

Плюсы и минусы внутригородского и пригородного сообщения в г. Омске

Бачмага Виктория Сергеевна – студентка Института менеджмента и экономики Омского государственного университета путей сообщения.
(ОмГУПС, г.Омск)

Белоусова Лидия Александровна – студентка Института менеджмента и экономики Омского государственного университета путей сообщения.
(ОмГУПС, г. Омск)

Аннотация: В статье рассмотрены преимущества и недостатки двух видов сообщения – внутригородского и пригородного, на примере г. Омска. Проанализирован потенциал каждого из видов сообщений и выявлены возможности транспортной системы города Омска.

Ключевые слова: Перевозки, транспорт, внутригородское и пригородное сообщение, пассажир, транспортное средство, автобус, троллейбус, трамвай.

В Омске перевозки пассажиров осуществляются разными видами транспорта.

По видам транспорта различают несколько сообщений. А именно: железнодорожное, автомобильное, речное, воздушное, троллейбусное, трамвайное сообщения.

По классам дальности автомобильные сообщения бывают:

- Городское сообщение (внутригородское и пригородное).
- Междугородное сообщение (внутриобластное и межобластное).
- Международное сообщение (сообщение со странами СНГ и за пределами СНГ).

Подробнее остановимся на внутригородском и пригородном сообщениях.

Пригородное сообщение подразумевает удаление от границы города до 50 км, а внутригородское сообщение подразумевает перемещение транспорта в пределах границы города.

Большую часть внутригородского сообщения г. Омска, составляет автомобильный транспорт – это автобусы и такси (преобладают легковые автобусы).

В городе проводится строительство метрополитена, и к 2016 году будет пущена первая линия метро.

На рынке по осуществлению перевозок автобусы, троллейбусы и трамваи являются конкурентами друг для друга, так как пассажир не видит существенных различий между ними.

Каждый из них имеет ряд преимуществ и недостатков.

Автобусы имеют высокий параметр эксплуатационной мобильности, они не зависят от контактно-кабельной сети и рельсового пути, их можно легко переводить с одного маршрута на другой. Кроме того у автобусов большая пассажировместимость. Также автобусы почти не создают помех для движения другого транспорта.

Недостатки автобуса: сложное устройство, в сравнении с трамваем и троллейбусом, что уменьшает надежность эксплуатации, большая себестоимость перевозки и негативное влияние на экологическое состояние окружающей среды. Автобусы являются источниками шума, а также опасность этого вида транспорта высока.

Потенциал перевозок пассажиров трамваями и троллейбусами используется не в полной мере, несмотря на то, что у них есть один существенный плюс: низкая себестоимость перевозок.

Себестоимость состоит из затрат для энергии на тягу. Так как вблизи Омска нет гидроэлектростанции с дешевой электроэнергией, то это снижает эффективность использования городского электрического транспорта.

Достоинством троллейбусов является комфортабельность, присущая автобусам, высокие динамические качества и практическое отсутствие шума при движении транспортного средства.

К недостаткам троллейбусов можно отнести ограниченную маневренность и скорость, зависимость от контактных сетей и дополнительные затраты на их обслуживание.

Плюсы трамваев в том, что они имеют высокую провозную способность, низкую себестоимость перевозки и высокую надежность в эксплуатации. К минусам относятся большие капитальные затраты при покупке транспортного средства, сложность архитектуры трамвайных линий в г. Омске, сложность при регулировании на участках перекрестков и невозможность маневрирования.

Автобусы охватывают большие площади, а железнодорожное сообщение — только отдельные направления. По этой причине железнодорожное сообщение используется менее интенсивно.

Пригородные автобусы имеют свою специфику, поэтому городские автобусы не используются для пригородных маршрутов.

По причине того, что эти автобусы проезжают до 50 км, они обладают высокими показателями скорости и тяги. Различаются и салоны автобусов: в пригородных моделях увеличено число мест и выше комфортабельность. Отпадает надобность в множестве дверей и широких площадях для проходов.

Главным недостатком является то, что в парках часто отсутствуют специальные модели

пригородных автобусов.

В городе Омске недостаточно используются возможности транспортной системы. В связи с этим можно выдвинуть ряд предложений.

По имеющейся ветке будет пущена электричка из района Московки и до Нефтегородка. Время пути сократиться по этому маршруту в несколько раз.

Северный и Южный район города можно связать речным транспортом – небольшими речными судами или судами на подводных крыльях, тем более, что после постройки плотины на Иртыше севернее Омска уровень реки должен повыситься.

Необходимо тщательнее продумывать и быстрее строить транспортные развязки, подземные переходы, использовать односторонний транспорт на ряде улиц в центре г. Омска, закупать новый парк автобусов, троллейбусов и трамваев. Тогда внутригородской и пригородный виды сообщений будут выполнять свою главную функцию – удовлетворять потребности пассажиров.

Список литературы:

1. Троицкая Н.А. Единая транспортная система: Учебник для студентов учреждений сред. проф. образования / Н.А.Троицкая, А. Б.Чубуков. — М.: Издательский центр «Академия», 2003. — 240 с.
2. Галабурда В. Г., В. А. Персианов, А. А. Тимошин Единая транспортная система: Учеб. для вузов / Под ред. В. Г. Галабурды. — М.: Транспорт, 1996. — 295 с.
3. Егиазаров В. А. Транспортное право – М., 2008. - 592 с.
4. Персианов В. А. Зарубежный и отечественный опыт управления городским пассажирским транспортом в рыночных условиях: Учеб.пособие / Под общей ред. проф. В.А. Персианова / ГУУ. - М., 2006. - 63 с
5. Ассоциация перевозчиков пассажиров [Электронный ресурс]// Транспортный портал "Межрегионавтотранс".URL: <http://www.mrtrans.ru> (дата обращения 09.10.2013).
{social}