МЭРИЯ ГОРОДА НОВОСИБИРСКА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

От 22.07.2020 № 2200

О Комплексной схеме организации дорожного движения города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

В целях создания условий для обеспечения безопасности дорожного движения, повышения эффективности и устойчивости функционирования дорожно-транспортного комплекса в границах города Новосибирска, в соответствии с Федеральными законами от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения», руководствуясь Уставом города Новосибирска, ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить Комплексную схему организации дорожного движения города Новосибирска на 2020 – 2034 годы (приложение).

2. Департаменту транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска совместно с департаментом информационной политики мэрии города Новосибирска обеспечить оформление Комплексной схемы организации дорожного движения города Новосибирска на 2020 – 2034 годы в виде брошюры в соответствии с требованиями к ее оформлению, установленными Министерством транспорта Российской Федерации.

3. Департаменту информационной политики мэрии города Новосибирска обеспечить опубликование постановления.

4. Контроль за исполнением постановления возложить на начальника департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска.

Мэр города Новосибирска А. Е. Локоть

Дронов
2274222
ДТиДБК

Приложение
к постановлению мэрии
города Новосибирска
от 22.07.2020 № 2200

Комплексная схема организации дорожного движения города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

1. Паспорт Комплексной схемы организации дорожного движения города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Наименование	Комплексная схема организации дорожного движения города Новосибирска на 2020 – 2034 годы (далее – КСОДД)
Основание для разработки КСОДД	Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»; техническое задание на выполнение научно-исследовательской работы «Разработка комплексных схем организации дорожного движения для сети автомобильных дорог, расположенных в границах города Новосибирска» (приложение № 1 к Договору № 258-2018 от 14.08.2018)
Наименование заказчика, место его нахождения	Муниципальное унитарное предприятие города Новосибирска «Управление заказчика по строительству подземных транспортных сооружений», 630112, город Новосибирск, ул. Кошурникова, 12 А
Наименование разработчика, место его нахождения	Акционерное общество «Институт «Стройпроект», 196158, город Санкт-Петербург, Дунайский проспект, д. 13, корп. 2, литера А
Цели и задачи КСОДД	Цели: упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и

	пешеходов в городе Новосибирске; увеличение доли перевозок общественным транспортом в структуре транспортного потока города Новосибирска. Задачи: обеспечение безопасности дорожного движения; обеспечение приоритета движению транспорта общего пользования; создание условий для движения пешеходов и велосипедистов; снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов; снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду; повышение плотности маршрутной сети общественного транспорта; повышение пешеходной доступности остановок общественного транспорта; создание транспортно-пересадочных узлов, которые будут способствовать улучшению условий и сокращению времени пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой; интеграция железной дороги в городской черте и ближайших пригородах в систему общественного транспорта
Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	1. Увеличение среднесетевой скорости движения на 2,3 % в целом по городу. 2. Изменение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) на 52,5%; 3. Увеличение количества парковочных мест на перехватывающих парковках на 1900 машино-мест; 4. Увеличение протяженности велосипедных маршрутов на 194,1 км
Сроки и этапы реализации КСОДД	I этап: 2020 год; II этап: 2021 год; III этап: 2022 – 2023 годы; IV этап: 2024 – 2028 годы; V этап: 2029 – 2034 годы

Описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения	1. Мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования. 2. Мероприятия по организации одностороннего движения. 3. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств. 4. Мероприятия по введению светофорного регулирования и корректировке режимов работы имеющихся светофорных объектов (далее – СО). 5. Мероприятия по развитию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД). 6. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства. 7. Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения на улицах и автомобильных дорогах предупреждение ДТП. 8. Мероприятия по развитию велосипедной и пешеходной инфраструктур. 9. Мероприятия по обеспечению приоритета общественного транспорта
Объемы и источники их финансирования	Общий объем финансирования мероприятий КСОДД составляет 176200 млн. рублей, в том числе: за счет средств федерального бюджета – 70000 млн. рублей; за счет средств областного Новосибирской области – 79000 млн. рублей; за счет средств бюджета города Новосибирска – 27200 млн. рублей. Объем финансирования мероприятий по организации дорожного движения – 112100 млн. рублей. Объем финансирования мероприятий по организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом – 64100 млн рублей.

2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации

2.1. Общие сведения

Город Новосибирск расположен на обоих берегах реки Обь. Новосибирск является административным центром Сибирского федерального округа, Новосибирской области и Новосибирского района.

Схема расположения городского округа города Новосибирска в границах Новосибирской агломерации представлена на рисунке 2.1.1.



Рисунок 2.1.1. Схема расположения городского округа города Новосибирска в границах Новосибирской агломерации

Город Новосибирск – третий по численности населения город России. Численность населения городского округа составляет 1,6 млн. человек. За несколько последних лет численность населения городского округа увеличилась на 4,2% (таблица 2.1.1).

Таблица 2.1.1

Динамика численности населения города Новосибирска в 2016 – 2020 годах

Показатель	2016	2017	2018	2019	2020	2020 / 2016, %
1	2	3	4	5	6	7
Численность населения на начало года, тыс. человек	1584,1	1602,9	1612,8	1618,0	1625,6	102,6

Для целей транспортного моделирования выполнен прогноз численности населения города Новосибирска (таблица 2.1.2).

Таблица 2.1.2

Прогноз численности населения города Новосибирска

Показатель	2020	2021	2022	2023	2028	2034
1	4	5	6	7	8	9
Численность населения на 1 января года, тыс. человек	1633,0	1649,9	1666,2	1682,0	1751,8	1817,6

Основу экономической базы города Новосибирска составляют промышленность, торговля и сфера услуг, транспорт, строительство, наука и научное обслуживание. Город успешно развивается при отсутствии крупных ресурсодобывающих предприятий, что отличает его от большинства крупных городов Сибири.

В городе осуществляют деятельность более 108,4 тыс. предприятий и организаций и 45,1 тыс. индивидуальных предпринимателей. В экономике города занято более 800 тыс. человек, из них более половины работает на крупных и средних предприятиях и в организациях города, около четверти – в малых и микропредприятиях.

Особенность промышленности города состоит в том, что в нем отсутствует сырьевая отрасль, на 90 % промышленные предприятия Новосибирска – обрабатывающие.

Главные планировочные факторы, определяющие территориальное развитие и своеобразие сложившейся структуры города Новосибирска:

структура, образуемая трассой Транссибирской железнодорожной магистрали и примыкающих путей;

ось, образуемая рекой Обь с притоками;

сохранившиеся лесные массивы и водные пространства;

значительные по площади промышленные зоны в местах концентрации крупных градообразующих промышленных предприятий и объектов инженерной инфраструктуры;

магистральная улично-дорожная сеть, линии и станции метрополитена;

размещение исторически сложившегося общегородского центра;

трассировка общегородских магистральных улиц, выполняющих роль композиционного и планировочного каркаса города.

В связи со сложившимся территориальным расположением ряда промышленных объектов город имеет сложносочиненную структуру, что затрудняет связь некоторых частей внутри города затруднена, что вызывает определенные территориальные проблемы.

В настоящее время основные мероприятия в городе направлены на улучшение структурной связанности территории путем преобразования планировочной структуры и транспортной инфраструктуры. Следует развивать систему озеленения городских территорий, создавая «зеленый каркас», что позволит проявить потенциал береговой (пойменной) зоны города. Административные меры и планировочные решения в области транспортной инфраструктуры позволят улучшить структурную связь территории городского округа.

Улично-дорожная сеть города Новосибирска (далее – УДС) как базовый элемент градостроительной структуры за все время существования города прошла ряд эволюционных изменений. УДС была устроена по квадратно-гнездовому принципу вокруг центральной оси – Николаевского (Красного) проспекта. Первые генеральные планы города сохраняли развитие УДС в этой же градостроительной логике. Карты города 1955 и 1975 годов фиксируют бурный рост новой застройки уже на обоих берегах реки Оби, причем дислокация новых пятен застройки не была подчинена задаче оптимизации транспортной работы в городе. На этом этапе наметился «догоняющий» тренд развития УДС по отношению к его градостроительному развитию, что не было критичным из-за тотальной ориентации города на общественный транспорт. В 1980-х, и особенно в 2000-х годах темпы градостроительного развития и его хаотичные векторы окончательно оторвались от темпов и планов развития УДС, что в комплексе с растущей автомобилизацией предопределило существующую транспортную ситуацию в городе.

2.2. Анализ имеющихся в городе Новосибирске документов территориального планирования, планов и программ в сфере социально-экономического развития и комплексного развития транспортной инфраструктуры, материалов инженерных изысканий

Документом территориального планирования города Новосибирска является Генеральный план города Новосибирска, утвержденный решением Совета депутатов города Новосибирска от 26.12.2007 № 824 (далее – Генеральный план города Новосибирска). В настоящее время Генеральный план города Новосибирска находится в процессе актуализации, в ходе которого предлагается:

создать и соединить южный, восточный и северный обходы города Новосибирска;

расширить сеть магистралей непрерывного движения, магистралей городского значения регулируемого движения;

увеличить число развязок;

построить новые развязки, мосты (через реки Обь, Иня);

реконструировать дамбу плотины Новосибирской гидроэлектростанции (далее – ГЭС);

продлить линии метрополитена.

Стратегия социально-экономического развития города Новосибирска на период до 2030 года утвержденная решением Совета депутатов города Новосибирска от 24.12.2018 № 726, определяет основные приоритеты, цели, задачи и направления социально-экономической политики города Новосибирска.

Главной стратегической целью социально-экономического развития города Новосибирска до 2030 года является стабильное повышение качества жизни населения города Новосибирска.

Приоритетами социально-экономической политики города Новосибирска, направленными на реализацию главной стратегической цели социально-экономического развития города Новосибирска, являются:

развитие человеческого капитала;

рост экономического потенциала;

формирование современной и безопасной городской среды.

Прогноз социально-экономического развития города Новосибирска выполнен в двух сценарных вариантах: базовом и целевом.

В Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска на 2018 – 2030 годы, утвержденной решением Совета депутатов города Новосибирска от 26.09.2018 № 660 (далее – ПКРТИ), предложен комплекс мероприятий по развитию железнодорожного, воздушного транспорта, метрополитена, наземного рельсового и безрельсового общественного транспорта, велосипедного, грузового транспорта, парковочного пространства и улично-дорожной сети, в том числе развязок, мостов, транспортно-пересадочных узлов. Предложения по корректировке ПКРТИ приведены в Разделе 9.

Муниципальная программа «Развитие транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса на территории города Новосибирска», утвержденная решением Совета депутатов города Новосибирска от 06.11.2019 № 4030, устанавливает приоритетные мероприятия по развитию дорожной инфраструктуры, общественного транспорта, по сохранению и развитию зеленого фонда, рассмотрены вопросы финансирования.

