

## РАЗРАБОТКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО РАЗВИТИЮ АВТОБУСНОГО СООБЩЕНИЯ В КУРОРТНОМ РАЙОНЕ

Скрипко А.А. ©

Бакалавриат, кафедра «Автосервис»

Санкт-Петербургский государственный экономический университет

### *Аннотация*

*В данной статье были выполнены исследования и проведен анализ существующего уровня организации пассажирских перевозок с оценкой положительных сторон и выявления недостатков, и предложено по решению по развитию автобусного сообщения с принятием соответствующих мер.*

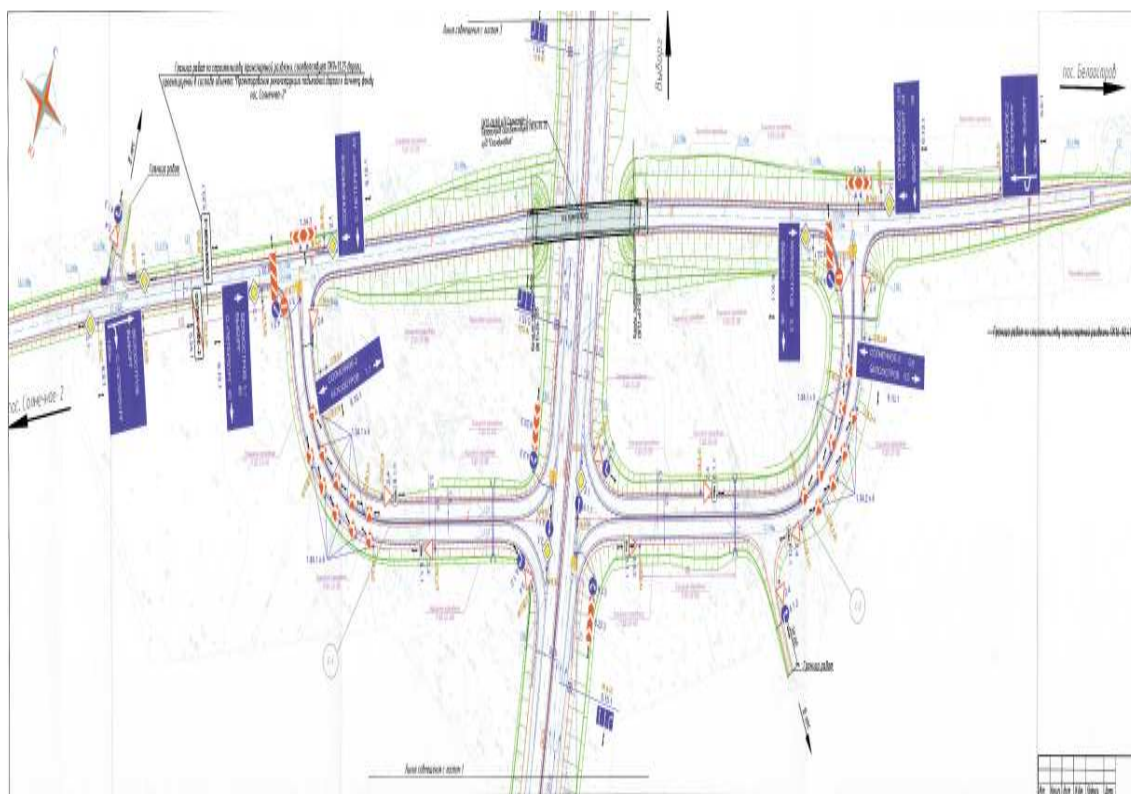
**Ключевые слова:** маршрут, транспорт, автобусы, Скандинавия, трасса, развязка, движение, мероприятия по организации движения.

