

ПРОБЛЕМЫ АВТОТРАНСПОРТА ГОРОДА КРАСНОЯРСКА

Лариошкина О.В.

Научный руководитель – к.т.н., доцент Нырклов Н.М.

Сибирский федеральный университет

Согласно первой Всероссийской переписи автомобилей, проведенной в 1910 году, в Енисейской губернии было зарегистрировано два автомобиля. Никому и в голову тогда не могло прийти, что эта парочка даст нашему региону такой "приплод", от которого через столетие край в прямом и переносном смысле задохнется.

К 70-м годам прошлого века в Красноярске насчитывалось около 100 тысяч авто. Для сравнения: именно такое количество автомобилей проезжает сегодня по коммунальному мосту за одни сутки. Характерно, что дивизион дорожного надзора ГАИ (ныне - отдельный батальон дорожно-патрульной службы ГИБДД УВД Красноярска) был создан сравнительно недавно, осенью 1971 года. Он состоял из трех мотовзводов и насчитывал всего 111 сотрудников - инспекторов дорожного надзора. Этих мизерных по нынешним меркам сил вполне хватало для обеспечения безопасности дорожного движения в краевом центре. Долгосрочных прогнозов никто не делал, улицы и дороги строились двухполосными в полной уверенности, что их ширины хватит на десятки лет вперед.

Гром прогремел несколько лет назад, когда число автомашин в Красноярске лавинообразно стало прирастать темпами до 10 процентов в год. Сегодня их число приближается уже к трети миллиона. Но самое главное, что прирост увеличивается в геометрической прогрессии.

Сегодняшняя арифметика такова. Сейчас в стране на одну тысячу населения приходится 150 автомобилей (втрое меньше, чем в Европе). Но этот общероссийский показатель Красноярск уже обошел. По последним прогнозам ученых, к 2012 году на тысячу жителей края будет приходиться 270 легковых автомобилей, а на тысячу жителей краевого центра - 340-380. Столпотворение, царящее сегодня на красноярских дорогах, за пять лет уплотнится более чем в два раза.

Город оказался совершенно не готов к такому повороту событий. Взять ли сегодняшнюю проблему пробок, или острейший дефицит автостоянок, или экологический аспект, или статистику автоугонов и автокраж, возросшую только за последний год в 12 раз, - повсюду аналитики сталкиваются с неожиданностями.

В последние годы в области организации дорожного движения, строительства и модернизации новых дорог в Красноярске делается беспрецедентно много. Однако работники ГИБДД относятся ко всем этим необходимым мероприятиям скептически.

Все усилия властей, даже включая строительство метро и четвертого моста через Енисей, могут привести к улучшению ситуации процентов на 15 ежегодно. А прирост количества автомобилей в Красноярске уже достигает 20 процентов. Так что в лучшем случае ситуация в ближайшее время не выправится, а лишь останется на прежнем уровне, - посетовал в частной беседе с корреспондентом "РГ" один из руководителей краевого ГИБДД.

Причина транспортного коллапса - банальные аварии. В каждом районе почти каждое утро с десятков мелких ДТП, из-за которых страдает весь город. Возникает логичный вопрос: неужели инспекторам нельзя побыстрее выезжать на аварии, а на самые сложные участки выставить регулировщиков?

Специалисты уверены: расширение магистралей лишь на время решит проблему автомобильных заторов. Будущее - за новыми технологиями управления транспортными потоками, например за строительством метро.

Произошло почти невероятное - удалось избавиться от тромбов на самых проблемных магистралях города. Первой ласточкой стала улица 9 Мая. Затем расширили проезжую часть на Игарской, Ленина и Партизана Железняка. С помощью научных разработок улучшена логистика движения на Копыловском мосту. Однако, по мнению экспертов, все это лишь на время снизит остроту "пробочной" проблемы.

Число машин растет с каждым годом, и уже скоро новые многополосные магистрали не будут справляться с потоком. К тому же бесконечно расширять проезжую часть невозможно. Необходимо внедрять новое оборудование. К примеру, камеры видеонаблюдения на перекрестках, дисциплинирующие водителей. Нередко ведь именно их лихачество приводит к авариям, а значит, и к пробкам.

Последнюю идею городские власти в свое время попытались реализовать - общественному транспорту отвели отдельные полосы, но "чужой территорией" тут же воспользовались все остальные. - Это неправильный подход, - считают ученые СФУ. - Необходимо было поставить препятствие, мешающее "посторонним" въезжать на такие участки. Либо использовать зарубежный опыт, когда автобусная полоса выносится на сторону встречного движения.

Многие резонно считают, что проблема «пробок» в городе, особенно в центре — это во многом проблема нехватки нормальных парковочных мест. Люди зачастую вынуждены оставлять свои автомобили практически на проезжей части, что, естественно, затрудняет проезд остальным. Нередко из четырех полос движения две заняты стоящими машинами. Но тут нужно выделять две разные проблемы — проблему спальных районов и проблему центральной части города.

А теперь все, что касается парковок, которые находятся в «спальных районах». Там все проще. В центре паркинг может быть частным, но места в нем продавать нельзя. В спальных районах это нормальный бизнес — построил, продал места жителям жилых домов. Каждый может купить себе собственное парковочное место. В спальных районах запланировано порядка 40 таких паркингов, только документы на них находятся в разной степени готовности. Возможно, что в ближайшие годы многоуровневых парковок в спальных районах нашего города появится много. Почему-то этот бизнес в Красноярске долго не мог найти свое место. Бизнес выгодный, паркинги можно очень быстро строить и продавать.

Что касается мер по улучшению дорожной ситуации - со своей стороны, мы настаиваем на замене устаревшего способа нанесения напыления шариком на химвластик. Если сейчас разметка может считаться качественной месяц-полтора после нанесения, то химвластик будет соответствовать стандартам до полутора лет. Кроме того, на многих участках необходимо менять не только асфальтовое покрытие, но и основание дорожного полотна. В качестве альтернативы мы предлагаем отложить строительство подземного пешеходного перехода в районе улицы Белинского, потому как зона торгового комплекса пока не реализовала себя до планируемых показателей по проходимости, а деньги направить на восстановление и ремонт проблемных мест городского дорожного полотна. Еще один нецелесообразный в нынешнее время проект — это закатка асфальта на проспекте имени газеты «Красноярский рабочий» в уровень с трамвайными путями, чтобы была возможность их использовать как полосу движения в попутном направлении. На мой взгляд, лучше эти средства направить опять-таки на текущий ремонт дорог.

Основных направлений программы «дороги Красноярья» два — это сохранность уже существующей автодорожной сети и, конечно, развитие дорог, обеспечивающих социально-экономические потребности края. С 2007 года начался планомерный переход на нормативное проведение дорожных работ, включая ямочные ремонты, установку дорожных знаков, барьерных ограждений, нанесение разметки.

Ежегодный прирост автотранспортных средств в г. Красноярске составляет 8 — 10%, и в 2009 году их количество составило более 320 тыс. автомобилей. Темпы ремонта и реконструкции городской улично-дорожной сети значительно ниже. Проблема же городских пробок имеет комплексный характер, и решить ее только за счет расширения улиц и строительства развязок невозможно, хотя и эти работы, безусловно, необходимо выполнять.

В итоге, будущее дорожного движения города Красноярска за инновационными технологиями, например строительство эстакадных дорог, двухуровневых перекрестков и увеличения числа парковочных мест.