

ТРАНСПОРТНАЯ АГЛОМЕРАЦИЯ

ПРОБЛЕМЫ С РАЗРАБОТКОЙ, ВНЕДРЕНИЕМ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕМ КОМПЛЕКСНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НИЖНЕГО НОВГОРОДА В 2019 ГОДУ ПЕРЕШЛИ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ. ОБЛАСТНОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАБРАЛО У ГОРОДА ПОЛНОМОЧИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ. ТЕПЕРЬ ЭТУ РАБОТУ В РАМКАХ НИЖЕГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ, ВКЛЮЧАЮЩЕЙ ДЕВЯТЬ ГОРОДОВ, БУДЕТ ВЕСТИ АДМИНИСТРАЦИЯ РЕГИОНА И СОЗДАННЫЙ ЕЮ ЕДИНЬЙ ОПЕРАТОР. КАК БУДЕТ РАЗВИВАТЬСЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ОБЛАСТИ, ВЫЯСНИЛ GUIDE «ИТОГИ ГОДА».

АНДРЕЙ РЕПИН



ПЕРЕМЕНИ В УПРАВЛЕНИИ ГОРОДСКИМ ТРАНСПОРТОМ ПОТРЕБУЮТ 44 МЛРД РУБЛЕЙ ИНВЕСТИЦИЙ

ЕДИН ДЛЯ ВСЕХ Оборот пассажирского автомобильного транспорта в Нижегородской области по итогам 2019 года составил более 3,9 млрд км, сократившись по сравнению с предыдущим годом на 3%. Пока перевозчики пытались увеличить объемы перевозок, нижегородские власти разрабатывали и внедряли новые транспортные стратегии, чтобы сделать общественный транспорт комфортным, удобным и доступным для всех категорий граждан. Важнейшим изменением в системе, прошедшим практически незаметно для рядового пассажира, стало перераспределение полномочий по управлению пассажирскими перевозками. Принятая в Нижнем Новгороде несколько лет назад комплексная транспортная схема так и не заработала в полную силу, а работа общественного транспорта вызывает огромное количество критики пассажиров. В этой ситуации региональное правительство решило «избавить» от полномочий по управлению пассажирскими перевозками мэрию Нижнего Новгорода, а заодно и администрации еще восьми городов, входящих в нижегородскую агломерацию. По предложению областного минтранса транспортные предприятия этих девяти городов будут объединены под руководством единого оператора. Кроме Нижнего Новгорода в проект включены Бор, Балахна, Арзамас,

Дзержинск, Кстово, Богородск, Городец и Заволжье. Транспортные схемы этих городов будут интегрированы в общую сеть, ядром которой станет Нижний Новгород.

По словам главы министерства Павла Саватеева, в итоге должна быть создана транспортная система, в которой не будет внутренних и межмуниципальных маршрутов. В качестве оператора может выступать отдельное предприятие, работающее с областным правительством по договору концессии, или подведомственное минтрансу учреждение. Оно возьмет на себя полный контроль за всем процессом пассажирских перевозок. При этом будет изменена форма получения средств перевозчиками. Все собранные с пассажиров деньги должны поступить сначала в областной бюджет, а уже оттуда будут распределяться между перевозчиками с учетом пройденного автобусами расстояния и соблюдения графика движения. Количество перевезенных пассажиров при этом учитываться не будет, а маршруты будут распределяться по конкурсу.

По словам заместителя губернатора Сергея Морозова, при распределении маршрутов не будет каких-то предпочтений для муниципальных или частных транспортных компаний. Условия для всех будут едиными: соблюдение графика перевозок и наличие подвижного состава, обеспечивающего

комфортное и безопасное передвижение. «Введение новой транспортной схемы позволит сбалансировать распределение средств между транспортными предприятиями. Так как все средства будут поступать в бюджет, он будет выделять деньги перевозчикам, которые работают на непопулярных маршрутах, за счет поступлений от предприятий, работающих на рентабельных направлениях. В результате само понятие „невыгодный маршрут“ должно полностью исчезнуть. Главная задача проекта — сделать так, чтобы и муниципальные, и частные перевозчики отказались от борьбы за пассажира и перешли к борьбе за качество оказываемых услуг», — пояснил замгубернатора. Также в рамках создания единой транспортной системы планируется провести модернизацию транспортной инфраструктуры в Нижнем Новгороде, закупить подвижной состав, реконструировать трамвайные и троллейбусные линии и построить новые. Эти перемены потребуют минимум 44 млрд руб. инвестиций. Точная стоимость будет известна после определения финансовой модели, которая находится в разработке.

НЕВЕРНОЙ ДОРОГОЙ ИДЕТЕ, ТОВАРИЩИ

Администрация Нижнего Новгорода в 2019 году также отметилась экспериментами с организацией движения пассажирского авто-

транспорта. Самым заметным стало введение выделенной полосы для автобусного движения на одной из самых загруженных городских магистралей — проспекте Гагарина. Полоса начала работать 1 июня в сторону центра города от микрорайона «Щербинки-2» до остановки «НИТЕЛ». С того же дня был организован мониторинг ситуации дорожного движения на этом участке. Выезд личного автотранспорта на выделенную полосу фиксировался сотрудниками ГИБДД и камерами видеонаблюдения.

Появление выделенной полосы для автобусов стало поводом для возмущения нижегородских автомобилистов. По мнению руководителя регионального общественного объединения «Центр помощи автомобилистам» Сергея Кузина, выделение куска полосы из общего потока было крайне непродуманным и нелогичным решением: «Оно выгодно только тем пассажирам, которые едут от микрорайона „Щербинки-2“ до НИТЕЛа. Для всех остальных пассажиров ситуация только ухудшилась, так как длина пробок на проспекте Гагарина выросла, и движение транспорта, в том числе и общественного, замедлилось». По мнению эксперта, решать проблему загруженности проспекта Гагарина необходимо, не создавая выделенные полосы, а построив дорогу-дублер.

Недовольные нововведениями автолюбители создали петицию за отмену выделенной полосы. В ней говорилось, что для жителей пригородов, работающих в Нижнем Новгороде, время в пути после выделения полосы выросло в два-три раза. В ответ на критику мэрия Нижнего Новгорода заявила, что благодаря выделению полосы общественный транспорт стал ходить по расписанию даже в часы пик. Снизились эксплуатационные издержки транспортных предприятий. Подвести итоги работы выделенной полосы чиновники пообещали осенью. Слово свое они сдержали. В октябре администрация города заявила, что эксперимент признан удачным, и пообещала использовать весь полученный опыт при организации других выделенных полос. Их планируют организовать аналогичным «малобюджетным способом», то есть выделить специальную разметку и дорожными знаками автобусную полосу на существующих дорогах. В 2020 году такие участки появятся на Московском шоссе, на Окском съезде и на улице Советской, на проспекте Ленина — от станции метро «Автозаводская» до Комсомольского шоссе. На проспекте Гагарина полосу продлят от улицы Ларина до улицы Белинского. В администрации города рассчитывают за счет увеличения количества выделенных полос «пересадить» горожан с личного автотранспорта на общественный. По их мнению, это должно привести к улучшению как пропускной способности дорог, так и экологической обстановки. ■