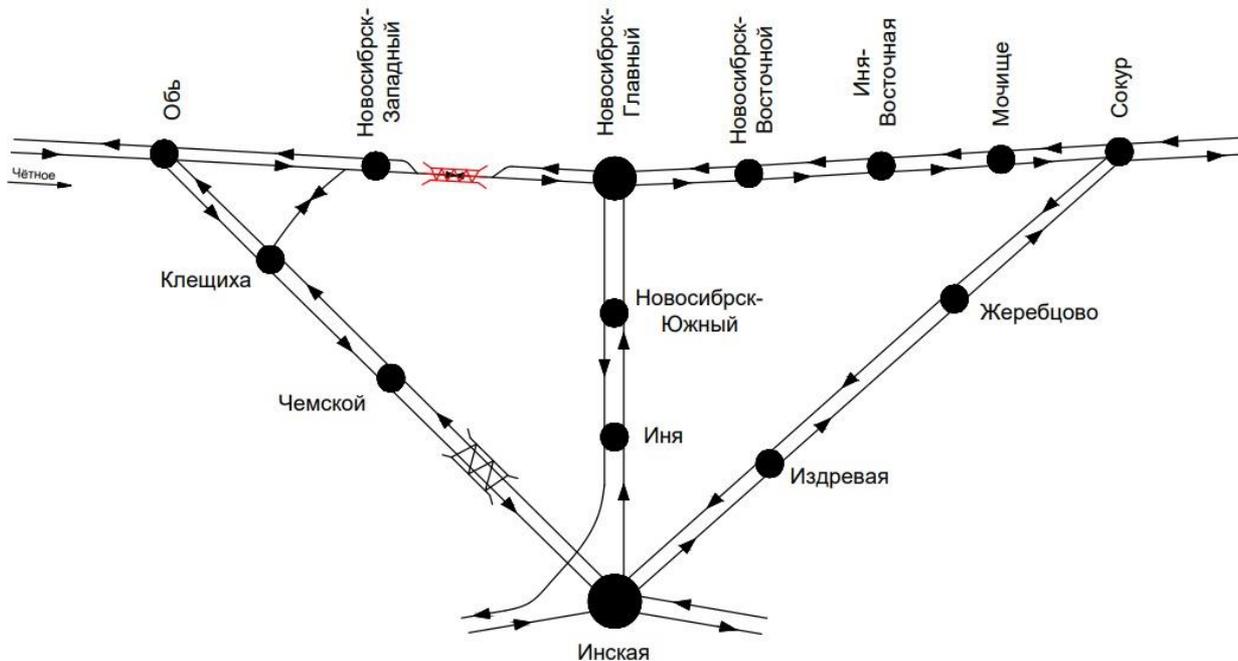


**ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ГОРОДСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
ПЕРЕВОЗОК В НОВОСИБИРСКОМ УЗЛЕ**

Декан факультета УПП
Климов Александр Александрович

Схема Новосибирского железнодорожного узла



Город Новосибирск – 1 621 330 чел.

В городах с населением более 1,5 млн человек следует предусматривать 2 и более пассажирских комплекса.

Принципиальные варианты развития пассажирской инфраструктуры Новосибирского железнодорожного узла

Вариант 1:

Развитие отдельных элементов, в том числе увеличение числа остановочных пунктов с реализацией внутригородских железнодорожных маршрутов

Вариант 2:

Реализация проекта городской железной дороги с развитием сети внутригородских железнодорожных маршрутов и развитием специализированной пассажирской инфраструктуры (в том числе аэроэкспресс)

Вариант 3:

Комплексное развитие пассажирской инфраструктуры узла с реализацией как проекта городской железной дороги, так и проекта скоростного сообщения с Томском, Кемерово, Новокузнецком и Барнаулом

Вариант 4:

Дальняя перспектива – в дополнении к варианту 3 развитие высокоскоростного сообщения в РФ со строительством специализированной инфраструктуры (отдельного вокзала) в городе Новосибирске