Также постановлением мэрии города Новосибирска от 18.02.2015 № 1178 утверждена Концепция развития общественного пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры в городе Новосибирске на 2015 – 2020 годы.

В части развития скоростного трамвая в городе Новосибирске разработаны:

«Концепция строительства скоростного трамвая в городе Новосибирске», утвержденная распоряжением мэрии города Новосибирска от 02.03.2010 № 3170-р;

Технико-экономическое обоснование строительства двух линий скоростного трамвая (2013 год).

2.3. Организация дорожного движения

Условия дорожного движения в Новосибирске являются затрудненными. Согласно математической модели, разрабатываемой в составе КСОДД, доля участков УДС, работающих в режиме перегрузки в часы пик, составляет 32 %.

Основная причина такой ситуации является избыточное количество автомобилей для имеющего количества улиц и дорог. Данные онлайн-мониторинга на некоторых ключевых участках УДС, позволили определить основные параметры дорожного движения – скорость, интенсивность и коэффициент загрузки. Значения данных параметров приведены в таблице 2.3.1.

Таблица 2.3.1

Характеристики условий дорожного движения на некоторых ключевых участках УДС

№ п/п	Наименование участка УДС	Минимальная скорость в час пик, км/ч	Пиковая интенсивность, авто/час	Пропускная способность, авто/час	Коэффициент загрузки, %
1	2	3	4	5	6
1	Площадь Инженера Будагова	3	7743	6900	112
2	Ул. Большевистская	3	3407	3100	110
3	Ул. Фабричная	3	2135	2350	91
4	Ул. Владимировская	5	2290	2100	109
5	Димитровский мост	10	4300	4500	96
6	Проезд Энергетиков	10	3617	4500	80
7	Площадь Энергетиков	5	4622	4400	105
8	Ул. Станционная	10	1932	2350	82
9	Площадь Труда	5	2620	2300	114
10	Ул. Станиславского	15	2505	4000	63
11	Проспект Карла Маркса	10	1750	2200	80
12	Ул. Ватутина	7	1900	2350	81
13	Ул. Немировича-Данченко	5	2552	2800	91
14	Ул. Сибиряков-Гвардейцев	10	1726	2350	73
15	Октябрьский мост	7	4606	4750	97
16	Ул. Восход	7	2349	2350	100
17	Ул. Кирова	15	1968	3000	66
18	Ул. Ипподромская	10	3105	3600	86
19	Красный проспект	15	1923	3000	64
20	Ул. Нарымская	7	2970	3500	85
21	Ул. Дуси Ковальчук	10	1741	2350	74

Кроме того, представлена картограмма интенсивности и коэффициента загрузки на участках УДС для утреннего часа пик (рисунок 2.3.1).

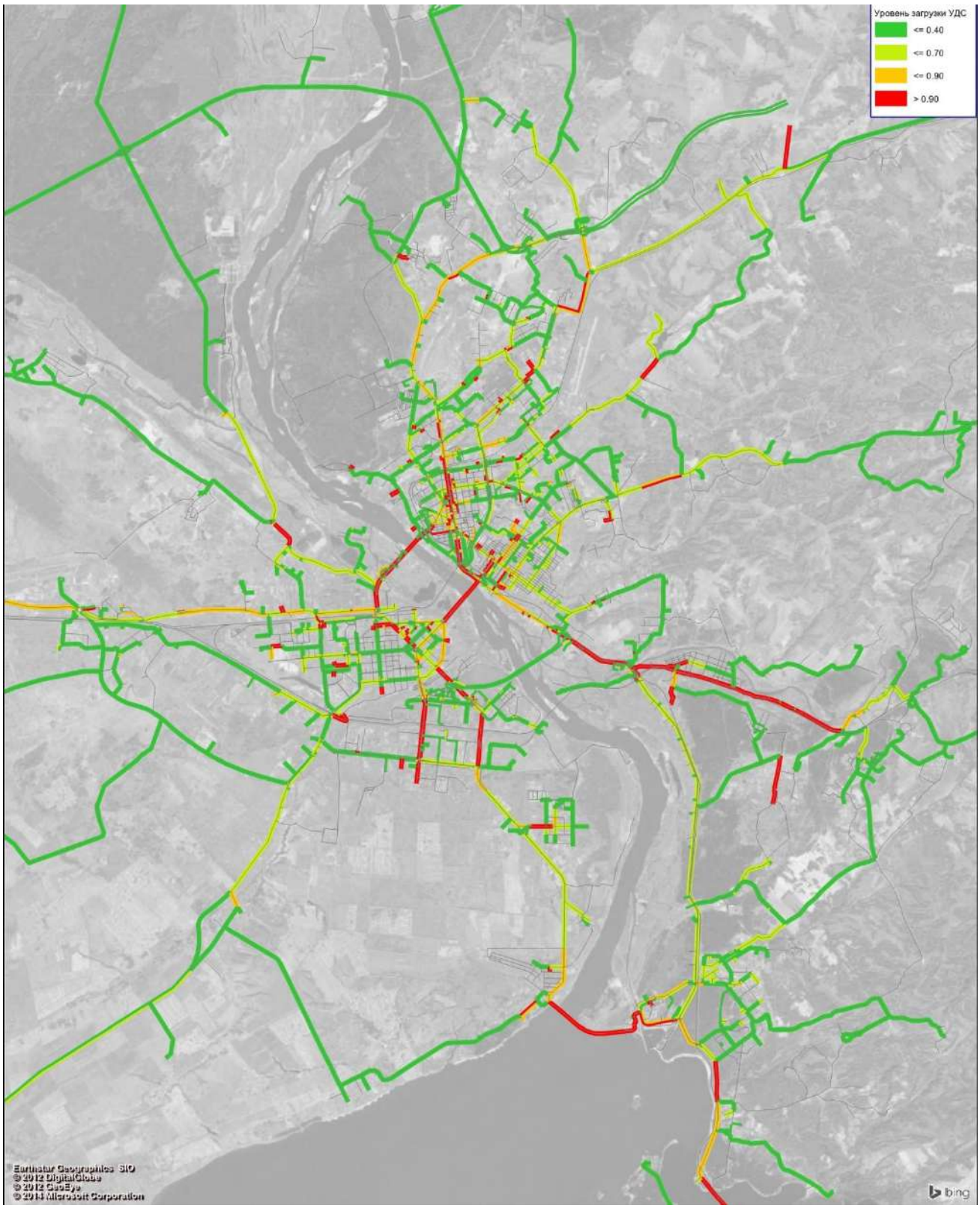


Рисунок 2.3.1. Картограмма коэффициента загрузки на участках УДС

Маршрутная сеть общественного пассажирского транспорта имеет отдельные участки с высоким уровнем дублирования муниципальных и межмуниципальных маршрутов на центральных городских магистралях, например, Вокзальная магистраль, ул. Титова, ул. Мира. Это вызвано сочетанием ряда факторов: выраженного влияния рельефа местности, разделения города на две ча-

сти водными преградами и недостаточной связности магистральных элементов УДС. Дублирование по выборочному перечню остановочных пунктов приведена в таблице 2.3.2. На отдельных из них проходят более 25 маршрутов (через остановочный пункт «Телецентр» 50 маршрутов).

Таблица 2.3.2

Дублирование маршрутов общественного пассажирского транспорта через отдельные остановочные пункты в черте города

№ п/п	Наименование остановочного пункта	Число маршрутов		
		всего	автобус	городской электрический транспорт
1	2	3	4	5
1	Телецентр	50	48	2
2	Мелькомбинат	30	30	-
3	Река Иня	28	28	-
4	Монумент Славы	27	25	2
5	Автовокзал	27	25	2
6	ДК Энергия	25	24	1
7	Завод Химконцентратов	24	24	-
8	Дом Ленина	22	19	3
9	Универмаг «Калининский»	19	16	3
10	Издательство «Советская Сибирь»	18	15	3
11	ЦУМ	17	16	1
12	Проспект Строителей	16	16	-
13	Метро Гагаринская	15	12	3
14	Ул. Бурлинская	15	14	1
15	Рабочая	14	13	1
16	Ул. Кошурникова	13	10	3
17	Ул. Хованская	12	12	-
18	Метро Октябрьская	12	10	2
19	Мост	12	11	1
20	Автодром	11	8	3
21	Ул. Восход	10	8	2
22	Ул. Макаренко	10	10	-
23	Ул. Трикотажная	10	7	3
24	ДК Строитель	10	9	1
25	Магазин «Альянс»	9	8	1
26	ДК им. Кирова	8	7	1
27	Ул. Воскова	8	6	2
28	Плехановский ж/м	6	5	1

Проблемы дорожных заторов в городе Новосибирске во многом обусловлены направлением основных потоков (трудовые маятниковые миграции с окраин города и из Ленинского и Кировского районов в Центральный и Железнодорож-

ный районы), что создает неравномерную нагрузку на отдельных участках УДС. Также наблюдаются затрудненное движение на ул. Богдана Хмельницкого, т.к. данная магистраль является одной из основных транспортных связей между центральной частью города и Калининским районом (на рис. 2.3.1 уровень загрузки 0,7). Наблюдается уровень загрузки 0,7 и более на участках ул. Кедровой и Мочищенского шоссе, данные улицы являются основными в Заельцовском районе. По данным улицам совершаются трудовые и учебные корреспонденции.

Наиболее выраженной особенностью города является расположение городской застройки на двух берегах реки Оби, что создает повышенный транспортный спрос на передвижения между берегами. Это приводит к хроническим заторовым ситуациям на подходах к мостовым переходам, в том числе в районе Октябрьского моста (на левом и правом берегах), в районе Димитровского моста (особенно на пересечении проезда Энергетиков и улицы Станционной). Построенный в последние годы Бугринский мост недоиспользован в силу отсутствия развитых подходов к нему. В силу этого необходима постепенная достройка участков, позволяющих перераспределить транспортный спрос с прочих загруженных мостов и подходов на Бугринский мост.

Значительной проблемой в Новосибирске является низкий класс обособления трамвайных линий по критерию ROW (около 58%) (рисунок 2.3.2). То есть 42% трамвайных линий проложены в одном уровне по проезжей части и подвержены воздействию заторов (по ним движется, либо простаивает в заторе автотранспорт). По оценке Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ) процент обособления должен составлять не менее 60%, при этом на участках с постоянным влиянием заторов (например, на мостовых переходах либо на крупных магистралях типа ул. Богдана Хмельницкого – на 100%). В настоящее время все обособленные пути расположены на малозагруженных и периферийных участках, что в минимальной степени снимает влияние заторов на трамвайное движение. На наиболее востребованном маршруте № 13 (в его центральной части) трамвайные пути никак не обособлены от автотранспортных потоков (на ул. Серебренниковской, ул. Мичурина). Это же относится и к маршрутам в направлении Затулинского жилмассив, а также к Бугринской роще на улицах Мира, Сибиряков-Гвардейцев, Блюхера.

