

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

Декан факультета УПП
Климов Александр Александрович

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

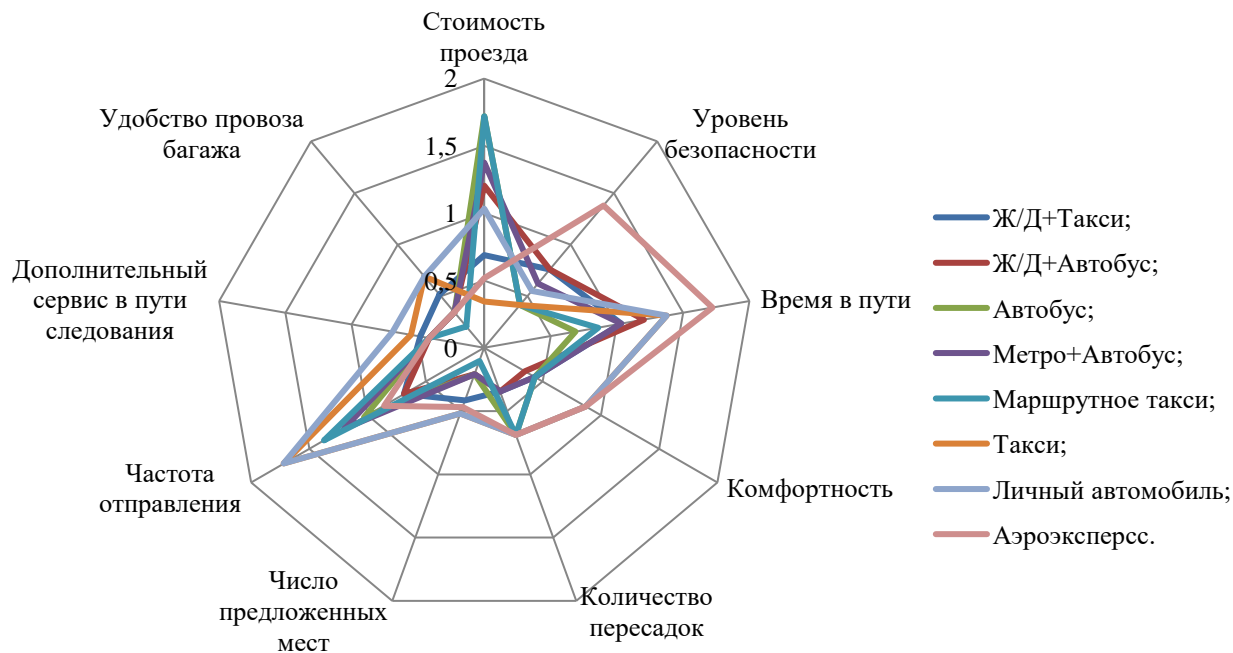
| Критерий классификации | Разновидности | Дальность следования, км | Критерий классификации | Разновидности | Диапазон скоростей движения, км/ч |
|------------------------|---------------------------|--------------------------|------------------------|---|-----------------------------------|
| Виды 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:

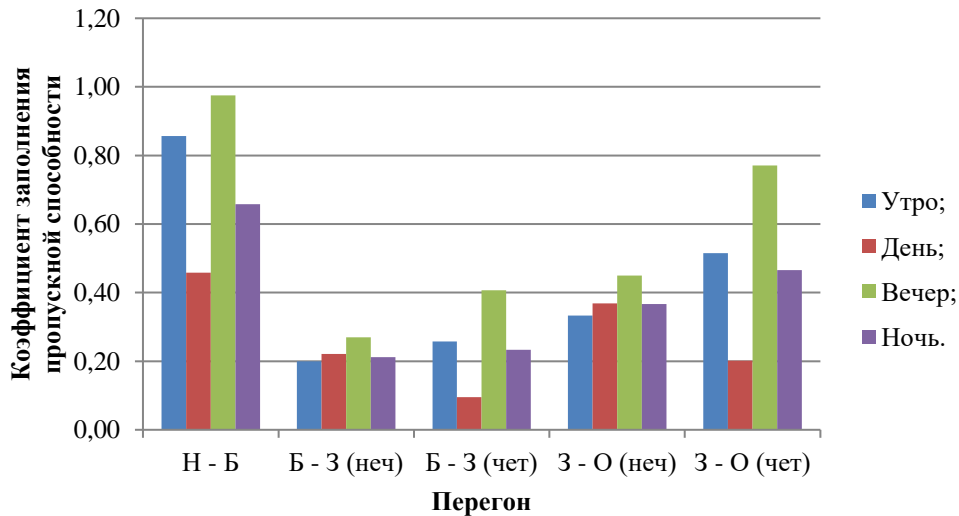
- пассажиропоток;
- количество маршрутов следования городских поездов, их протяженность и время в пути;
- наличие пунктов пересечения маршрутов следования городских поездов (пунктов возможной пересадки пассажиров);
 - интеграция с другими видами транспорта (развитие транспортных пересадочных узлов);
- 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.

