

РАЗВИТИЕ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА НА ПРИМЕРЕ ВОЛГОГРАДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Кравченко Олег Витальевич

студент

Волгоградский государственный технический университет, Волгоград

Аннотация. Статья посвящена анализу системы городского пассажирского транспорта на примере Волгоградской агломерации, поиску наиболее эффективных решений развития транспортной системы города по заданным критериям. Особое внимание обращается на интеграцию городского транспорта в благоприятную комфортную городскую среду и разработка комплексных решений по улучшению качества жизни в городе. Упор делается на охрану здоровья человека, охрану окружающей среды и комфортность проживания в целом.

Ключевые слова: транспорт, экология, качество жизни, метрополитен, троллейбус, трамвай, автобус.

DEVELOPMENT OF CITY PASSENGER TRANSPORT ON THE EXAMPLE OF THE VOLGOGRAD AGGLOMERATION: PROBLEMS AND PROSPECTS

Kravchenko Oleg Vital'evich

student

Volgograd State Technical University, Volgograd

Abstract. Article is devoted to the analysis of system of city passenger transport on the example of the Volgograd agglomeration, to search of the most effective solutions of development of transport system of the city in the set criteria. Special attention is paid on integration of city transport into the favorable comfortable urban environment and development of complex decisions on improvement of quality of life in the city. Emphasis is placed on health protection of the person, environmental protection and comfort of accommodation in general.

Keywords: transport, ecology, quality of life, metro, trolleybus, tram, bus.

Система городского пассажирского транспорта Волгограда принципиально отличается от транспортных систем других городов. Это обусловлено геометрическими и географическими особенностями Волгограда. Протяженность Волгограда вдоль Волги составляет более 60 км, а протяженность Волгограда, включая город Волжский, составляет более 90 км. Ширина городских массивов колеблется от 4 до 14 км. Волгоградский мост через Волгу соединяет областной центр с городом Краснослободском. В городе присутствуют промышленные предприятия, которые сгруппированы по промзнам

Система городского пассажирского транспорта должна отвечать основным критериям: скорость, экологичность, комфорт пассажиров, экономичность.

На время написания данной статьи, на май 2017 года городской транспорт отвечает данным критериям примерно на 45-50 %. На улицах пробки и заторы из-за обилия маршрутных такси и автобусов. Массовые поломки автобусов и ДТП с автобусами, по второй продольной магистрали проходит федеральная трасса с движением тяжелых транзитных грузовиков. Ощущается острая нехватка скоростного магистрального транспорта – электропоездов и метрополитена, а также нехватка троллейбусного сообщения между южными районами города.

Разберем критерии более подробно.

Скорость

Самым скоростным пассажирским транспортом на сегодняшний день являются городские электропоезда и система подземного скоростного трамвая. Скорость электропоездов обуславливается полным отсутствием помех на железной дороге, таких как светофоры, пробки и плохие погодные условия. Электропоезда проходят не только через весь Волгоград, но и заходят в город Волжский до станции Трубная. В будний день по Волгограду ходит более 18 пар

электропоездов. С средним интервал движения электропоездов от 10 минут до часа. Электропоезда связывают все районы Волгограда, город Волжский, а также населенные пункты в Волгоградской области. Ощущается нехватка электропоездов в городе Волжском.

Скоростной подземный трамвай связывает между собой Тракторозаводской, Краснооктябрьский, Центральный, Ворошиловский и Советский районы города. Из недостатков скоростного трамвая – отсутствие прямого маршрута от станции ВГТЗ до станции Ельшанки и остановка строительства третьей очереди до университета ВолГУ. На маршруте СТ1 интервал движения составляет 2-5 минут, что делает его быстрым и комфортным видом транспорта. На маршруте СТ2 интервал движения составляет 10-15 минут, что создает определенные неудобства пассажирам.

