

Е.А.Ефимова

Современное состояние и перспективы развития транспортной системы города Самары до 2018 года

В статье рассматриваются основные направления модернизации транспортной системы города Самара в рамках подготовки к проведению Чемпионата мира по футболу в 2018 году. Показаны источники финансирования этих мероприятий. Предложены меры по совершенствованию транспортной системы Самары на ближайшую перспективу.

Ключевые слова: транспортная система, город, транспортные средства, инфраструктура

E.A.Efimova

Current state and prospects of development of transport system of Samara city till 2018

In article the main directions of modernization of transport system of the city of Samara within preparation for holding the FIFA World Cup in 2018 are considered. Sources of financing of these actions are shown. Measures for improvement of transport system of Samara on the near-term outlook are offered.

Keywords: transport system, city, vehicles, infrastructure

Транспортная система является одной из важнейших составляющих функционирования любого мегаполиса, от ее состояния во многом зависят перспективы развития города.

Транспортная система – это совокупность транспортных средств, транспортных предприятий, осуществляющих перевозки, транспортной инфраструктуры (включает в себя маршруты, трамвайные пути, контактную сеть троллейбусов, остановки общественного транспорта), и системы управления (управления, департаменты).

Текущее состояние транспортной системы города Самара

За последние годы объемы пассажирских перевозок в Самарской области неуклонно растут. Согласно последним данным в городе Самара проживает свыше одного миллиона человек, всего же в самарском регионе живет почти 4 миллиона человек. Ежедневно в Самаре находятся порядка полутора миллиона человек, значительная часть из которых приезжает на общественном транспорте из области на работу, учебу и т.д. Согласно прогнозам к 2020 году пассажиропотоки в Самаре только увеличатся.

Включение Самары в число городов, в которых планируется проведение Чемпионата

мира по футболу в 2018 году, повышает требования к организации транспортной системы города.

В настоящее время перевозки пассажиров в пределах города Самара осуществляются трамвайным, автобусным, троллейбусным транспортом и метрополитеном. Незначительную долю во внутриобластных перевозках имеют также пригородные электропоезда и речные суда.

Одной из главных проблем Самары последних лет является перегруженность автомобильных дорог частным автотранспортом, что вызвано недостаточной степенью развитости наземного общественного транспорта.

Развитие транспортной сети города Самары значительно отстает от потребностей населения в передвижении, это негативно сказывается на функционировании города, на социально-экономических показателях и на уровне жизни.

В настоящее время Самара сталкивается с теми же проблемами, с которыми столкнулись американские и европейские города в прошлом веке. Практически во всех городах США, а также в некоторых городах Франции, Великобритании и Испании в середине 20 века были сделаны значительные усилия для приспособления городских транспортных систем под автомобили и интенсивный автомобиль-

ный трафик: расширялись улицы и возводились новые магистрали, создавались парковки, способные вместить большое количество автомобилей. Горожане все больше отказывались от услуг общественного транспорта, так как пересаживались на автомобили. Городские власти говорили о том, что трамваи и троллейбусы устарели, а потому трамвайные пути закатывались в асфальт для того, чтобы освободить на дорогах дополнительное место для интенсивного дорожного движения. В результате поездки на общественном транспорте стали менее привлекательными для горожан, все больше людей получало стимул к покупке и использованию автомобилей, результатом чего стал рост заторов на дорогах. Здесь городские власти столкнулись с «порочным кругом» [1, с. 13]. «Улучшение условий движения транспорта привело к тому, что все доступное пространство захватили автомобили. Попытки снизить напряжение путем строительства новых дорог и парковок неизменно заканчивались ростом транспортного потока и увеличением количества пробок. Строительство дополнительных дорог – это прямое поощрение роста числа автомобилей» [2, с. 9].

Зарубежными учеными было проведено много исследований городских транспортных систем за последние десятилетия, и все исследователи сходились на том, что при неограниченном росте использования частных автомобилей города перестают быть удобными для жизни. «В результате средняя скорость перемещения по городу сокращается, мобильность населения уменьшается, ухудшается общая городская среда, город становится непригодным для пеших прогулок, горожане, которые не могут в силу финансового положения владеть автомобилем и вынуждены

перемещаться на общественном транспорте, становятся «людьми второго сорта» [3, с. 15].

Развитие транспортной системы Самары до 2018 года

В связи с проведением Чемпионата мира по футболу в 2018 году местные органы власти приняли решение о проведении коренной модернизации всей транспортной системы города Самары. Основная цель этой модернизации – более полное обеспечение потребностей населения в перемещении и повышение качества обслуживания.

Основными задачами модернизации транспортной системы Самары до 2018 года являются:

уменьшение времени на пересадку в крупных пересадочных узлах;

сокращение использования личного автотранспорта;

развитие общественного транспорта;

повышение качества и безопасности транспортного обслуживания;

создание условий, отвечающих международным стандартам, для приема пассажиров пригородного и международного сообщения.

Тем не менее, план новой транспортной инфраструктуры Самары до 2018 года пока еще не утвержден и находится в стадии проработки.