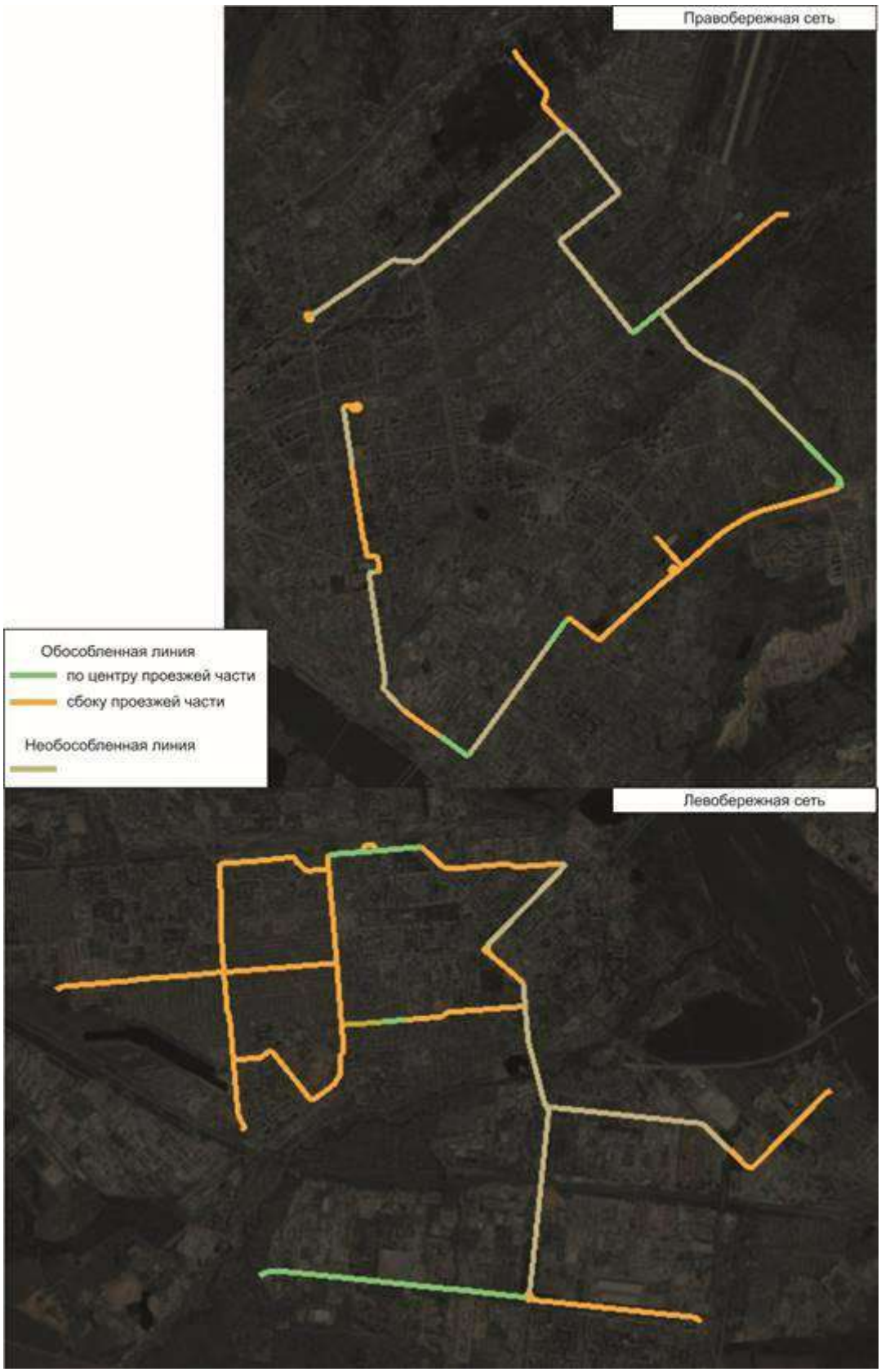


Рисунок 2.3.2. Качество обособления линий трамвая по критерию ROW

Так, для участков по улицам Серебренниковской, Мичурина, Богдана Хмельницкого, Сибиряков-Гвардейцев требуется обособление путей трамвай от проезжей части с целью исключения возможности проезда на автомобилях. Для этих целей на указанных улицах трамвайные пути в габарите вагонов могут быть

огорожены столбиками, а также произведён выборочный демонтаж плиточного и асфальтового покрытия для исключения проезда легкового автотранспорта. В отдельных случаях ограждение столбиками вместе с высадкой кустарников (живая изгородь).

На фоне других городов России Новосибирск занимает по показателю ROW среднее положение (рисунок 2.3.3).

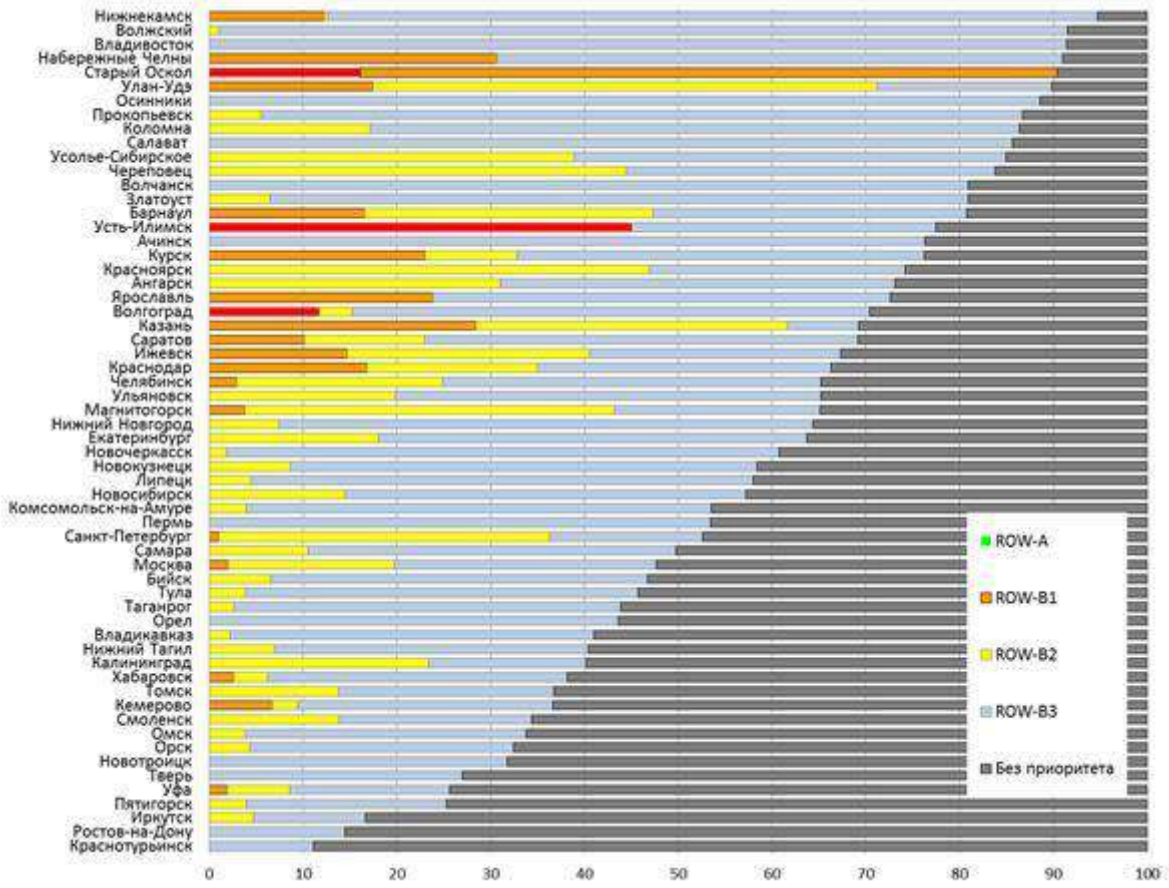


Рисунок 2.3.3. Место Новосибирской трамвайной сети (оба берега) по критерию ROW среди других городов Российской Федерации

Актуальной является проблема низкой привлекательности общественного транспорта, связанная с недостаточным уровнем предоставления приоритета, нехваткой подвижного состава, отсутствием необходимых транспортно-пересадочных узлов (далее – ТПУ) и пр. Следствием этого является дополнительная нагрузка на УДС от индивидуального транспорта.

Детальный анализ ситуации в сфере транспортного обслуживания города Новосибирска общественным пассажирским транспортом, основные направления, цели, задачи и мероприятия по совершенствованию указанной сферы содержатся в Комплексной схеме организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы (приложение 1) (далее – КСОТ).

Несовершенными являются схемы организации дорожного движения в некоторых транспортных узлах.

На ключевых одноуровневых транспортных развязках на сегодняшний день наблюдается острый дефицит пропускной способности. К подобным развязкам можно отнести:

площадь инженера Будагова;

развязка ул. Большевистская – Октябрьский мост;

узел площадь Энергетиков – площадь Труда;

пим. Карла Маркса.

Перегрузки на данных пересечениях влекут за собой эффект «ударной волны» лучами по всем направлениям, приходящим на указанные развязки. В итоге приходящие к данным развязкам улицы, даже имеющие запас пропускной способности, оказываются в заторовых ситуациях. Малобюджетные мероприятия, связанные с локальными изменениями организации дорожного движения (далее – ОДД), на сегодняшний день исчерпали возможности по улучшению условий движения. Поэтому важно предусмотреть мероприятия по полной реконструкции данных транспортных узлов.

В рамках разработки КСОДД проведен анализ статистики ДТП в городе Новосибирске за 2017 – 2019 гг. В 2017 году было выявлено 29 мест концентрации ДТП, в которых произошло 127 происшествий с пострадавшими. В 2018 году было выявлено 18 мест концентрации ДТП, в которых произошло 79 происшествий с пострадавшими. В 2019 году было выявлено 18 мест концентрации ДТП, в которых произошло 59 происшествий с пострадавшими. Также были выявлены участки, которые характеризовались повышенным количеством ДТП в 2019 г. К примеру, аварийно-опасными участками УДС, в том числе по количеству ДТП с участием пешеходов, является ул. Краузе, перекресток ул. Немировича-Данченко – ул. Лыщинского. Места концентрации ДТП представлены в приложении 6.

Также в рамках разработки КСОДД были выявлены места возникновения заторовых ситуаций. Предложения по изменению схем организации дорожного движения данных узлов приведены в разделах 6 и 7.

2.4. Пассажирские перевозки

В 2019 году объём перевозок всеми видами общественного пассажирского транспорта города Новосибирска составил 390,2 млн. пассажиров. Муниципальный транспорт занимает 43 % рынка, остальные перевозки осуществляются коммерческими перевозчиками (рисунок 2.4.1).

