

УДК (711.7+656.01)

**Транспортное обслуживание новых жилых районов
в городе Екатеринбурге**

**Л.В. Булавина, Е.А. Лаптева, А.Р. Мухаметгалиева,
П.А. Семериков**

Работа посвящена анализу уровня транспортного обслуживания новых периферийных жилых районов Екатеринбурга. Приведены результаты анкетного опроса жителей о способах передвижений к местам приложения труда и экспериментальная оценка затрат времени на передвижения разными способами.

The work addressed transportation facilities analysis for new remote residential zones in Yekaterinburg. The questionnaire survey's results about travel modes to workplaces and experimental evaluation of time commitment for different travel modes are presented.

Рост численности населения в крупных и крупнейших городах РФ, а также увеличение нормы жилищной обеспеченности, требует интенсивного жилищного строительства. В этой связи практически во всех городах России темпы строительства и ввода жилья в эксплуатацию существенно опережают развитие инженерной инфраструктуры, в том числе транспортной.

Город Екатеринбург на современном этапе характеризуется компактной планировочной структурой, не имеющей в границах застройки свободных территорий для комплексного освоения. Поэтому комплексное освоение территорий ведется в большей мере на периферии города, со слаборазвитой или совсем отсутствующей инженерной инфраструктурой. В подобных районах, как правило, практически полностью отсутствуют места приложения труда и учебы, что приводит к значительному росту транспортных корреспонденций, направленных в сторону центра города и других районов.

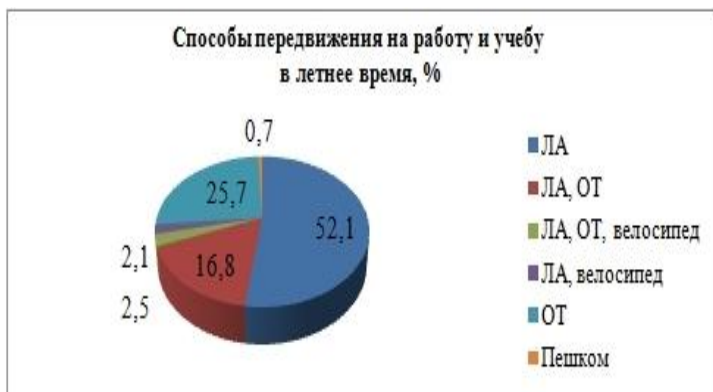
Новые периферийные районы в определенный (начальный) период своего развития имеют не высокую численность жителей, что делает организацию автобусных маршрутов экономически не эффективным мероприятием. Данное явление неизбежно ведёт к более интенсивному использованию автомобиля во внутригородских поездках, усугубляя сложившиеся проблемы, вызывая постоянные

транспортные заторы, ухудшение экологии, разрушение городской среды, ориентированной на комфорт и безопасность жителей.

Характерным примером дисбаланса роста численности населения и эффективности использования транспортной системы в Екатеринбурге является обособленный район Академический, население которого в настоящее время превысило 65 000 жителей. Запланированные генеральным планом, трамвайные линии, соединяющие район с основным массивом города до сих пор не построены. При этом автобусный и троллейбусный транспорт не устраивает жителей района, с точки зрения скорости сообщения. Поэтому почти 70% всех поездок в пиковый период времени совершаются на личных автомобилях, усугубляя транспортную ситуацию на существующей магистральной сети района и за его пределами. Закладывая не много в будущее и учитывая сегодняшние тенденции, можно предположить, что такая же судьба ожидает районы нового освоения Новокольцовский и Истокский.

Вместе с этим в настоящее время ведется застройка нового района «Солнечный», расположенного на периферии Екатеринбурга на расстоянии 10 км от центра города. Данный район рассчитан на перспективное проживание более 50 000 жителей. В настоящее время район обслуживает единственный автобусный маршрут, работающий одновременно как подвозящий к трамвайной линии, и как самостоятельный маршрут при поездках в центральную часть города и район Втузгородка. Провозная способность маршрута на данном этапе вполне соответствует небольшому фактическому спросу на передвижение данным видом транспорта.

В 2016 году сотрудниками ПСК «Эверест» совместно с авторами статьи было проведено анкетное обследование жителей района. По результатам анкетирования выявлены предпочтительные способы и затраты времени передвижения. Более 50% опрошенных жителей используют для поездок исключительно личный автомобиль (ЛА), около 30% – общественный транспорт (ОТ), остальные жители района используют для передвижений различные комбинированные способы (общественный транспорт совместно с велосипедом, поездки в качестве пассажира на легковом автомобиле, передвижения пешком и т.д.) (рисунки 1, 2). При этом существенных различий между видами передвижений летом и зимой у жителей «Солнечно-го» выявлено не было.



