

Транспортные проблемы г. Омска



Э. А. Сафронов,
д-р техн. наук, профессор
кафедры «Организация
и безопасность
движения» Сибирского
государственного
автомобильно-дорожного
университета (СибАДИ),



Е. С. Семенова,
канд. экон. наук, доцент
кафедры «Управление
качеством» СибАДИ

В последние годы в г. Омске обострились проблемы с транспортным обслуживанием населения как в новых, так и в старых районах. Нарушение градостроительных нормативов, невыполнение решений генплана и отсутствие метро приводят к увеличению транспортных, коммунальных и иных расходов, ухудшению показателей безопасности, доступности и экологии города.

Транспортные проблемы крупных городов в нашей стране имеют свою историю и специфику. Изначально их основные параметры были рассчитаны на общественный транспорт. В результате автомобилизации, уровень которой в настоящее время превышает значение 1995 г. в 3,5 раза, в прибыли остались лишь зарубежные компании. Об этом можно судить по потерям, которые они понесли в результате ухода с российского рынка в связи с наложением на Российскую Федерацию санкций. Потери иностранных производителей превышают 38 млрд дол. США, наибольшие из которых относятся к фирмам из Японии, ФРГ, Франции и др.

При этом наблюдается увеличение производства отечественных автомобилей. В 2024 г. по сравнению с 2023 г. оно составило 32,5% по всем видам выпускаемого автотранспорта¹.

Возникшие в городах проблемы в сфере безопасности, экологии и заторов приводят к значительным экономическим проблемам. При этом законодательная база градостроительства не помогает их решать. Необходимо комплексное решение транспортной логистики, включая использование для этого новых видов транспорта.

Проблемы градостроительства

На условия жизни населения влияет множество факторов. В качестве главных выделим форму плана города и состояние градостроительных показателей — плотность населения и транспортной сети. Причем, второй показатель напрямую связан с первым [1].

Анализ планировки г. Омска проведен с использованием графоаналитического метода Центрального научно-исследовательского и проектного института по градостроительству (Москва) [2].

Он основан на анализе застройки города с использованием концентрических окружностей. При этом градостроительные показатели г. Омска оказались в два раза ниже нормативов. Плотность населения города — 4500 чел./км², плотность транспортной сети — 1 км/км².

Основная проблема заключается в том, что показатели продолжают снижаться, что приводит к ухудшению транспортного и коммунального обслуживания населения. Основная причина — увеличение территории города при одновременном уменьшении численности населения [3].

За последнюю четверть века по официальным данным население города сократилось на 60,0 тыс. жителей и составило 1104,5 тыс. на 2024 г. В то же время территория новой застройки вышла за пределы 10-ти километровой зоны от центра. Причина такого положения — невыполнение решений генерального плана города на 2000 г. по размещению застройки. Генплан г. Омска на 2025 г. отрицает генплан на 2000 г., включая территорию аэропорта — в нем она уже застроена. На самом деле застройка размещена за пределами города.

В генплане г. Омска на 2000 г. в зоне 4 км от центра города (Главпочтамт) планировалась застройка улиц Герцена, Тарской, Северных, Линий и других участков. Однако по состоянию на 2024 г. эти планы не реализованы, а новая жилая застройка вышла за пределы 10-ти километровой зоны от центра.

На рис. 1 показан генплан г. Омска на 2000 г., и отмечены участки новой застройки, которые появились к 2024 г. Но они оказались не в центральной зоне города (4 км от центра), как это планировалось, а в районе 10-километровой зоны и далее.

В новых отдаленных районах проживает более 100 тыс. жителей, но поскольку они удалены от центра в 2,5 раза, то и все затраты на транспортную логистику и коммунальное обслуживание для этой группы населения пропорционально вы-

¹ Сколько потеряли автопроизводители после ухода из России. URL: <https://rg.ru/2022/11/07/skolko-poteriali-avtoproizvoditeli-posle-uhoda-iz-rossii.html> (дата обращения: 11.03.2025).

росли. При этом плотность населения сократилась до 4 тыс. жит./км². Ухудшились показатели транспортной системы, включая доступность остановочных пунктов. Это привело к резкому росту стоимости проезда на общественном транспорте и коммунальных услуг.

