

**Транспортные проблемы
Владивостока на примере
логистики районов
Центр/Эгершельд/Светланская**

Оглавление

Об авторе доклада.....	3
Часть 1. Вводные условия.....	4
Владивосток - город со сложным рельефом.....	4
Наивысший в стране коэффициент автомобилизации населения.....	4
Хаотичная застройка и развитие.....	4
Хаотичная парковка и культура вождения.....	5
Климат.....	5
Общественные службы.....	5
Промышленность в черте города.....	6
Изменения последних лет.....	6
Часть 2. Общие проблемы транспорта на Эгершельде.....	7
Безальтернативность дороги на Эгершельде.....	7
Автобусы.....	7
Предложения.....	8
Часть 3. Разбор проблем по пути следования Эгершельд - Луговая.....	9
Часть 4. Разбор проблем по пути следования Луговая - Эгершельд.....	10
Участок ДВПИ - Лазо.....	10
Участок Лазо - Центр.....	10
Транспортная развязка центра.....	10
Участок Центр - Вокзал - Бестужева.....	11
Часть 5. Выводы.....	12
Предложения по транспорту в целом.....	12
Ссылки и литература.....	15

Об авторе доклада

Мне 30 лет, из них 18 - житель Владивостока. По образованию - экономист, специализация "логистика на предприятиях морского транспорта". В недавнем прошлом – активный участник проекта [OpenStreetMap](#).

Доклад основан на большей частью на собственном опыте, и описывает логистику всего трёх районов: Эгершельда, Центра, и Светланской от Центра до Луговой.

Часть 1. Вводные условия

Владивосток - город со сложным рельефом

Этот фактор даёт два следствия: общая скученность застройки и ограниченность прокладки транспортных путей. Нельзя просто так взять и соединить между собой, например, Третью Рабочую и Луговую, хотя физически оно находится рядом (перепад порядка 150М на расстоянии в 500м).

В зимний период транспортный коллапс половины города может наступить всего из-за одной нерасчищенной улицы.

Пример: 1я морская. Если там пробка - автоматически встаёт весь Эгершельд, Тигровая, Набережная, Алеутская и далее в сторону Первой речки. (в лучшем случае - до Покровского парка, в худшем - до кольца Первой речки).

В период снегопадов и месяца после него скорость движения падает вдвое -- водители сами снижают скорость на спусках и не могут забраться на подъёмы.

Наивысший в стране коэффициент автомобилизации населения

Владивосток с середины 90х годов является одним из двух главных перевалочных пунктов японских б/у автомобилей из Японии вглубь страны (пользуются ими на всей территории от нас до урала). По разным оценкам от четверти до трети населения города прямо или косвенно связаны с этими перевозками.

Это не могло не наложить отпечаток на экономику города и близлежащих районов. Прямое следствие - при населении города в 606 тысяч человек (данные за 2016й год¹) и "коэффициенте автомобилизации" в крае 572/1000 (вдвое больше общероссийского), мы имеем по одной машине на каждые два человека в городе.

Вводимые пошлины смогли несколько притормозить рост количества авто, но ни остановить, ни тем более обратить его оказались не в силах. Тут скорее сыграл роль тот факт, что ставить машины уже просто негде.

Хаотичная застройка и развитие

Владивосток -- город с давней историей. В отличие от множества городов построенных "с нуля в чистом поле", но по заранее спроектированному генплану при СССР, у нас улицы и районы города формировались как бы сами собой, по принципу "сегодняшней необходимости".

¹ [Википедия](#)

В период СССР проблемы транспорта в городе вообще не существовало. В 85 году по статистике в городе было всего 55 а/м на 1000 человек (там же). К сегодняшнему времени этот показатель вырос более чем в 10 раз.

Проблему усугубляют точечные (часто незаконные) застройки, значительно увеличивающие нагрузку на дороги даже изначально правильно и "с запасом" спроектированного микрорайона.

Хаотичная парковка и культура вождения

Есть такой анекдот, полностью характеризующий местные реалии вождения: "Владивосток – это город, где тебе могут въехать в зад, когда ты обгоняешь по встречке".

