

УДК 656

ВЛИЯНИЕ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА НА ЭКОСИСТЕМУ ГОРОДА



THE IMPACT OF URBAN PASSENGER TRANSPORT ON THE ECOSYSTEM OF CITY

Коновалова Т.В.

Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Надирян С.Л.

Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Плаксунова В.М.

Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Склярлова Д.А.

Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Аннотация. В статье рассмотрена роль городского пассажирского транспорта в решении проблем современных городов, связанных с высоким уровнем автомобилизации, перегрузкой улично-дорожной сети. Большое значение для социально-экономического развития городов имеет фактор доступности городского пассажирского транспорта. Целью исследования является изучение роли городского пассажирского транспорта в жизни населения городов, а также оценка удовлетворённости населения работой городского пассажирского транспорта.

Ключевые слова: городской пассажирский транспорт, автомобилизация, экономика, транспортная доступность, эффективность.

Konvalova T.V.

Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Nadiryan S.L.

Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Plaksunova V.M.

Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Sklyarova D.A.

Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Annotation. The article examines the role of urban passenger transport in solving the problems of modern cities associated with a high level of motorization, congestion of the road network. The factor of accessibility of urban passenger transport is of great importance for the socio-economic development of cities. The purpose of the study is to study the role of urban passenger transport in the life of the urban population, as well as to assess the satisfaction of the population with the work of urban passenger transport.

Keywords: urban passenger transport, motorization, economy, transport accessibility, efficiency.

Устойчивое развитие пассажирского транспорта и повышение уровня транспортного обслуживания населения в настоящее время являются важнейшей задачей. Одним из ключевых факторов, негативно влияющих на эффективность работы городского пассажирского транспорта, является бурное развитие городов, появление новых центров формирования и притяжения пассажиропотоков – таких как административные, торговые, спортивные объекты, увеличение плотности населения в жилых районах за счет строительства многоэтажных жилых комплексов и т.д. В связи с этим возникает необходимость в постоянном развитии маршрутных сетей и повышение эффективности работы городского пассажирского транспорта

Высокий уровень автомобилизации, избыток транспортных средств и концентрация их в границах небольшой территории, пагубно влияет на экономику любого города, образуя транспортные заторы, которые замедляют логистику бизнеса и ухудшают качество передвижения местных жителей.

Согласно открытым статистическим данным, одним из самых загруженных городов России является Краснодар, который не раз входил в пятерку городов, имеющих высокий уровень загрузки трафика движения.

Территория города представляет собой транспортные узлы, обслуживающие транзитные грузопотоки и пассажиропотоки города. Транспорт в Краснодаре представлен различными видами городского пассажирского транспорта, которые предоставляют возможность горожанам и гостям города передвигаться по его территории [1].

Действующий Генплан Краснодара разработан в 2004–2007 годах. Он вступил в силу в 2012 году. Сейчас он не отражает ситуацию с ведущейся застройкой, не учитывает всех градостроительных факторов и потребности города в социальной и инженерной инфраструктуре. За последние годы территория краевого центра увеличилась за счет земель, которые город получил от государства, однако это не отражено в генплане.