В результате повысились дотации города на компенсацию данных потерь. Это происходит в условиях недостаточного бюджетного финансирования. В 2024 г. в г. Омске оно составило 34,5 млрд руб., Тюмени — 40,7, Красноярске — 61,1, Новосибирске — 102,5 млрд руб.

Средняя зарплата в Омске в 2024 г. составила 64 тыс. руб., в среднем по РФ — 82 тыс. руб. По уровню зарплаты г. Омск занимает 41 место среди крупных городов РФ. Это вызывает недовольство населения и является причиной его оттока из города.

Ухудшение условий проживания населения приводит к большим сопутствующим потерям. Затраты времени на поездки повышают транспортную усталость, приводят к росту ДТП и ухудшению экологии. К дополнительным потерям ведет увеличение площади жилой застройки, которой требуются затраты для благоустройства территории, вывоза мусора, озеленения, дополнительных объектов обслуживания, торговли и медицины.

Таким образом, все ведет к хуторскому расселению начала 20 в. В центре остается одноэтажная ветхая деревянная застройка без современных удобств, неблагоустроенные территории формируют социально неблагополучные слои населения, — все это ухудшает городскую среду.

Размещение застройки на левом берегу Иртыша следует считать преждевременным и экономически необоснованным, поскольку ресурсы правого берега остались неиспользованными. Новый генплан на 2040 г. предлагает размещать жилые площадки таким образом (рис. 2), что жилые массивы 1, 3, 7, 8 и 13 расположены на расстоянии более, чем 8 км от центра города. Такие решения ухудшают планировочные показатели [4].

Правобережная территория города на 50 % занята одноэтажной ветхой застройкой. Нужен комплекс мероприятий по освоению этой территории, включая экономические интересы населения. Освоение левого берега было очень затратным, пришлось делать большой намыв территории. В результате Омск-Арена вышла из строя и пришлось возводить новую G-Drive Арену за 12 млрд руб.