Теснота на дорогах (см развитие), множество "только что получивших права" водителей (см автомобилизация), приехавших "за машиной" из другого региона, сложные условия вождения (см рельеф). "Культ автомобиля" у части населения (опять см "автомобилизация").

Климат

Фактор климата добавляет своей специфики. В июле-августе наступает местный аналог "сезона дождей". Луговая, Спортивная, район "Динамо", Иманская -- в это время в прямом смысле уходят под воду.

Зимой характерны мощные разовые снегопады (вместе с приходом очередного циклона). Не менее двух за зиму, по одному в конце декабря и января.

В конце зимы -- резкие перепады температуры, способствующие образованию наледи на дорогах. В сочетании с нашим рельефом это приводит к как минимум медленному движению, а как максимум - к авариям.

Общественные службы

Неудовлетворительную работу по уборке снега и расчистке улиц жители отмечают уже второй десяток лет. После каждого снегопада в течении недели дорога от работы до дома и обратно -- это 2-3 часа стояния в пробках, независимо от способа передвижения.

Сохранившиеся трамвайные линии частично сглаживают проблему в районах Луговая/Баляева/Борисенко.

Общественный транспорт заслуживает отдельной главы, но в общем ситуация следующая:

Есть муниципальный ВПОПАТ-1. Несмотря на значительные финансовые вливания и прямую материальную помощь, остаётся "убыточным" уже который год. Причина проста - воруют в руководстве²³⁴⁵

Есть множество коммерческих перевозчиков, которые каждый год жалуются на "убыточность", но бизнес почему-то не закрывают. Из недавнего - второй год с их стороны вносится предложение повысить проезд до 25 рублей с нынешних 20-21. До этого они якобы работают в убыток и едва сводят концы с концами.

Промышленность в черте города

Могу сказать за Торговый порт -- значительная часть его грузов уходит по ж/д и движению в городе не мешает. **Но.** Там же находится а) таможня для машин, б) терминал для грузов местного получателя.

Первая повышают нагрузку на Эгершельд/Набережную/Центр, второй -- это постоянный поток длинномерных фур через центр города (можно увидеть в районе Лазо - поворот вниз на Корабельную набережную).

Изменения последних лет

Одностороннее кольцевое движение в центре, в народе прозванное "ПИСиной каруселью" (по начальным буквам ФИО бывшего мэра Пушкарёва, далее — "карусель"). По вечерам здесь очень плотное движение по всему кольцу

"Площадь - Покровский парк - Краевая больница - Семёновская - Центр" и внутри него по Семёновской и Фонтанной. Эффект от введения незначительный, раньше оно стояло так же, но в две стороны, сейчас - в одну.

Мост на Чуркин, развязка в районе Фуникулёр — Гоголя. Значительно разгрузил Луговую, кольцо Спортивной, Светланскую и параллельные ей Пушкинскую и Всеволода Сибирцева. Всё что раньше ехало на Чуркин через Луговую и Спортивную - теперь едет через мост.

2 <http://www.newsvl.ru/vlad/2015/07/17/137170/>

3 <http://www.newsvl.ru/vlad/2015/11/10/141085/>

4 <http://www.newsvl.ru/vlad/2015/12/23/142749/>

5 <http://www.newsvl.ru/vlad/2016/05/13/147310/>

Часть 2. Общие проблемы транспорта на Эгершельде

Безальтернативность дороги на Эгершельде

Эгершельд - это очень узкий и длинный район. И ранее и сейчас существует по сути всего одна дорога, по которой можно добраться до конца полуострова и обратно. Блокирование её в любом месте аварией или выпавшим снегом автоматически парализует движение на всём полуострове в указанном направлении.

