

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
Волгоградский государственный технический университет
Кафедра «Автомобильные перевозки»

Семестровая работа

по дисциплине «Пассажирские перевозки»
на тему: «Анализ остановочных пунктов Тракторозаводского
района города Волгограда»

Выполнил:
студент группы АП-501
Приходько Андрей Сергеевич

Проблемы остановочных пунктов города Волгограда

Основная задача при размещении остановочных пунктов это выбор площадки в удобных и относительно безопасных для движения пешеходов местах и их качественное обустройство. И если сами остановочные пункты в Волгограде уже давно закрепили за собой места их размещения, то с их обустройством обстоит серьезные проблемы. Большинство остановочных пунктов не соответствуют Приказу Минавтотранса РСФСР от 31 декабря 1981 г. N 200 «Об утверждении правил организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте». На многих остановках присутствуют следующие проблемы:

- 1) Посадочные площадки либо совмещены с тротуарными дорожками, создавая неудобства проходящим мимо пешеходам, либо застроены торговыми павильонами. На некоторых остановочных пунктах площадки вообще не предусмотрены и пассажиры вынуждены стоять на бордюре, либо на грунтовой обочине.
- 2) Указатели остановочных пунктов отсутствуют на многих остановках, особенно ярко эта проблема выражена на окраинах города. Указатели с названием остановочного пункта, проходящими маршрутами, интервалами движения, схемами и другой информация еще более редкое явление. Освещение остановочных пунктов пока что лишь несбыточная мечта.
- 3) «Карманы», так же крайне необходимы на некоторых остановочных пунктах, где из-за остановки транспортного средства возникают заторы. Но здесь более серьезная проблема, это безнаказанная парковка личного автотранспорта на полосе предназначенной для остановки пассажирского транспорта, а также огромное количество маршрутных такси, не позволяющих осуществлять нормальную посадку и высадку пассажиров.
- 4) Павильоны и навесы. Еще одна немаловажная проблема на сегодняшний день. В городе, довольно часто возникают ситуации, когда ожидать пассажирский транспорт приходится по 20-30 минут, а то и дольше, и в таких ситуациях павильоны и навесы очень выручают, да и эстетически такие остановочные пункты будут создавать более приятное впечатление о городе. На остановках, где уже присутствуют павильоны, возникает другая проблема – огромное количество мусора, некачественное состояние павильона, создание из павильона торговой точки. Конечно здесь уже вина граждан и жилищно коммунальных хозяйств, но если проблемы существуют их необходимо решать.
- 5) Создание новых остановочных пунктов. Город расширяется каждый год, массовые жилые застройки активно ведутся во многих районах города, строятся торгово-развлекательные центры и другие масштабные объекты, в 2010 году к городу присоединили соседние поселки (Гумрак, Водстрой, Южный, Горьковский и др.). Все это приводит к появлению новых зон тяготения и необходимости создания новых маршрутов, а соответственно и остановочных пунктов, но так как все новообразованные маршруты в основном забирают маршрутные такси, то и об остановочных пунктах никто особенно и не заботится.
- 6) Конечные остановочные пункты. Отсутствие нормальных отстойно-разворотных площадок, павильонов, указателей, информации о маршрутах, схем движения - это совершенно обычная ситуация.

Предлагаемые варианты остановочных пунктов на территории города Волгограда

В данном исследовании проанализировано сегодняшнее состояние остановочных пунктов Дзержинского района города Волгограда. На основе анализа предлагается следующее деление остановочных пунктов:

1) Транспортно-пересадочные узлы (ТПУ). Самые большие центры тяготения пассажиропотоков с большим количеством курсирующих в данной области маршрутов необходимо переоборудовать в транспортно-пересадочные узлы. ТПУ необходимо создать, только в крупных образованиях пассажиропотока, таких мест в каждом районе Волгограда наберется не более 3-х, поэтому к реализации таких проектов необходимо подойти очень ответственно. В данных ТПУ осуществляется пересадка пассажиров между различными видами городского пассажирского и внешнего транспорта, а также попутное обслуживание пассажиров объектами социальной инфраструктуры. В зависимости от местоположения ТПУ может включать: посадочные терминалы, перехватывающие парковки, отстойно-разворотные площадки, стоянки такси и т.д.

