

**ПРОБЛЕМЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ
ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ГОРОДА КРАСНОЯРСКА**

Швалов П.Г.

Красноярский государственный аграрный университет, Красноярск, Россия

В статье рассматриваются актуальные вопросы развития общественного транспорта города Красноярск. Обосновывается необходимость её комплексного развития с учетом различных видов транспорта.

Ключевые слова: общественный транспорт, сити-логистика, логистическая инфраструктура.

**ISSUES OF COMPLEX DEVELOPMENT OF PUBLIC TRANSPORTATION
SYSTEM IN THE CITY OF KRASNOYARSK**

Shvalov P.G.

Krasnoyarsk state agrarian university, Krasnoyarsk, Russia

The article deals with topical issues of the development of public transportation in the city of Krasnoyarsk. The necessity of its complex development based on various modes of transport is substantiated.

Key words: public transportation, city-logistics, logistics infrastructure.

Наличие развитой, эффективно функционирующей системы общественного транспорта является одной из ключевых задач сити-логистики и одним из неотъемлемых условий социально-экономического развития городов. Как показывает практика, при современных условиях развития городов невозможно обойтись исключительно личным транспортом. Особую актуальность это приобретает в городах Российской Федерации. К примеру, в Историческом центре Красноярске, в случае отсутствия общественного пассажирского транспорта между центром города и прочими районами потребовалось бы наличие до 120000 парковочных мест для личного автотранспорта [1]. Это превышает емкость логистической инфраструктуры Исторического центра города более чем вчетверо: дальнейшее увеличение их является возможным лишь при создании дорогостоящих подземных парковочных мест. Таким образом, развитие и оптимизация системы общественного транспорта является одной из ключевых задач развития города Красноярск.

Для крупных городов с населением более 1 млн. чел. встает вопрос об организации внеуличного скоростного транспорта. В числе таких видов транспорта, как правило, выделяют городской железнодорожный транспорт, метрополитен и скоростной трамвай. Данные виды транспорта отличаются

более высокой скоростью сообщения, а также существенно большей пропускной способностью (таблица 1).

Таблица 1 – Характеристики различных видов городского пассажирского транспорта [2]

Виды пассажирского транспорта	Максимальная провозная способность, тыс. пасс.-ч	По отношению к автобусу, тыс. пасс.-ч	Скорость сообщения, км/ч	По отношению к автобусу, км/ч
Городские и пригородные электрифицированные железные дороги	50-55	+(42-52,5)	40-70	+(45-52)
Метрополитен	40-45	+(32-42,5)	35-50	+(10-32)
Скоростной трамвай	20-25	+(12-22,5)	25-35	+(0-17)
Автобус	2,5-8	-	18-25	-

В рамках города Красноярск, в настоящее время, находит применение лишь городской железнодорожный транспорт. Пассажирские перевозки в черте города осуществляются в западном направлении (8-9 пар в сутки), в восточном направлении (10-15 пар в сутки), в направлении ст. Красноярск-Северный (1 пара в сутки в выходные дни и 8-9 пар в сутки по рабочим дням), а также в направлении ст. Дивногорск (2 пары в сутки в выходные дни и 5 пар в сутки по рабочим дням) [3]. Тем не менее, данный вид транспорта не может выступать единственным решением транспортной проблемы в городе, поскольку значительная часть объектов экономической, социальной и институциональной инфраструктуры, концентрирующих пассажиропотоки из жилых районов города, а также Красноярской городской агломерации, находится вне шаговой доступности от станций и остановочных пунктов железной дороги. В частности, оба ядра Красноярской городской агломерации (Исторический центр города и район бывшего Аэропорта лишь частично затрагиваются данным видом транспорта (см. рис. 1).

Следовательно, встает вопрос о развитии на территории города Красноярск таких видов транспорта, как скоростной трамвай и метрополитен. Первый, обладая высокой пропускной способностью, обходится в несколько раз дешевле метрополитена как при строительстве, так и во время эксплуатации. Однако, он отнимает большие площади при строительстве, что вызывает проблемы при организации трамвайного движения на загруженных участках улиц. Кроме того, основные преимущества данного вида транспорта реализуются лишь при его изоляции от наиболее загруженных автодорог и перекрестков. В условиях же исторического центра города Красноярск,

размещение его наземным способом в условиях большого количества перекрестков будет существенно снижать его маршрутную скорость и, как следствие – пропускную способность.

