

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В Г. БИШКЕК

ANALYSIS OF THE STATE OF PUBLIC TRANSPORT IN BISHKEK

Макалада Бишкек шаарынын жүргүнчүлөрдү ташуучу коомдук транспортунун учурдагы абалы каралган. Шаар калкын транспорт менен тейлөөнүн негизги көйгөйлөрү жана жүргүнчүлөрдү ташуунун сапатын жакшыртуунун жолдору каралган.

***Ачык сөздөр:** шаардык жүргүнчүлөрдү ташуу транспорту, жол көчө тармагы, жүргүнчүлөрдү ташуунун саны, транспорттук инфракурам.*

В работе рассматривается текущая ситуация по перевозке пассажиров общественным транспортом в г. Бишкек. Рассмотрены основные проблемы транспортного обслуживания населения города и пути улучшения качества перевозок пассажиров.

***Ключевые слова:** городской пассажирский транспорт, дорожно-уличная сеть, количество пассажироперевозки, транспортная инфраструктура,*

The paper deals with the current situation on the transport of passengers in public transport in the city of Bishkek. The main problem of the city transport service of the population and ways to improve the quality of passenger transportation are.

***Keywords:** urban passenger transport, road and street network, the number of passenger transport, transport infrastructure,*

Стремительный рост количества автомобилей, находящихся в личном пользовании граждан и общественного транспорта за последние 5-10 лет привел к тому, что проблема перевозки пассажиров всеми видами городского автотранспорта в крупных городах Кыргызстана, в т.ч. и в г. Бишкек стала не просто актуальной: из проблемы она превратилась в социальное явление, можно сказать бедствие.

Город – сложнейший организм, более сложный, чем любой из механизмов, созданных человеком. Проектирование нового или развитие существующего города выполняется на основе нормативных документов (генеральных планов, СНиПов, ГОСТов и т.д.), и только последующие поколения ощущают на себе все издержки и недостатки предложенных этими документами концепций. А это мы и наблюдаем в крупных городах нашей республики сегодня.

Основу транспортной системы любого населенного пункта, в том числе и такого крупного как Бишкек, составляет улично-дорожная сеть. При росте количества частных автомобилей и общественного транспорта в 2-2,5 раз (с 146,31 тыс. в 2010 году до 286 тыс. в 2015 году) и увеличении интенсивности движения по основным магистральным улицам в среднем в 4 раза, прирост протяженности магистральных улиц составил всего 5 – 10% [1]. Крайне низкие объемы дорожного строительства не позволили сформировать в городах, особенно Бишкеке и Оше, единую логически завершенную сеть магистральных улиц, способную обеспечить пропуск возросших потоков транспорта. Значительное отставание дорожного строительства привело к возникновению транспортных заторов в пиковые часы на основных транспортных магистралях, таких как проспекты Манаса и Молодой гвардии, ул. Советская, проспекта Чуй и др. При этом надо отметить, что уровень автомобилизации в Кыргызстане в 3-4 раза ниже, чем в крупных городах России, и в 5-6 раз ниже, чем в европейских странах [1].

Особенно в тяжелом положении оказались центры городов. Отсутствие обходных магистралей привело к перегрузке улиц центров транзитными по отношению к ним транспортными потоками. В большинстве случаев транспортную проблему центров городов пытаются решить путем реконструкции центральных улиц в местах возникновения транспортных заторов, что приводит к обратному эффекту. Минимальное улучшение условий движения через центр города способствует привлечению дополнительных транспортных потоков и, следовательно, дополнительной загрузке центра транспортом, не связанным с его обслуживанием. В результате, после кратковременного улучшения ситуации транспортные заторы снова образуются в тех же «проблемных» узлах.

Городские автобусы, троллейбусы предназначены для массовых перевозок пассажиров и должны обеспечивать возможность проезда пассажиров сидя и стоя, удобства посадки и высадки пассажиров. Автобусы классифицируются по назначению, размерам, типу кузова и другим показателям. По размерам (принимая в качестве основного параметра габаритную длину) и вместимости автобусы классифицируются (табл. 1)[2]:

Таблица 1 - Классификация автобусов

Виды	Длина, м	Назначение
Особо малые	До 5,5	Городские и пригородные маршруты
Малые	свыше 5,5-8,5	Городские, пригородные сообщения и общего назначения
Средние	8,5-11,0	Городские, междугородные туристические, экскурсионные
Большие	свыше 11,0-16,5	Городские, междугородные туристические, экскурсионные
Особо большие	свыше 16,5-24,0	Городские (сочлененные)

Для обеспечения надлежащего транспортного обслуживания горожан и гостей столицы, обеспечения устойчиво развивающейся, эффективно, надежно и безопасно функционирующей транспортной системы, отвечающей потребностям населения и повышения инвестиционной привлекательности транспортной сферы города Бишкек, необходимо решение достаточно сложных и актуальных вопросов.