Троллейбус является магистральным видом транспорта, его скорость ограничена пробками и заторами, которые создают маршрутные такси, особенно при подъезде к остановкам. Троллейбусного сообщения не хватает в южных районах города. В городе Волжском троллейбусное сообщение полностью отсутствует.

Трамвай является достаточно скоростным транспортом, трамвайные пути в своем большинстве располагаются на выделенной полосе, вне автомобильной проезжей части. Трамваи редко пересекаются с другими видами транспорта.

Автобусы частично являются скоростным видом транспорта, но крайне не стабильным. Регулярные поломки и ДТП с автобусами в целом существенно снижают скорость передвижения на данном виде транспорта. Кроме этого, автобусы не выдерживают интервал движения, из-за чего образуются пробки и заторы на дорогах. Автобусы имеют длинные маршруты, что с одной стороны положительно влияет на удобство пассажиров, но с другой стороны загромождают собой дороги и провоцируют ДТП и заторы. Особенно сказывается нехватка объездных

дорог для транзитного транспорта. В одном потоке смешиваются автобусы, маршрутные такси, транзитные грузовики и частный легковой транспорт. Невозможность развести транспортные потоки делает передвижение на автобусе очень медленным.

Маршрутные такси в большинстве своем являются скоростным видом транспорта, но крайне не эффективным из-за малой вместимости и опасным для здоровья и жизни пассажиров. Пассажирские микроавтобусы часто находятся в неисправном состоянии.

Экологичность

Критерий экологичности обеспечивается только электротранспортом – электропоездами, трамваями и троллейбусами. Автобусы и маршрутные такси в силу своих конструктивных особенностей не могут обеспечить нулевые выбросы в окружающую среду и значительно загрязняют воздух в городе. Экологическая обстановка критически ухудшается проходящими через город транзитными грузовиками.

Комфорт

Наивысший комфорт передвижения обеспечивает в основном электротранспорт. Это связано с регулярностью движения троллейбусов и трамваев, строгим соблюдением графика движения, независимостью от погодных условий. Передвижение на автобусах часто не отвечает критериям комфорта из-за переполненности салона и сильной вибрации силовой установки. Комфорт передвижения на маршрутных такси практически полностью отсутствует из-за большой вероятности ДТП и технической неисправности маршрутных такси. Кроме этого, автомобили, используемые в качестве маршрутных такси, часто не предназначены для регулярных пассажирских перевозок.

Экономика городского пассажирского транспорта

Исторически сложилось, что городскому пассажирскому транспорту необходима финансовая поддержка. Конечно существуют транспортные системы, которые приносят значительную прибыль. Например, в силу своей загруженности высокорентабельны метрополитены Москвы, Киева и Санкт-Петербурга. В Волгограде же из-за не рациональной организации движения не рентабелен практически весь транспорт. Автобусы дублируют скоростной трамвай и троллейбус, чего в принципе быть не должно. Материальные мощности троллейбусов и трамваев используются малоэффективно. Материальные мощности скоростного трамвая не используются для заработка денег от дополнительных услуг, например, рекламных. Когда в других городах мощности подземных станций метрополитена используются для размещения рекламы, что приносит прибыль транспортному предприятию. Частые поломки автобусов и ДТП с автобусами приносят колоссальные убытки. Экономику маршрутных такси сложно проанализировать, потому что технически не фиксируется количество перевезенных пассажиров.

