

ПУТИ УВЕЛИЧЕНИЯ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА (АВТОБУСЫ, ТРОЛЛЕЙБУСЫ) И ЕГО ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ДЛЯ УМЕНЬШЕНИЯ ИНТЕНСИВНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ДОРОГАХ ГОРОДОВ КЫРГЫЗСТАНА

В работе рассмотрены вопросы, направленные на изучение опыта Европейских стран в увеличении средней скорости движения общественного транспорта. Анализ систем оплат за проезд в Европейских странах и в Кыргызстане дает нам предпосылки для внесения изменений в систему оплаты за проезд в общественном транспорте. Изменения в системе оплаты приведут к увеличению скорости движения автобусов и троллейбусов, что в последствии сократят время поездки пассажиров и дадут экономию в расходе топлива и энергии.

Ключевые слова: общественный транспорт, автобусы и троллейбусы.

WAYS TO INCREASE THE AVERAGE SPEED OF PUBLIC TRANSPORT (BUSES, TROLLEYBUSES) AND ITS ATTRACTIVENESS TO REDUCE TRAFFIC DENSITY ON THE ROADS OF CITIES OF KYRGYZSTAN

The paper deals with questions aimed at studying the experience of the European shit to increase the average speed of public transport. Analysis of the system of payment for travel in European countries and in Kyrgyzstan gives us the background to make changes to the payment system for public transport. Changes in the payment system will increase the speed of buses and trolleybuses, which subsequently reduce the travel time of passengers and will give savings in fuel and energy consumption.

Key words: public transport, buses and trolleybuses.

Современная автомобилизация столицы и больших городов нашей республики приводит к увеличению интенсивности движения, что в условиях с исторически сложившихся застроек приводит к возникновению транспортных пробок на дорогах и к различным негативным последствиям вытекающих из этого. На современном этапе одним из возможных путей решения этой проблемы является увеличение услуг общественного транспорта населению и повышение ее привлекательности.

Исследования проведенные в крупных городах Европейских стран показали, что в течении года в среднем на индивидуальном транспорте в городе совершается около 513 поездок [2]. Приблизительно 24% из этих поездок совершается на расстояние до 6 км, 49% совершается на расстояние между 6 км и 20 км и 27% совершается на расстояние больше 20 км. Полученные данные свидетельствуют о том, что нет никакой существенной причины использовать индивидуальный транспорт для ежедневных поездок, когда можно с большим успехом ездить на общественном транспорте, например, ежедневная поездка на работу, в детский сад, школу и т.п. Поэтому поездки, которые охватывают расстояния до 20 км было бы во много раз экономнее проделывать общественным транспортом.

С каждым годом площади наших городов как Бишкек, Ош, Узген, Жалал-Абад и др., и численность населения в них увеличиваются быстрыми темпами, поэтому вопрос использования и расширение городских автобусных систем в настоящий момент является весьма актуальным [1]. На данный момент запретить приобретать и использовать индивидуальный транспорт просто абсурдно, так как одной из главных причин

использования частного автомобиля является пришедший в упадок состояния общественного транспорта городов. Наша республика имеет очень большой потенциал в использовании троллейбусов, но ощутимых шагов в увеличении парка не делаются. Так как Кыргызстан вырабатывает электричество с помощью гидроэлектростанций, что является экологически безвредным, то использования транспорта с электрическим приводом было бы одним из преимуществ над другими видами общественного транспорта.

На сегодняшний день имеющаяся система по оплате за проезд в общественном транспорте понижает скорость движения автобусов и троллейбусов, сокращает ресурс транспорта, а длительные простои на промежуточных остановках приводят к неоправданным расходам топлива и времени. Для решения вышеизложенных проблем можно изучить систему оплаты за проезд в Европейских странах, которая состоит в том, что пассажиры, которые пользуются услугами общественного транспорта покупают в основном проездные билеты. В Европейских странах система оплаты устроена так, что пассажирам выгоднее покупать проездные билеты на один месяц или лучше на целый год.