Однако согласно Закону Самарской области о региональном бюджете на 2015 год и плановый период на 2016 и 2017 годов [4] предусмотрены следующие размеры финансирования развития транспортной инфраструктуры города Самары (см. табл. 1).

Что касается источников финансирования мероприятий по подготовке к ЧМ, то основная нагрузка ложится на федеральный бюджет (см. табл. 2).

Таблица 1
Размеры финансирования развития транспортной инфраструктуры города Самара до 2018 года

Мероприятие	Размеры финансирования, млрд. руб.
Приобретение, внедрение и техсопровождение автоматизированной системы управления движением общественного транспорта (АСУД)	0,3
Реконструкция автомобильной дороги Волжский – международный аэропорт «Курумоч»	2,3
Реконструкция Московского шоссе (главной магистрали города), создание подъездных путей к стадиону ЧМ-2018	8,8
Реконструкция взлетно-посадочной полосы международного аэропорта «Курумоч»	15,6
Реконструкция вертолетной площадки	0,15
Реконструкция пешеходных дорог города	0,5

Примечание: составлено автором по данным источника [4]

Таблица 2

Источники финансирования мероприятий по подготовке Самары к ЧМ-2018, млрд. руб.

Год	Региональный бюджет	Федеральный бюджет
2015	3,159	4,255
2016	3,538	4,824
2017	4,411	7,086

Примечание: составлено автором по данным источника [4]

Таблица 3

Состав транспортных средств г. Самара

Вид транспортного средства	Число единиц транспортных средств		Планируемый процент обновления транспортных средств к 2018 г.
	2013 год	2018 год (план)	
Автобусы	316	420	86
Троллейбусы	236	310	67
Трамваи (вагоны)	424	600	65
Метро (вагоны)	22	35	55

Примечание: составлено автором по данным источника [5]

В настоящее время в Самаре примерно 8% всего объема перевозок осуществляют коммерческие перевозчики. Их автопарк насчитывает порядка 2000 единиц транспортных средств. Самые распространенные – автобусы средней вместимости марок ПАЗ и «Богдан», автобусы малой вместимости – Hyundai County, Ford Transit и Peugeot Boxer. Очевидный минус таких автобусов – их малая вместимость и отсутствие четкого графика движения.

Рекомендации по развитию транспортной системы города Самара

Городу предстоит решить еще много проблем в сфере развития транспортной системы города, прежде чем она станет отвечать международным критериям по перевозке пассажиров. По нашему мнению, Самара должна придерживаться следующих направлений модернизации городской транспортной системы.

Создание иерархии видов общественного транспорта, на вершине которой должен быть рельсовый транспорт. Например, Ян Гейл в качестве основного общественного транспорта предлагает брать именно систему легкого рельсового транспорта, «вокруг которой концентрируется довольно плотная застройка. Такая структура является обязательным условием, обеспечивающим создание достаточно-

го количества жилых зданий и рабочих мест на разумном, легко преодолимом пешком или на велосипеде расстоянии от станции. Компактные транспортно-ориентированные города с короткими пешеходными маршрутами и качественным городским пространством имеют множество экологических достоинств». [2, с. 107].

1. Расширение и обновление услуг общественного транспорта.

2. Расширение сети автобусных и троллейбусных маршрутов в качестве альтернативы передвижению на автомобиле по улично-дорожной сети.

3. Повышение качества услуг пригородного железнодорожного транспорта, интеграция пригородного железнодорожного сообщения в общегородскую транспортную систему, превращение электричек в один из видов городского транспорта.

4. Разработка долгосрочной транспортной стратегии Самары, в которой транспортная политика позиционировалась бы как основа формирования благоприятной социальной среды в развитии города.

5. Также крайне желательно, чтобы модернизация транспортной системы города стала регулярной и зависела от потребностей горожан и темпов развития города, а не была приурочена к какому-то очередному событию.

ЛИТЕРАТУРА

1. Варин М.В. Городская транспортная политика мировых мегаполисов. М.: НИУ ВШЭ, 2013.
2. Гейл Я. Города для людей. М.: Крост концерн, 2012.
3. Вучик. В.Р. Транспорт в городах удобных для жизни. М.: Территория Будущего, 2011.
4. Закон Самарской области от 11 декабря 2014 г. N 125-ГД «Об областном бюджете на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов» // Волжская коммуна. 2014. 12 декабря.
5. Общественный транспорт Самарской области [Электронный ресурс]: СамараТрансИнфо [Сайт]: URL: <http://www.samaratrans.info> (дата обращения 10.05.2015).

Информация об авторе:

Ефимова Екатерина Андреевна
(Россия, Самара)

Доктор экономических наук,
профессор кафедры менеджмента
Самарский государственный аэрокосмический
университет имени академика С.П. Королева
(национальный исследовательский университет)»
E-mail: RitaMargo@rambler.ru

Information on the author:

Yefimova Ekaterina Andreevna
(Russia, Samara)

Doctor of Economical Sciences
Professor
of the Department of Management
Samara State Aerospace University
(National Research University)
E-mail: RitaMargo@rambler.ru