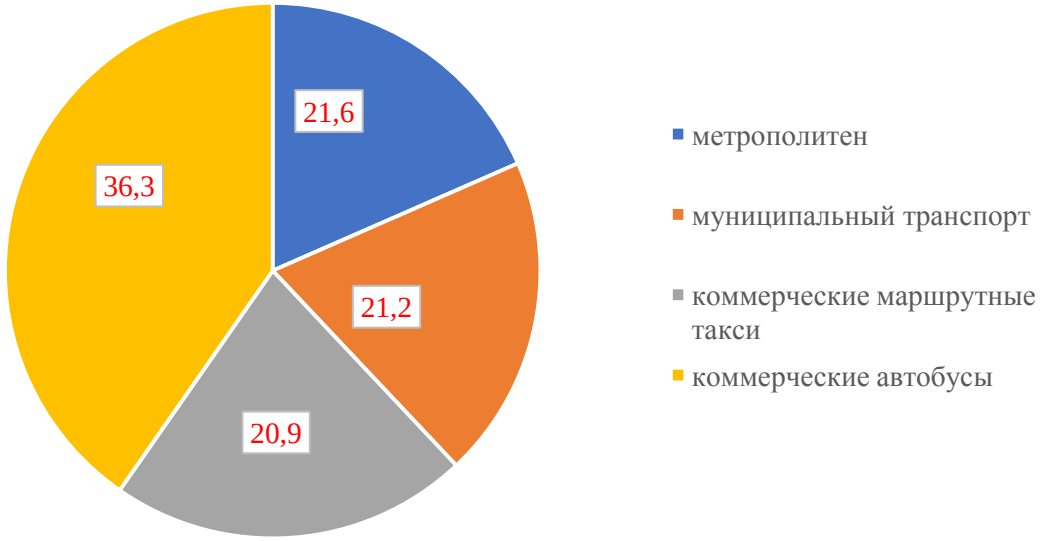


Рисунок 2.4.1. Структура перевозок разными видами транспорта по формам собственности в 2019 году (%)

Распределение по видам общественного пассажирского транспорта, как и в большинстве городов России смещено в пользу перевозок автобусами (более 60%). При этом среди крупных городов Новосибирск отличает относительно повышенная доля (12,6%) в перевозках троллейбусного транспорта – 49 млн. пассажиров (рисунок 2.4.2).

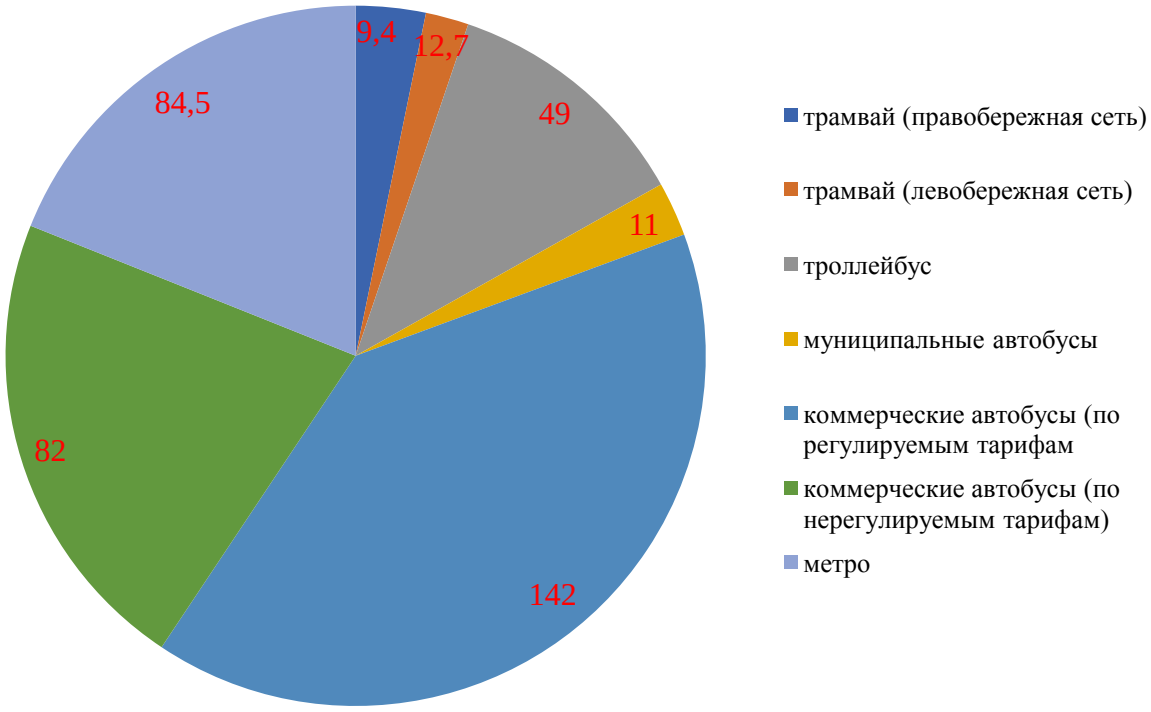


Рисунок 2.4.2. Объемы перевозок по видам транспорта в 2019 году (млн. пассажиров)

Суточные пассажиропотоки на общественном пассажирском транспорте наибольших значений достигают в четверг (таблица 2.4.1). При этом на автобусном транспорте независимо от формы собственности наибольший объём пассажиров перевозится по средам.

Таблица 2.4.1

Суточные пассажиропотоки по видам общественного пассажирского транспорта в разные дни недели (пасс.)

Вид транспорта	Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
1	2	3	4	5	6	7	8
Троллейбус	161968	164539	166779	177728	176904	126150	97169
Автобус	41170	43194	45806	45962	47195	39302	28063
Трамвай	68400	71989	70679	79737	78815	54299	42356
Коммерческие автобусы	275098	288294	308144	304087	301107	206450	142514
Итого	546636	568016	591408	607514	604021	426201	310102
Доля суточного пассажиропотока от недельного значения, %	14,8	15,4	16,0	16,4	16,3	11,5	8,4

В суточных перевозках в будние дни повышается доля коммерческих перевозчиков, в выходные дни баланс перевозок несколько смещается в пользу муниципальных операторов: их доля возрастает с 49,5 до 54% (таблица 2.4.2).

Таблица 2.4.2

Распределение потоков между видами транспорта в будни и выходные дни (в %)

Наименование	Будни	Суббота	Воскресенье
1	2	3	4
Троллейбус	29,1	29,6	31,3
Автобус	7,7	9,2	9,0
Трамвай	12,7	12,7	13,7
Комм. автобусы	50,6	48,4	46,0

В 2019 году автобусами всех форм собственности в Новосибирске перевезено более 235 млн. пассажиров, в 2018 год – 273 млн. пассажиров, что ниже показателей 1989 года, когда были достигнуты максимальные значения по этому виду транспорта в 371 млн. пассажиров (перевезённые в то время муниципальными операторами). В последующем, объёмы перевозок автобусами по мере перехода части населения на транспортное самообслуживание и ухудшения дорожно-транспортной ситуации снижались (рисунок 2.4.3), как на других видах общественного пассажирского транспорта.

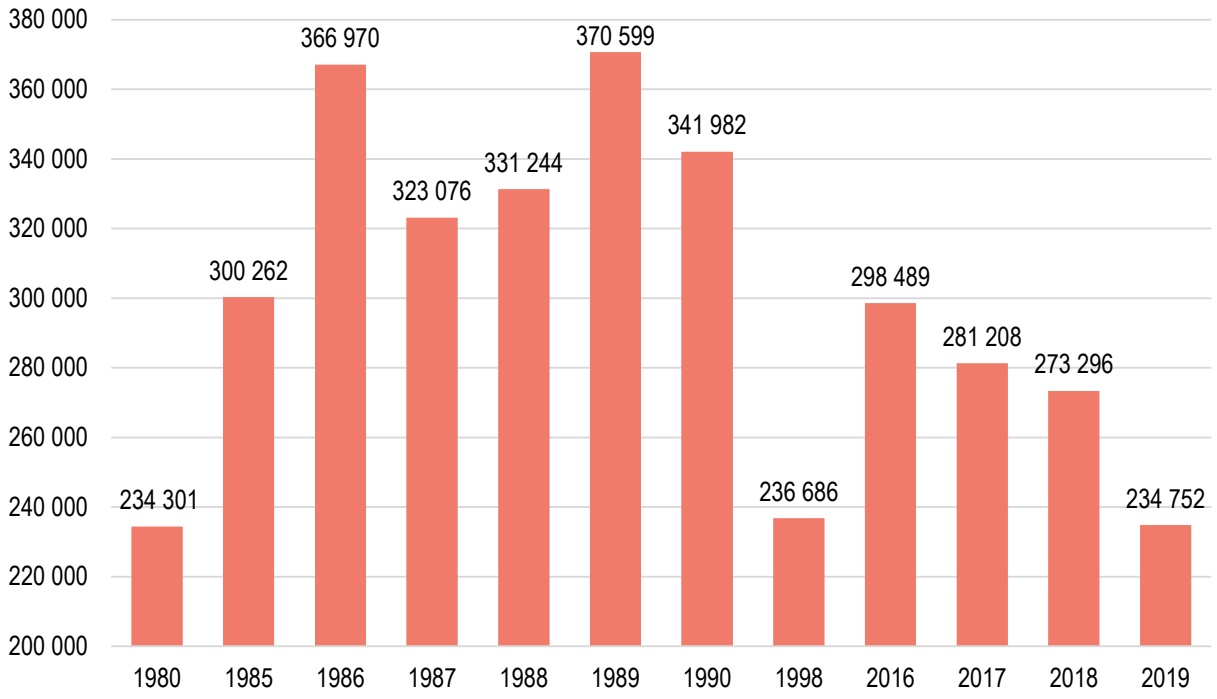


Рисунок 2.4.3. Объёмы перевозок автобусами (тыс. пассажиров).

При рассмотрении пассажиропотоков по отдельным маршрутам в суточном срезе использовались данные валидаций билетов, имеющие некоторые особенности. Порядка 15 маршрутов автобусов коммерческих перевозчиков в сутки перевозят количество пассажиров, сопоставимое с наиболее загруженными маршрутами троллейбусов и трамваев. Несколько таких маршрутов приведены в таблице 2.4.3. Наиболее востребованным у пассажиров является маршрут № 30, соединяющий Плющихинский и Ботанический жилмассивы в коридоре Дзержинской линии метрополитена.

Таблица 2.4.3

Среднесуточные пассажиропотоки на наиболее загруженных маршрутах автобусов коммерческих перевозчиков

№ п/п	№ маршрута	Пассажиропоток, пасс.	Максимальное кол-во транспортных средств, ед.
1	1	2	3
2	28	44742	36
3	39	30922	24
4	6	26107	26
5	64	23933	21
6	13	22073	25
7	95	21409	21
8	97	20903	20
9	30	18784	27
10	29	17587	20

№ п/п	№ маршрута	Пассажиропоток, пасс.	Максимальное кол-во транспортных средств, ед.
1	1	2	3
11	98	16798	16
12	60	14601	17
13	43	10589	32
14	57	9847	19
15	9	7269	21
16	3	5835	15

В выходные дни объёмы перевозок у коммерческих операторов снижаются практически в 2 раза (до 200 тыс. пассажиров в субботу и 140 тыс. пассажиров к воскресенью).