Главными задачами перед ТПУ должны ставиться: оптимизация пешеходных потоков пассажиров, совершающих пересадку, с возможностью посещения ими объектов обслуживания или минуя их; размещение необходимой протяженности фронта посадки на наземные виды транспорта; создание комфортных условий для пассажиров, ожидающих транспорт; разделение потоков пассажиров (например, пользующихся муниципальным и коммерческим транспортом); создание торгово-развлекательных зон.

2) Коммерческие остановочные пункты. Остановочные пункты с довольно большим пассажиропотоком необходимо отдать в концессию выбрав на конкурсной основе лучший из предложенных бизнес проектов. Минимальное обустройство таких остановочных пунктов предусматривает сооружение площадки для одновременного подъезда нескольких транспортных средств и ожидания пассажиров, большой и просторный павильон рассчитанный на большой пассажиропоток (на крупных остановках возможно закрытый или обогреваемый), информационное табло (как вариант электронное) и все сопутствующие моменты согласно ГОСТ и СНиП. На данных остановочных пунктах, в связи с большой пропускной способностью, будет возможно осуществлять прибыльную торговлю (газетные киоски, кафе быстрого питания, мини-супермаркеты, цветочные лавки), устанавливать терминалы оплаты, банкоматы. Эффективность рекламы на таких остановочных пунктах будет очень высока. Мало того, что в бюджет будут поступать денежные средства, так и остановочные пункты приобретут приятный внешний вид и на них будет поддерживаться чистота и порядок. На данный момент на остановках, где есть торговые павильоны присутствует только грязь и мусор, а павильоны присоединенные к магазинам в ужаснейшем состоянии, так что необходимо отслеживать, как будут обращаться с прилегающей территорией остановочных пунктов. Ведь транспорт и его линейные сооружения это лицо города. В преддверии ЧМ 2018 эти моменты очень актуальны.

3) Социальные остановочные пункты. Данный вид остановок будет устанавливаться в местах с небольшим пассажиропотоком и должен быть установлен за счет городского бюджета и обслуживаться местными жилищно-коммунальными хозяйствами. Минимальное обустройство таких остановочных пунктов предусматривает сооружение площадки для размещения ожидающих пассажиров, бюджетный павильон и установку указателя остановочного пункта.

* **Тракторозаводской район. Верхний, Горный и Нижний Тракторный.**

Остановочные пункты по по первой и второй продольной магистрали здесь имеют неплохое состояние. Пассажиропоток этих улиц очень большой, поэтому остановочные пункты стараются содержать в приличном виде. На второй продольной много остановок отдано под коммерческие точки. Что касается нижнего тракторного поселка, то здесь остановки находятся в плачевном состоянии, за исключением трамвайного кольца.

В этом районе находится трамвайное кольцо линии СТ. Остановочный пункт на конечной остановке трамвае можно сказать отсутствует. По-моему мнению именно в районе этого кольца нужно построиТ ТПУ, т.к. тут проходит большой пассажиропоток и встречается несколько видов транспорта. таких как автобус, троллейбус, трамвай и электричка.



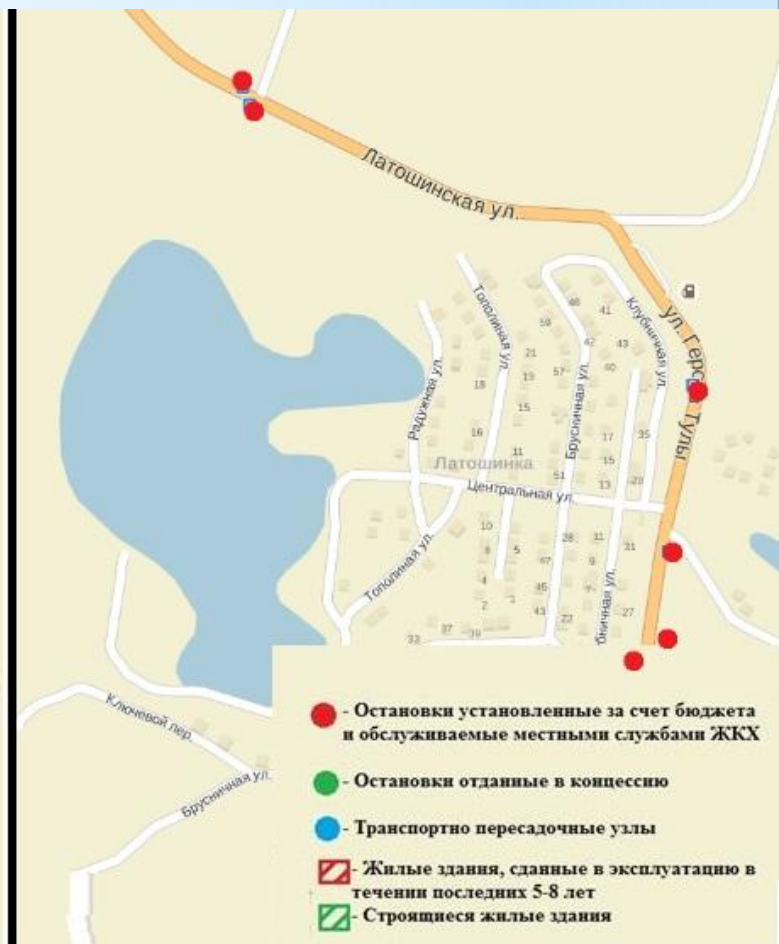
Тракторозаводской район. Микрорайон Спартановка