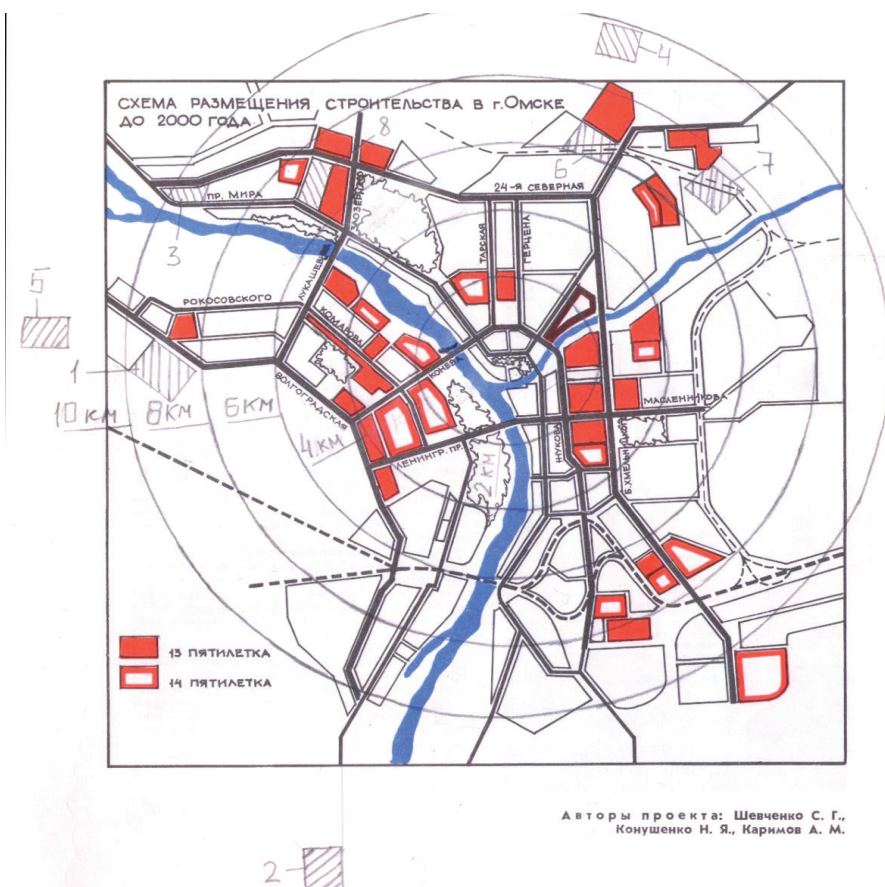


Рис. 1. Генплан г. Омска на 2000 г. Жилая застройка за последний период на 2024 г.
1 – ЖК «Зеленая река»; 2 – ЖК «Ясная Поляна»; 3 – ЖК «Пригородный»; 4 – ПГТ «Большие поля»;
5 – ЖК «Рябиновка»; 6 – ЖК «Новый Амур»; 7 – ЖК «Успешный»; 8 – ЖК «Модерн»

КОНЦЕПТУАЛЬНАЯ СХЕМА ФУНКЦИОНАЛЬНОГО ЗОНИРОВАНИЯ



Рис. 2. Генплан г. Омска на 2040 г. Перечень строящихся и запланированных микрорайонов
1 – ЖК «Сады Науки»; 2 – ЖК «Регата»; 3 – ЖК «Снегири»; 4 – ЖК «Золотой Парус»; 5 – ЖК «Граф»;
6 – ЖК «Дом на Кемеровской»; 7 – ЖК «Волгоградская Звезда»; 8 – ЖК «ПАРК-квартал «Королев»»;
9 – ЖК «Кварталы Драверта»; 10 – ЖК «Родные Пенаты»; 11 – ЖК «ИмПарк»; 12 – ЖК «Северное Сияние»;
13 – ЖК «Березка»

Следует отметить, что застройка многих крупных городов не размещается на другом берегу — Самара, Волгоград, Ростов-на-Дону, Уфа.

Транспортные проблемы

Проблемы в сфере городского транспорта возникают в связи с нарушением градостроительных нормативов по плотности населения и транспортной сети в течение многих десятилетий. Например, решение о строительстве Омского метро принято в 1985 г., строительство началось в 1995 г., но не завершено до сих пор. Капвложения составили 20 млрд руб., а ситуация в городе только ухудшилась.

Последнее крупное обсуждение транспортного вопроса состоялось в марте 2014 г. Это был проект системы легкорельсового транспорта, разработанный в Москве (ООО «Агентство «Городские проекты»») по инициативе губернатора Омской обл.

На рис. 3 показан последний вариант транспортной системы ЛРТ, который прошел общественное обсуждение и получил одобрение на региональном уровне. Планировалось построить объект протяженностью 100 км за шесть лет. Более 60 % населения могли бы его использовать. Система планировалась по типу г. Кельна, когда центр проходит под землей, остальные линии — наземные.

Однако реализация проекта легкорельсового транспорта отложена, в связи с чем метромост через Иртыш недогружен, поскольку работает только его автодорожная часть [5].

Сопутствующая проблема — это безопасность дорожного движения. Эффективным способом ее повышения является скоростной внеуличный транспорт. Напомним, что в январе 2018 г. правительством утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в РФ на 2018–2024 гг. В ней к 2024 г. предусматривалось снижение числа погибших от ДТП в 3,25 раза (до четырех погибших на 100 тыс. населения), а к 2030 г. — достижение нулевой смертности на дорогах [6]. Однако поставленная в Стратегии цель выполнена лишь на 24 %.