Перспективы и комплексное решение по наиболее эффективному развитию городского пассажирского транспорта Волгоградской агломерации

1) Развитие системы скоростного трамвая, в частности закупка нового подвижного состава и запуск одного маршрута от станции ВГТЗ до станции Ельшанка. Начало строительства третьей очереди подземного трамвая до станции Университет и проектирование второй линии скоростного трамвая вдоль проспекта Жукова до аэропорта. Вся система скоростного трамвая должна стать основным магистральным транспортом. В перспективе систему скоростного трамвая ждет изменение в систему полноценного метрополитена с подземными и наземными линиями и станциями. От станции Университет до станции Дворец спорта целесообразнее линию будущего метрополитена расположить в

подземном варианте, а от станции Дворец Спорта в северные районы линию метрополитена рационально расположить на поверхности. Вторую линию скоростного трамвая, а после и метрополитена, в связи с особенностями рельефа местности, обосновано построить в подземном варианте в границах от центра города до пересечения проспекта Жукова с улицей Землячки. Далее линию метро удобнее построить в наземном варианте с путепроводами через железную и автомобильную дороги до аэропорта. Строительство и запуск полноценного метрополитена в Волгограде кардинально улучшит городскую среду в центре города, освободит дороги и улицы от переизбытка транспорта, а также значительно улучшит экологическую обстановку в городе.

2) Электропоезда должны стать основным скоростным магистральным транспортом для связи Красноармейского района, географического центра города, Тракторозаводского района и города Волжского. Интервал движения электропоездов необходимо сделать минимально возможным с учетом специфики работы железной дороги. Кроме этого для удобства пассажиров необходима интеграция электропоездов следующих из области в городские перевозки. Это позволит пассажирам ехать например, в Саратов с наиболее удобной станции. Таким образом у пассажира не возникнет необходимости добираться до центрального железнодорожного вокзала, что в свою очередь снизит нагрузку на городской транспорт.

3) Троллейбусы и трамваи наиболее подходят для сообщения между районами и станциями скоростного трамвая, но также могут выполнять функции магистральных маршрутов. Необходимо не только восстановить троллейбусное движение в южных районах города, но и развивать троллейбус. В частности запустить троллейбусное движение по второй продольной магистрали и по улице Электроресовской. Запустить троллейбусное движение в городе Волжском и через Волгоградский мост на другой берег. Для разгрузки второй продольной

магистрали от транзитного грузового автотранспорта необходима скорейшая реализация и ввод в строй объездной дороги и третьей продольной магистрали. Таким образом у троллейбуса на второй продольной магистрали не будет помех для скоростного движения. Развитие трамваев наиболее целесообразно в Красноармейском районе и городе Волжском. В Красноармейском районе продлить трамвай № 11 до железнодорожной станции Сарепта, что позволит жителям района добираться до станции Сарепта для посадки на поезда дальнего следования. В Волжском необходимо строительство трамвайной линии в новые микрорайоны от существующей конечной трамвая № 7.

4) Автобусы и маршрутные такси актуально использовать для связи города с отдаленными поселениями, которые находятся в черте города. Например, такие как поселок Максима Горького. На наиболее загруженных направлениях нужно использовать автобусы большой и особо большой вместимости, а на направлении в отдаленные сельские поселения использовать автобусы средней и малой вместимости.

Город должен стать комфортной безопасной средой обитания для его жителей. Самое важное значение имеет здоровье людей, что напрямую обеспечивает экологическая обстановка в городе. В связи с этим приоритет в черте города, в жилых массивах отдается системам наземного электротранспорта и метрополитена. Отсутствие шума и отсутствие вредных выбросов делают троллейбусы и трамваи основными видами транспорта в любом современном городе.

Для наиболее скоростного передвижения по Волгограду на дальние расстояния целесообразнее использовать электропоезда и скоростной трамвай. Для передвижения по району и между районами целесообразно использовать троллейбусы и трамваи. Для скоростного сообщения между районами использовать систему скоростного трамвая –

гибрида метро и трамвая. Связь с отдаленными поселками и пригородами необходимо обеспечить автобусным сообщением.

Список использованных источников

1. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. М.: Издательский центр «Академия», 2003. 400 с.
2. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. М.: Транспорт, 1997. 254 с.
3. Гудков В.А., Миротин Л.Б., Вельможин А.В., Ширяев С.А. Пассажирские автомобильные перевозки. М.: Горячая линия, 2004. 448 с.