В нашей же системе (табл. 1) разница между оплатой за каждый проезд и ценой проездного билета за месяц практически не существует, что говорит о том что покупка проездного билета не дает никаких преимуществ. Пассажиры оплачивают за проезд в основном во время высадки из автобуса, что влечет за собой неудобства пассажирам и водителям и существенно увеличивают время посадки и высадки пассажиров на остановках. Такая процедура оплаты за проезд вызвана тем, что водитель сдает выручку (план) с каждого рейса. Поэтому такая система оплаты за проезд понижает скорость движения общественного транспорта, что в свою очередь приводит к неоправданным расходам топлива и сокращению рабочего ресурса транспорта. Кроме этого, водители за погоней выполнения плана иногда задерживаются на основных остановках, а это в свою очередь негативно влияет на привлекательность общественного транспорта.

Для повышения привлекательности общественного транспорта можно изучить систему оплаты за проезд в европейских странах, которая заключается в том, что пассажиры пользующиеся услугами общественного транспорта в основном покупают проездной билет. Т.е. их система оплаты за проезд устроена так, что выгоднее покупать проездные билеты на неделю, месяц или лучше всего на целый год.

Таблица 1

Средние расходы одного пассажира на общественный транспорт по городу

Вид транспорта	Расходы	Сом
Микроавтобусы (маршрутки)	Стоимость поездки в одну сторону	10
	Средняя стоимость проезда за один месяц	800
Общественный транспорт (автобус, троллейбус)	Стоимость поездки в одну сторону	8
	Стоимость проездного билета за месяц	495
	Стоимость проезда школьникам в одну сторону	1
	Стоимость школьного проездного билета за месяц	175

Такая система оплаты достигается с помощью увеличения разницы цен на приобретение билетов (табл. 2). Данная система оплаты за проезд показывает, что пассажирам пользующимся услугами общественного транспорта ежедневно, выгоднее покупать проездные билеты на один месяц и более.

Таблица 2

Средние тарифы оплаты за проезд в Европейских странах

Виды транспорта	Виды тарифов	Евро
Общественный транспорт	Билет на короткое расстояние в одну сторону.	1,2
	Билет на два часа в одну сторону.	2,1

(муниципальный).	Билет на один день.	6,1
	Билет на семь дней.	25,4
	Билет на один месяц.	70
	Билет на один год.	650

Другая немаловажная особенность их системы заключается в том, что водителям не нужно сдавать план от каждого рейса. От них требуется только соблюдение графиков движения по маршрутам и полностью открывать все имеющиеся двери общественного транспорта для посадки и высадки пассажиров. Их опыт показывает, что издержки по расходам на электроэнергию и топливо заметно сократились. А их статистические данные показывают, что более чем 97% пассажиров в основном покупают проездные билеты за один месяц и более и только менее 2% пассажиров покупают разовый билет [2]. Оплату за проезд в основном производит та категория пассажиров, которая передвигается по городу на личном или служебном автомобиле, велосипеде, ходят пешком и др. Но по различным причинам (идет дождь, снег, автомобиль на ремонте и т.п.) решили использовать общественный транспорт. Для такой категории пассажиров выгоднее покупать разовый билет.

Главная особенность этой системы в том, что за счет внедрения проездных билетов удобных для пассажиров увеличивается средняя скорость движения общественного транспорта, тем самым повышается ее привлекательность. А увеличение количества пассажиров использующих общественный транспорт приведет к уменьшению количества частного автомобиля на дорогах города.

За счет массового использования общественного транспорта мы сможем решить ряд проблем связанных с заторами на дорогах города, а пассажиры заметят улучшение в движении общественного транспорта.

Литература:

1. <http://www.stat.kg/media/statisticsoperational/cfb97050-ad28-455d-acc1-2c384344d7d0.pdf>
2. <http://studieren.ru/2011/05/stadtverkehr-deutschland/> «Городской транспорт в Германии»