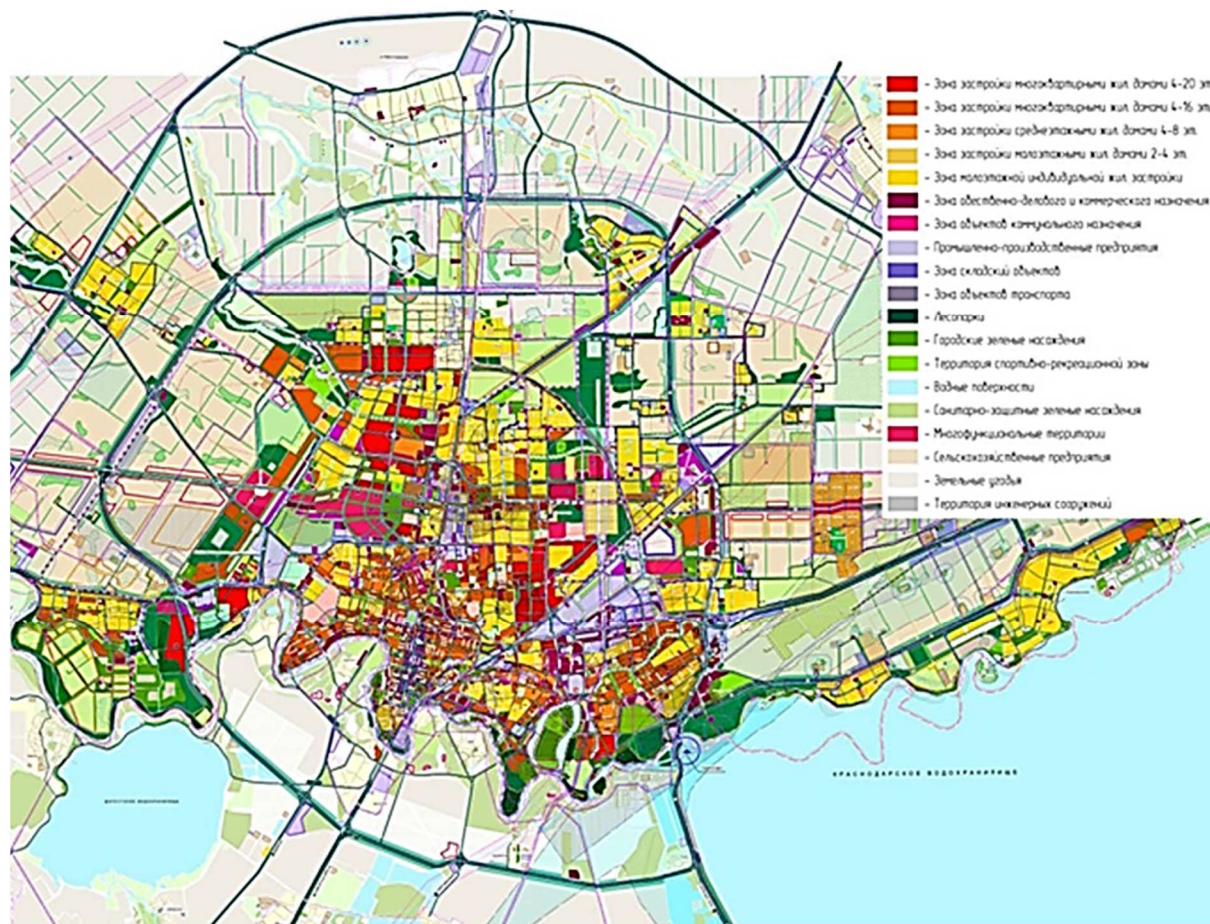


Рисунок 1 – Схема функционального зонирования г. Краснодара 2009 г.

На данный момент город Краснодар и прилегающие территории (включая помимо города Краснодара ещё 29 населённых пунктов) образуют муниципальное образование город Краснодар, которое имеет статус городского округа.

Несмотря на развитие г. Краснодара, как промышленного и общественно-делового центра, в последние несколько лет транспортная система и инфраструктура города практически не получили своего развития [2].

Безусловно, главная задача администрации города создать максимально комфортные условия для городского пассажирского транспорта, независимо от его формы собственности. От этого зависит и комфорт пассажиров, и экономика перевозчиков.

Интенсивное строительство новых жилых массивов на окраинах Краснодара без какой-либо транспортной инфраструктуры, кроме собственно автодорог, привело к тому, что сеть электротранспорта, ранее охватывавшая все основные городские микрорайоны, стала серьезно отставать от потребностей краевого центра.

Маршрутная сеть городского пассажирского транспорта муниципального образования город Краснодар имеет общую протяжённость более 3000 километров и состоит из 151 маршрута, в том числе:

- 15 – трамвайных;
- 19 – троллейбусных;
- 70 – городских автобусных;
- 47 – пригородных автобусных маршрутов.

Городской электрический транспорт является приоритетным для населения города Краснодара по отношению к другим видам пассажирских перевозок. На него приходится свыше 60 процентов всех пассажирских перевозок. Ежегодно трамваи и троллейбусы в среднем перевозят около 150 миллионов человек (более 400 тысяч пассажиров в день).

На долю автобусного парка приходится около 40 процентов объемов пассажирских перевозок. Маршрутная сеть регулярных автобусных маршрутов города Краснодара составляет более 4 тысяч километров.

В целях повышения мобильности городского пассажирского транспорта управлением транспорта и дорожного хозяйства администрации муниципального образования город Краснодар изменены схемы движения и введены дополнительные графики движения 11 автобусных маршрутов, организован один новый пригородный автобусный маршрут.

Расширение маршрутной сети города выполнено:

- в направлении хутора Октябрьского (Ростовское шоссе) – 52,1 километра;
- в районе Юбилейного микрорайона – 17,5 километра;
- в районе жилого массива «9 км» – 5,9 километра;
- в районе ул. им. Валерия Гассия (микрорайон Гидростроителей) –

4,2 километра.

На территории муниципального образования город Краснодар продолжается реализация инвестиционного проекта по внедрению автоматизированной системы оплаты проезда на муниципальных городских и муниципальных пригородных маршрутах (электронная транспортная карта). Пользователями транспортных карт всех типов было совершено более 13 миллионов поездок. За истекший год к системе подключились новые пользователи, став владельцами:

- единой транспортной карты – 7350 человек;
- карты студента – 14490 человек;
- карты школьника – 8105 человек;
- безлимитного проездного – 1150 человек.

