

## **ОБОСНОВАНИЕ РАЗВИТИЯ КОМПЛЕКСНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СХЕМЫ Г. КРАСНОЯРСКА В РАМКАХ ПОДГОТОВКИ К УНИВЕРСИАДЕ В 2019 ГОДУ**

**Лазова Е.Н**

**научный руководитель канд. техн. наук Урбаев Д.А**

*Сибирский Федеральный Университет*

Вопросы, связанные с финансированием и строительством метро идут с 1994 года, как раз, как и закончилась стадия проектирования. Но и тогда же начались подготовительные и горно-капитальные работы. Однако сразу после кризиса 1998 г. финансирование пошло на убыль. Городской бюджет прекратил выделять средства. До середины нулевых проект был заморожен, в 2003 с проекта красноярского метро стряхнули пыль. В период с 2005 по 2007 гг. из бюджетов разных уровней было выделено более 4 млрд. руб. К маю 2008 г. на красноярском метрополитене пройдено уже более 3,5 тыс. м горных выработок, из них готовых тоннелей — около 3 км. Однако в 2010 г. было ликвидировано муниципальное учреждение «Управление по строительству Красноярского метрополитена», а в 2011 г. принято решение о приостановке строительства всего метрополитена. В 2012 г. объекты снова расконсервировали, а проект метрополитена был внесен в список приоритетных проектов края, однако уже через год, когда краевой бюджет столкнулся с серьезными трудностями, на портале госзакупок появился заказ на консервацию всех объектов.

Этот вопрос, озвучили в городском парламенте – часть муниципальных депутатов надеется на помощь федеральных властей в реализации этого проекта, в связи с проведением зимней универсиады в городе Красноярске. Известно, что члены горсовета намерены написать коллективное письмо в краевое заксобрание, Госдуму и президенту РФ с просьбой помочь достроить Красноярский метрополитен. Как сказал Аркадий Дворкович: «Если какие-то точечные запросы будут, не связанные с развитием всей системы метрополитена в городе миллионике, а связанные исключительно с необходимостью обеспечения проведения спортивных соревнований, тогда мы, конечно, рассмотрим этот вопрос и постараемся найти решение».

На мой взгляд, метро в городе миллионнике необходимо, тем более, к 2019 в городе Красноярске будет большой поток людей и автодорожные развязки нам не помогут. Нам практически не стоит тратиться на горнопромышленной технике и новых технологиях, ведь совсем недавно в Сочи закончилось строительство тоннелей и вся техника свободна, что сократит бюджет строительства на 20%.

Как известно, у нас уже готовы 5 станций: Бугач, Высотная, Копылова, Вокзальная и площадь Революции! Эти станции прошел «18 отряд» они ехали на машине за свой счет, чтобы достать машину и отправить в Москву, так они по одной ветки проехали от Высотной до ж.д вокзала, где демонтировали машину и отправили с Москву.

Итак, мнения людей расходятся, некоторые говорят о том, что нам не нужно метро, мы можем обойтись автодорожными развязками, а некоторые гласят: «метро нам нужно обязательно» Я же конечно поддерживаю вторую половину людей, без метро нам не обойтись, повторяюсь, ведь мы, город миллионник! Даже если мы сделаем автодорожные развязки, все равно рано или поздно они утратят свой смысл. Допустим сейчас они нам помогут в сокращении пробок на дорогах, а что будет дальше, когда численность города перевалит за миллион? Будем так же подстраивать и подстраивать эти развязки, тем более с учетом нашего строительства дорог - строятся они долго и не качественно. Это не выход, метро в любом случае необходимо. Тем более у нас выпа-

дает такая хорошая возможность, связанная с Универсиадой в нашем городе. С финансированием нам поможет государство плюс ко всему этому нам поможет наличие статуса города миллионника.

Возьмем к примеру город Турин в Италии, он был выбран в качестве столицы XX зимних Олимпийских игр в 1999 году. Во время подготовки к Олимпиаде в Турине, специально был построен метрополитен. Его открытие состоялось за пять дней до торжественной церемонии открытия Игр, хотя план строительства начали разрабатывать ещё тридцать лет назад. В 1999 году группой туринского транспорта начато переосмотрение старого проекта с целью обеспечить город метрополитеном, новой автоматической системой, и получают государственное финансирование на 60%. В том же году были добавлены изменения к существующему проекту длиной 9,6 км было добавлено 4,6 км как новая линия от *Porta Nuova* до Линготто. Строительство линии 1 начато официально 19 декабря 2000 и 4 февраля 2006 открывается первая часть туринского метро.

В Турине было построено 65 спортивных площадок, стадионов, создана транспортная инфраструктура, спортивные деревни для атлетов и журналистов. Все эти объекты находятся на относительно небольшом расстоянии и не в самой черте города, а за его пределами. Все это сделали, потому что город очень старинный и в нем достаточно узкие улочки, в лучшем случае двухстороннее движение. По этому итальянцы решили сэкономить время, силы и финансы, они придумали более упрощенный метод строительства. Никаких глубоких тоннелей, вырыли глубокую и широкую канаву, снизу и по бокам залили бетоном и клали рельсы. Сверху все это накрыли бетонными плитами и аккуратно заровняли. Станции метро протягивались до самой Олимпийской деревни.

Итак, перейдем на наш Красноярск, составлен план метро и дорог к месту проведения Универсиады (рис 1). И размещены спортивные объекты на карте (рис 2).