На муниципальных автобусах при достаточно большом числе маршрутов процент поездок в целом невелик. Доля в объёме суточных перевозок составляет в среднем не более 10%. Таким образом, муниципальные автобусы менее востребованы и формируют меньший объем предложения. По наиболее загруженному маршруту муниципального оператора № 45 «Чемской бор – Центральный корпус» перевозится более 6,6 тыс. пассажиров в сутки (таблица 2.4.4).

Таблица 2.4.4

Среднесуточные пассажиропотоки на муниципальных автобусах

№ п/п	№ маршрута	Пассажиропоток, пасс.	Максимальное кол-во транспортных средств, ед.
1	2	3	4
1	45	6633	20
2	23	5225	15
3	54	3973	10
4	21	2929	10
5	68	2373	16
6	36	2066	7

Суточный почасовой пассажиропоток муниципальных автобусов (рисунок 2.4.4) по данным валидаций имеет выраженный утренний час-пик с 7:00 до 8:30 утра с локальным спадом в районе 7:45. Вечерний час-пик в будний день отчётливо выражен в 17:10 мин. В выходные дни столь выраженных утренних и вечерних пиков не наблюдается.

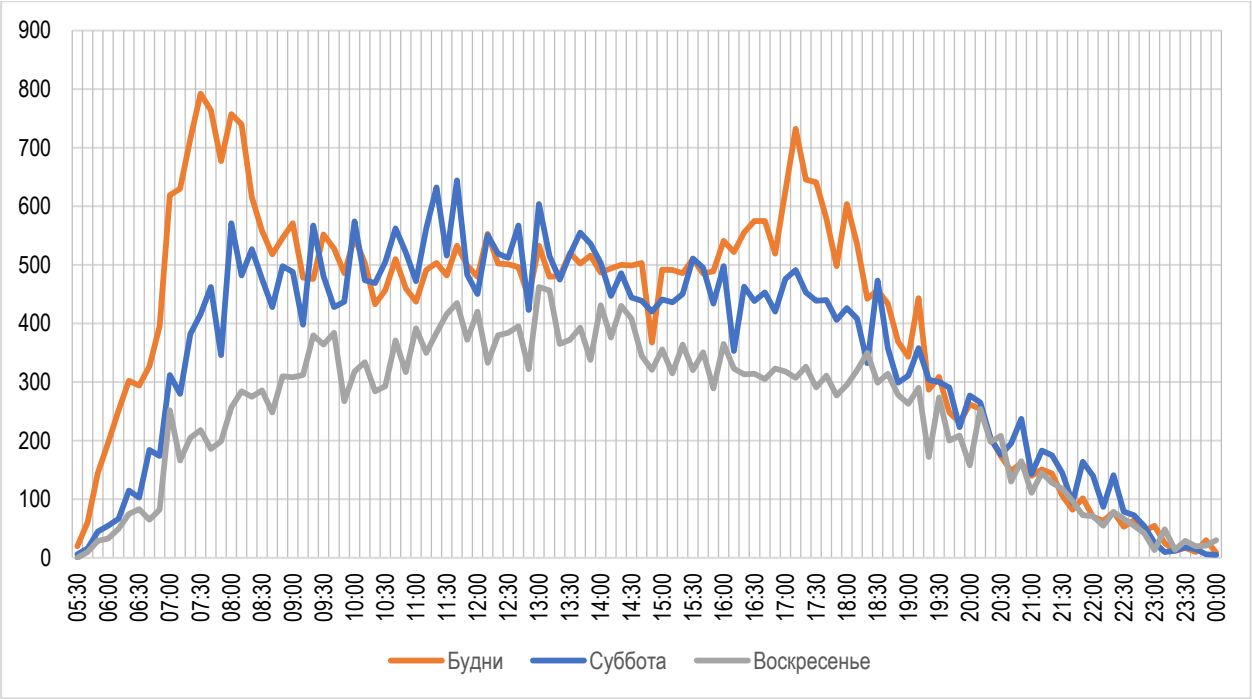


Рисунок 2.4.4. Суточный почасовой пассажиропоток муниципальных автобусов (пассажиров)

На автобусах коммерческих перевозчиков утренний час-пик по данным валидаций достигает максимума в 7:20 утра, около 17:05 (рисунок 2.4.5). При этом у коммерческих перевозчиков в большей степени выражены различия в объёмах перевозок между будними и выходными днями.

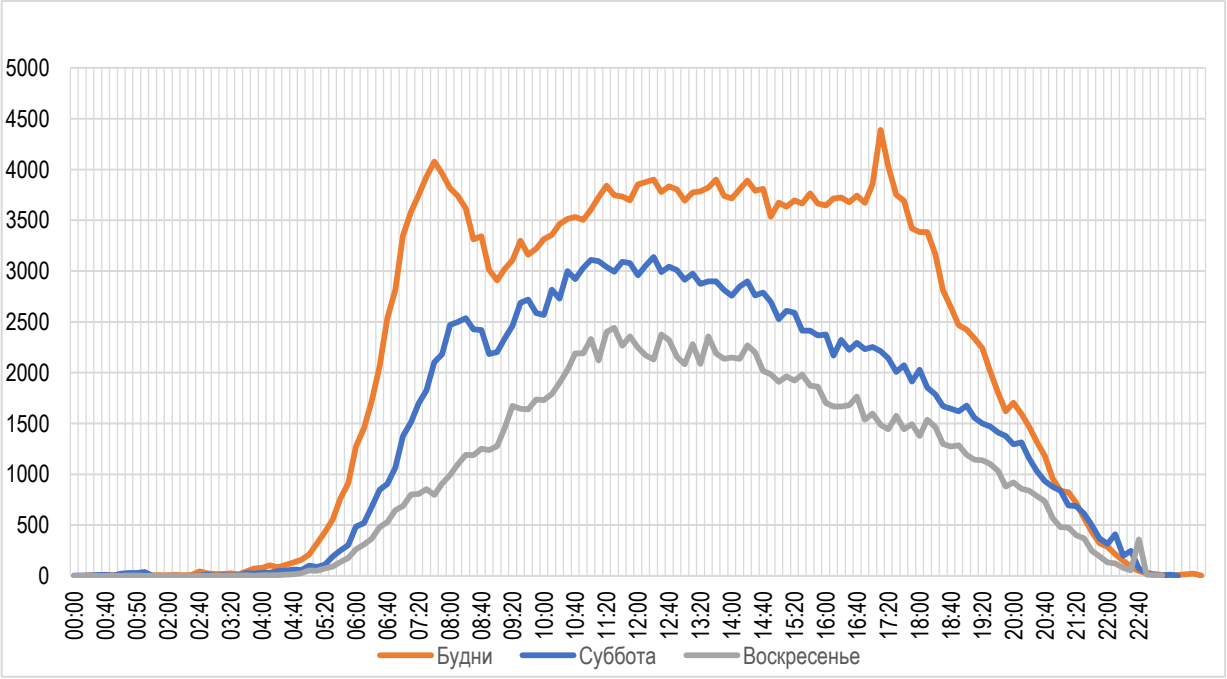


Рисунок 2.4.5. Суточный почасовой пассажиропоток автобусных маршрутов коммерческих перевозчиков (пассажиров)

Объём перевозок пассажиров троллейбусами за последние 15 лет демонстрирует снижение показателей (рисунок 2.4.6), что связано с двумя основными причинами: ростом заторовых явлений и недостатком выделенных полос и выбытием парка.

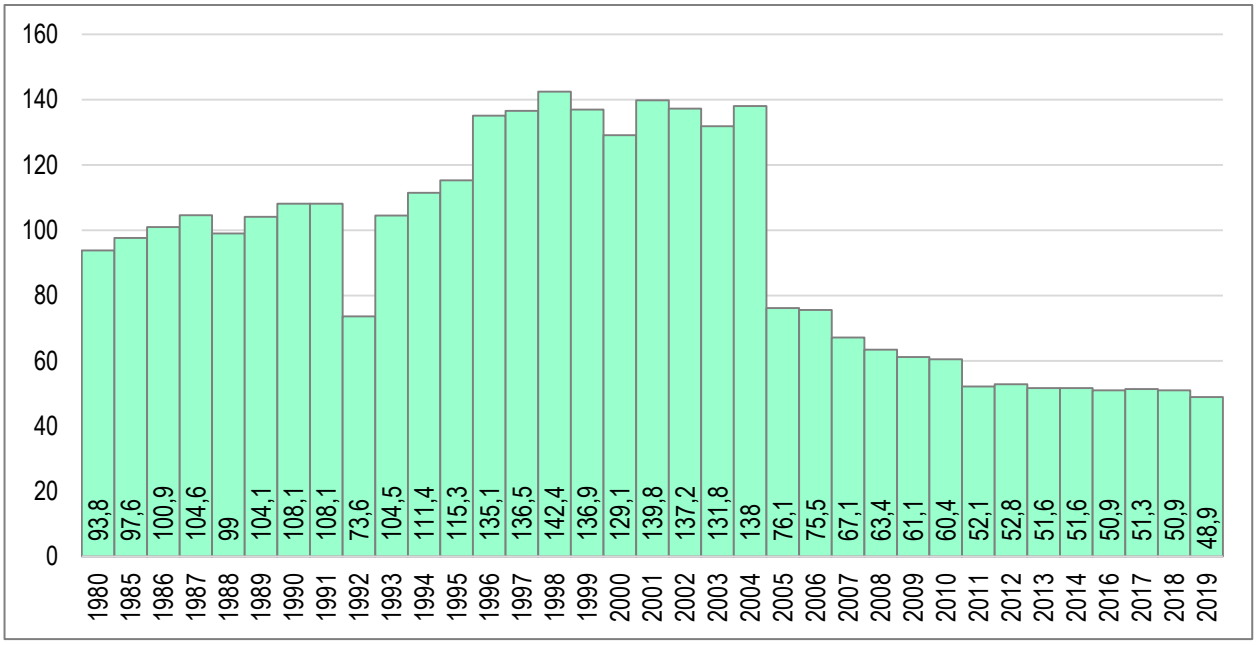


Рисунок 2.4.6. Динамика перевозок пассажиров троллейбусами (млн. пассажиров)

Из 14 маршрутов наиболее востребованы шесть – № 24, 23, 22, 8, 7, 5. Каждым маршрутом в 2019 году перевезено более 5 млн. пассажиров. По маршруту № 24 «ул. Учительская – Станиславский ж/м» перевезено 11,9 % всех пассажиров троллейбусов (5,826 млн. пасс.) (рисунок 2.4.7). Этот маршрут связывает право- и левобережную части города через Димитровский мостовой переход).