Примеры для маршрута движения "Маяк → Центр":

- неубранный снег / гололёд на промежутке между Казанским храмом и Университетом (подъём в горку)
- та же ситуация, усугубляется "встраивание" потока особо хитрожопых с Верхнепортовой на Нижнепортовую (дороги сходятся сразу после подъёма из предыдущего пункта)
- авария сразу после Университета, на перекрёстке Верхнепортовой и Пестеля (крутой склон вниз, в сторону Верхнепортовой. резкий вылет с Пестеля на перекрёсток и готово)
- "стоящий центр" – развилка Верхнепортовая - Бестужева (вниз, к вокзалу, ведёт длинная "кишка", ограниченная с одной стороны опорной стенкой, с другой - тротуаром, забором и обрывом). Альтернатива - прорываться через Бестужева, Посьетскую, вверх по 1й Морской до Тигровой, вниз по самой Тигровой (уклон 20% + частый гололёд) и потом всё равно через тот же стоящий центр.

Примеры для маршрута движения "Центр → Маяк":

- пробка на участке 1я морская → Бестужева. Зачастую бывает так, что Бестужева "вниз" от 1й Морской полностью свободна, надо только повернуть поперёк потока.
- "встраивание" потока тех, кто объехал в/у перекрёсток по маршруту «Набережная → вертолётная площадка → лт. Шмидта» на перекрёстке Бестужева + Захарова
- аналогично на перекрёстке Верхнепортовой + Пестеля (см выше замечание про аварии здесь)

Автобусы

Транспорт на Эгершельде в основном представлен автобусами 59, 60 и 81. Ходят довольно часто и регулярно. Проблема с ними в том, что это очень длинные маршруты и они могут просто застрять где-нибудь в городе. Также, все три основных автобуса едут в направлении на Вторую речку (с незначительными вариациями в конце маршрута).

Из остальных автобусов я могу упомянуть:

- недавно введённый "саммитовский" 63й, едущий в направлении кампуса ДВФУ, через Центр, Суханова и Чуркин. (штатно - по одной штуке утром и вечером, вместимость - 20-25 человек, по факту ходит чаще, но нерегулярно)
- "призрачный" 57й (ровно одна штука утром, микроавтобус, на 10-12 человек)
- не менее "призрачный" 62й, ходящий раз в полчаса минимум. На этом хочу остановиться отдельно.

Во-первых, это единственный автобус, ходящий НЕ в сторону второй речки. Во-вторых, у этого автобуса **длиннейший** маршрут через весь город, проходящий минимум четыре "больных места": Центр, Луговая, Спортивная, Борисенко. В-третьих, из-за пункта выше, он хронически не держит расписание. Например в районе Луговой с Тихой он может приехать с разницей в +/- 15 минут. Это минимум полчаса практически гарантированного стояния на остановке. А ведь может и не приехать вообще.

Предложения

- одностороннее движение по Верхнепортовой на участке д. 56 → д. 64
- разнести светофор на Университете так, чтобы тот располагался по обеим сторонам перекрёстка (это примерно 10-15 метров в сторону Центра)
- перекрёсток Бестужева + 1й Морской -- приоритет для поворачивающих на Бестужева
- восстановить кольцевой автобус №1 по маршруту "Маяк - Университет - Посъетская - Захарова - Бестужева - Университет — Маяк". Это позволит в значительной степени не зависеть от движения в центре. Добравшись до центра и пройдя 500метров до Посъетской можно будет гарантированно уехать в сторону Маяка.
- сократить маршрут 62го хотя бы до кольца Спортивной, а лучше до Луговой (стабилизация расписания, уменьшение интервала между автобусами без наращивания кол-ва).
- Пустить один любой маршрут из 59/60/81 в объезд центра через Набережную, при движении на Эгершельд
- Пустить один любой маршрут из 59/60/81 в объезд Первой Речки по маршруту Партизанский пр-т → Гоголя → Некрасовская развязка при движении в сторону Второй Речки
- Восстановить сквозной проезд на участке Университет - Казанский храм по Верхнепортовой (сейчас перегорожен блоками напротив дома 64А)
- Восстановить резервный объезд по маршруту Станюковича → Чернышевского → Аврааменко → Верхнепортовая (вдоль берега)
- Возможен также вариант соединения Станюковича и лт. Шмидта с выходом на наб. МГУ.
- Возможен вариант соединения Арсеньева - Захарова (мешает частный сектор, деревянные дома)
- Возможно также стоит продлить маршрут электричек до района Торгового порта/Сипягина и/или открыть параллельную ж/д путям дорогу для ОТ (только для него).