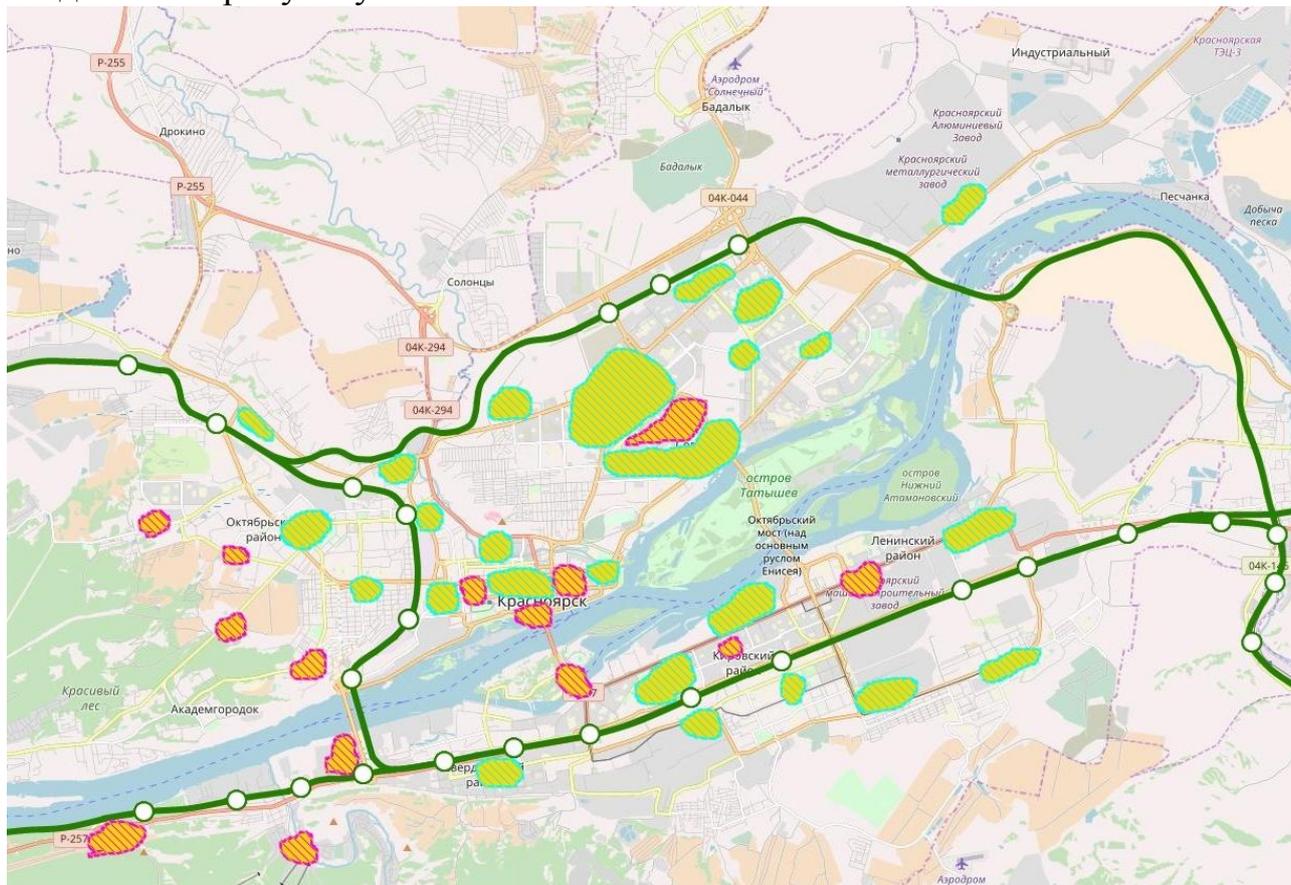


Рис.1. – Схема расположения крупнейших зон концентрации пассажиропотоков на территории города Красноярска

Ввиду плотности застройки исторического центра города, строительство линии скоростного трамвая эстакадным способом является крайне затруднительным в направлении запад-восток, а также исторический центр – правобережная часть Красноярска. Возможным является строительство данных линий между правобережной частью города и районом Аэропорта (минуя исторический центр), а также, частично, между жилыми массивами Советского района, районом Аэропорта и частью исторического центра города. Строительство тоннелей для данного вида транспорта уже приближает его стоимость к созданию традиционного метрополитена.

Строительство метрополитена в городе Красноярске велось в период 1994-2009, после чего было заморожено ввиду отсутствия средств. В настоящее время, поднимается вопрос возобновление строительства первой очереди первой линии метрополитена (Октябрьский район – Исторический центр) при условии получения финансирования из федерального бюджета. Тем не менее, ограниченная протяженность пускового участка (4-5 станций) не позволит охватить ключевые центры концентрации пассажиропотоков на территории города и агломерации. Таким образом, эффективная эксплуатация первой очереди Красноярского метрополитена (при условии завершения её

строительства) является возможной лишь при её интеграции с остальными видами внеуличного транспорта, включая городскую железную дорогу, в случае организации на ней тактового движения электропоездов (рис. 2).