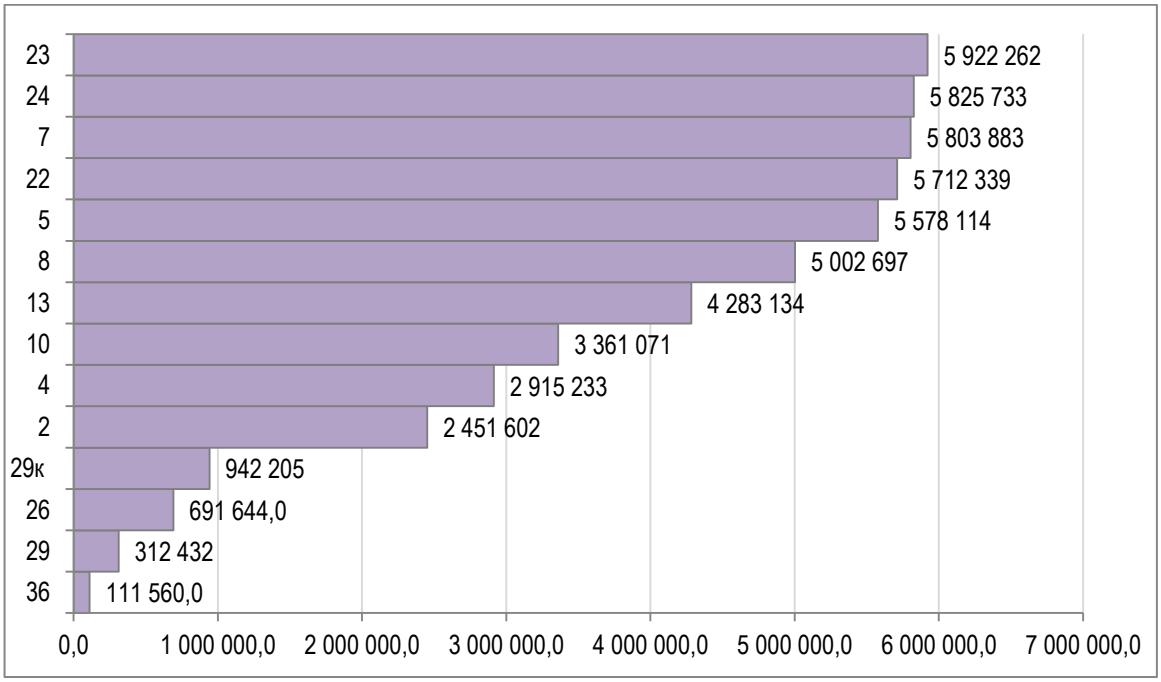


Рисунок 2.4.7. Загруженность маршрутов троллейбуса, пассажиров

В разрезе суточной динамики потоки на маршруте № 24 достигают 20,1 тыс. пассажиров, на маршруте № 5 – 19 тыс. пассажиров (таблица 2.4.5). Таким образом, в сети общественного пассажирского транспорта высокие пассажиропотоки наблюдаются на маршрутах трамвая и троллейбусам вдоль коридора Ленинской линии метрополитена в Центральной части города, что говорит о сверхвысоких интенсивностях по этому диаметру.

Таблица 2.4.5

Суточный пассажиропоток троллейбусных маршрутов

№ п/п	№ маршрута	Пассажиропоток, пасс.	Максимальное кол-во транспортных средств, ед.
1	2	3	4
1	24	17011	27
2	5	15250	23
3	23	16075	18
4	7	15495	23
5	22	15839	19
6	13	12268	22
7	8	14748	23
8	10	10329	17
9	4	9179	19
10	2	7126	12
11	29, 29к	4572	12
12	26	1890	6
13	36	892	5
	Всего 14	140674	226

В выходные дни пассажиропоток на маршруте № 24 снижается на 9 тыс. пассажиров, но всё равно остаётся одним из самых значительных из всех остальных, маршрут № 36 также остаётся малодеятельным. Как и в будние дни в выходные маршрут № 24 наиболее востребован в субботу, а в воскресенье находится в тройке самых загруженных уступая № 23 и № 8.

Если рассматривать перевозки троллейбусами по данным валидаций в почасовом интервале в будние и выходные дни, то утренний час-пик на этом виде транспорта наблюдается 7:30 утра, вечерний час-пик в 7:15 вечера (рисунок 2.4.8).

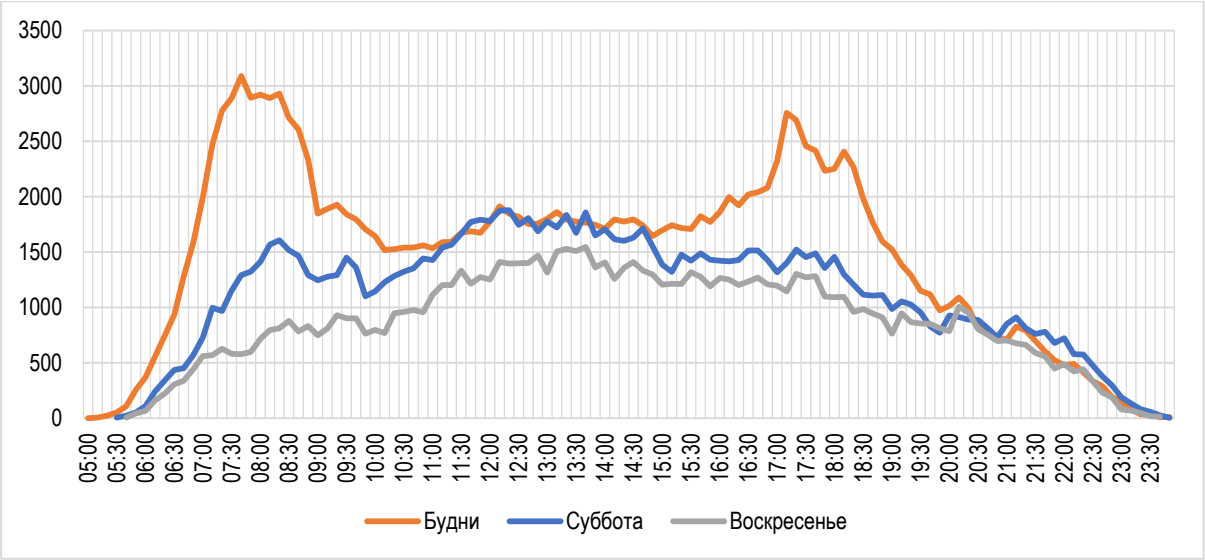


Рисунок 2.4.8. Суточные колебания пассажиропотока на троллейбусных маршрутах (пассажиров)

Объем перевозок пассажиров трамваями за последние 30 лет демонстрирует непрерывное снижение показателей (рисунок 2.4.9), что связано с тремя основными причинами: ростом заторовых явлений и низким приоритетом (степенью обособления) трамвайных линий (по критерию ROW), выбытием парка и сокращения трамвайных путей.

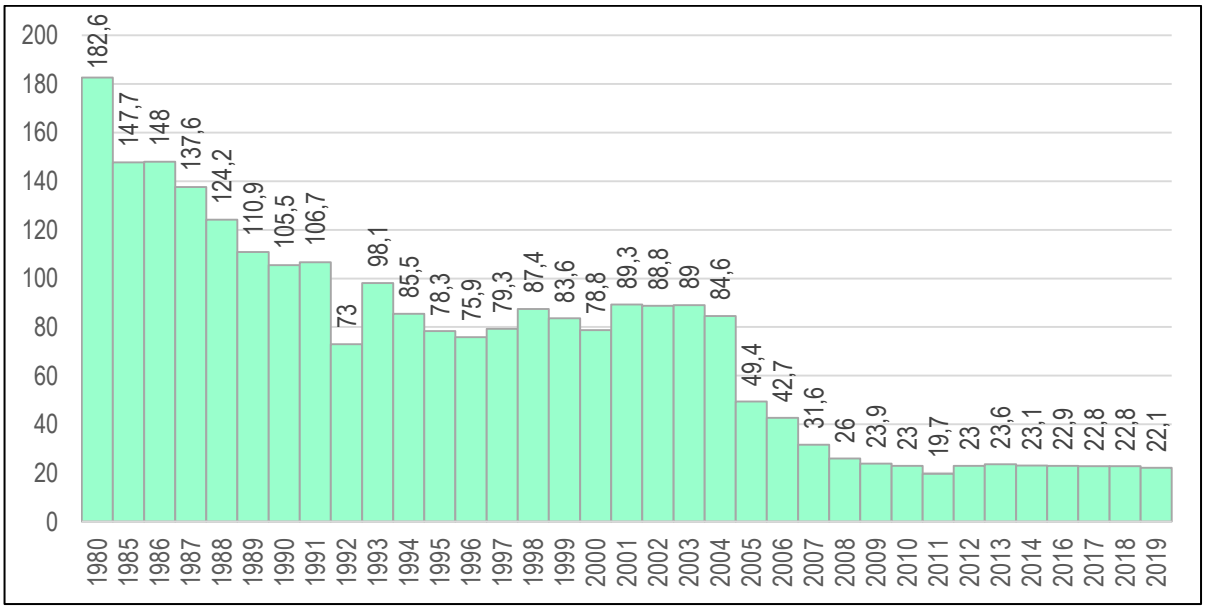


Рисунок 2.4.9 Объём пассажирских перевозок трамваями (млн. пассажиров)

Снятие трамвайных линий в связи со строительством Дзержинской линии метрополитена в направлении Золотой Нивы (велось в течение 1988 – 2011 годах) привело к закрытию движения трамвайного транспорта в оживлённом коридоре ул. Кошурникова, впоследствии и по части проспекта Дзержинского, дальнейшему снижению объёмов перевозок трамваями.

При этом, несмотря на меньшее число маршрутов и меньший парк (почти в 2 раза), объём перевозок трамвайным транспортом в расчёте на 1 вагон выше, чем в двух из четырех троллейбусных филиалов муниципального казенного предприятия города Новосибирска «Горэлектротранспорт» (далее – МКП «ГЭТ») (Заельцовском и Кировском) (таблица 2.4.6).

Таблица 2.4.6

Распределение трамваев по филиалам и объём перевозок

Наименование филиалов МКП «ГЭТ»	Дата ввода	Вместимость, ед.	Численность парка, ед.	Объём перевозок в 2019 г. (тыс. пассажиров)	
				всего	на 1 трамвай
1	2	3	4	5	6
Правобережное трамвайное	1966	100	79	9384	118,8
Левобережное трамвайное	1971	150	80	12713	158,9

Из 11 маршрутов трамвая в настоящее время наиболее востребованы три. Более 3 млн. пассажиров в год перевезено по № 13, 15 и 18. По наиболее востребованному маршруту № 13 «Гусинобродское шоссе – ул. Писарева» перевезено за 2019 год 31,1% всех пассажиров трамвая (73% пассажиров всех трамвайных маршрутов Правобережья) (рисунок 2.4.10).