Нормативные требования к железным дорогам для пассажирского движения

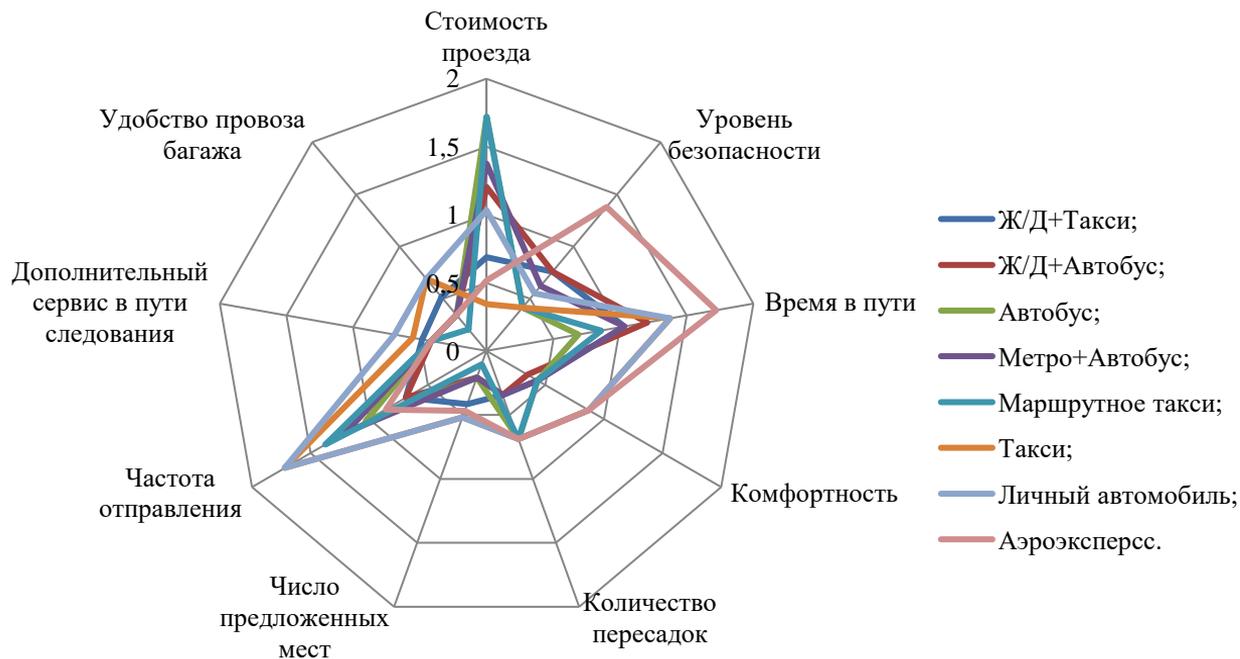
Критерий классификации	Разновидности	Дальность следования, км	Критерий классификации	Разновидности	Диапазон скоростей движения, км/ч
Виды сообщений	Дальнее	Свыше 700	Скорости движения	Пассажирские	До 140
	Местное	150 – 700		Скоростные на существующей модернизированной инфраструктуре	140 – 200
	Пригородное	До 150		Скоростные	200 – 250
	Городские железные дороги	?		Высокоскоростные	Более 250

Факторы, влияющие на интенсивность движения внутригородских поездов

Интенсивность движения поездов городской железной дороги, зависит от следующих (в том числе взаимосвязанных) факторов:

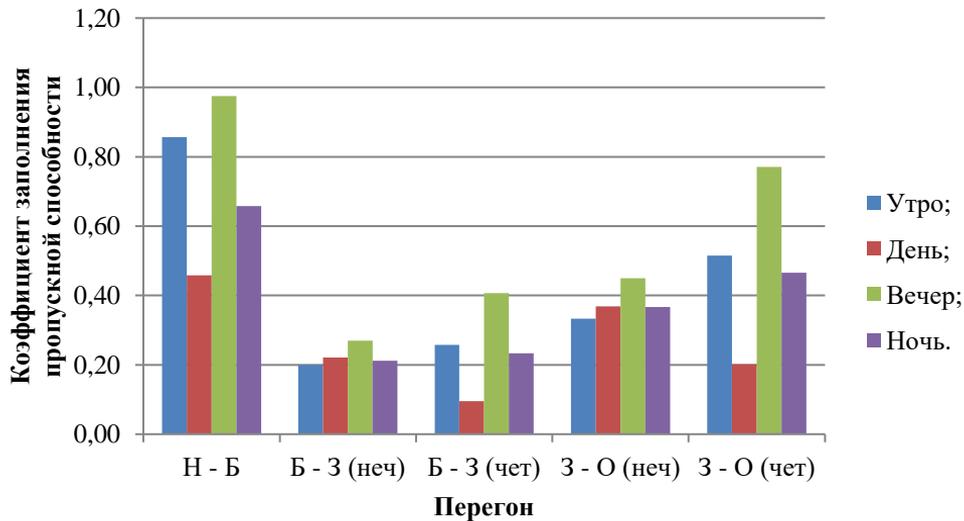
- пассажиропоток;
- количество маршрутов следования городских поездов, их протяженность и время в пути;
- наличие пунктов пересечения маршрутов следования городских поездов (пунктов возможной пересадки пассажиров);
 - интеграция с другими видами транспорта (развитие транспортных пересадочных узлов);
- наличие ограничений по пропускной способности железнодорожной инфраструктуры;
- конкурентоспособность городского железнодорожного транспорта.