Спартановка – это большой спальный район. Соответственно и огромный пассажиропоток, который обслуживает троллейбусные и автобусные маршруты, и огромное число маршрутных такси. Район является спальным и соответственно обогустроить остановочных пунктов должно быть на уровне. Для автобусов и троллейбусов, сделаны неплохие, с большой посадочной площадкой и навесами остановки, но все заполнено торговыми точками. На остановке Грамши необходимо строительство транспортно-пересадочного узла. Через остановку проходит огромное кол-во транспорта, там находятся конечные остановки многих маршрутов(в т.ч. троллейбуса), а также здесь проходят пригородные маршруты.



*** Тракторозаводской район. Поселки ГЭС и Латошинка.**

Остановочные пункты в этих микрорайонах как правило достаточно просты и практически все обслуживаются службами ЖКХ. Многие остановки являются остановками по требованию. ГЭС в настоящий момент начинает все больше застраиваться, и поэтому в скором времени возможно открытие новых маршрутов и, как следствие, построение новых обустроенных остановочных пунктов.



* **Тракторозаводской район. Селезневка и Водстрой.**

- * Данные микрорайоны также как и прошлые не отличаются своими остановками. Здесь в основном наблюдаются социальные остановки. Однако на остановках в п. Селезневка, где стандартно присутствует стабильный пассажиропоток, есть возможность создания коммерческих остановок (мини-супермаркеты).



Социальные остановочные пункты

Городские остановочные павильоны бюджетного класса отличаются простотой конструкции, совмещающей в себе надежность и высокий эстетический вид. Возможно оснащение остановочных павильонов рекламными модулями (лайтбоксами). Остановочные павильоны могут быть в разном исполнении: каленым стеклом, монолитным поликарбонатом, сотовым поликарбонатом, листовым металлом. Также остановки могут комплектоваться: любым количеством рекламных лайтбоксов с подсветкой или без подсветки, лавками (доска или перфорированный лист металла), стационарными поворотными урнами, возможна комплектация павильона освещением.

На рисунках снизу представлены 3 вида исполнения остановочных пунктов (данные с сайта <http://gefest-vp.ru/index.php/ostanovochnye-pavilony-modeli-eko.html>):

- 1) Остановочный павильон ЭКО-Л1. Габаритные размеры: 2 700 x 1 800 x 5 000мм (в х г х ш). Задняя, боковые стенки – каленое стекло 8 мм. Крыша – сотовый поликарбонат 6 мм. Стоимость 50000-100000 рублей.
- 2) Остановочный павильон АРТ-Л4. Сборно-разборная конструкция. Габаритные размеры 2 700 x 1 800 x 5 000мм (в х г х ш). Задние стенки – каленое стекло 8 мм. Крыша – сотовый поликарбонат 6 мм. Стоимость 70000-140000 рублей.
- 3) Остановочный павильон ГРАНД-Л5. Сборно-разборная конструкция. Остановочный павильон 2 850 x 1 950 x 5 700мм (в х г х ш). Задние стенки – каленое стекло 8 мм. Крыша – листовый металл 1 мм. Стоимость 130000-180000 рублей.



Коммерческие остановочные пункты



Транспортно-пересадочные узлы

В пример можно привести ТПУ «Планерная» сооружение на станции метро «Планерная» в Москве. ТПУ включает в себя автобусные остановки, парковку для автомобилей на 600 мест, магазины, кафе и, по сути, является большим торговый центр с автобусными остановками.

