Маршрутная сеть в Тамбовской области

Ивлев Виктор Юрьевич

Необходимо отметить, что в настоящее время для большей части больших городов Российской Федерации свойственно напряженное обеспечение перевозок пассажиров.

В жизни городов, прежде всего больших, главная роль отводится пассажирскому транспорту, в особенности его маршрутизированным видам, которые обеспечивают массовое участие людей в потреблении культурных и материальных ценностей и общественно-трудовых процессах.

Состояние и совершенствование транспортной системы имеет особое значение для нашей страны. Вместе с иными инфраструктурными отраслями, транспорт, выступая важным инструментом достижения экономических, социальных, внешнеполитических и иных целей, обеспечивает основные условия жизнедеятельности общества. Транспорт в современных условиях выступает как один из определяющих функциональных факторов увеличения темпов экономического роста.

В городах пути сообщения по характеру использования и назначению разделяются на следующие группы: грузового движения; пассажирского движения; смешанного движения; общегородские; районные и обходные.

Под городским транспортом представляется транспортная система, объединяющая разные виды транспорта, которые осуществляют перевозку грузов и населения на территории ближайшей пригородной зоны и самого города, а также выполняют работу по благоустройству города.

В крупных городах транспортные системы включают несколько видов транспорта, к которым относятся автомобильный (грузовой, автобусный, метрополитен, пригородные участки железных дорог, водный (морской и речной), монорельсовый, воздушный (вертолетные линии), а также велосипедный, для которого в некоторых цивилизованных странах выделяют в городах специальные дорожки.

Главная характеристика вида городского транспорта – его скорость и провозная способность. Провозная способность – это максимальное количество пассажиров, которое можно перевезти при соблюдении условий безопасности движения в час по одной линии в одном направлении.

Во многих городах Российской Федерации качество транспортного обслуживания населения оценивается в настоящее время как критическое. Повысились интервалы движения транспортных средств и тарифная стоимость проезда, снижается техническая готовность подвижного состава.

В Тамбовской области дела в области пассажирских перевозок немного лучше, чем с дорогами. Маршрутная сеть Тамбова состоит из 381 автобусного маршрута (98 городских, 71 пригородный (внутрирайонный), 29 межмуниципальных, 11 школьных, 8 межобластных).

Жители населенных пунктов в Тамбовском регионе не обеспечены регулярным с районным центром транспортным сообщением. Такая проблема касается Инжавинского, Петровского, Жердевского, Моршанского, Староюрьевского, Никифоровского и Мордовского районов.

В настоящее время в области 1590 автобусов перевозят пассажиров; действуют 450 автобусных маршрутов. Автобусами пользуются каждый день около 250 тыс. человек.

Решения об изменении маршрутной сети, открытии и закрытии маршрутов регулярного сообщения, их формировании принимает администрация г. Тамбов.

Основания для открытия муниципального маршрута регулярных перевозок – наличие социальной потребности в пассажирских перевозках или (и)устойчивого пассажиропотока. Основания изменения муниципального маршрута –изменение величины пассажиропотока, социальная потребность в пассажирских перевозках и открытие(закрытие) движения на отдельных участках уличной дорожной сети на временной либо постоянной основе.

Основание для закрытия муниципального маршрута – отсутствие социальной потребности в пассажирских перевозках или(и)устойчивого пассажиропотока, отсутствие возможности обеспечения безопасности пассажирских перевозок, изменение схемы транспортного обслуживания.

Удостоверяется открытие муниципального маршрута маршрутным паспортом. Оформляется маршрутный паспорт в двух экземплярах, один из них выдают победителю конкурса на право заключения договора по выполнению пассажирских перевозок на территории городского округа по муниципальным маршрутам, у организатора перевозок хранится другой экземпляр.

Считается маршрут измененным, открытым либо закрытым с момента внесения в реестр маршрутов г.Тамбова соответствующей записи.

Об открытии муниципальных маршрутов, их закрытии изменении население города оповещают не позднее, чем за 10 календарных дней через официальные сайты организатора перевозки администрации г.Тамбова, СМИ, а также через специальные объявления в транспортных средствах.

В зависимости от режима работы маршруты регулярных перевозок бывают:

- постоянные – которые действуют в течение установленного периода дней недели, суток, месяцев;
- пиковые(дополнительные) – которые действуют в ограниченные периоды суток, в основном в «час пик»;
- сезонные – которые организуются в период функционирования сезона отдыха,
- дачных и садово-огородных кооперативов.

Статистика исследования городских маршрутов показывает, что каждый день совершаются 64 500 поездок, из которых льготных – 34 000.

Тамбовский регион благодаря своему географическому положению для развития транзитных транспортных коридоров Азия-Европа имеет хорошие предпосылки. На территории области проходит участок международного транспортного коридора №9 (в направлении Санкт-Петербург– Финляндия, Астрахань – Волгоград – Москва; Новороссийск– Ростов-на-Дону–Москва), связывающего государства Черноморского побережья с государствами Северной Европы.

Административным центром области является Тамбов, через который проходит основная часть грузоперевозок. Для обеспечения транспортной связи западного и северного районов города по кратчайшему расстоянию и в объезд центральных улиц в 2015 году планируется построить объездную автомобильную дорогу. Она будет иметь большое значение для транзитного автотранспорта и разгрузит центральную часть города.

