

ЛИТЕРАТУРА

1. Розенберг, Г.С., Мозговой Д.П., Гелашвили Д.Б. Экология. Элементы теоретических конструкций современной экологии. Уч. пособие. Институт экологии Волжского бассейна Самарского НЦ РАН. - 1999г. 397 с.
2. Ананичев, К.В. “Проблемы окружающей среды, энергии и природных ресурсов. Международный аспект М: “Прогресс”, 1974 г. 100 с.
3. Андерсон, К., Керр К. Менеджмент, ориентированный на потребителя. - М.: ФАИР-ПРЕСС, 2005. - 288 с.
4. Котлер, Ф., Армстронг, Г., Сондерс Д., Вонг В. Основы маркетинга/ Изд. дом «Вильямс», 2002. - 944 с
5. Хайн, Т. Все об упаковке. — М.: Арт-Родник, 2008. - 245 с.

УДК 656

УРБАНИСТИКА КАК МЕХАНИЗМ РАЗВИТИЯ ПРОГРЕССИВНОЙ СИСТЕМЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*Учащиеся группы 32М2к Голенович А.А., Коноплицкий Д.А.,
преподаватель Мельник А.С.*

Филиал БНТУ «Минский государственный политехнический колледж»

Введение. Общественный транспорт является средой, которая оказывает колоссальное воздействие на большое количество людей. Повседневно в нашей стране общественным транспортом пользуются тысячи человек. Его характер охватывает и воздействует на внушительную часть современного общества, так, сегодня действительно важно регулирование со стороны закона в сфере пользования общественным транспортом, его результативная организация на местном уровне, безопасность, широкий выбор услуг для пассажиров, учет пожеланий и удобство клиентов, реальные и прозрачные тарифы. **Урбанистика** – наука, посвященная развитию различных городских систем (транспорт, пешеходная инфраструктура, экология, здравоохранение и другие), их взаимодействию между собой и с жителями города. Основной задачей урбанистики является обеспечение устойчивого развития городских систем, комфортных условий жизни и передвижения в городах. Одним из ключевых инструментов развития прогрессивной системы может выступать урбанистика и её принципы.

Цель работы:

1. провести анализ и систематизировать накопленный опыт западных стран в вопросах транспортного сообщения;

2. систематизировать накопленный опыт Западных стран в вопросах транспортных сообщений;

3. разработать ряд предложений по совершенствованию работы общественного транспорта в Республике Беларусь.

Актуальность работы заключается в разработке программы по улучшению системы общественного транспорта в Республике Беларусь, по причине ухудшения экологического состояния в Республике Беларусь и ряда других факторов, не позволяющих экономить истощающиеся топливно-энергетические ресурсы, обеспечивать эффективное социально-экономическое развитие страны и гарантировать максимально высокий уровень защиты окружающей среды и физической безопасности.

Предметом работы является современная система общественного транспорта Республики Беларусь и урбанистика как ресурс формирования бренда города, улучшения структуры общественного транспорта.

Задачи работы:

1. Систематизировать и актуализировать понятие “Урбанистика”;

2. Выявить недостатки системы общественного транспорта в Республике Беларусь;

3. Рассмотреть некоторые идеи специалистов по урбанистике и разработать свои, опираясь на опыт организации общественного транспорта в зарубежных странах, с возможностью их использования для формирования бренда города, улучшения общественного транспорта в Республике Беларусь.

Основная часть. Агломерация “Город Минск и Минский район” – это территория, протяженностью 2.306 кв.км, транспортная система которой включает в себя 183 автобусных, 64 троллейбусных, 8 трамвайных маршрутов, 2 линии метро и 83 экспрессных маршрута. Ежедневно в часы пик на маршрутах общественного транспорта курсирует 1029 автобусов, 801 троллейбус, 91 трамвай, 285 вагонов метро и 832 микроавтобуса, именуемых в обиходе «маршрутное такси». Важно отметить, что трудовые передвижения данной агломерации составляют почти 70% от общего объема перевозок.

В случае направленности сохранения текущих тенденций мы столкнемся как с ухудшением экологической ситуации, так и с прочими негативными последствиями, связанными с увеличением объемов передвижения транспортных средств личного пользования, которые в большинстве случаев имеют низкий технический уровень. Автомобили могут начать поглощать ещё больше жизненного пространства, что увеличит число заболеваний, поэтому наиболее оптимальное решение – основанная на господстве общественного транспорта, система оснащения растущей потребности населения в активном передвижении, разработанная с использованием урбанистических методов.

