



МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ
ПРЕДПРИЯТИЙ
ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА



МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ
ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА
ЕВРАЗИЙСКАЯ СЕКЦИЯ

РЕКОМЕНДАЦИИ

совместной научно-технической конференции

«Новые технологии и оборудование тягового электроснабжения ГЭТ. Тенденции развития легкорельсового транспорта в России и СНГ»

г. Санкт-Петербург

25 мая 2011 года

Участники совместной конференции по теме **Тенденции развития легкорельсового транспорта в России и СНГ**, заслушав доклады и сообщения делегатов, отмечают следующие тенденции развития транспортных систем городов и легкого рельсового транспорта:

1. В городах России и других стран СНГ обостряется транспортная ситуация, вызванная ростом пользования автомобилями на фоне снижения качества услуг массового пассажирского транспорта. Требуется кардинальные меры по повышению привлекательности системы массового транспорта, новые подходы к развитию системы, ориентированные на её потребительские качества.

2. Наиболее перспективным для построения высокоэффективных систем массового транспорта в городах является легкий рельсовый транспорт. В городах-мегаполисах (Москве, Санкт-Петербурге, Киеве и Минске) легкий рельсовый транспорт должен дополнить каркас транспортной системы (наряду с метрополитеном и пригородно-городской железной дорогой), а в других крупных городах – стать основой системы общественного транспорта.

3. Легкий рельсовый транспорт (ЛРТ) основан на системе классического трамвая, дополненной комплексом современных технологий, обеспечивающих высокую эффективность, т.е. максимальное качество обслуживания пассажиров на каждый рубль вложенных средств в расчете на весь период строительства и эксплуатации.

4. В России развитие технологий ЛРТ ведется в рамках существующих систем трамвая. Наблюдается внедрение отдельных элементов технологии ЛРТ (обособление трамвайных путей, сооружение посадочных платформ для удобства и ускорения посадки пассажиров, специальных приспособлений для маломобильных категорий граждан, внедрение низкопольного подвижного состава, обеспечение приоритетного проезда перекрестков, строительство пересечений в разных уровнях). К сожалению, в настоящее время отсутствует комплексный подход к внедрению технологий ЛРТ, что снижает эффективность отдельных мероприятий.

5. Препятствием к внедрению комплексных технологий ЛРТ и повышению эффективности трамвая является, в большинстве случаев, отсутствие политической воли, в том числе – со стороны руководителей предприятий ГЭТ, иногда – недостаточная согласованность работы ведомств, ответственных за организацию перевозок (ГИБДД, других перевозчиков), отсутствие взаимосвязанного подхода к управлению всеми видами городского общественного транспорта как единой комплексной системой. Серьезной проблемой является отсутствие системы знаний и рекомендаций о возможностях применения технологий ЛРТ в условиях России.

6. Участники конференции считают исключительно важным разработку общероссийской программы развития общественного транспорта на основе экологически чистых решений ГЭТ и проведение общенациональной политики государства в обеспечении гарантированного уровня и качества транспортного обслуживания населения (обязательных стандартов) на всей территории РФ. Отсутствие у Правительства РФ, руководителей органов местного самоуправления социальных обязательств и ориентиров в виде общероссийских стандартов транспортной мобильности и качества пассажирских перевозок, в конечном итоге, приводит к необоснованному росту числа перевозок автомобилем, распространению системных дорожных заторов во всех крупных городах, разрушению транспортных систем городов, падению экономики и привлекательности горо-

дов, резкому снижению качества жизни. Общероссийские стандарты качества транспортного обслуживания необходимо создать и обеспечить их соблюдение, что окажет несомненную поддержку развитию общественного транспорта, в том числе и особенно ЛРТ.

7. Разработка мер государственной поддержки отечественных производителей, выпускающих новый подвижной состав трамвая и ЛРТ на основе имеющегося мирового опыта, по стандартам и технико-экономическим показателям, принятым в наиболее развитых странах мира окажет решающее влияние на развитие общественного транспорта, преодоление проблемы дорожных заторов и повышение качества жизни в российских городах.

На основании изложенного, участники конференции рекомендуют:

1. Поддержать решение Комитета по транспорту Государственной Думы РФ «О развитии скоростного легкого рельсового транспорта» и направить от имени участников конференции открытое обращение к Председателю Правительства РФ В.В. Путину через средства массовой информации.

Исполнительным органам МАП ГЭТ и МСОТ обеспечить финансирование кампании в СМИ в поддержку развития ЛРТ, при необходимости организовав целевое привлечение дополнительных средств.

2. Исполнительной дирекции МАП ГЭТ, ОООР ГЭТ совместно с Правлением МАП ГЭТ, Советом ОООР «ГЭТ»:

2.1. Собрать и систематизировать информацию об опыте и технологиях развития ЛРТ в городах мира, с учетом особенностей развития ЛРТ на базе существующих трамвайных сетей в России.