**Рисунок 1 – Предпочтительные способы передвижений
на работу и учебу в летнее время, %**



**Рисунок 2 – Предпочтительные способы передвижений
на работу и учебу в зимнее время, %**

Результаты опроса, проведенного среди жителей «Солнечного», использующих для поездок личный автотранспорт показали, что 39,6 % опрошенных ни при каких обстоятельствах не откажутся от автомобиля, а 31,5 % – только в случае неисправности транспортного средства. Однако 28,9 % жителей, пользующихся автомобилем, назвали улучшение работы общественного транспорта (комфорт, беспересадочность и время в пути, не более времени, затрачиваемого при поездке на автомобиле) приемлемыми условиями для отказа от

автомобиля. Основным пожеланием жителей района является введение автобусного маршрута по улице Московской до центра города.

На данный момент общественный транспорт значительно уступает личному автомобилю, как по скорости сообщения, так и по надёжности и комфорту поездки. Это подтвердили специальные обследования затрат времени при поездках на общественном транспорте без пересадок и с пересадками на трамвай, метрополитен и другие маршруты автобуса. Обследование поездок проводилось в утреннее и вечернее время, из района Солнечный по всем возможным направлениям и обратно в район.

Результаты проведённых обследований транспортной временной доступности района, показали, что скорость сообщения легкового автомобиля, практически в 2 раза выше, чем у общественного транспорта.

На рисунках 3 и 4 приведена карта города Екатеринбурга с указанием точечной планограммы мест приложения труда с изохронограммипостроенными в границах 40-минутной доступности, при поездках на личном автомобиле и общественном транспорте из района Солнечный. В утренний час пик при поездке на общественном транспорте в течение 40 минут, только 16,5 % мест приложения труда оказалось доступным для жителей района, а при поездке на личном автотранспорте – 46 %. В вечерний час пик эти показатели равны соответственно 21,8 % и 44,6 %.

Проблема поездки на общественном транспорте усугубляется отсутствием достаточного количества беспересадочных маршрутов общественного транспорта, отсутствием стабильного расписания, недостаточной благоустроенностью района, а также большой протяжённостью пешеходных подходов к остановочным пунктам других маршрутов автобуса и трамвая.

Не лучше ситуация со скоростью сообщения на общественном транспорте и у других районов Екатеринбурга. Как показали исследования, 80 % жителей города использующих общественный транспорт, не укладываются в нормативные 42 минуты, указанные в СНИП [2] для Екатеринбурга. При этом если принимать во внимания все способы передвижения, то в положенные 42 минуты уложится только 55 % жителей города (рисунок 5).



Рисунок 3 – 40-минутные изохроны, построенные по результатам обследования доступности на общественном транспорте в утренний (слева) и вечерний (справа) час пик

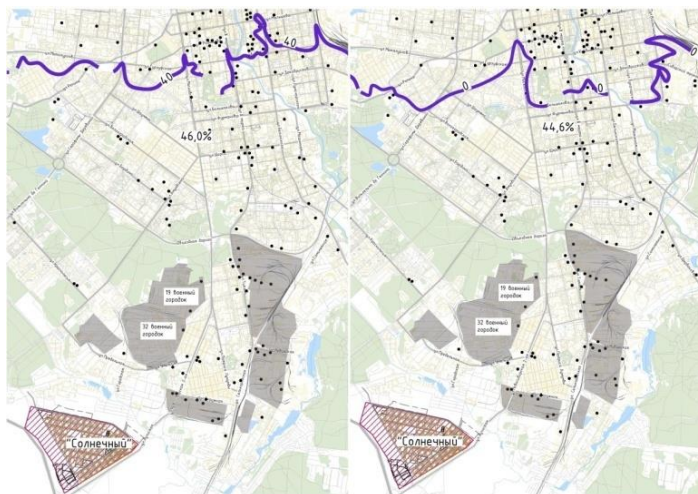


Рисунок 4 – 40-минутные изохроны, построенные по результатам обследования доступности на личном автомобиле в утренний (слева) и вечерний (справа) час пик



**Рисунок 5 – Кумулятивное распределение передвижений
к местам приложения труда по затратам времени**

Из всего вышесказанного, необходимо сделать вывод, проблема сообщения общественного транспорта Екатеринбурга приобрела системный характер и требует коренных способов ее решения. В этой связи наряду с выделением полос для движения общественного транспорта, обособление трамвайных линий, организацией приоритетного пропуска общественного транспорта на регулируемых пересечениях, необходимо предусматривать комплекс мероприятий для общественного транспорта новых районов. Удаленность районов значительно увеличивает требование к общественному транспорту по скорости сообщения. В этой связи на первом этапе развития удаленных районов, им необходима организация экспресс и полу экспресс маршрутов.

Литература

1. Блинкин, М.Я. Почему этот город едет? Субъективные заметки о транспортной системе города Куритиба / М.Я. Блинкин, С. Гордеев [Электронный ресурс] Архнадзор. – 2008. № 10. URL:<http://www.archnadzor.ru/2008/10/10/pochemu-e-tot-gorod-edet> (дата обращения: 10.12.2017)ю
2. СП 42.13330.2011. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений / МинрегионРоссии. – М.:ОАО «ЦПП», 2011. – 105 с.

Поступила 28 декабря 2017 г.