Часть 3. Разбор проблем по пути следования Эгершельд - Луговая

В общем ситуация покрывается примерами из части "безальтернативность дороги". При дальнейшем движении в сторону Луговой мы проскакиваем всего одну короткую сторону "карусели". Проблемы могут быть на участке Вокзал - Центр. Это единственный путь с Эгершельда в остальные части города (не считая Тигровой).

Пример из жизни: конференция, для которой готовится этот доклад, проходит на Лазо, Светланская 55. Я еду с Эгершельда.

Маршрут "туда", варианты:

- дождаться 62го, доехать до Лазо (20 - 40 минут ожидания на остановке, при условии, что автобус вообще придёт)
- сесть на 59/60/81й, доехать до "Изумруда" (здесь на повороте можно легко встать на полчаса) и километр пешочком сначала вниз к памятнику борцам, затем по Светланской до Лазо (зимой, по скользкой брусчатке)
- сесть на 59/60/81й, доехать до Вокзала, пересесть на 31/49й, доехать до Лазо (расходы на проезд удваиваются)

Маршрут "обратно", варианты:

- дождаться 62го (20 - 40 минут ожидания автобуса на остановке, если он вообще придёт)
- полтора километра пешочком до "Серой лошади" или Вокзала, далее на 59/60/81м (брусчатка)

Часть 4. Разбор проблем по пути следования Луговая - Эгершельд

Участок ДВПИ - Лазо

Здесь на Светланскую с Пушкинской вливаются те, кому нужно в район Покровского парка, Дальпресса, Крайбольницы, Набережной и Эгершельда. Движение начинает очень медленно ползти до перекрёстка Светланской и Лазо, потому что его тормозят:

- поворачивающие на Лазо со Светланской
- поворачивающие вниз со Светланской на Светланский переулок (в сторону Корабельной набережной).

Возможное решение: продолжение выделенной автобусной полосы от в/у перекрёстка хотя бы до Цирка.

Участок Лазо - Центр

Если мы проскочили предыдущий участок, мы можем кратковременно насладиться выделенной полосой ...приблизительно полквартала. Потому что далее начинается стихийная парковка на обочине у малого ГУМа, и особенно в районе Светланской 37А (Иль-Де-Боте). Реально в этом месте стоят в два ряда, мигая аварийкой и перегораживая выделенную полосу по всей ширине.

Возможное решение: ПОСТОЯННО работающие эвакуаторы. Ещё мысли по поводу: если эвакуатор поймал кого-то на неправильной парковке, но не успел увезти - штраф в любом случае, т.к. нарушил. Для пущей эффективности - подключить гайцов: отобрать самых малообеспеченных, раздать боевую форму "с карманами" и индульгенцию на год работы. Уверяю, через полгода в центре не останется ни одной неправильно припаркованной машины.

Из области фантастики: расширение полномочий эвакуатора, законодательный запрет водителю отлучаться от "аварийной" машины в черте города, приостановка страховки для случаев повреждения автомобиля, припаркованного в ненадлежащем месте (см недавние поправки для МЧС⁶⁷).

Транспортная развязка центра

Здесь нас ждёт вышеупомянутая "карусель", которую на этот раз мы должны проехать по трём сторонам. Основная проблема - поворот с Семёновской "вверх" на Океанский пр-т. До этого поворота с перекрёстка Светланской и Уборевича можно стоять **очень** долго.

6 <http://izvestia.ru/news/649632>

7 <http://vestiprim.ru/news/ptrnews/43994-skorym-i-mashinam-mchs-mogut-razreshit-taranit-meshayuschie-proezdu-avtomobili.html>

Далее, если мы повернули, нас ждёт перестроение из **крайнего правого** в **крайний левый** ряд на промежутке Океанского от Светланской до перекрёстка с Семёновской. При этом навстречу вам, из **крайнего левого** в **крайний правый** ряд будут перестраиваться все, кто хочет попасть на Уборевича/Суханова (а их много, это выход и на путепровод Некрасовской и на мост на Чуркин).