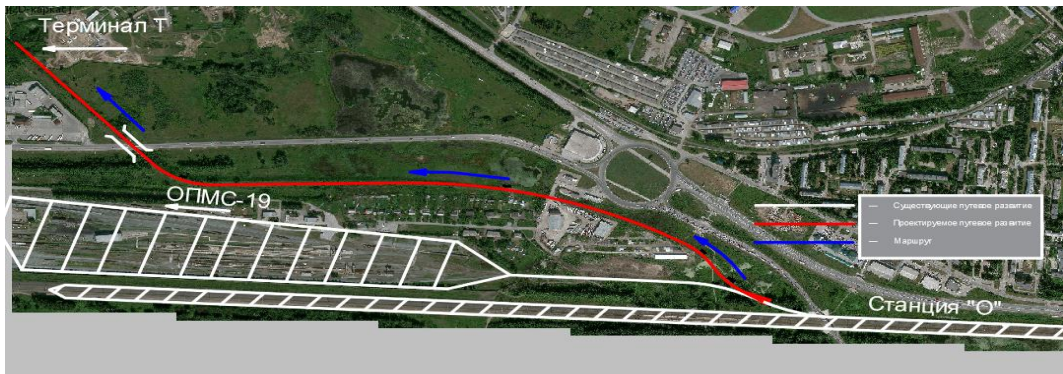
Пассажирские платформы:

- в пределах одного участка железной дороги должны быть однотипными

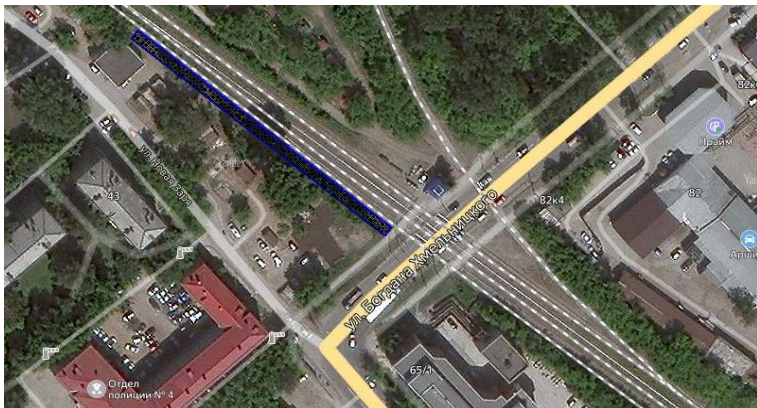
Моторвагонные депо:

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

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



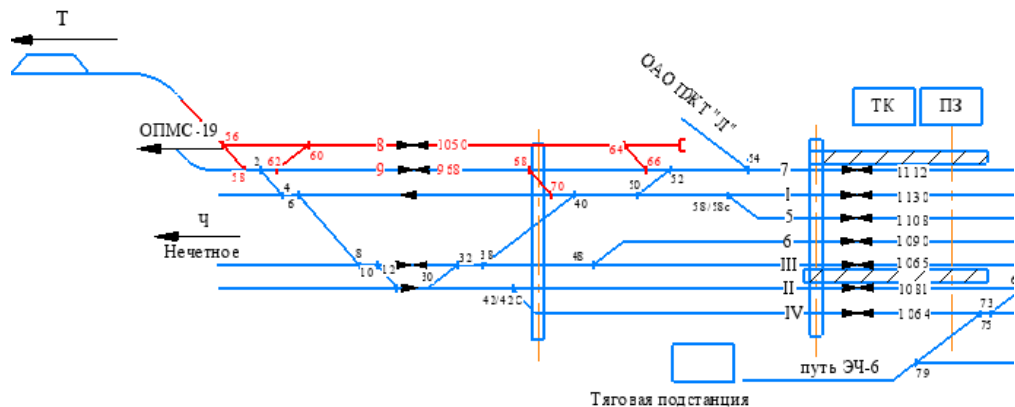
Локальные решения по развитию пассажирской железнодорожной инфраструктуры в Новосибирском узле



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!**