

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации Эл №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru

Колокольцева Е.А. Тупиковая ветвь самарского транспорта // Академия педагогических идей «Новация». Серия: Студенческий научный вестник. – 2019. – №12 (декабрь). – АРТ 616-эл. – 0,2 п.л. – URL: <http://akademnova.ru/page/875550>

РУБРИКА: АРХИТЕКТУРА И СТРОИТЕЛЬСТВО

УДК 625.42

Колокольцева Елена Александровна

студентка 6 курса, факультет «Промышленное и гражданское строительство»

ФГБОУ ВО "Самарский государственный технический университет"

г. Самара, Российская Федерация

e-mail: sinyugina-elena@mail.ru

ТУПИКОВАЯ ВЕТВЬ САМАРСКОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация: Статья посвящена обзору Самарского метрополитена: его истории, особенностям, очевидным недостаткам и путям возможного развития.

Ключевые слова: строительство, общественный транспорт, метрополитен, урбанистика, дороги и развязки.

Kolokoltseva Elena

6th year student, faculty of industrial and civil engineering

FGBOU VO "Samara State Technical University"

Samara, Russian Federation

DEAD-END BRANCH OF SAMARA TRANSPORT

Annotation: The article is devoted to the review of the Samara metro: its history, features, obvious shortcomings and ways of possible development.

Key words: construction, public transport, metro, urbanisation, roads and interchanges.

Как и положено крупному городу, Самара имеет такой вид транспорта, как метро. Но, к сожалению, жизнь большинства горожан это никак не упрощает. Изначально метро планировалось для удобства перемещения людей от промышленных окраин города до исторического центра. Такая идея в те времена была вполне оправдана, но экономическая обстановка стремительно изменилась, и советские реалии остались в далеком прошлом. На сегодняшний день численность заводских рабочих крайне мала, поэтому имеют возможность пользоваться метрополитеном лишь люди, которые живут и работают в пределах пути следования единственной ветки.

История Самарского метрополитена

Разработка технического проекта метро началась в ноябре 1977 года, а уже в 1980 году стартовало строительство. Первые 4 станции были открыты в 1987 году, еще 3 станции в 1990-е и в 2000-е было открыто движение еще по двум станциям из первоначального плана. Завершает линию ближе всего располагающаяся к центру города станция «Алабинская», открытая в 2015 году.

