

КУДА КАТИТСЯ ГОРОД

ПРИ СРЕДИТЕЛЬНОМ РОСТЕ ГОРОДСКОГО НАСЕЛЕНИЯ ПОТРЕБНОСТЬ В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ УСИЛИВАЕТСЯ С КАЖДЫМ ГОДОМ. ЭТОМУ СПОСОБСТВУЕТ И ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА ПО СОКРАЩЕНИЮ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛИЧНЫХ СРЕДСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ. В ТАКОМ КОНТЕКСТЕ НОВШЕСТВА В ГОРОДСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМАХ ОБРЕТАЮТ ВСЕ БОЛЬШУЮ ЗНАЧИМОСТЬ. ВЛАДА ГАСНИКОВА

Доцент Высшей школы экономики Владимир Федоров выделяет пять основных направлений инноваций в городском пассажирском транспорте: это создание информационно-навигационных систем на базе спутниковых технологий; развитие системы электронного контроля оплаты проезда; внедрение энергосберегающих технологий; создание интеллектуальной транспортной системы и переход на контракты жизненного цикла в отношении объектов инфраструктуры транспортного комплекса.

В мае 2015 года в Петербурге прошел Международный инновационный форум пассажирского транспорта, где администрация позиционировала город как «средоточие инноваций» в этой отрасли. Основанием для такой характеристики стало в первую очередь внедрение оплаты проезда банковской картой в метро и городских автобусах.

НОВШЕСТВА ПОД ЗЕМЛЕЙ Уже сейчас в Петербурге на каждой станции метро можно расплатиться банковской картой и в кассах, и в части автоматов пополнения проездных. С января 2015 года в один из турникетов на каждой станции пассажиры могут проходить, расплатившись бесконтактным способом при помощи технологии PayPass/PayWave. Ее носителем может быть банковская карта, мобильный телефон, часы, брелоки, стикеры с соответствующим чипом.

В этом плане петербургский метрополитен стал пионером среди российских подземок — в Москве возможность оплачивать проезд с помощью технологии MasterCard PayPass появилась только в сентябре на новой станции «Котельники».

Эту станцию, кстати, пресс-служба московского метрополитена характеризует как «самую инновационную» в столице. Объясняется это звание не только возможными вариантами оплаты проезда: в «Котельниках» пассажиры могут распечатать свой маршрутный лист на информационной стойке, где в онлайн-режиме можно посмотреть и карту города, и расположение культурных объектов и перехватывающих парковок. На станции установлен аппарат по упаковке мокрых зонтов (который, кстати, вызывает недовольство экологов как источник большого количества одноразовой полиэтиленовой упаковки), а также там есть стойка для зарядки электронных устройств, аппараты по продаже горячих напитков и еды и по чеканке медальонов с символикой московского метрополитена.

Как и во многих европейских подземках, в московском метро сейчас действуют комбинированные проездные: в зависимости от стоимости они позволяют пассажиру в течение определенного времени с момента покупки (например, в течение часа, полутора, двух) неограниченное количество раз передвигаться в наземном транспорте и один раз в метро.



ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВИНКИ НА ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТЕ В ОСНОВНОМ НАПРАВЛЕННЫ НА ЭКОЛОГИЧНОСТЬ И ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЕ

Для сравнения, система общественного транспорта Мюнхена по таким проездным включает метро (U-bahn), пригородные поезда (S-bahn), автобусы и трамваи. Стоимость билетов в столице Баварии зависит от зоны, а не от вида транспорта, так что на одно расстояние в пределах одной зоны можно проехать за одну и ту же сумму, как на трамвае, так и на метро и автобусе. В Петербурге введение проездных билетов с ограниченным коротким сроком действия, как и позовой оплаты, обсуждается уже не первый год, но пока конкретных решений не существует.

Готовясь к чемпионату мира по футболу в 2018 году, петербургский метрополитен ради безопасности пассажиров планирует установить на всех станциях открытого типа на зеленой ветке автоматические двери. При этом, обещает первый заместитель начальника ГУП «Петербургский метрополитен» Евгений Козин, конструкции не должны изменить привычный облик станций и нанести ущерб видам и оформлению городской подземки, которая считается одной из самых красивых в мире. Это сложно назвать инновациями, но в российских подземках этого точно не хватает. Например, в лондонском метро на каждой станции есть лифты, удобные для людей с колясками или в инвалидных креслах. В берлинской подземке на каждой станции, помимо эскалаторов и лифтов, располагаются медпункты с дефибрилляторами на случай, если у кого-нибудь из пассажиров произойдет сердечный приступ, а в составах организованы специальные площадки для велосипедистов с их транспортом.

АВТОБУС В БУДУЩЕЕ Возможность расплачиваться при помощи бесконтактной технологии PayPass существует и в городских автобусах. Ее организовали на маршрутах, ведущих в аэропорт Пулково, частный перевозчик «Пассажиртранс» и городское предприятие «Пассажиравтотранс». Городские власти рассчитывают, что к чемпионату мира по футболу 2018 года весь городской общественный транспорт будет оснащен подобными терминалами, в том числе троллейбусы, трамваи и маршрутки.

Сегодня городской автобус — это нечто большее, чем транспортное средство для перевозки пассажиров, уверена пресс-секретарь «Пассажиравтотранса» Татьяна Клепикова. «Автобусы всех производителей оборудованы большим количеством технологических новшеств. Прежде всего они касаются системы позиционирования транспорта, контроля за его передвижением, безопасности дорожного движения, оплаты проезда. Необходимость использования инноваций диктуется заказчиком, который закупает автобусы, а завод-изготовитель, в свою очередь, выполняет заявленные требования», — говорит она.

По своему желанию перевозчик расширяет перечень требований к подвижному составу: они могут касаться навигационных систем, особенностей оплаты проезда, информационных систем для пассажиров внутри салона, видеорегистраторов и систем видеонаблюдения.

В целом отечественный подвижной состав с точки зрения инноваций, в первую очередь информационных, соответствует мировым стандартам. «Единственное от-

личие состоит в том, что срок активной эксплуатации российского оборудования несколько меньше, но и цена при этом ниже. По уровню использования инновационных технологий в транспортном комплексе Петербург был и остается в авангарде. При этом технологии постоянно развиваются: 15 лет назад никто не мог представить, что мы задумаемся о внедрении Wi-Fi в общественном транспорте. Или, например, возможность определения времени прибытия автобуса на остановку. Технологии, в свою очередь, ведут рынок перевозок за собой и определяют требования к оснащению подвижного состава», — рассказывает Татьяна Клепикова.

По ее словам, пассажиры довольны: по итогам первой половины 2015 года, ПАТ показал прирост пассажиропотока на 12 млн человек. «Выросли доходы от перевозки пассажиров, и это означает, что действует принцип „пассажир голодает рублем“», — полагает представитель «Пассажиравтотранса».

ПОСЛЕДНЯЯ ЭЛЕКТРИЧКА В инновациях в электротранспорте разработчики делают акцент на экологичности и энергосбережении.

В конце мая петербургское ГУП «Горэлектротранс» (ГЭТ) подписало соглашение о сотрудничестве с ОАО «КамАЗ», согласно которому в городе должен появиться новый вид транспорта — электробус. Это продукт совместного производства КамАЗа и компании Drive Electro. Как рассказывают в «Горэлектротрансе», на электробусе используется современные литий-ионные аккумуляторы, которые