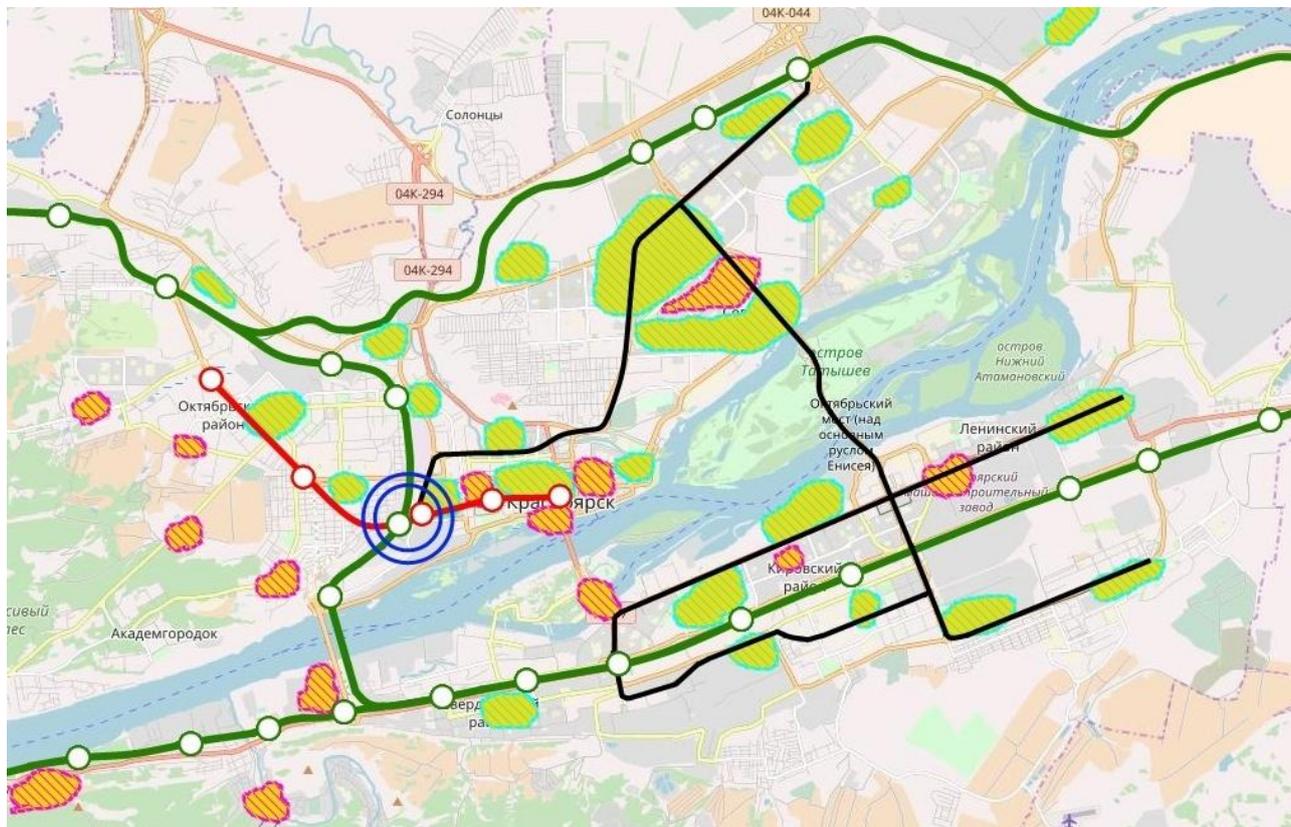


Рис.2. – Схема интеграции скоростного внеуличного пассажирского транспорта города Красноярска

В таком случае, появится возможность обеспечения пассажиропотоков между Октябрьским районом, большей частью Исторического центра, а также большей части Правобережья и части массивов Советского района. В случае строительства линий скоростного трамвая по отмеченным ранее направлениям, охваченной оказываются значительная часть крупнейших пассажиропотоков в Красноярске.

Подводя итог, стоит выделить важность применения комплексного, системного подхода к развитию внеуличного общественного транспорта города Красноярска. Учитывая постепенный рост численности населения города, плотность пассажиропотоков также имеет тенденцию к увеличению, что, в случае отсутствия эффективной транспортной системы, будет и дальше вынуждать использовать личный транспорт, что влечет увеличение времени доставки пассажиров, ухудшение экологической обстановки, а следовательно – ухудшение условий жизни и снижение суммарного потребительского спроса. Таким образом, оптимизация системы общественного транспорта города Красноярска становится одним из важнейших факторов комплексного социально-экономического развития.

Литература

1. Швалов П.Г. Формирование логистической инфраструктуры городской агломерации [Текст]: Дис. канд. экон. наук: 08.00.05 / Швалов Павел Григорьевич. – Красноярск, 2014. – 160 с.
2. Троицкая, Н.А. Единая транспортная система [Текст]: Учебник для студентов учреждений сред. проф. образования / Н. А. Троицкая, А. Б. Чубуков. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 240 с.
3. АО «Краспригород» [Электронный ресурс]. – URL: <http://kraspg.ru/r> (дата обращения 09.09.2018).