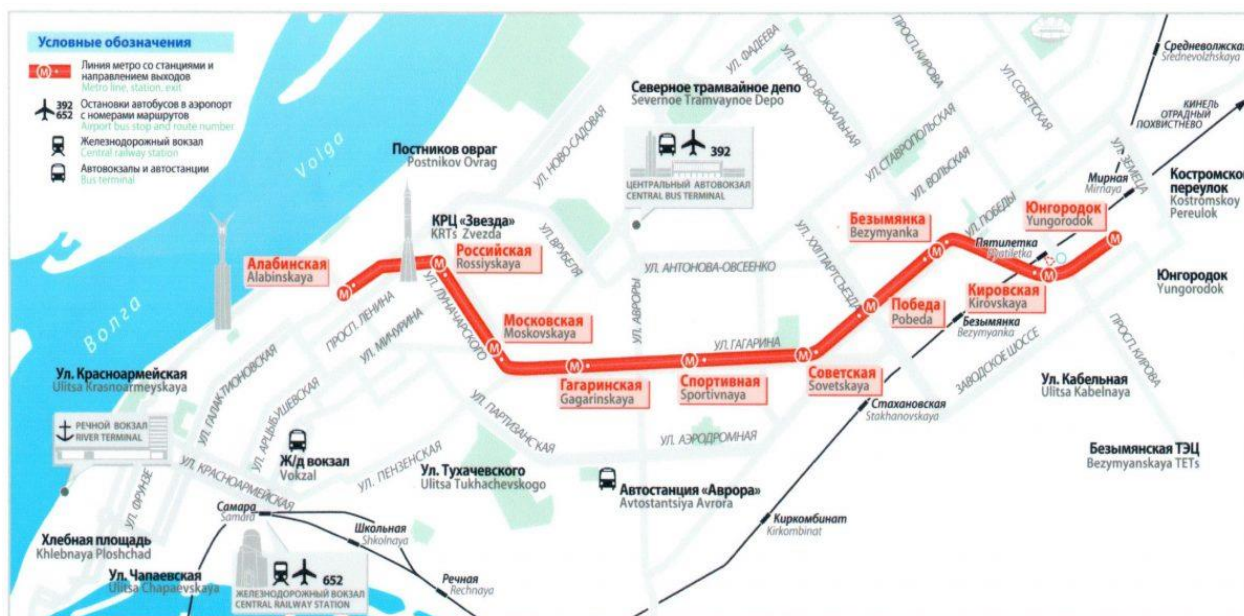


Рисунок 1. Схема Самарского метрополитена. Состояние на 2019 год.

Современные реалии

Люди, садясь на общественный транспорт, преследуют конкретную цель - добраться из одного места в другое. У самарского метро нет разветвлённой сети, охватывающей если не всю территорию областной столицы, то хотя бы значительную ее часть. Для наглядного примера можно посмотреть охват сетью метро районов города. Количество станций в каждом районе:

- Железнодорожный – 2;
- Октябрьский – 2;
- Куйбышевский – 0;
- Ленинский – 0;
- Промышленный – 1;
- Кировский – 0;
- Советский – 5;
- Красноглинский – 0;
- Самарский – 0.

Гораздо проще сесть в автобус, трамвай или маршрутку и сразу доехать до нужного места. В час пик город становится заложником пробок, наилучший вариант - передвижение под землей, где нет светофоров, а система четко отлажена. Это позволило бы самарцам в разы уменьшить время на дорогу.

Строительство метро занимает много как материальных ресурсов, так и времени. Кроме того, содержать его очень дорого, поэтому оправдать себя оно может только при больших потоках. Предполагалось, что открытие новых станций, приближенных к центру, где много точек притяжения, приведет к росту пассажиропотока. Но сведения говорят об обратном: при довольно стабильном населении города пассажиропоток уменьшился.

Актуальных данных по Самаре в открытом доступе нет, но из старых источников известно, что в 2007 расходы на метрополитен превосходили доходы примерно в 3 раза. Дефицит покрывался из городского бюджета: 25% финансов, выделяемых на весь транспорт, уходило на метро. При этом на метрополитен приходилось менее 8% всех городских пассажиров в 2013 году. На двух ближайших к центру станциях второй путь закрыт, и метро работает в режиме челнока.

Станции метро должны располагаться в местах с высокой плотностью, где много рабочих мест. Это позволит насытить транспорт пассажирами, повысит его окупаемость, а также разгрузит наземные дороги и поднимет уровень комфорта. Ситуацию предлагают исправить, протянув линию дальше в центр, но финансовые издержки данного проекта превышают возможности областного бюджета.

На сегодняшний день предлагаемые варианты развития не учитывают реальные транспортные потребности населения. Планируемая станция «Самарская» (район Самарской площади) и вероятная новая ветка от

Хлебной площади до Центрального автовокзала остаются, как и старая ветвь метрополитена, в значительном удалении от основных центров притяжения - спальных районов города.

Список использованной литературы:

1. Белый О. В. Архитектура и методология транспортных систем / О. В. Белый, О. Г. Кокаев, С. А. Попов. – СПб.: Элмор, 2002. – 256 с..
2. Джейн Джекобс. Смерть и жизнь больших американских городов. М.: Новое издательство, 2015
3. Гольц Г. А. Транспорт и расселение / Г. А. Гольц. – М.: Наука, 1981. – 234 с
4. Габарда Д. Новые транспортные системы в городском общественном транспорте / Д. Габарда; пер. со словацкого. – М.: Транспорт, 1990. – 215 с.

Дата поступления в редакцию: 27.12.2019 г.

Опубликовано: 27.12.2019 г.

© Академия педагогических идей «Новация». Серия «Студенческий научный вестник», электронный журнал, 2019

© Колокольцева Е.А., 2019