

Секция «Государственное и муниципальное управление (СИУ РАНХиГС)»

Стратегическое развитие системы: перспективы трансформации транспортной системы Новосибирска на основе мирового опыта

Зубехин Степан Андреевич

Студент (бакалавр)

Сибирский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Новосибирск, Россия

E-mail: stepa.zubekhin@yandex.ru

В современных условиях развитие транспортной инфраструктуры становится важным фактором устойчивого развития мегаполисов. Выделенные полосы для общественного транспорта (ВПОТ) являются ключевым элементом управления пассажирскими потоками. В контексте Новосибирска – крупнейшего по населению муниципального образования России – вопрос внедрения ВПОТ приобретает особую актуальность, требуя применения мирового опыта с адаптацией к местным особенностям. Особенности скоростного автобусного сообщения является одной из ключевых для понимания эффективности выделенных полос. BRT определяется как высокопроизводительная транспортная система, которая при грамотном проектировании обеспечивает качество обслуживания уровня рельсового транспорта при значительно меньших капитальных и эксплуатационных затратах.[n5]

Согласно стандартам ITDP, эффективность скоростного автобусного сообщения и ВПОТ в целом оценивается по ряду экономических, социальных и экологических параметров. Экономический эффект проявляется через повышение доступности рабочих мест, повышение производительности труда горожан и увеличение инвестиционной привлекательности прилегающих к транспортным коридорам территорий. С социальной точки зрения, выделенные полосы обеспечивают универсальную доступность для всех групп населения. Экологический аспект проявляется в снижении выбросов парниковых газов за счёт перехода пассажиров с личных автомобилей на общественный транспорт. Переходя к мировому опыту массового внедрения ВПОТ в городскую инфраструктуру, можно привести множество примеров: Стамбул (Турция), Сеул (Республика Корея), Лондон (Великобритания), а также системы BRT в городах Латинской Америки. Каждый из перечисленных случаев является уникальным и имеет свои особенности. Например, Лондон обладает одной из самых масштабных сетей выделенных полос в мире протяжённостью около 285 километров. Особенностью этой системы является глубина проработки правоприменения. Traffic Management Act 2004 наделил муниципальные власти полномочиями штрафовать водителей за нарушения правил движения по ВПОТ, используя систему видеофиксации. При этом результаты внедрения камер крайне положительны: на «школьных улицах» количество нарушений снизилось на 50% в первый месяц, а общая скорость движения автобусов в зонах контроля выросла на 10%. [n6] Таким образом британская столица демонстрирует, что успех выделенных полос зависит не только от наличия инфраструктуры, но и от неотвратимости наказания за нарушения.

Однако в России также есть успешный опыт внедрения ВПОТ. Так, Москва достигла увеличения скорости наземного транспорта на участках с выделенными полосами в 2–4 раза. В городе создано более 500 км ВПОТ, которыми пользуются 85% маршрутов. Также важным показателем успеха является снижение аварийности с общественным транспортом на 25%. Кроме того, Москва активно внедряет светофорный приоритет, что позволяет автобусам первыми начинать движение после смены сигнала и таким образом избегать заторов в зоне перекрёстка.[n2]

Говоря о положении транспортной системы города Новосибирска в настоящее время, важно отметить, что она находится на этапе глубокой трансформации. Согласно Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) до 2030 года, развитие выделенных полос признано одной из приоритетных задач для повышения эффективности наземного транспорта.[n1]

На данный момент в Новосибирске ВПОТ существуют на основных магистралях: Красный проспект, Вокзальная магистраль, улицы Восход, Ватутина и Титова. Однако Никулин М. Ю., начальник профильного управления мэрии, отмечает, что комплексы фото- и видеофиксации, а также работа по контролю со стороны ГАИ ГУ МВД России по Новосибирской области ведётся только на Красном проспекте и части улицы Восход. Остальные полосы не приносят необходимого эффекта.[n4]

Также Новосибирск делает ставку на цифровизацию управления трафиком. Интеллектуальная транспортная система направлена на создание единой сети «умных» светофоров и детекторов, способных анализировать дорожную ситуацию в режиме реального времени. В настоящее время они уже работают на улице Большевикской, Жуковского и Кирова.[n3]

Для Новосибирска, находящегося в континентальной климатической зоне, вопрос эксплуатации ВПОТ в зимний период является критическим фактором всей транспортной системы. Специфика сибирской зимы требует особых регламентов уборки снега, так как сужение проезжей части из-за снежных валов фактически ликвидирует преимущество выделенных полос. Поэтому для обеспечения работоспособности ВПОТ необходим приоритет очистки техникой для коридоров общественного транспорта. На основе анализа мирового и российского опыта, можно сформулировать модель развития системы выделенных полос в Новосибирске, которая должна включать: переход к системе «BRT-лайт» на ключевых магистралях, полная цифровизация контроля за соблюдением правил, адаптивный светофорный приоритет, оптимизация правил благоустройства и интеграция с перехватывающими транспортно-пересадочными узлами.

Таким образом, развитие системы ВПОТ в Новосибирске представляет собой задачу, требующую сочетания инженерных решений, административного правоприменения, технологической модернизации и адаптации к климатическим условиям. Анализ международного и российского опыта показывает, что приоритет общественного транспорта является не альтернативой, а единственным институциональным механизмом предотвращения транспортного коллапса в растущем мегаполисе. Предложенная модель «BRT-лайт» с цифровым контролем и зимним регламентом может быть масштабирована на другие города России со схожими транспортно-климатическими условиями.

Источники и литература

- 1) О Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска на 2018 — 2030 годы : принят реш. гор. Совета депутатов гор. Новосибирска от 26 сен. 2018 г. № 660 : [с изм. на 29 сен. 2022 г.] // URL: <https://novo-sibirsk.ru/upload/transport/%D0%9F%D0%9A%D0%A0%D0%A2%D0%98.pdf>
- 2) Интерфакс. Россия: <https://www.interfax-russia.ru/index.php/moscow/main/sobyanin-vydelennye-polosy-uvlechili-skorost-gorodskogo-transporta-v-moskve-v-2-4-raza>
- 3) Континент Сибирь Online: <https://ksonline.ru/570113/novosibirsk-rasshiraet-intellektualnyu-transportnyu-sistemu/>
- 4) NGS.ru: <https://ngs.ru/text/transport/2025/04/25/75375770/>
- 5) Institute for Transportation & Development Policy (ITDP): <https://itdp.org/library/standards-and-guides/the-bus-rapid-transit-standard/>

- 6) Trellint: <https://trellint.com/en-gb/news/bus-lane-camera-enforcement-enhancing-public-transit-in-the-uk/>