Ниже представлены наиболее популярные сравнения:

- примерно в 80 раз больше пространства города и инфраструктуры занимает поездка на транспортном средстве личного пользования, чем поездка на метро, и в 20 раз больше, чем поездка на автобусе;
- для транспортировки равноценного количества людей ширина дороги при использовании общественного транспорта в 5 раз меньше, в сравнении с личными автомобилями, а в случае использования метро – в 20 раз;
- согласно статистике, примерно в 10 раз больше шансов попасть в аварию у людей, использующих личный транспорт передвижения, а не городской;
- общественный транспорт потребляет в среднем меньшее количество ресурсов, чем транспорт личного пользования.

Пропускная способность трасс для автомобилей, находящихся в активном строительстве, уже не соответствует уровню автомобилизации. Поэтому требуется выделить общественному транспорту отдельную полосу для движения на дорогах, более того, необходимо обеспечить преимущество проезда на перекрестках. Во многих зарубежных странах разрабатываются и внедряются особые условия работы городского пассажирского транспорта, суть которых сводится к повышению лояльности и привлекательности пользования.

Согласно ст. 25 Закона «Об автомобильном транспорте» заказчик (местные органы власти) обязан производить оплату услуг по организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении на основании соответствующего договора (возмездного оказания услуг). Однако в целях более эффективной работы общественного транспорта, необходимо переработать тарифную политику: передать местным органам власти право независимо от Министерства экономики определять стоимость проезда в общественном транспорте с учетом действительных возможностей бюджета города по оплате заказанной транспортной работы. Также необходимой мерой по улучшению системы общественного транспорта является установка на остановках автоматизированных автоматов по продаже проездных билетов, что способствует более комфортному процессу приобретения проездных билетов и, возможно, сократит количество безбилетных пассажиров.

Опыт организации общественного транспорта в Сиэтле, США. В Сиэтле налажена отличная система общественного транспорта, включающая автобусы, традиционные трамваи, курсирующие вдоль береговой линии, а также высокоскоростные наземные поезда монорельсовой дороги, соединяющие центр города с парком Seattle Center и позволяющие насладиться потрясающим видом на порт и окрестные пейзажи, которая была спроектирована и разработана, учитывая пожелания и рекомендации урбанистов, так, например, вагоны метро оборудованы специальными креплениями для велосипедов, а навигационная карта с отображением маршрутов – обязательная атрибутика на каждой остановке общественного транспорта, которая расположена на стенке остановочного пункта, также,

присутствует, в большинстве случаев, автомат по продаже проездных билетов, а некоторые автобусы могут работать на аккумуляторах.

Таким образом, чем удобнее и комфортнее будет общественный транспорт с точки зрения доступности остановок, скорости сообщения, интервалов движения, тем более привлекательными будут поездки на нем, а приоритеты в городе должны быть расставлены следующим образом: люди > велосипеды > общественный транспорт > движущиеся автомобили > стоящие автомобили. На практике, в Республике Беларусь приоритеты размещены следующим образом: движущиеся автомобили > стоящие автомобили > общественный транспорт > люди > велосипеды.

Заключение. Сфера общественного транспорта позволяет благополучно решать проблему занятости населения, что особенно значительно на фоне либерализации экономики и обусловленного этим непредотвратимого сокращения рабочих мест. Общественный транспорт для белорусского общества – это даже не важнейший способ реализации своих повседневных планов, а обязательная составляющая нормальной жизни людей, обеспечивающая реализацию конституционных прав и принципов социальной справедливости. Необходимо создание условий работы городского пассажирского транспорта, суть которых сводится к повышению лояльности и привлекательности пользования, также необходимо пересмотреть существующую тарифную политику.

ЛИТЕРАТУРА

1. USA.ONE [Электронный ресурс]. - Электронные данные. - Режим доступа: <https://usa.one/obshhestvennyj-transport-v-sietle/>
2. Уэйд Грэхем, Dream Cities. 7 урбанистических идей, которые сформировали мир. -288 с.
Джеф Спек, Город для пешехода. -352 с.
3. Автострада [Электронный ресурс]. - Электронные данные. - Режим доступа: <https://autostrada.info/by>
4. FES Ukraine & Belarus [Электронный ресурс]. - Электронные данные. - Режим доступа: <http://www.fes.kiev.ua/n/cms>
5. Википедия [Электронный ресурс]. - Электронные данные. - Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/Общественный_Транспорт