**Keywords:** rout, transoort, buses, Skandinavia, track, outcome, motion, events.

### **Введение:**

Самым обсуждаемым на данный момент событием является реконструкция федеральной трассы Скандинавия (А 181) соединяющей Санкт-Петербург с Финляндией. Первая модернизация магистрали была в 1993 году, затем в 2004-2005 году был реконструирован самый большой монолитно бетонный путепровод длиной 250 метров над приморской железной дорогой. С января 2015 года трасса переживает масштабные перемены – двухполосная дорога через несколько лет должна превратиться в шестиполосную магистраль [1; 2]. Дорожники приступили к реконструкции первого участка – с 47+571 по 65+000 км. Над железной дорогой в Репино появился автомобильный виадук, а на участке от ЗСД до границы Санкт-Петербурга, на пересечении улицы Танкистов, которая ведет в поселок Солнечное-2, закончены дорожные работы по строительству новой развязки (рис.1).

Автобусное сообщение в Курортном районе, развивается с учетом потребности в этом. На данный момент в связи с начавшимися дорожными работами появилась потребность расширить проезжую часть, ввели новый маршрут, который будет проходить через новую строящуюся развязку на пересечении трассы Скандинавия и улицы Танкистов.



*Рис.1*

За последнее время здесь появилось большое число дачных товариществ: Речное, Лесное, Приречное, Первомайское, Солнечное-2. В свою очередь встает вопрос: как же до них добираться? Самый простой способ-это на личном авто, а если нет такого? До настоящего времени или добирались до своих "дач" посредством железной дороги, а дальше пешком. Больше всех в этом плане повезло тем, кто из поселка Солнечное 2, а он непосредственно в 2 минутах от станции Солнечное. Что же касается остальных, то им приходится пройти 5 км с пересечением трассы Скандинавия. Еще недавно (лет5-7 назад) сложностей не возникало- поток на трассе был не такой объемный и можно было спокойно перейти. Но время шло, появился ЗСД и нужно подолгу (иногда 20-30 минут) ждать, чтобы "перебежать", так как перекресток в этом месте не регулируемый и нет ни светофора, ни пешеходного перехода (даже зебры). В связи с этим путь до поселков стал не просто дольше, а труднее в плане безопасности граждан

**Основная часть:**

Автомобильный транспорт играет важную роль в работе транспортно-дорожного комплекса страны [3; 4], не исключением является и Курортный район города Санкт-Петербурга. Прерогативы автомобильного транспорта заключаются в большой маневренности, крупной перевозной способности, высокой скорости развозки пассажиров и грузов, низкой себестоимости перевозок на не длинные дистанции в отличии от водного и железнодорожного транспорта и прочие [5; 6; 7]. Высокие скорости движения на обновленных дорогах дают возможность быстрее доставлять пассажиров, чем по водным и железнодорожным путям [8; 9].

В 2016 году 1 сентября исполнилось ровно 90 лет со дня, когда из славного города героя - Ленинграда (ныне Санкт- Петербург) вышел первый автобус, следовавший по первому маршруту курортного района в город Сестрорецк. Назывался маршрут Ленинград - Курорт

(Сестрорецкий) под номером 216, который сохранился до сих пор. Нельзя не отметить тот факт, что это был не единственный первый маршрут.

По многочисленным источникам известен другой маршрут, как самый первый, запущенный в нашем славном городе Санкт-Петербурге, в тот же день маршрут, который пролегал от Детскосельского (Витебского) вокзала через загородный проспект и Комиссаровскую улицу к саду Трудящихся (сейчас Александровский). Это был несравненный прорыв, который послужил отправной точкой в автобусном пассажирском маршрутном сообщении. Да, попытки были и до этого, и начались они с появления в 19 веке омнибуса-многомерной пассажирской кареты. Так в 1903 году, к примеру, инженером-технологом Б.А. Ивановым было организовано автобусное движение тоже по двум маршрутам:

1. По Английскому и Измайловскому проспектам до Балтийского вокзала;

2. По Адмиралтейскому проспекту, Гороховой улице до Царскосельского (сейчас Витебского) вокзала.

К сожалению такая инициатива не была поддержана местными властями, в основном из-за большего интереса к конной железной дороге. Но все переменилось с приходом советской власти. И как мы видим, к лучшему, несомненно.

