

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ СКОРОСТНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

М. В. Фёдорова

Петербургский государственный университет
путей сообщения Императора Александра I
(Санкт-Петербург, Россия)

FORMATION OF INNOVATIVE STRATEGY OF DEVELOPMENT OF HIGH-SPEED TRANSPORT IN THE CONURBATION

Maria V. FJODOROVA

Emperor Alexander I

Petersburg State Transport University
(St. Petersburg, Russia)

Согласно Стратегии экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года (утв. Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.05.2014 № 355, далее – «Стратегия 2030») развитие транспортной системы названо в качестве одного из приоритетов социально-экономического развития Санкт-Петербурга по стратегическому направлению повышения качества городской среды.

В Стратегии 2030 развитие транспортного комплекса Санкт-Петербурга рассматривается в совокупности с задачей улучшения пространственной организации и жилой среды города, связности районов, совершенствования внешних связей мегаполиса. Растущий спрос со стороны экономических субъектов и населения города на объемы и качество перевозок определяют высокий приоритет мер по модернизации транспортного комплекса.

Создание Линии МЛТ станет одной из мер по обеспечению приоритетности развития и повышение роли общественного транспорта над индивидуальным автомобильным транспортом, а также роста операционной и финансовой эффективности общественного транспорта.

Наконец, необходимо отметить, что отраженное в Стратегии 2030 видение будущего Санкт-Петербурга предполагает в том числе активное строительство сети трамвайных линий, к которым следует отнести запланированную в рамках Стратегии МЛТ Линию МЛТ. В Стратегии МЛТ прописаны цели, задачи, ожидаемые результаты, а также показатели оценки агломерационных эффектов

Стратегия развития скоростного городского транспорта совокупность действий, направленных на достижение долгосрочных целей развития скоростного городского транспорта с учетом удовлетворения потребностей населения в скоростных перевозках с минимальными затратами времени в пути, обеспечивающих достижение максимальных конкурентных преимуществ на рынке пассажирских перевозок (удобства, надёжности, безопасности и экологичности поездок).

В диссертации определены основные этапы разработки и реализации инновационной стратегии развития скоростного городского транспорта. Формирование инновационного развития скоростного городского транспорта осуществляется в соответствии с разработанной схемой, приведённой на рисунке 1.

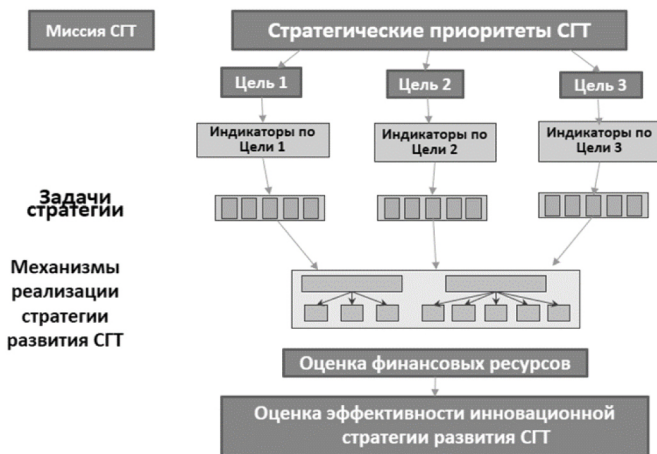


Рис. 1. Схема разработки инновационной стратегии развития скоростного городского транспорта

Нами обоснована система целевых индикаторов

инновационной стратегии развития скоростного городского транспорта, представленная в таблице 1.

Таблица 1 – Цели и индикаторы стратегии развития скоростного городского транспорта

Цели	Индикаторы
Цель 1. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения	Доля населения, пользующаяся услугами городского пассажирского транспорта, %
	Доля населения, пользующаяся услугами скоростного городского транспорта, %
	Среднее время поездок с трудовыми целями, минут
Цель 2. Повышение уровня безопасности городской транспортной системы	Смертность в результате ДТП, человек на 100 тыс. жителей
	Количество регистрируемых ДТП, случаи на 10 тыс. транспортных средств
Цель 3. Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду	Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от автотранспорта, тыс. тонн
	Снижение интенсивности шумовой нагрузки в зоне городских автомагистралей, %

Реализация Стратегии МЛТ представляется крайне необходимой для решения стратегических и социально-экономических целей и задач развития Санкт-Петербурга.

