маршрутів і маршруток, які були спрямовані на основні магістралі міста. Наприклад, по вул. Київській наразі проходить половина з існуючих міських маршрутів та ряд обласних. Це, з одного боку, підвищило оперативність транспорту і скоротило середній час його очікування, а з іншого – призвело до падіння рентабельності перевезень і, як наслідок, їх якості.

У нас недостатньо трамваїв та тролейбусів для формування транспортної мережі виключно на основі громадського транспорту. З 200 необхідних одиниць техніки, наразі ми маємо 90. Це дає чітке усвідомлення необхідності залучення автобусів в цій моделі. Окрім того, ряд житлових районів не мають покриття лініями електропередач для громадського транспорту, хоча ми поступово вирішуємо цю проблему. Зокрема, цього року буде завершено будівництво нової тролейбусної лінії до мікрорайону Малікова.

Враховуючи це, громадський транспорт має стати основою мережі і повністю забезпечити перевезення центральними вулицями міста. Приватні перевізники повинні зайняти вільну нішу доповнюючих гілок і мінімально дублювати маршрути комунального транспорту.

Це означає, що довжина маршрутів для маршруток скоротиться. Такий підхід забезпечить рівність усіх перевізників без фаворитів, що мають надприбутки та аутсайдерів на збиткових маршрутах. Мусять зникнути «золоті кільця», або 20 кілометрові маршрути, що пронизують місто по центральних вулицях.

Даний принцип забезпечить унікальність кожного маршруту, який не дублюватиметься іншими перевізниками. Відсутність жорсткої конкуренції на окремих, кожній ділянці підвищить пасажиропотік та доходи перевізників, призведе до відсутності «гонок» між маршрутками та одвічного протистояння між приватними та комунальним перевізниками.

За умови подібної транспортної мережі, кожен з учасників даного ринку отримає чіткий план розвитку та гарантії своєї ролі, вигод та переваг. Це захистить інтереси приватних перевізників. Усвідомлення ролі кожного суб'єкта дасть можливість створити нову маршрутну мережу, провести нові конкурси, підписати довгострокові договори з приватними перевізниками, дати їм гарантії і умови на період дії договорів та бачення подальшого розвитку транспортної мережі міста.

ТТУ отримує план розвитку, умови для його реалізації, вимоги та критерії для оцінки діяльності керівництва. Вже не буде можливості пояснювати провали постійними проблемами з маршрутками.

Зрозумілі принципи формування нової транспортної мережі полегшують розуміння правил, а отже і системи контролю за їх дотриманням з боку замовника (управління транспорту). На ринку мають залишитись лише ті, хто готовий усвідомлювати пріоритети міста.

Ціною безконкурентності на кожному окремому маршруті має стати висока конкуренція за сам маршрут. Якщо перевізник не надаватиме гідних послуг – буде багато бажаючих зайняти його місце. Це спонукатиме появу нових перевізників, а не домінування впродовж десятка років монополістів.

Комунальний транспорт – це швидко, зручно і модно.

Реалізуючи стратегію підтримки комунального перевізника, було ініційовано ряд процесів.

По-перше, було виділено суттєвий ресурс на оновлення рухомого складу. За останніх два роки для Житомира було закуплено 32 тролейбуси та капітально відремонтовано 10 машин.

По-друге, розпочався процес впровадження електронного квитка, який дасть змогу житомирянам самостійно розраховуватися за проїзд. На першому етапі кондуктор матиме мобільний термінал та видаватиме як паперовий квиток, так і роздрукований на мобільному терміналі.

З бюджету на всю систему виділено 9,8 млн. грн. На першому етапі впровадження планується випуск електронних карток, які мають замінити проїзні квитки. Пільгові категорії теж будуть забезпечені новими електронними квитками. Житомиряни зможуть придбати картки у пунктах продажу.

Нова система для здійснення автоматизованої оплати за проїзд дасть змогу полегшити оплату за проїзд пасажиром, підвищити ефективність збору доходів та зробити прозорими фінансові потоки. Завдяки новій системі буде здійснюватися більш детальна статистика пасажиропотоків. Також е-квиток дасть можливість запровадити пересадочний тариф, коли пасажир сплачує за час проїзду у транспорті, а не маршрути з пересадками.

По-третє, комунальний перевізник активно включився у боротьбу за платного пасажирів. Був введений нічний тролейбус. Враховуючи на молодь, у ТТУ 34 тролейбуси обладнали безкоштовним Wi-Fi, доступним всім пасажиром. Також була знижена вартість проїзного квитка та проведена відповідна промо-кампанія, що дало приріст кількості постійних пасажирів комунального транспорту.

В цілому, комплексність підходу дає можливість побудувати якісно нову транспортну політику міста. Щоб здійснювати реформи потрібно мати волю, бачення та підтримку громади. Тільки так ми отримуємо шанс на зміни.