2.2. Подготовить краткое информационное издание (брошюру, раздел на сайте) о целях развития ЛРТ в России, пользе развития ЛРТ для населения городов – с раскрытием основных принципов и технологий. Распространить информацию об ЛРТ среди лиц, принимающих решения в области городского транспорта, среди общественных организаций и в средствах массовой информации.

2.3. Создать систему постоянного мониторинга состояния отрасли ГЭТ с проведением периодического анкетирования предприятий ГЭТ.

2.4. Обеспечить обсуждение и утверждение подготовленных проектов документов: «Основные принципы развития транспортных систем городов» и «Стратегия ОООР «ГЭТ».

2.5. С привлечением проектных и эксплуатирующих организациями ГЭТ, заводо-производителей техники ГЭТ – приступить к работе по обновлению законодательной и нормативной базы с учетом внедрения современных технологий ЛРТ.

2.6. Подготовить предложения о финансировании мероприятий, предусмотренных пп. 2.1-2.5.

3. Членам МАП ГЭТ и ОООР «ГЭТ»:

3.1. Принимать участие в анкетировании и мониторинге предприятий ГЭТ.

3.2. *Направить до 30 июня с. г. отзывы на проекты «Основных принципов развития транспортных систем городов» и «Стратегии ОООР «ГЭТ» в исполнительную дирекцию МАП ГЭТ и ОООР «ГЭТ». Исполнительной Дирекции организовать до 15 июля с. г. проведение Расширенного совместного заседания Правления и Совета для подготовки окончательной редакции вышеупомянутых документов и основных принципов целевого финансирования проектов по реализации Стратегии.*

3.3. Направить в МАП ГЭТ предложения для включения в информационное издание МАП ГЭТ о технологиях ЛРТ, а также предложения по совершенствованию нормативной и законодательной базы.

3.4. Принять участие в целевом финансировании новых направлений деятельности МАП ГЭТ и ОООР «ГЭТ» (пп. 2.1-2.5) .

4. Предприятиям – изготовителям:

4.1. Предложить потребителю конструкцию подвижного состава с учетом следующих требований:

- вандалоустойчивые материалы, с обеспечением ухода без окрашивания интерьера;
- полноценная естественная вентиляция, автоматическая система отопления;
- двухступенчатое пружинное подрессоривание тележки;

- оборудование подвижного состава эффективной системой информирования пассажиров, в т.ч. системой цветового кодирования номеров маршрутов;

- низкий уровень пола (более 50%) с эффективной конструкцией перепада высоты пола, снижающей вероятность травмирования пассажиров.

4.2. Предложить потребителю спецчасти трамвайных путей, соответствующие современным тенденциям развития ЛРТ (стрелки для скоростного прохождения с гибкими остриями, крестовины с прохождением на бандаже и др.).

5. Руководителям администраций городов, эксплуатационным предприятиям ГЭТ, проектным организациям – при реконструкции улиц, ремонте, модернизации и строительстве трамвайных путей обеспечивать:

5.1. Выбор транспортных средств для систем ЛРТ, отвечающих современным требованиям обеспечения удобства для пассажиров (п. 4.1).

5.2. Обособление трамвайных путей от проезжей части улиц;

5.3. Выбор конструкций обособленного трамвайного пути, препятствующих въезду постороннего транспорта на трамвайные пути (путь без покрытия либо с покрытием газоном, ограждение путей).

5.4. Создание остановочных посадочных площадок высотой 300 мм над уровнем головки рельса, с обеспечением удобной посадки в том числе и для маломобильных категорий граждан с платформы непосредственно в подвижной состав.

5.5. Создание приоритета движения трамвая на перекрестках (с включением разрешающего сигнала светофора при приближении трамвая).

5.6. Разработку мер по оперативной ликвидации сбоев трамвайного движения с использованием современных технических средств.

5.7. Разработку расписаний движения, обеспечивающих равные интервалы движения в пределах каждого периода устоявшегося пассажиропотока.

6. Правительствам России и других стран СНГ:

6.1. Назначить орган в Правительстве, ответственный за качество обслуживания населения системой городского пассажирского транспорта.

6.2. Выделить в указанном органе подразделение, ответственное за проведение нормативно-технической политики на трамвайном транспорте.

6.3. Проводить политику управления транспортными системами городов, ориентированную на гарантированное предоставление потребителям (пассажирам) заданного уровня качества перевозок по единой системе всех видов транспорта.

6.4. На основе успешного опыта развития легкого рельсового транспорта в городах мира - разработать государственную программу развития легкого рельсового транспорта как основного для городов с населением свыше 200 тыс. человек.