Также была организована работа транспортно-навигационного центра муниципального образования город Краснодар, назначением которого является осуществление контроля в режиме реального времени за своевременным и полным выпуском всего пассажирского транспорта, соблюдением регулярности движения на маршрутах, оперативное реагирование в случае возникновения чрезвычайных ситуаций и дорожно-транспортных происшествий.

Краснодарская агломерация помимо краевого центра включает в себя Горячеключевской, Северский, Динской, Тимашевский, Кореновский, Усть-Лабинский районы и часть Адыгеи. Проанализировав ситуацию понятно, что заторы возникают во многом из-за ежедневной миграции: жители пригородных зон утром едут на работу, а вечером возвращаются домой. В Краснодар ежедневно въезжает порядка 150–250 тыс. автомобилей. Около 65 тыс. из них – люди, приезжающие на работу из пригородных зон. Для решения проблемы пробок есть два варианта развития событий: ограничить въезд в город либо предоставить сервис, который позволит снизить нагрузку на транспортную систему.

В настоящее время проживает в пригородах Краснодара, порядка 169 тыс. со стороны Северской, со стороны Новотитаровской – более 200 тыс., 70 тыс. в районе Динской и более 100 тыс. жителей в районе Васюринской. Это официальные данные, то есть они скорее всего занижены по сравнению с реальной ситуацией.

Еще несколько лет назад Краснодарская агломерация официально насчитывала более 1,6 млн жителей. Сейчас, скорее всего, эта цифра находится в районе 2 млн жителей. 43 тыс. человек ежедневно приезжает на работу в краевую столицу со стороны Северской, 16 тыс. человек – со стороны Новотитаровской, 15 тыс. человек – со стороны Динской, 10 тыс. человек – со стороны Васюринской. Если хотя бы половина этих людей переседет из собственного автомобиля на общественный транспорт – это сократит поток на въезд и выезд на 20–30 тыс. машин. И дороги в Краснодаре будут гораздо свободней.

В городе достаточно много железнодорожных линий, которые пересекают его в нескольких направлениях. Первый участок – 30-километровая зона вокруг Краснодара, ограниченная Северной, Новотитаровской, Динской и Васюринской. Это самые напряженные направления для въезда и выезда из Краснодара. Нормальной альтернативы вместо пассажирского транспорта, который позволяет быстро, надежно и дешево попасть в город, жители пригородов не имеют. Это вынуждает их использовать более дорогой личный транспорт. Если создать в этом 30-километровом радиусе городские электрички, которое сможет доставлять людей на работу, у них будет возможность пересесть с личных автомобилей на городской пассажирский транспорт. [3]

Все железнодорожные пути уже существуют, нового строительства не требуется. Исходя из имеющейся железнодорожной инфраструктуры, возможно, обустройство водостопов городскими электричками.

1-я линия: Новотитаровская – Краснодар I – Северская.

2-я линия: Новотитаровская – Краснодар I – Динская II.

3-я линия: Новотитаровская – Краснодар I – Васюринская.

4-я линия: Динская II – Краснодар I – Северская.

5-я линия: Динская II – Второй Северный мост – Васюринская.

Интервалы движения составят 20 минут в часы пик (с 7:00 до 10:00 и с 17:00 до 20:00) и 40 минут в дневное время. Время работы городских электричек – с 6:00 до полуночи ежедневно, без выходных.

Пассажир, сев на самой отдаленной станции, должен доехать до любой точки Краснодара, потратив не больше одного часа, сделав не более одной пересадки.

Общее количество станций, которое предполагается использовать, – 38. Двадцать из них уже есть, восемнадцать планируются в дальнейшей перспективе.

Некоторые из тех остановок, что были организованы в «советское время», потеряли свое значение – и наоборот, появились новые центры притяжения. В южной стороне города находятся «Сити-Центр» и Южный автовокзал. При этом действующая платформа находится в 600 метрах и располагается возле завода «Седин», на котором сейчас не работают тысячи человек – следовательно, былой необходимости в этой станции нет. Тогда как в районе Южного автовокзала она сейчас была бы гораздо более актуальна [4].

Расстояние от вокзала Краснодар I до стадиона «Кубань» и вещевого рынка всего около 1 км, но попробуйте преодолеть это расстояние на автомобиле. Это очень неудобно. Станция «Вещевой рынок» позволит жителям попадать на один из крупнейших рынков края. Станцию «МЖК» использовать не планируется: потребность в ней практически «нулевая».