Мы переживаем непростой период социально-экономического развития, когда для жителей и гостей столицы жизненно необходим гарантированный уровень транспортного обслуживания. Поэтому городу нужен эффективный городской общественный транспорт, как альтернатива агрессивному росту числа личных автомобилей и снижения заторов.

Протяжённость городских дорог составляет более 1380 км, из них: с асфальтобетонным покрытием – 750,0 км, гравийным – 630,0 км. Транспортная инфраструктура в городе Бишкек состоит из 460 остановок общественного транспорта и при этом необходимо строительство еще 40 остановок.

Количество автомобилей, ежедневно курсирующих по городу составляет более 280,0 тысяч. В настоящий момент существует острая проблема, связанная с неспособностью автомобильных дорог вместить резко увеличившее количество транспорта, как общественного, так и частного. Постоянно возникающие «заторы» свидетельствуют о том, что дорожно-транспортная инфраструктура, рассчитанная всего лишь на 80.0 тыс. курсирующих автомобилей, не справляется с нагрузкой.

Развитие городского пассажирского транспорта общего пользования (ГПТ) признано первоочередной и наиболее эффективной мерой борьбы с автомобильными заторами. В соответствии с прогнозом развития пассажирского парка общего пользования к 2018 году необходимо обеспечить:

- сокращение количества автобусов малого класса (бусики) на 1000 -1500 единиц;
- приобретение автобусов большого класса в количестве 400-560 единиц и 100 единиц троллейбусов. [2]

Прогнозные параметры развития парка подвижного состава определены для нормального уровня обслуживания, то есть с 6-8 пассажиров на 1 кв. м салона в часы пик с постепенным переходом к уровню 4-5 пассажиров на 1 кв. м салона в часы пик.

Система муниципального общественного транспорта города Бишкек представлена:

1. Бишкекским пассажирским автотранспортным предприятием (БПАТП). На балансе которого состоят 455 автобусов средней вместимости производства КНР (из них, на сегодня, на ходу 225 единиц). Ежедневно выходят на маршруты города: 150-180 автобусов средней вместительности по 15 маршрутам (№№3,4,6,7,8,9,18,19,21,22,29,35,38,42,46,
2. Бишкекским Троллейбусным Управлением (БТУ) - 171 троллейбус, из них 51 низкопольный, 120 высокопольных. Ежедневно, выходят на маршруты города – 100 троллейбусов по 9-ми маршрутам (№№ 4,5,7,8,9,10,11,14,17) с общим плановым выходом – 106 ед.

Также на маршруты города ежедневно выезжают от 2500 до 2700 единиц микроавтобусов от 41 коммерческой фирмы, обслуживающих 119 микроавтобусных маршрутов с плановым выходом 2646 ед. Микроавтобусы обслуживают жителей столицы, включая отдаленные новостройки, жилые массивы (38 из 48) и сектора, где, из-за специфичных условий дорожно – транспортной инфраструктуры, эксплуатация автобусов и троллейбусов невозможна. Жители остальных 10 жилмассивов пользуются проходящими, в непосредственной близости, микроавтобусными маршрутами. Средний возраст микроавтобусов составляет 12-14 года (по сроку службы они должны уже быть списаны).[3]

Объем перевезенных пассажиров за 2015 год составил – 214272,6 тыс. пасс, из них: автобус – 47561,5 тыс. пасс. (22% от общего количества), троллейбус – 17515,8 тыс. пасс. (8% от общего количества), микроавтобус – 149195,3 тыс. пасс. (70% от общего количества) (рис.1).

При этом не обеспечивается:

- минимальный уровень комфортабельности поездок пассажиров,
- условия соблюдения безопасности при перевозках.

Периодически в СМИ появляется информация о тендерах и выделении средств на приобретении дорогостоящих муниципальных автобусов и троллейбусов большой вместимости. Но в последнее время лишь немного обновился троллейбусный парк. Причем, обновленным его можно назвать лишь с большой натяжкой. Последние троллейбусы были куплены подержанными. Их перекрасили, освежили и отправили к нам. Срок эксплуатации новой машины составляет 12 лет. А эти проезжают гораздо меньше. И мы вновь останемся без троллейбусов.