Целью Стратегии МЛТ, строительства магнитолевитационной трассы, проходящей через территории массовой жилищной застройки и обеспечивающей связи пассажиров со станциями метрополитена, является улучшение транспортного обслуживания. Кроме того, происходит снижение затрат времени на передвижение населения и повышения технического уровня подвижного состава, что существенно влияет на комфортность передвижения пассажиров. Это позволит переключить пользователей легковых автомобилей на линию МЛТ, что снизит загрузку автодорог и уменьшит загрязнение окружающей среды.

Для качественного обслуживания пассажиров магнитолевитационного транспорта предусматривается строительство линии МЛТ и размещение остановочных пунктов в непосредственной близости к застраиваемым территориям.

В связи с измененной действительностью и перспективой развития транспортной системы южной и юго-западной части Санкт-Петербурга пассажиропотоки претерпят изменения, но в связи с большим развитием жилищного строительства будут только возрастать.

Сооружение магнитолевитационной линии, намеченной к первоочередной реализации позволит решить следующие задачи Стратегии МЛТ:

1. Соединит воедино пассажирской связью всю южную часть города с эффективной коммерческой средней скоростью 60 км/ч, или 75 км/час, в зависимости от выбранного варианта ускорения ($a=1,0$ м/с² или $a=1,6$ м/с²), разгрузит от потоков личного легкового наземного транспорта перенапряженную в настоящее время трассу дуговой магистрали (Ленинский проспект – проспект Типанова – проспект Славы).

2. МЛТ соединит станции Кировско-Выборгской, Московско-Петроградской и Невско-Василеостровской линий метрополитена, обеспечив кратчайшую доставку ко всем существующим линиям метрополитена жителей из прилегающих к трассе районов жилой застройки и промышленно-деловых зон южной части города.

3. Полностью компенсирует отсутствие линии метрополитена в Красносельском районе за пределами станции Проспект Ветеранов и повысит уровень транспортного обслуживания этой зоны до комфортности, недостижимой ни для одной из существующих технологий пассажирских перевозок, включая метро.

4. Обеспечит транспортное соединение всех этих районов города с железнодорожными платформами РЖД, в том числе "Дачное", «Пулково», «Купчино» и «Обухово», являющихся крупными объектами тяготения пригородных пассажиропотоков.

5. Намеченная первоочередная линия имеет перспективы развития в западном направлении – на г. Ломоносов, и порты Финского залива, в северо-западное направление – в Невский и Красногвардейский районы, а затем в Выборгский и Приморский районы, окраинные территории которых в настоящее время чрезвычайно малодоступны. Кроме того, представляется реальным соединить в кратчайшие сроки с расширяющимися

аэропортами (Пулково 2 и Пулково 1), новым Экспоцентром, и «Газпром-сити» в Лахте, в зависимости от целей и приоритетов, которые установит администрация города.

Наши расчеты, подтверждающие рентабельность Проекта, основываются на следующих стратегических конкурентных преимуществах *МЛТ*:

- магнитолевитационный транспорт превосходит по всем техническим характеристикам метро, при этом дешевле более чем в два раза при строительстве и на 30–40 % при эксплуатации;
- стоимость проездного билета устанавливается равной стоимости билета на метро в год ввода в эксплуатацию магнитолевитационного транспорта, а на будущие годы с поправками на инфляционные или дефляционные процессы;
- основным аргументом служит объем перевозок пассажиров, указанных в проектах ПАО «Ленгипротранс» в количестве 85 591 000 пассажиров на 2025 г.
- стоимость строительства 1 км магнитолевитационной трассы в Корейской республике – 35,3 млн. \$ США;
- сметный расчет стоимости строительства трассы «Надземный экспресс» - 39 003 076 тыс. руб. в ценах 2010 г., что сопоставимо даже при курсе рубля на сегодняшний день.

Стратегия развития скоростного городского транспорта должна быть встроена в стратегию развития агломерации. Мониторинг её реализации должен осуществляться с использованием разработанных в диссертации специфических показателей, учитывающих общественные эффекты функционирования скоростного городского транспорта.

Сведения об авторе:

Фёдорова Мария Владимировна, e-mail: tale19quale@mail.ru

Information about author:

Maria V. FJODOROVA, e-mail: tale19quale@mail.ru