

ЭФФЕКТИВНЫЕ СИСТЕМЫ ГОРОДСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИХ РАЗВИТИЯ В УКРАИНЕ

Связов М. В., студент

Научный руководитель: Шевченко И. Ю., к.э.н., доцент

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

Современный железнодорожный транспорт Украины в течение последних 20 лет переживает кризис, связанный с уменьшением эксплуатационной продолжительности железнодорожных колеи общего использования, сокращением объемов перевозок грузов и пассажиров, общего грузопотока и пассажиропотока [1].

В современных динамических условиях значительная часть населения переходит с железнодорожного транспорта на автобусы и личные автомобили как более маневренные, и удобные для повседневного использования виды транспорта.

К сожалению, такая практика, как правило, приводит к ухудшению транспортной ситуации на дорогах городов, поскольку значительный рост числа автобусов и легковых автомобилей незамедлительно вызовет ухудшение статистики ДТП и снижение пропускной способности дорог.

Таким образом, повышается актуальность создания новой транспортной системы, которая заменила бы поезда, автобусы и трамваи, что улучшило бы общую транспортную ситуацию в пределах города.

Система городских железных дорог (далее – ГЖД) в современных крупных городах Западной Европы является одним из наиболее популярных видов транспорта. Данная система, являясь более дешевой в постройке по сравнению с метрополитеном, может обеспечивать связь между городом и пригородом, а также органично дополнить систему городского транспорта.

Система ГЖД прежде всего рассчитана на перевозку пассажиров из пригородных зон в город, тем самым, снижая нагрузку на другие виды общественного транспорта и улучшая пропускную способность дорог в час пик.

В настоящее время в крупных городах Украины действует система пригородных электричек, которая частично выполняет функции ГЖД. Однако, данная система является несколько устаревшей и обладает рядом недостатков:

- пригородные поезда передвигаются по расписанию, которое не удовлетворяет пассажиров в полной мере, поскольку часто интервалы между поездами составляют 1,5-2 часа. Поезда ГЖД в данном случае должны будут иметь интервал в 40-50 минут, который в час пик будет уменьшаться до 20-30 минут в зависимости от среднего уровня загрузки подвижного состава на конкретном участке;

- большинство пригородных поездов, используемых украинской железной дорогой, проработали около 40 лет и являются морально и технически устаревшими, а также некомфортабельными [2]. Поэтому многие пассажиры выбирают маршрутные автобусы как альтернативу электричкам, не смотря на цену, которая выше в несколько раз. При этом важной причиной является именно устаревший подвижной парк, который следует обновить;

- чаще всего электрички доставляют пассажиров на главные вокзалы города, после чего последние предоставлены сами себе. Поезда ГЖД обычно пересекают весь город и, таким образом, позволяют добраться в отдаленные его части, сэкономив как время, так и деньги пассажиров.

Для внедрения данной системы в городскую транспортную инфраструктуру необходимо, чтобы город обладал рядом качеств, среди которых население города вместе с пригородом не менее 2 миллионов человек и развитая железнодорожная система. Эти факторы позволяют снизить затраты на подготовку и создание сети ГЖД, что повышает потенциальную экономическую эффективность подобного инвестиционного проекта.

В современной Украине единственным городом, который внедрил систему ГЖД, стал Киев, однако, из-за устаревшего подвижного состава и малоэффективных маршрутов следования, данный проект так и не стал прибыльным.

В ряде городов ГЖД объединяют в единую сеть со скоростными трамваями и городским метрополитеном, создавая единую билетную сеть на все виды транспорта.

При достойном уровне развития инфраструктуры и количестве подвижного состава, ГЖД могут решить проблему пробок в городе, поскольку 1 вагон вмещает порядка 100-130 сидячих мест [3], что позволит значительно уменьшить количество маршрутных автобусов и легковых автомобилей на дорогах города. Кроме того, основными положительными эффектами внедрения ГЖД будет уменьшение нагрузки на городские дороги, что означает уменьшение эксплуатации дорожного покрытия и позволит сэкономить значительные средства городского бюджета. Помимо этого, уменьшение участников дорожного движения сократит количество ДТП и повысит скорость на городских дорогах. Уменьшение количества транспортных средств также сократит выброс вредных веществ (сажа, угарный газ), что положительно скажется на общей экологической ситуации в городе и на сокращении уровня заболеваний населения [4].

Литература.

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>. – Заголовок з екрану.
2. Не закупишь – не поедешь: тяговый состав Укрзалізнички изношен на 90% [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrbascompany.at.ua/index/ne_zakupish_ne_poedesh_tjagovyj_sostav_ukrзалізнички_iznosilsja_na_90/0-152. – Заглавие с экрана.
3. ЭПЛ9Т [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AD%D0%9F%D0%9B9%D0%A2>. – Заголовок з екрану.
4. Гейл Я. Города для людей / Я. Гейл. – М.: Концерн «Крост», 2012. – 263 с.