Рис. 1. Комплексная транспортная схема г. Красноярск

Команды спортсменов, прибывают авиарейсами в аэропорт Емельяново, дальнейший пассажиро-транспортный поток, с получасовым интервалом движется на аэроэкспрессе от станции Емельяново до станции Бугач. На станции Бугач осуществляется пересадка с аэроэкспресса на линию подземного транспорта и дальнейшее движение пассажиров, с пяти минутным интервалом, по линии метро, на ст.Копылова пересадка с линии метро на общественный наземный транспорт. Также ветка метро позволяет направить поток людей до железнодорожного вокзала, что экономит время, при переезде с аэропорта Емельяново до ж.д.вокзала. Строительство четвертого моста дает нам транспортную развязку, которая позволяет экономить время, при пересечении реки Енисей до Бобрового лога, где находится комплекс лыжных мероприятий. Другие же спортивные объекты, находятся в разных районах города. В основном движение транспорта по спортивным объектам, осуществляется наземным общественным транспортом.

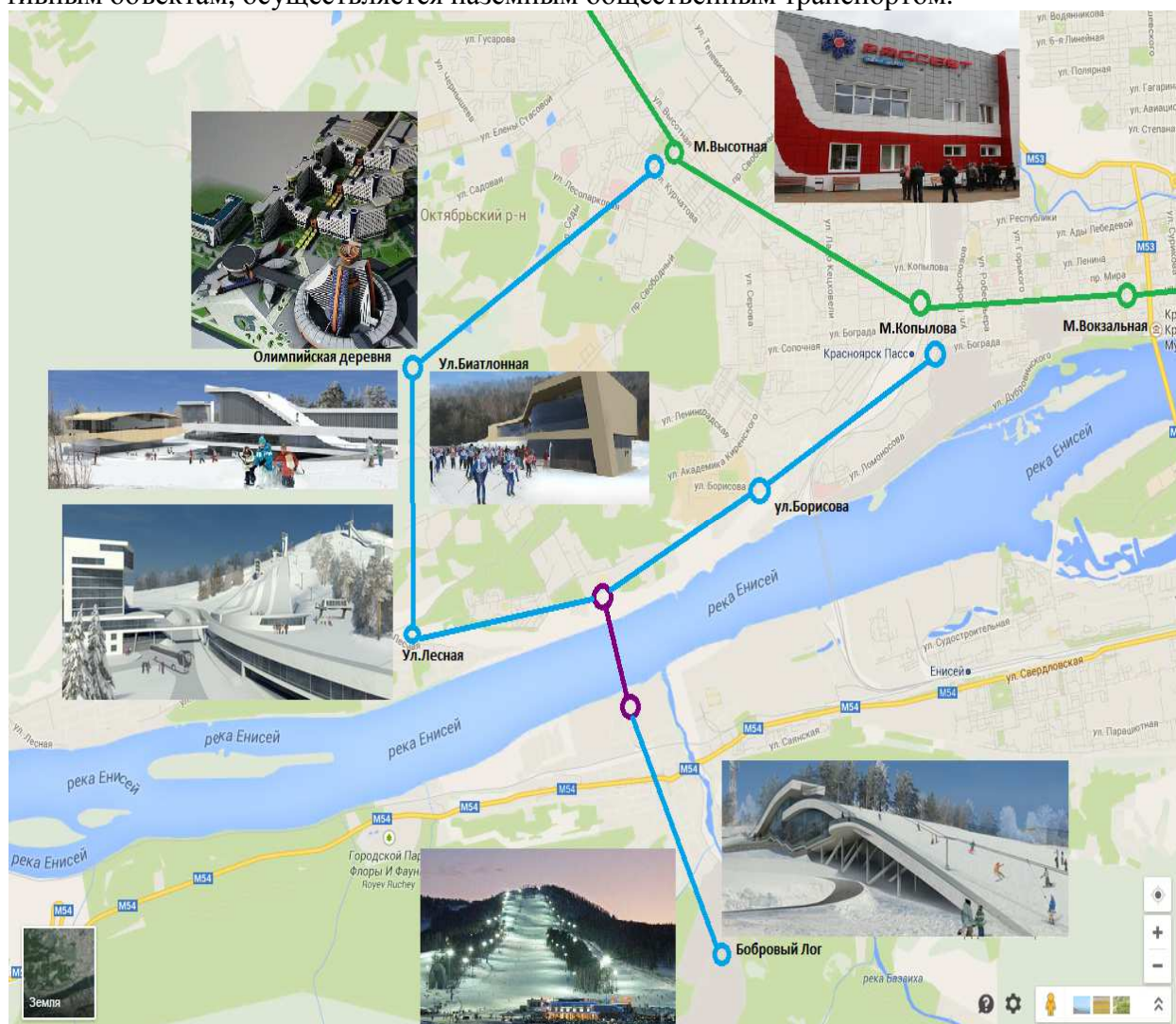


Рис 2. Размещение спортивных объектов

В результате проведенных исследований, ветка метро, которая будет построена, не дает нам достаточной разгрузки и решения ситуаций с пробками в городе кроме Октябрьского района, в том числе подъездных путей к железнодорожному вокзалу. Ввод в эксплуатацию ветки метро станет важным звеном в комплексной транспортной схеме города Красноярск в рамках подготовки к Универсиаде в 2019 г. Преимуществом разработанной схемы является возможность разгрузки и полный отказ от автотранспорта от аэропорта Емельяново до Октябрьского и Центрального районов, что позволит улучшить транспортную доступность спортивных объектов.