При этом, на промежутке Океанского Семёновская - Фонтанная слева нам будут мешать перестраиваться все, кто выезжает со стороны Семёновской площади.

Если мы добрались до Фонтанной - быстро спускаемся по ней вниз, опять упираемся в "карусель", и перестраиваемся из **крайнего левого** в **крайний правый** ряд, чтоб нас не затоптали те, кто на перекрёстке Алеутской и Светланской поворачивает в Центре в сторону Луговой.

Возможное решение:

- Продолжить выделенную полосу от перекрёстка Уборевича + Светланской и поворота со Светланской на Океанский до "Изумруда" и перекрёстка с Фонтанной. На самом перекрёстке перенастроить светофор на так, чтоб давал возможность повернуть с этой полосы на Фонтанную (20-30 секунд), **затем** разрешал остальное движение в сторону Покровского парка. Дополнить эвакуаторами, для убирания машин по правой стороне Океанского. Это изменение позволит обеспечить быстрое движение для трех остановок на самом загруженном участке «карусели» (Центр, Изумруд, Изумруд-2)
- Выделить полосу для ОТ на участке от Покровского парка до перекрёстка Светланская — Алеутская. Это позволит пропускать ОТ вдоль второй «длинной» стороны «карусели» без задержек.
- Пустить какой-либо автобус из 59/60/81 (при движении по направлению Вторая речка → Эгершельд) в объезд центра по маршруту: Крайбольница → Семёновская → Динамо → Набережная → 1я морская → Бестужева. Это позволит убить 2х зайцев:
 - обеспечить транспортом разъезжающихся с Набережной и к/т Океан вечером на Эгершельд и
 - предотвратить ситуацию, когда автобусы всех трёх основных маршрутов, и «призрачного» 62го стоят в пробке в Центре, а Эгершельд в это время кукует вообще без транспорта.
- Развивать ж/д переезд на Лесном переулке (как минимум вылечить там водоотвод, в ливень под мостом образуется натуральное озеро в метр глубиной). Это позволит объезжать центр при движении с Первой речки, по маршруту Авроровская/Комарова → Лесной пер. → Западная → Фонтанная → Пограничная → Набережная → 1я Морская
- Возможно рассмотреть вариант прямого соединения Пограничной ж/д переездом

Участок Центр - Вокзал - Бестужева

Здесь относительно неплохо. Если мы проехали поворот на Светланскую - до Вокзала как правило можно доехать без помех, **но** при условии, что не стоит поворот с 1й Морской вниз на Бестужева (см выше в разделе про Эгершельд), тогда будут стоять и здесь, упираясь хвостом пробки в поворачивающих в Центр, а в запущенных случаях - соединяясь с ними и тормозя движение с той стороны до самой Первой речки.

И далее - всё то же самое, что описано в главе про Эгершельд в целом.

Часть 5. Выводы

Возможность достройки чего-то нового в пределах развитых районов города крайне ограничена (строить и негде и очень дорого). Поэтому выше я предлагаю изменения, требующие минимальных изменений в существующей инфраструктуре.

Также, я предполагаю, что значительно уменьшить количество а/м в ближайшей перспективе не представляется возможным. Сейчас ситуация саморегулируется при помощи интенсивности возникающих пробок. Улучшение транспортной доступности будет **немедленно** компенсировано дальнейшим ростом количества а/м.

Единственным выходом я могу назвать планомерное развитие общественного транспорта. **Общая идея - чтобы можно было доехать домой / на работу ХОТЯ БЫ на общественном транспорте.**

Как сделать так, чтоб общественным транспортом (далее - ОТ) пользовались:

- ОТ должен стать способом доехать **быстрее** чем на машине.
- ОТ должен стать способом **гарантированно** добраться из пункта "А" пункт "Б", не увязнув в общей пробке.
- ОТ должен стать **удобным** (сейчас: таджики не знающие русского; стояние зимой на остановках по 10 минут с открытыми дверями; гонки автобусов; резкое снижение количества ОТ после 9 вечера).