Однако, в данной статье, речь не о маршрутах в нашем городе в целом, а о развитии автобусного сообщения в конкретном районе Курортный.

Многие из нас знают про этот район:

- знаменитые пляжи Финского залива, такие как Ласковый и Золотые пески, на которых так приятно погреться летом и не менее чудесно отдыхать зимой (это для любителей зимней рыбалки), так же в этом плане стоит отметить Сестрорецкий Розлив, Симагинские озера, Щукинское озеро, река Сестра и проч.;

- бесчисленное множество дачных поселков и садоводств;

- знаменитые санатории и пансионаты как Дюны, Белые ночи, Балтийский берег, Репинская Резиденция

- в составе Курортного района Петербурга целых 11 муниципальных образований, где живут, учатся и работают люди. Сюда входят: города Зеленогорск и Сестрорецк, поселок Белоостров, Комарово, Молодежное, Песочный, Репино, Серово, Смолячково, Солнечное, Ушаково. (по данным Петростата за 2007 год численность составила 67,9 тыс. чел.);

- по трассе М-10 также можно доехать до наших соседей Финляндии, куда за последнее время стало очень актуально ездить как отдохнуть, так и прикупить полезный товар.

### **Выводы**

Конечно, на плане будущей развязки можно разглядеть специально отведенные пешеходные переходы. Но когда так масштабно и интересно вокруг развивается дорожное строительство, нужно и дальнейшее развитие в автобусном сообщении. Ведь в поселке Белоостров действует маршрут от станции Белоостров и по всему Александровскому шоссе вдоль поселков. Значит нужен подход и с "другой стороны".

Для этого предлагается провести следующие мероприятия:

- оптимизировать структуру подвижного состава;

- провести обследование пассажиропотоков, с учетом частных перевозчиков;

- рассчитать новый тариф, соответствующий статьям затрат;

- провести анкетирование пассажиров по качеству обслуживания;

- уточнить необходимое количество автобусов на маршруте;

- разработать режим движения автобусов на маршруте, который, будет подстроен под режим движения пригородных поездов станций Солнечное, Белоостров;

- выбрать необходимый интервал движения.

### **Литература**

1. Лазарев Ю.Г. Транспортная инфраструктура (Автомобильные дороги). Монография – LAP LAMBERT, Германия: 2015. 173 с.
2. Лазарев Ю.Г. Технология транспортных процессов./ Ю. Г. Лазарев, Е.Б. Сеницына, С.В. Уголков // Учебное пособие / Санкт-Петербург, 2016.
3. Афанасьев Л.Л. и др. Единая транспортная система и автомобильные перевозки: Учебник для студентов вузов. – М.: Транспорт, 1984.
4. Лазарев Ю.Г., К вопросу управления состоянием нежестких дорожных одежд. / Ю.Г. Лазарев, Е.Е. Медрес, П.А. Петухов/ Вестник гражданских инженеров. 2016. № 3 (56). С. 173-180.
5. Морозов А. Г., Логистика придорожного сервиса. / А. Г. Морозов, Ю.Г. Лазарев/ Технико-технологические проблемы сервиса. 2015. № 4 (34). С. 77-82.
6. Лазарев Ю.Г., Тенденции развития сервиса «Ассистанс» на автомобильных дорогах северо-западного региона. / Ю.Г. Лазарев, Ю. А. Григорьева/ Технико- технологические проблемы сервиса. 2014. № 4 (30). С. 61-67.
7. Лазарев Ю.Г., Разработка типовых решений устройства, оснащения и организации опытно-экспериментальных полигонов / Ю.Г. Лазарев, Е.Е. Медрес, Е. В. Голов/ Вестник гражданских инженеров. 2016. № 6 (59). С. 173-181.
8. Варелопуло Г.А. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте: - М.: Транспорт, 1990.
9. Лазарев Ю.Г., Формирование потребительских и эксплуатационных свойств автомобильных дорог. / Лазарев Ю.Г., Симонов Д.Л., Новик А.Н. / Технико-технологические проблемы сервиса. 2016. № 1 (35). С. 43-47.