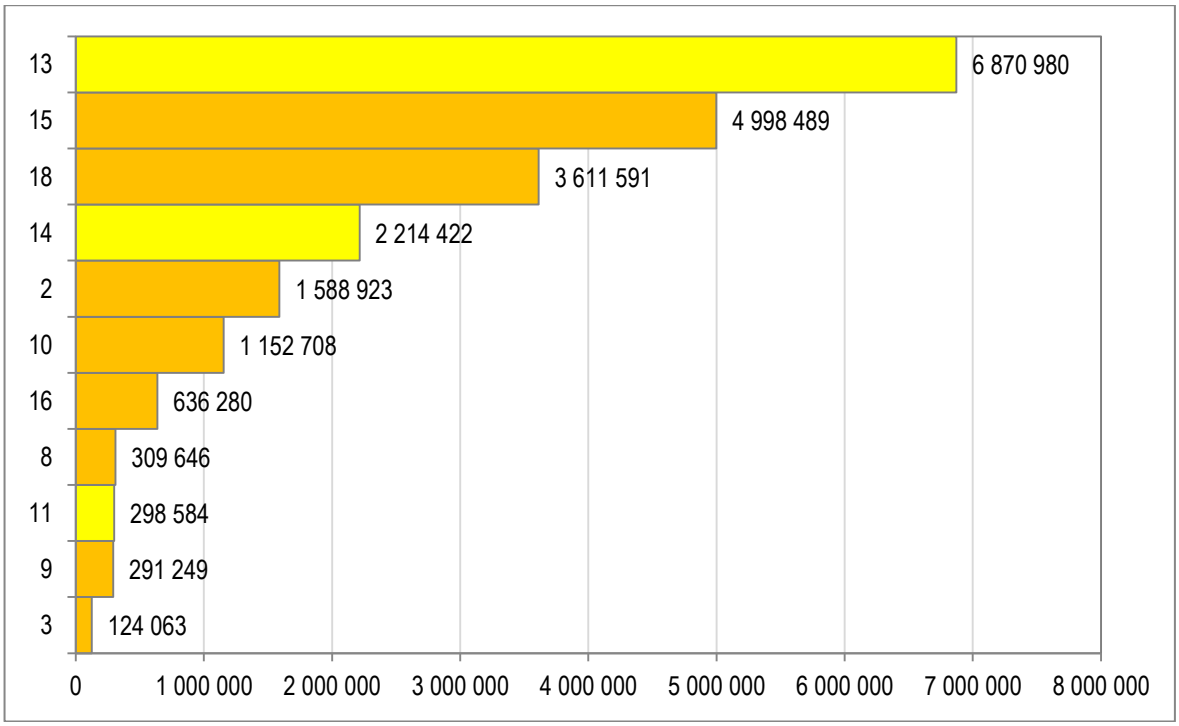


Рисунок 2.4.10. Объем перевозок пассажиров маршрутами трамвая (жёлтым цветом выделены маршруты Правобережья) в 2019 год (тыс. пассажиров за год)

Столь высокая загруженность маршрута № 13 свидетельствует о высокой потребности в перевозках по коридору «Гусинобродское шоссе – Центр», даже с учётом продления Дзержинской линии метрополитена до ст. Золотая Нива.

В разрезе суточных пассажиропотоков по данным валидаций самым востребованным также является маршрут № 13: по нему перевозится почти 27 тыс. пассажиров с сутки. Это делает его самым востребованным маршрутом не только среди трамвайных, но и среди всего общественного пассажирского транспорта, опережая троллейбусный № 24 и даже превышая перевозки по перегону «пл. Гарина-Михайловского – Сибирская» Дзержинской линии метрополитена. Самым малодеятельным маршрутом является № 3 (в Левобережье следует в промзону через ул. Петухова) (таблица 2.4.7).

Таблица 2.4.7

Среднесуточный пассажиропоток трамвайных маршрутов (будний день)

№ п/п	№ маршрута	Пассажиропоток, пассажиров	Число транспортных средств, единиц
1	2	3	
1	13	21098	24
2	15	12973	15
3	18	9498	15
4	14	4444	18
5	10	3816	7
6	2	3364	6
7	11	1648	5
8	16	1487	4
9	9	1239	5
10	8	801	2
11	3	183	2
	Всего 11 маршрутов	60551	

В выходные дни перевозки на маршруте № 13 снижаются на 28%, однако он всё равно остаётся почти в два раза более востребованным чем № 15 (объездной маршрут Левобережья через все его основные ТПУ). Поскольку маршрут № 3 работает только в будни, то в выходные наименее востребованным становится № 8 «Микрорайон «Чистая Слобода» – ТЭЦ-2».

В почасовом разрезе по данным валидаций суточные перевозки трамваем имеют выраженный утренний час-пик в 7:15 утра и два вечерних час-пика в 17:10 и 18:15. В выходные дни перевозки трамваями ниже почти в 2 раза относительно пиковых значений будних дней (рисунок 2.4.11).

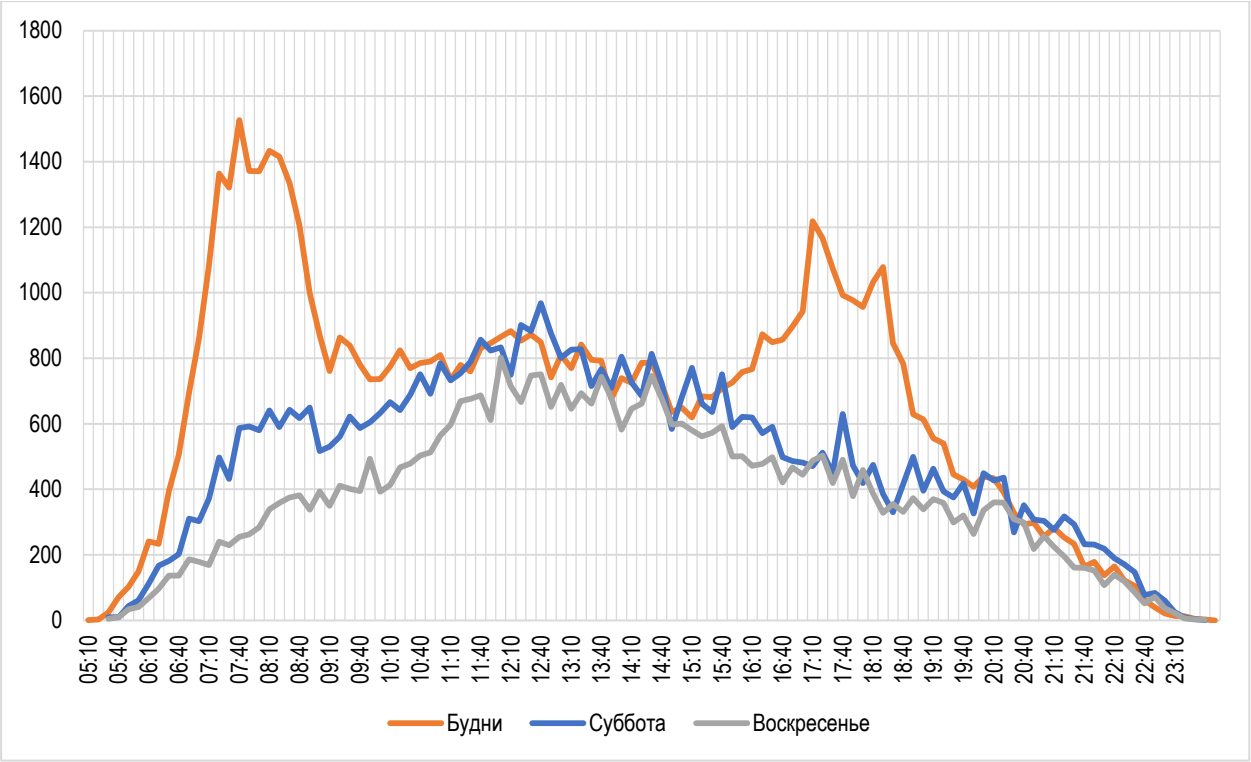


Рисунок 2.4.11. Почасовые значения перевозок пассажиров трамваями (пассажиров).

Доля пассажиров метрополитена в годовом объеме городских перевозок составляет 21,6%, а в перевозках, осуществляемых муниципальным транспортом – 50,6%. Метрополитен Новосибирска в 2019 году перевез 84,5 млн. человек (в 2018 году – 83,1 млн. человек). В течение нескольких лет перевозки пассажиров (как и на других видах общественного пассажирского транспорта) снижались (рисунок 2.4.12), при этом с 2008 по 2013 год они возрастали (в том числе за счёт ввода новых станций), в дальнейшем с 2014 по 2016 год идет снижение, а в последние три года наблюдается тенденция увеличения объема перевозок, но пока не достигнут уровень 2013 года (88,8 млн. пассажиров).

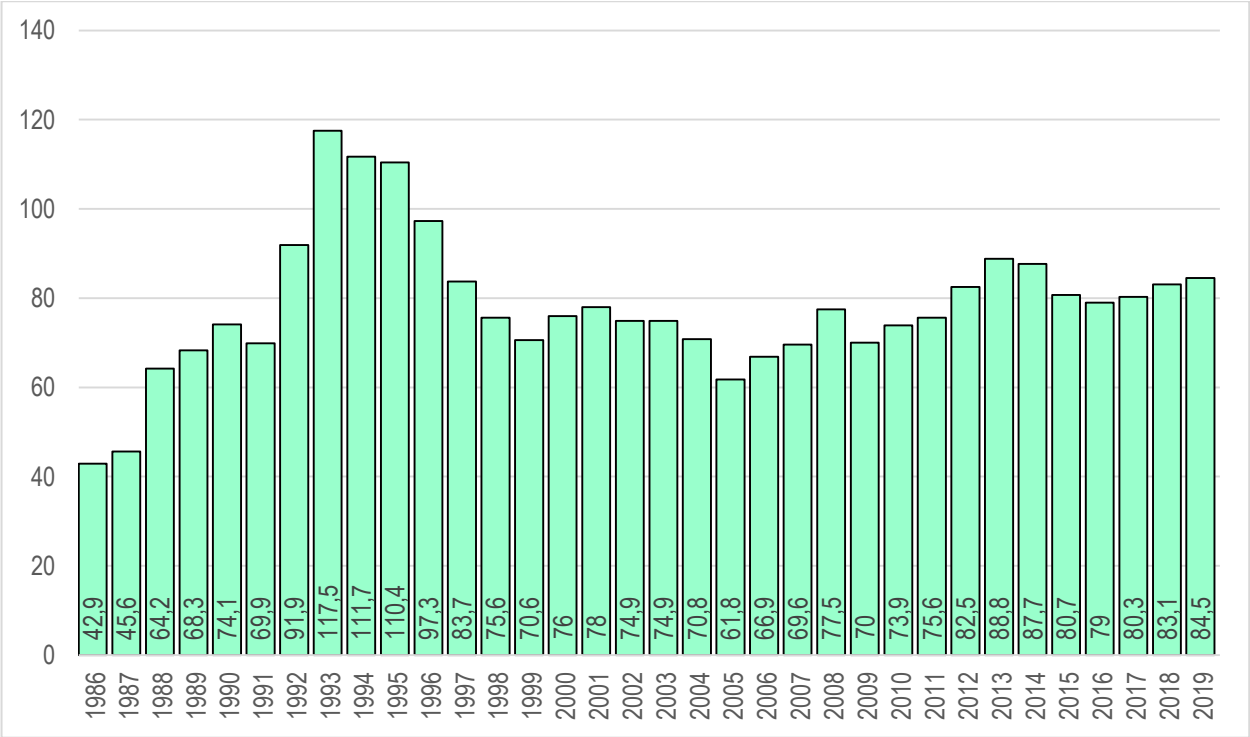


Рисунок 2.4.12. Динамика объёмов перевозок метрополитеном (млн. пассажиров)

Несмотря на снижение абсолютных объёмов, густота перевозок в Новосибирском метрополитене находится на высоком уровне. На 1 км линий в 2019 году Новосибирский метрополитен перевозил 5315 тыс. пассажиров в год и занимал третье место в стране (после Москвы и Санкт-Петербурга) по этому показателю с большим отрывом от других метрополитенов (рисунок 2.4.13).