Предложения по транспорту в целом

Вернуть "Дельфин"

...причём немедленно, пока народ помнит что это такое. От его введения множество плюсов:

- возможность полностью убрать наличку от водителей
- возможность слежения за транспортом в реальном времени:
 - обнаружение пробок
 - контроль наличия на маршруте
 - контроль интервалов движения
 - контроль плотности пассажиропотока
 - накопление статистики (загруженность в час пик, загрузка в среднем, отслеживание популярных направлений)
- горожанам удобство - не надо таскать мелочь
- возможность вводить "дробную" плата за проезд, например 20.5 рублей
- инфраструктура для этого уже есть, включая даже держатели в автобусах. Множество купленных ранее карт оплаты.
- намного дешевле кэшбоксов

Тут мы вступаем в конфликт как непосредственно с водителями (в карман не положишь), так и с владельцами автобизнеса. «кэшбоксы» -- это абсолютно не вариант, раз наличка всё ещё присутствует, значит их будут ломать, чтоб платили напрямую. Только

безналичный расчёт + узаконить принцип «если у водителя *поломан* (типа) терминал - едешь бесплатно».

Оставить в покое трамвайные пути в районе Баляева - Луговая - Тихая

Это отличный пример соответствия двум первым основным идеям и частично третьей. Пока Борисенко с Луговой стоит, мы — едем. Сейчас оно постепенно зарастает самовольной застройкой на участке трамвайного кольца Луговой. Это необходимо предотвратить.

Развитие электричек, как альтернативного транспорта в черте города

Понятно, что через каждые 5 минут их непустишь, но хотя бы по 2 утром и вечером в часы пик, чтоб можно было доехать до другого конца города к 8:00/9:00 и обратно, после 17:00/18:00.

Капремонт для Рудневского моста и развитие объездной трассы через него на Вторую речку

Позволит разгрузить Некрасовский путепровод.

Заняться Снеговой на участке от Столетия до Выселковой

Это ещё один потенциальный объезд для маршрута Первая речка - Снеговая падь - Вторая речка и развитие для всего сектора вдоль Снеговой. Здесь же находится нефтебаза, на которую очень много ругани. Если её перенести — это объезд с Моргородка до Анисимова вдоль берега.

Погром придорожных сараев на участке кольцо Багратиона - адм. Горшкова

Это "бутылочное горлышко" (по одному ряду в каждую сторону) парализует всю объездную трассу «Баляева - Выселковая - Вторая речка» и два из трёх въездов в Снеговую Падь.

Заря, перекрёсток Лесной, Чапаева и Столетия

Сейчас, чтобы попасть на Чапаева и вообще в тот микрорайон народ вынужден ехать 3км по трассе, там разворачиваться и ехать те же 3 км обратно. Это тупость. Пробка как была, так и осталась, но переехала чуть дальше. Возможно стоит разрешить поворот на Чапаева, но запретить разворот на Столетие из левого ряда.

Ограничение парковки в центре

На площади примерно от Лазо до Набережной и от Покровского парка до Бестужева. Улицы здесь узкие, дороги как правило в две полосы, по одной в каждом направлении. Некоторые улицы заставлены машинами намертво.

Светофоры "с кнопкой".

Применимо на редко используемых переходах. Принцип такой: автоматическое переключение на красный у такого светофора происходит в 5-6 раз реже, чем у обычного. **Но**, ручным нажатием на кнопку можно включить ускоренное переключение, например через 20-30 секунд после нажатия. В использовании - не сложнее лифта.

Здесь мы сталкиваемся с проблемой вместимости табло типового светофора в 2 цифры — максимум 99 секунд, всё что больше сейчас показывается как «--». Это можно обойти, используя шестнадцатиричные цифры. Размерность останется та же, но теперь светофор может отсчитывать до 256 секунд. Например 160 секунд будет отображаться как «A0» и далее 159 – «9F», 158 - «9E», и т.д. Непривычно, но путаницы с десятичным отсчётом не будет.

Ссылки и литература

- <http://www.transportvl.ru> – много информации по транспорту Владивостока, причём не только автобусному. Особенно интересен раздел «История».
- <http://openstreetmap.org>