В процессе разработки мероприятий региональной целевой программы уделяется внимание повышению пропускной способности а автомобильных дорог области. Для этого поэтапно планируется выполнять инфраструктуру Тамбовской области: ориентир на развитие и новые технологии реконструкцию автомобильных дорог «Каспий» (Тамбов– Орел –Волчки– Мельгуны – Мордово– Токаревка –Жердевка) и Тамбов – Шацк, уровень загрузки которых в настоящее время

превышает нормативы.

Трасса «Каспий» входит в состав международного коридора Китай–Хельсинки, Юг – Север. Данное перспективное направление связано с совершенствованием нашего государства. Задачей областной администрации выступает приведение трассы согласно требованиям, которые предъявляют к дорогам первой категории. На сегодняшний день проводится ее реконструкция. Это требуется не только для увеличенного транспортного потока, но и для возросшей на дорожное полотно нагрузки, ведь потоком в настоящее время проходят фуры весом по 60 т.

На сегодняшний день проводятся работы в направлении Москва–Тамбов, реконструируют первые 25 км. В ближайшие планы входит задача построить дорогу до Мичуринска первой технической категории.

В Тамбовском регионе действует целевая программа развития и усовершенствования сети автомобильных дорог.

В перспективах до 2020 г. планируют соединить между собой по кратчайшим направлениям все райцентры и города региона, используя необходимые автонаправления, а до 2040 г. замкнуть большое транспортное кольцо, которое будет связывать между собой по кратчайшим направлениям города районного значения и районные центры.

Выручкой от городских пассажирских перевозок затраты, которые возникают при их выполнении, не покрываются. Главной причиной такого состояния выступает низкий коэффициент потребления вместимости пассажиров транспортных средств.

Неоптимальная вместимость выступает причиной низкого наполнения автобусов. Завышенная вместимость понижает средний коэффициент потребления вместимости пассажиров либо приводит к необходимости применять с большими интервалами движение транспортных средств, заниженная – увеличивает траты за счет применения менее эффективных пассажирских транспортных средств. Очень высокий коэффициент использования вместимости пассажиров либо движение с большими интервалами понижают качество обслуживания пассажиров. Поэтому единицы вместимости пассажиров транспортного средства, которое применяется в регулярном сообщении на маршрутных перевозках, подлежат совершенствованию.

Главной задачей транспортного комплекса выступает повышение качества жизни и создание безопасных условий. Наиболее актуальной в этой связи выступает разработка предложений в проектируемые и реализуемые федеральные целевые программы и транспортной безопасности. В свой черед, осуществление транспортной безопасности должно основываться на специализированной правовой базе. Также требуется подготовить эффективные правовые методы взаимодействия подразделений транспортной безопасности с ведомственной охраной, правоохранительными органами и иными субъектами данной деятельности.

Очень низкая среднечасовая наполняемость автобусов, соответственно, для увеличения результата потребления подвижного состава требуется повышать коэффициент потребления вместимости, посредством рационального режима движения автобусов на маршрутах, т.е., определять требуемое количество единиц подвижного состава по часам суток в зависимости от пассажирского потока, а также его режим работы и оптимальную вместимость.

При повышенной эффективности использования автобусов удельные выбросы в атмосферу вредных веществ значительно снижаются в сравнении с выбросами при действующих формах режима работы автотранспортных средств. Наиболее это важно для урбанизированной территории, на которой чрезмерно высоко загрязнение транспортным комплексом окружающей среды.

При действующей форме режима эксплуатационные затраты значительно выше затрат с данными маршрутами, положительное значение имеет экономический эффект, таким образом, предлагаемые перевозки пассажиров являются экономически эффективными.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Бычков В.И. Предпринимательская деятельность на автомобильном транспорте: перевозки и автосервис: Учебное пособие / В.И. Бычков. – М.: Академический Проект, Константа, 2011. – 576 с.
2. Вельможин А.В. Грузовые автомобильные перевозки: Учебник / А.В. Вельможин, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Куликов. – М.: Горячая Линия, 2015. – 560 с.
3. Гудков В.А. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, С.А. Ширяев. – М.: Горячая Линия, 2014. – 448 с.
4. Курганов В.М. Международные перевозки: Учебник / В.М. Курганов. – М.: Академия, 2014. – 304 с.
5. Матанцева О.Ю. Основы экономики автомобильного транспорта: Учебное пособие / О.Ю. Матанцева. – М.: Юстицинформ, 2015. – 288 с.
6. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учебник / И.В. Спирин. – М.: Академия, 2014. – 400 с.
7. Федосенко В.В. Транспортировка грузов и перевозка пассажиров: Методическое пособие / В.В. Федосенко, В.П. Митронин. – М.: Академия, 2014. – 272 с.
8. Хозяйственный механизм автотранспортных предприятий: Учебное пособие / под ред. В.И. Маслакова. – Спб.: Питер, 2015. – 368 с.
9. Экономика транспорта: Учебник и практикум / под ред. Е.В. Будриной. – М.: Юрайт, 2015. – 368 с.
10. <http://trans.tmbreg.ru> – Управление транспорта Тамбовской области.