

# Общественный транспорт будущего: Совместные перевозки

ЕКАТЕРИНА БРЯЗГИНА

заместитель генерального директора ОАО «НИИАТ»



# АМБИЦИОЗНАЯ ЗАДАЧА

## Возможно ли:

- Существенно сократить выбросы от автомобильного транспорта?
- Полностью исключить перегруженность улично-дорожной сети?
- Сохранить (или обеспечить) высокое качество обслуживания пассажиров?
- ... при минимальном или даже нулевом субсидировании пассажирских перевозок?

## Может ли общественный транспорт стать реальной альтернативой частному автомобилю?

- 👍 Сервис «от дверей до дверей»
- 👍 Высокий уровень комфорта и всегда свободные сидячие места
- 👍 Короткое время ожидания
- 👍 Время в пути – не дольше, чем на личном авто, но без проблем с парковками
- 👍 Легко оплачивать
- 👍 И, конечно, недорого!

**Неужели это возможно?**



# Shared Mobility / Совместная мобильность

Новая парадигма общественного транспорта, ориентированная на спрос

3 основных варианта поездок на автомобильном транспорте:

- «совместное такси»
- «совместные автобусы-такси»
- частные автомобили

При сохранении внеуличного скоростного транспорта (метро, городской электрички)



# Условия и ограничения

## Совместное такси:

- время ожидания транспорта – от 5 до 10 минут
  - максимальные потери времени – от 7 до 15 минут
  - 8-местные мультивэны (переоборудованные для 6-местного использования для удобства и комфорта пассажиров)
- } в зависимости от дальности поездки

## Совместные автобусы-такси:

- Автобусы едут не по утвержденному маршруту и расписанию, а по заявке (напоминает заказную перевозку)
- Необходим предварительный заказ (за 30 минут)
- Посадка и высадка не дальше 400 м от двери, в точках, обозначенных в режиме реального времени
- Допустимое отклонение по времени посадки – 10 минут
- Все поездки без пересадок
- 8- и 16-местные микроавтобусы



# Моделирование: Хельсинки и Лиссабон



## Исходные данные:

Доля перемещений по видам транспорта:

### Лиссабон

Вид транспорта	Фактические показатели
Личный автомобиль	45,50%
Мотоцикл	1,25%
Такси	2,25%
Автобус	14,01%
Пешие прогулки	21,21%
Метро или электричка	13,89%
Метро / электричка + автобус	1,89%

### Хельсинки

Вид транспорта	Фактические показатели (в вечерний час-пик)
Личный автомобиль	59,5%
Автобус	18,5%
Метро	5,2%
Трамвай	1,2%
Электричка	13,8%
Пешие прогулки	2,9%

## Результаты моделирования:

Доля перемещений по видам транспорта:

Вид транспорта	Максимально оптимистичный сценарий	
	Лиссабон	Хельсинки
Личный автомобиль	~0%	~0%
Велосипед	0%	7%
Совместное такси	28%	32%
Автобус-такси	38%	19%
Пешие прогулки	16%	26%
Метро или электричка	17%	16%

# Эффекты: Хельсинки и Лиссабон (оптимальный сценарий)

## Снижение доли личных автомобилей:

- ❗ Лиссабон – до 3%
- ❗ Хельсинки – до 4%

## Снижение выбросов парниковых газов:

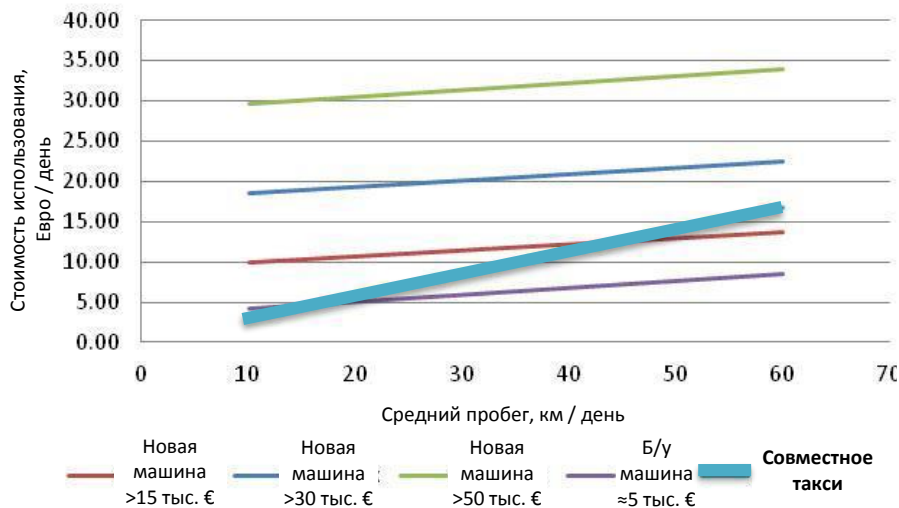
- ❗ Лиссабон – на 62%
- ❗ Хельсинки – на 34%

## Улицы, свободные от припаркованных автомобилей!

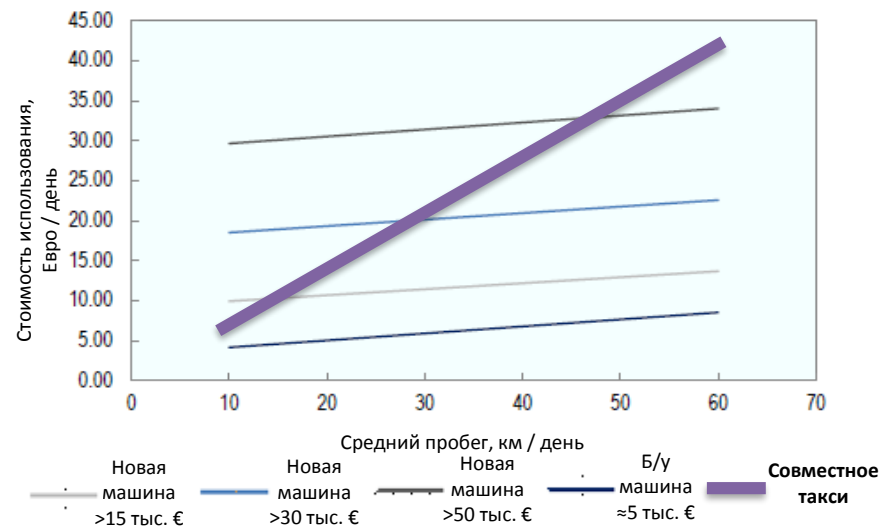


# Эффективность: сравнение стоимости совместного такси и личного автомобиля

## Лиссабон



## Хельсинки



## Стоимость проезда (Евро / км)

## Хельсинки

Совместное такси (в зависимости от сценария)	Автобус-такси (в зависимости от сценария)	«Обычное» такси	Общественный транспорт	Общественный транспорт (без субсидии)
0,65 - 0,79	0,19 - 0,20	2,37	0,21	0,35





Спасибо за внимание!  
Thank you!