Критерии оценки уровня конкурентоспособности

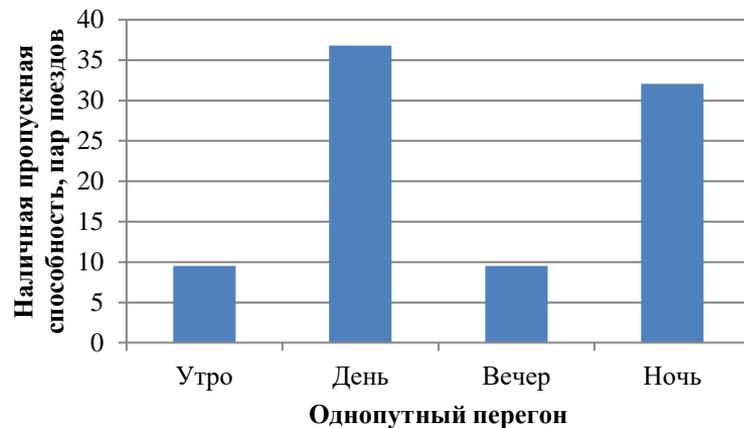


Вариант доставки пассажиров	Уровень конкурентоспособности
Ж/Д+Такси	0,53
Ж/Д+Автобус	0,55
Автобус	0,59
Метро+Автобус	0,59
Маршрутное такси	0,62
Такси	0,71
Личный автомобиль	0,81
Аэроэкспресс	0,72

Коэффициент заполнения пропускной способности



Однопутный мостовой переход на перегоне Обская – Новосибирск Главный



Пропускная способность
железнодорожной станции

Новосибирск-Главный:

- западная горловина;
- приемо-отправочные пути.

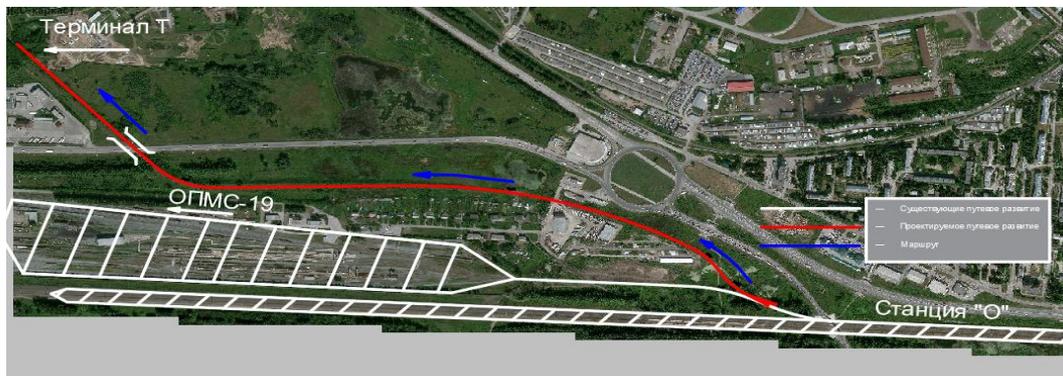
Пассажирские платформы:

- в пределах одного участка железной дороги должны быть однотипными

Моторвагонные депо:

- вынос на границы участков обращения городских поездов
(аналог зонных станций)

Нормативные ограничения по использованию для пассажирского движения железнодорожной инфраструктуры необщего пользования:



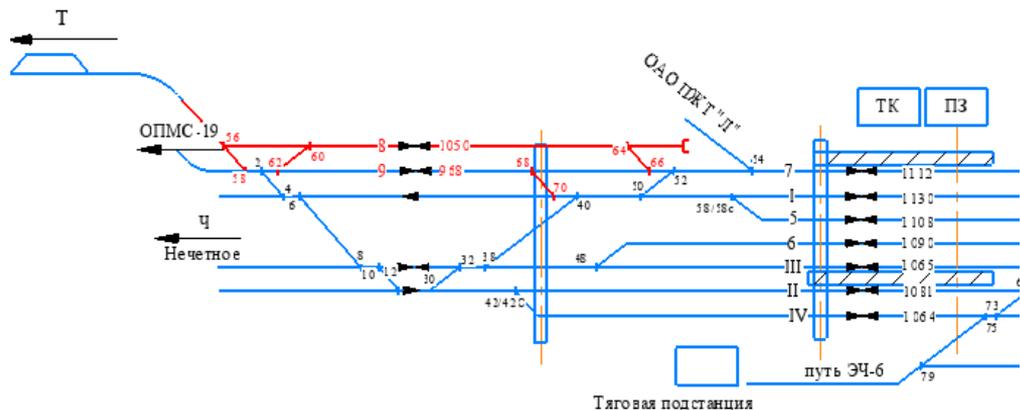
Локальные решения по развитию пассажирской железнодорожной инфраструктуры в Новосибирском узле



**Станция Новосибирск-Восточный
и о.п. Ельцовка Заводская**



Локальные решения по развитию пассажирской железнодорожной инфраструктуры в Новосибирском узле



Станция Обь



**Доклад окончен
Благодарю за внимание!**