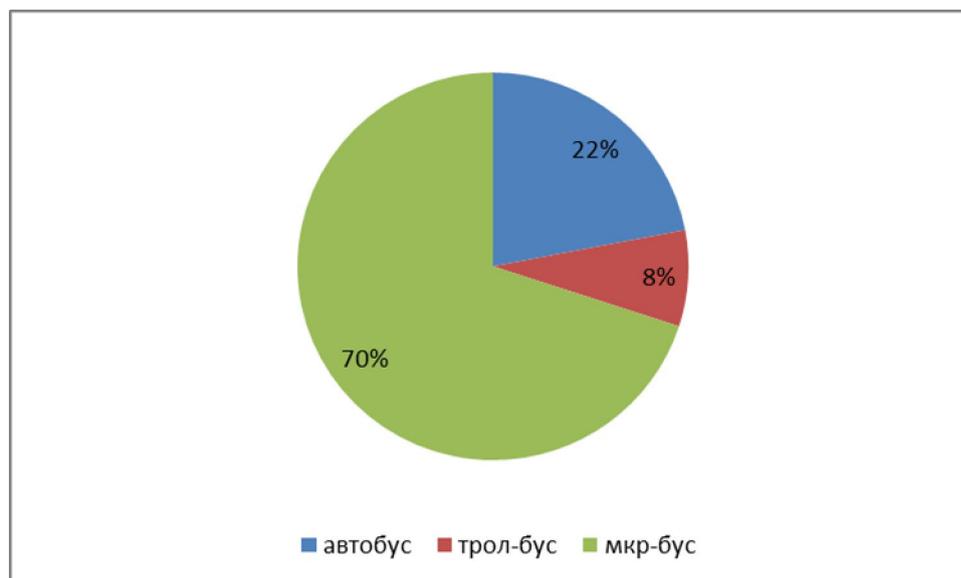


Рис.1. Количество пассажиров перевезенных общественным транспортом, % [3]

На сегодняшний день чтобы полностью убрать маршрутки, по городу должно курсировать порядка 1 000 автобусов и троллейбусов.

Полностью убрать маршрутки невозможно, поскольку для этого потребуется купить еще около 500-600 автобусов и троллейбусов. На закупку такого количества транспорта мэрия должна будет потратить огромные деньги, которые будет нелегко достать.

Согласно исследованиям, некоторые автобусные линии не смогут себя окупать. Из 20 линейных автобусных маршрутов работает лишь 16. Работа четырех линий приостановлена по разным причинам. Одной из таких является нерентабельность.

Вот и получается, что без маршруток Бишкеку просто не обойтись. А если взять в расчет, что за последние 20 лет Бишкек обзавелся поясом из новостроек, куда автобусы просто не доезжают и их обслуживают лишь маршрутные такси, то получается, что жители этих новостроек рискуют остаться и вовсе в изоляции. Дороги в новостройках совершенно не приспособлены для курирования автобусов. А для их «рогатых» коллег и вовсе необходимы электрические сети. На что, конечно, в казне города денег нет.

Если представить, что муниципалитет все же решит приобрести необходимое количество автобусов и троллейбусов, то мэрия столкнется с новой проблемой. Весь транспорт должен находиться на муниципальных автобазах, которых в городе попросту не осталось. Все они находятся в частных руках или же не приспособлены под большое количество транспортной техники. Автобусы должны где-то отстаиваться, ремонтироваться. Но в Бишкеке для этого нет подходящих условий. Аренда частной стоянки для одного автобуса в сутки составляет 300 сомов.

Со временем маршрутные такси должны покинуть центр города. На их место должны прийти новые автобусы и троллейбусы малой, средней и большой вместимости.

Для обеспечения эффективности общественного транспорта необходимо следующее:

- повысить привлекательность общественного транспорта за счет улучшения культуры обслуживания, комфортности и безопасности;
- совершенствовать и модернизировать структуру парка подвижного состава пассажирского транспорта общего пользования с целью увеличения пассажироместности;
- совершенствовать инфраструктуру маршрутной сети пассажирского транспорта общего пользования;
- развивать производственно-техническую базу пассажирских предприятий.[4]

Таким образом, можно предположить, что приобретение дополнительно 100 троллейбусов, 600 автобусов большой вместимости (ЕВРО-стандарт), позволит: обеспечить доступным, социальным видом транспорта, обеспечить продвижение технологически устойчивого транспорта и передовых технологий для оздоровления среды обитания человека; разгрузить центр столицы и высвободить микроавтобусы для переориентирования их работы в новостройки, жил массивы, где дорожные условия не позволяют эксплуатировать автобусы и троллейбусы большой вместимости, а также достичь экологических приоритетов в проведении транспортной политики.

Список литературы

1. Исследование по совершенствованию городского пассажирского транспорта в г. Бишкек, Кыргызская Республика. Заключительный отчет. Краткий обзор [Текст] – Японское агентство международного сотрудничества (JICA). 2013 г.
2. Концепции развития общественного транспорта города Бишкек, проект, 2015–2019 [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://meria.kg/index.php?lang=kg>
3. Ташбаева К. А. Анализ текущей ситуации и проблемы в системе пассажирского транспорта города Бишкек [Текст] / К.А.Ташбаева, Д.А.Осмоналиева // Молодой ученый. — 2016. — №15. — С. 326-330.
4. Бишкек: Проект — концепция модели развития до 2040 года. [Электронный ресурс] Режим доступа: www.urban.hse.ru/bishkek2040