В проекте новой Стратегии безопасности дорожного движения в РФ на 2025–2035 гг. предусматривается снижение социального риска в 2030 г. по сравнению с базовым 2023 г. в 1,5 раза, а в 2035 г. — в 2 раза. Таким образом, показатель со-

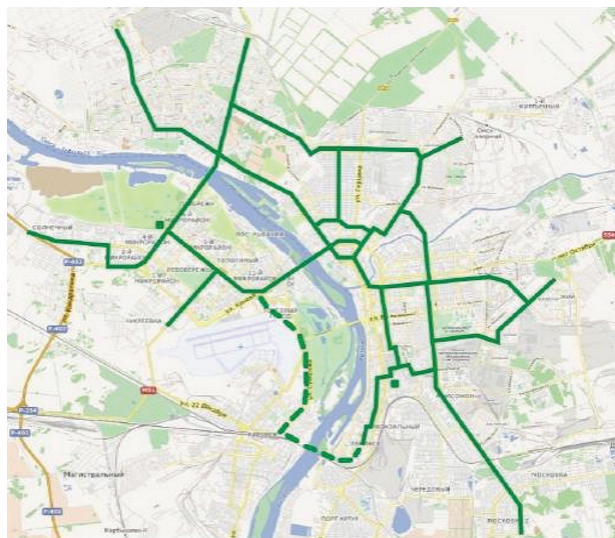


Рис. 3. Предлагаемая система легкорельсового транспорта в г. Омске, 2014 г.

ставит соответственно по годам 9,9, 6,6, 4,95 погибших на 100 тыс. жителей.

Заклучение

Состояние транспортной инфраструктуры города зависит от целого ряда факторов: планировки города; размещения жилых и иных планировочных зон; соблюдения градостроительных правил; компактности и экономичности застройки; транспортного каркаса; правильного выбора видов транспорта; предпочтения долговечным и высокопроизводительным системам [7, 8].

Современные технические решения необходимы для экономии времени и сил населения, снижения аварийности и загрязнения среды [9]. При правильной организации процесса можно добиться успехов и в сфере транспортной инфраструктуры городов. Это дает стимул для ускоренного развития экономики и улучшения условий жизни населения.

Крупные города РФ должны получить возможность активного участия в развитии своей транспортной инфраструктуры, что отвечает положениям действующей Конституции РФ об ответственности муниципальных властей.

Следует отметить положительные сдвиги в поставленной проблеме. Так, по заявлению главного архитектора г. Омска Р. В. Воробьева, в городе будет реализована программа комплексного развития территорий. Работы начинаются в Центральном округе города, где на месте большого участка индивидуальной жилой застройки, в основном с высокой степенью износа, появится комфортабельный многоэтажный район.

Комплексное развитие территорий предполагает строительство социаль-

ных объектов: транспортной инфраструктуры, инженерных сетей, школ, поликлиник и др. Программа направлена на повышение эффективности использования территорий правого берега Иртыша, создание необходимых условий для совершенствования транспортной и социальной инфраструктуры и обновление застроенных участков земли.

В департаменте архитектуры идет подготовка к проведению аукциона на право заключения договора по ее застройке. Решение затронутых проблем приведет к ускоренному развитию города и улучшению условий жизни населения. Т

Источники

1. Сафронов Э. А., Сафронов К. Э. Влияние формы плана города на эффективность градостроительства // Градостроительство. 2014. № 4 (32). С. 20–24.
2. Якшин А. М., Говоренкова Т. М., Каган М. И. и др. Графоаналитический метод в градостроительных исследованиях и проектировании. М., 1979. 104 с.
3. Дохтуров П. П. Влияние форм городских территорий на количество и дальность передвижений населения // Архитектура СССР. 1965. № 6.
4. Агуреев И. Е., Пышный В. А., Куценко Л. Е. и др. Вопросы управления городскими транспортными системами: монография. Пенза, 2017. С. 72–94.
5. Сафронов Э. А., Сафронов К. Э. Методика расчета загрузки линий метрополитена // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, экономике, практике. 2012. № 3–4 (40–41). С. 26–29.
6. Сафронов Э. А., Сафронов К. Э., Семенова Е. С. Методы повышения результативности «Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // Автомобильный транспорт. 2018. № 5. С. 34–39.
7. Логистика: общественный пассажирский транспорт: учебник / под общ. ред. Л. Б. Миротина. М.: Экзамен, 2006. 224 с.
8. Рингерт Л. Введение в универсальный дизайн: учебник. Университет штата Северная Каролина, 2006. 127 с.
9. Хомич В. А. Экология городской среды: учебное пособие для вузов. М.: Изд-во АСВ, 2006. 240 с.