

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ В ГОРОДЕ КРАСНОЯРСКЕ

Мырина М.А.

Научный руководитель ассистент кафедры ЭОПЭТК Смирнова А.В.
Сибирский федеральный университет

10 апреля 2012 года – знаменательная для красноярцев дата. В этот день город стал 13 городом-миллионником России. Прямо пропорционально росту населения растет число автомобилей, приходящихся на их душу. Согласно статистике, на сегодняшний день Красноярск занимает второе место после Владивостока по числу автомобилей на душу населения. Возрастающие темпы автомобилизации в Красноярске влекут за собой нарастающие с каждым годом проблемы транспортной сети. Транспортная сеть – это общая сеть путей сообщения, характеризующаяся различными показателями, например, пропускной способностью, густотой и другими. Красноярск обладает весьма развитой инфраструктурой: автоперевозки, железнодорожные пути сообщения, авиаперевозки и речной транспорт.

Разумеется, автоперевозки в Красноярске, все же, самая распространенная форма передвижения. Улицы переполнены легковыми автомобилями и автобусами (Рис.1).

В расчете на 1000 человек населения за период с 2000 по 2011 гг. количество автомобилей в Красноярском крае выросло со 123 до 262 единиц [2].

Количество автомототранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в установленном порядке Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ по Красноярскому краю.

Сведения о количестве транспортных средств и прицепов к ним.		
по состоянию на 01.01.2013 года	Количество транспортных средств	
Всего транспортных средств	Всего	+/- % к АППГ
	1 129 888	4,8
Легковых автомобилей	819 678	5,7
Грузовых автомобилей	144 446	3,8
Автобусов	22 863	0
Мототранспортных средств	60 013	0,8
Прицепов	74 954	4,6
Полуприцепов	7 914	-17,5

Рис. 1 – Количество зарегистрированных транспортных средств (согласно данным ГИБДД по Красноярскому краю) [3].

Казалось бы, рост числа автомобилей наглядно иллюстрирует рост экономики страны, улучшение жизни населения, но парадокс заключается в том, что это не во всем так – чем больше автомобилей движутся по дорогам города, тем больший износ это сулит дорогам. А износ дорог – это государственные финансовые вложения в их ремонт.

За последние 5 лет в Красноярске отремонтировали 100 км дорог, притом, что общая протяженность 1053 км. С 2005 года в асфальт "закатали" почти 10 млрд рублей. И не смотря на это средний показатель изношенности дорог - 81%. В 2011 году на ремонт

дорог власти потратили более 2 млрд руб. В итоге на 30 улицах обновилось дорожное полотно [2].

Еще одна проблема городского автомобильного парка – это износ автомобилей. Не все автомобили, передвигающиеся по улицам, выпущены недавно, большинство из них находятся не в лучшем техническом состоянии и цифра пробега с трудом умещается в дисплей счетчика, что приводит к увеличению аварий на дорогах, а они в свою очередь, приводят к смертности населения.

Так как же можно решить проблему перегрузки транспортной сети легковыми автомобилями и уменьшения числа аварий? Ну, во-первых, стоит сократить число водителей, которые не умеют водить, то есть улучшить качество преподавания в автошколах, ведь, если будущих водителей будут учить именно вождению, умению правильно реагировать на критические ситуации, а не «натаскивать на экзамены», то уровень знаний у водителей будет гораздо выше, чем он есть сейчас. А это приведет к уменьшению аварий на дорогах. Во-вторых, увеличение штрафов и санкций за нарушение правил дорожного движения. И, в-третьих, сократить количество бесплатных парковок. Объяснить третий вывод достаточно просто – если 50 машин будут находиться на бесплатной парковке, эти 50 мест будут вакантными для других водителей, что, разумеется, приведет к росту автопарка (Рис.2).

**Количество граждан, получивших водительские удостоверения на право управления
автомототранспортными средствами за 2012 год.**

Количество граждан, получивших водительские удостоверения на право управления автомототранспортными средствами за 2012 год.				
За 12 месяцев 2012 года	Всего	В том числе на право управления		
		Автомототранспортными средствами	троллейбусами	трамваями
Количество граждан	101169	46904	10	15

Рис. 2 – Количество граждан, получивших водительские удостоверения (согласно данным ГИБДД по Красноярскому краю)[3].

Разнообразие подвижного состава, связанное с выполнением различных функций, требует дифференциации магистральной сети. В частности, необходимо более четко решать вопросы разделения пассажирского и грузового движения, а также рациональной организации транзитного движения. Основную нагрузку на магистральную сеть создает массовый пассажирский и легковой индивидуальный транспорт[1].

Автобусы, троллейбусы, трамваи, легковые автомобили – автомобильный парк Красноярска весьма разнообразен. Троллейбусные линии целиком находятся на левом берегу, а трамвайные пути в правобережной части города.

Оценивая состояние транспортной системы города можно сделать вывод, что многие средства передвижения находятся в критическом состоянии. Например, состояние трамваев оставляет желать лучшего. Власть даже рассматривает вариант ликвидации этого вида транспорта. А ведь именно на трамвае можно без промедления проехать в час пик с одного края правого берега до другого. Да и ликвидация трамваев влечет за собой сокращение трамвайного депо, со всем его штатом. Все доводы против трамваев вертятся

вокруг его износа, что наводит на мысль, что если бы техническое оснащение трамваев было выше, то люди охотнее бы выбирали этот способ передвижения. В таком случае, решение проблемы трамваев лежит на поверхности – трамваям необходима модернизация.

Иллюстрацией к данному выводу может послужить решение этой проблемы в Казани, где трамвайная линия приближена к системе скоростного трамвая. Осуществление проекта скоростного трамвая могло бы стать альтернативой метрополитену. Проблемой остается то, что трамвай используется только на правом берегу Красноярска.

Что касается троллейбусов и автобусов, можно сделать вывод, как и ко всему вышеперечисленному. Транспорт города Красноярска не хватает финансирования. Если бы транспорт был обновлен, хотя бы частично, возможно, из-за низкой себестоимости проезда, люди предпочитали бы пассажирский транспорт легковым автомобилям, что сократило бы загрузку Красноярских дорог. Примером обновления транспорта может служить закупка новых Белорусских троллейбусов, которые ездят по 15 маршруту. Несложно догадаться, что эти троллейбусы гораздо предпочтительнее старых, изношенных и холодных, к примеру, 5-го или 13 маршрутов.

Литература

1. Сафронов Э.А. Транспортные системы городов и регионов: Учебное пособие. Издательство АСВ. - М., 2005. - 272 с.
2. www.krasstat.gks.ru – информационный портал Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Красноярскому краю.
3. www.24.gibdd.ru - информационный портал Управления ГИБДД ГУ МВД России по Красноярскому краю