Под «Северными мостами» необходимо строительство двух станций. Благодаря этому люди, прибывающие в Краснодар, смогут пересаживаться и ехать в направлении, которое им необходимо.

Еще станции необходимо оборудовать в районе ТЦ «Красная Площадь» и Молодежного микрорайона, стадиона «Краснодар» и ТЦ «СБС». Уже существующую станцию «Пашковская», это важный пересадочный пункт: рядом международный аэропорт, недалеко проходит трасса М4 ДОН и, самое главное, там есть место, чтобы построить новый современный вокзал. Пассажиры, прибывающие в город и разъезжающие дальше по индивидуальным траекториям, не будут тратить время и перемещаться через центр города. [5]

Есть еще несколько станций в пределах городской черты, которые в дальнейшем (при реализации проекта) планируется построить: рынок «Кормилица», поселок Плодородный, улица Селезнева, «Городской сад», 9-й км и Горхутор. Должны появиться станции в поселке Яблоновском, в Олимпийском микрорайоне, в станицах Старокорсунской и Васюринской.

С появлением городской электрички и новых станций необходимо будет запускать новые маршруты общественного транспорта, расписание которого должно быть синхронизировано с расписанием движения электричек [6].

Развитие транспорта на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Литература

1. Соболев В.М. Повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности на транспорте: монография / В.М. Соболев, А.А. Изюмский, Я.А. Мотренко; ФГБОУ ВО «КубГТУ». – Краснодар : Издательский Дом – Юг, 2023. – 200 с.
2. Коновалова Т.В. Организация движения : учеб. пособие / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, И.Н. Котенкова. – Краснодар : Изд. ФГБОУ ВО «КубГТУ», 2023. – 283 с.
3. Коновалова Т.В. Устойчивое развитие городской транспортной системы / Т.В. Коновалова, И.С. Сенин, И.Н. Котенкова; ФГБОУ ВО «КубГТУ». – Краснодар : Издательский Дом – Юг, 2023. – 232 с.
4. Повышение безопасности движения детей на улично-дорожной сети городов / Т.В. Коновалова, Е.А. Лебедев, Л.Б. Миротин, С.Л. Надирян, С.В. Коцурба; ФГБОУ ВО «КубГТУ». – Краснодар : Издательский Дом – Юг, 2023. – 192 с.
5. Городская мобильность как фактор устойчивого развития территорий / А.Н. Домбровский, Т.В. Коновалова, И.Н. Котенкова, М.П. Миронова, С.Л. Надирян, И.С. Сенин. – Краснодар : ООО «Издательский Дом – Юг», 2022. – 208 с.
6. Социально-экологические аспекты создания комфортной среды на примере краснодарской агломерации / Н.Л. Сергиенко, З.К. Лакербай, Т.Г. Короткова, И.Н. Котенкова, Ю.О. Антипцева, А.М. Заколюкина, О.А. Петровская. – Краснодар : КубГТУ, 2022. – 175 с.

References

1. Sobolev V.M. Improving the efficiency of control and supervisory activities in transport: monograph / V.M. Sobolev / A.A. Izyumsky, Ya.A. Motrenko; FGBOU VO «KubSTU». – Krasnodar : Publishing House – Yug, 2023. – 200 p.
2. Konovalova T.V. Organization of movement : textbook / T.V. Konovalova, S.L. Nadiryman, I.N. Kotenkova. – Krasnodar : Publishing house of the Federal State Educational Institution of Higher Education «KubSTU», 2023. – 283 p.
3. Sustainable development of the urban transport system / T.V. Konovalova, I.S. Senin, I.N. Kotenkova; KubSTU Federal State Budgetary Educational Institution. – Krasnodar : Publishing House – Yug, 2023. – 232 p.
4. Improving the safety of children's movement on the urban road network / T.V. Konovalova, E.A. Lebedev, L.B. Mirotin, S.L. Nadiryman, S.V. Kotsurba; FGBOU VO «KubSTU». – Krasnodar : Publishing House – Yug, 2023. – 192 p.
5. Urban mobility as a factor of sustainable development of territories / A.N. Dombrovsky, T.V. Konovalova, I.N. Kotenkova, M.P. Mironova, S.L. Nadiryman, I.S. Senin. – Krasnodar : Publishing House – Yug LLC, 2022. – 208 p.
6. Socio-ecological aspects of creating a comfortable environment on the example of the Krasnodar agglomeration / N.L. Sergienko, Z.K. Lakerbai, T.G. Korotkova, I.N. Kotenkova, Yu.O. Antiptseva, A.M. Zakolyukina, O.A. Petrovskaya. – Krasnodar : KubSTU, 2022. – 175 p.