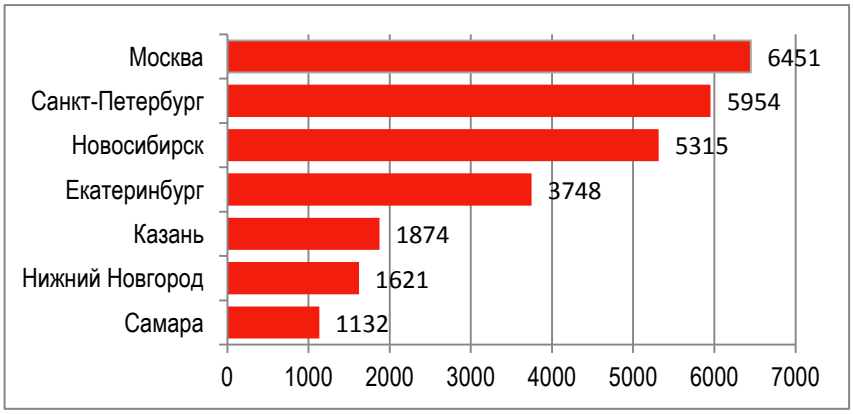


Рисунок 2.4.13 Густота перевозок метрополитеном (тыс. пасс. на 1 км линий)

В разрезе перегонов наибольший объём пассажиров перевозится между станциями Площадь Ленина и пересадочным узлом на Дзержинскую линию Красный проспект/Сибирская (рисунок 2.4.14).



Рисунок 2.4.14. Суточный объем перевозок по перегонам сети метрополитена, пассажиров

Важным фактором являются пересадки между видами общественного пассажирского транспорта и метро. Наиболее загруженными являются пересадки на станциях Площадь Маркса, Заельцовская.

Суточная неравномерность перевозок по сети не отличается существенным образом от ситуации в других сетях метрополитенов России. Выражен утренний час-пик в период с 7:00 до 8:30 утра и растянутый вечерний пик с двумя максимумами: между 17:00 и 17:30, а также между 18:15 и 18:45 часами вечера (рисунок 2.4.15).

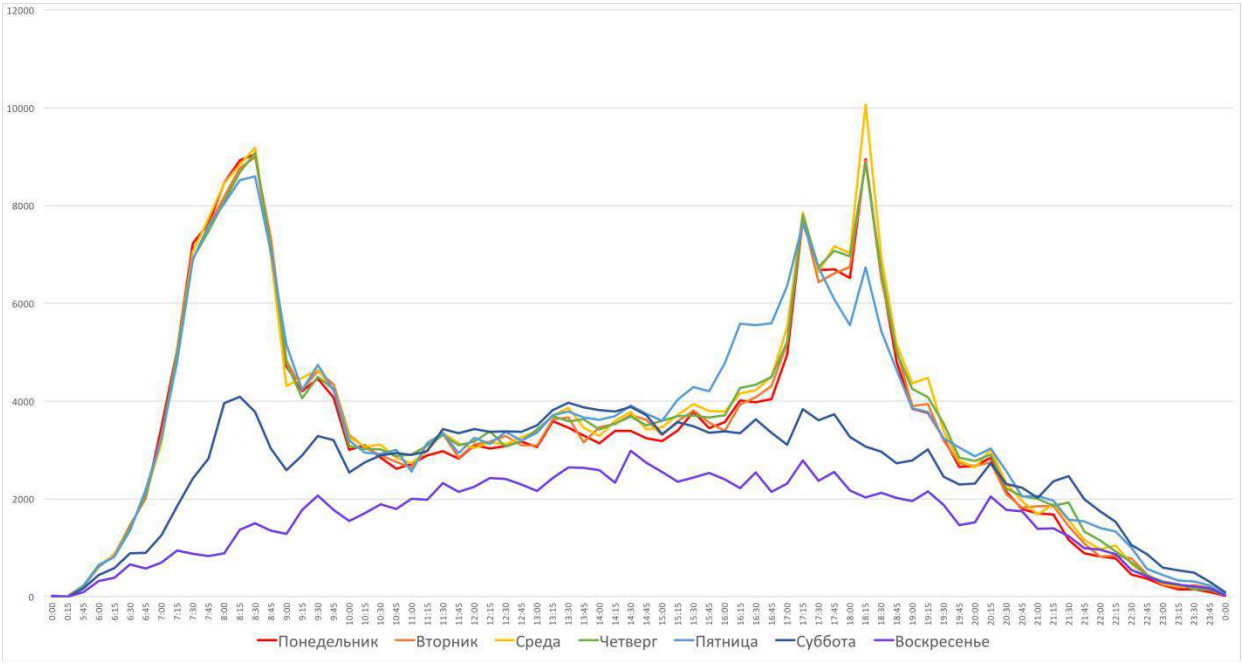


Рисунок 2.4.15. Суточная неравномерность перевозок пассажиров метрополитеном (по дням недели)

2.5. Перевозки внешним пассажирским транспортом

Внешние связи осуществляются воздушным, железнодорожным, автомобильным транспортом, и частично водным транспортом.

Воздушное сообщение осуществляется через международный аэропорт Новосибирска (Толмачево) им. А. И. Покрышкина (далее – аэропорт Толмачево). В 2019 году было перевезено 6,7 млн. пассажиров, из которых 1,8 – в международном сообщении и 4,9 – во внутреннем. В 2019 году было перевезено 34,1 тонн грузов и почты. В настоящее время аэропорт имеет базовую авиакомпанию «Сибирь», которая развивает в Толмачеве хаб.

Пассажирские перевозки в пригородно-городском сообщении осуществляются оператором акционерным обществом «Экспресс-Пригород» по 5 направлениям. Всего железнодорожным транспортом в пределах Новосибирской области в пригородном сообщении было перевезено в 2019 году 22 млн пассажиров.

Новосибирск является промежуточным пунктом на пути следования поездов с восточной части страны в центральные и западные регионы. Международное сообщение осуществляется с Китаем, Монголией, Казахстаном, Узбекистаном, Белоруссией.

Согласно данным, представленным на сайте Новосибирского автовокзала, ежедневно автовокзал принимает более 200 межобластных, междугородних и международных рейсов.

Международное сообщение осуществляется с Казахстаном, Киргизией, Узбекистаном, Таджикистаном и Китаем.

2.6. Подвижной состав общественного пассажирского транспорта

На территории города Новосибирска обслуживание населения осуществляется несколькими видами общественного пассажирского транспорта, где перевозку осуществляют перевозчики различных форм собственности (таблица 2.6.1).

Таблица 2.6.1

Характеристики перевозчиков на рынке транспортных услуг

№ п/п	Вид транспорта	Перевозчик	Число маршрутов (линий)
1	2	3	4
1	автобус (муниципальный)	Муниципальное казенное предприятие города Новосибирска «Пассажирское автотранспортное предприятие № 4 (далее – МКП «ПАТП-4»)	154
2	автобус (коммерческий, по регулируемым и нерегулируемым тарифам)	Частные перевозчики	
3	троллейбус	МКП «ГЭТ»	14
4	трамвай	МКП «ГЭТ»	11
5	метрополитен	Муниципальное унитарное предприятие города Новосибирска «Новосибирский метрополитен» (далее – МУП «Новосибирский метрополитен»)	2
6	пригородная железная дорога	Акционерное общество «Экспресс-Пригород»	5

Сводные характеристики маршрутной сети наземного общественного пассажирского транспорта в пределах территории города Новосибирска приведены в таблице 2.6.2.

Таблица 2.6.2

Сводные показатели маршрутной сети наземного общественного пассажирского транспорта

№ п/п	Наименование, единица измерения	Показатель
1	2	3
1	Средняя длина маршрута, км	18,6
2	Суммарная длина всех маршрутов в прямом и обратном направлении, км	2974,93
3	Суммарная длина УДС, по которой осуществляется движение, км	1013

1	2	3
4	Маршрутный коэффициент, км/км	2,93
5	Плотность транспортной сети, км/кв. км	2,59
6	Средняя дальность поездки, км	12,924

2.6.1. Железнодорожный транспорт

Через территорию Новосибирска проходит несколько магистральных линий железнодорожного транспорта общероссийской колеи 1520 мм с пассажирским движением в пригородном и дальнем сообщении. Конфигурация железнодорожных линий образует кольцевую структуру в пределах города, с двумя мостовыми переходами через реку Обь (в однопутном и двухпутном исчислении). Все радиальные ходы электрифицированы на постоянном токе (1,5 – 3 кВ).

Перевозку населения пригородным железнодорожным транспортом на территории Новосибирской области по пяти направлениям более 20 лет обеспечивает крупнейший перевозчик за Уралом – акционерное общество «Экспресс-Пригород», более 22 миллионов перевезенных пассажиров в год.

Длина маршрутов, по которым идут пригородные поезда, составляет 950 км. Каждый день на пять направлений выходят 30 поездов, по более 130 маршрутам.

Максимальные размеры движения пригородных поездов по Новосибирскому региону Западно-Сибирской железной дороги составляют 76 по будням и 75 пар по выходным.

С железнодорожными остановочными пунктами в пределах города созданы ТПУ на три станции метрополитена (Речной вокзал, Гагаринская и площадь Гарина-Михайловского), а также два межнаправленческих ТПУ на станции Правая Обь/Центр и Иня-Южная; обустроен ТПУ на станции «Сеятель» (рисунок 2.6.1).

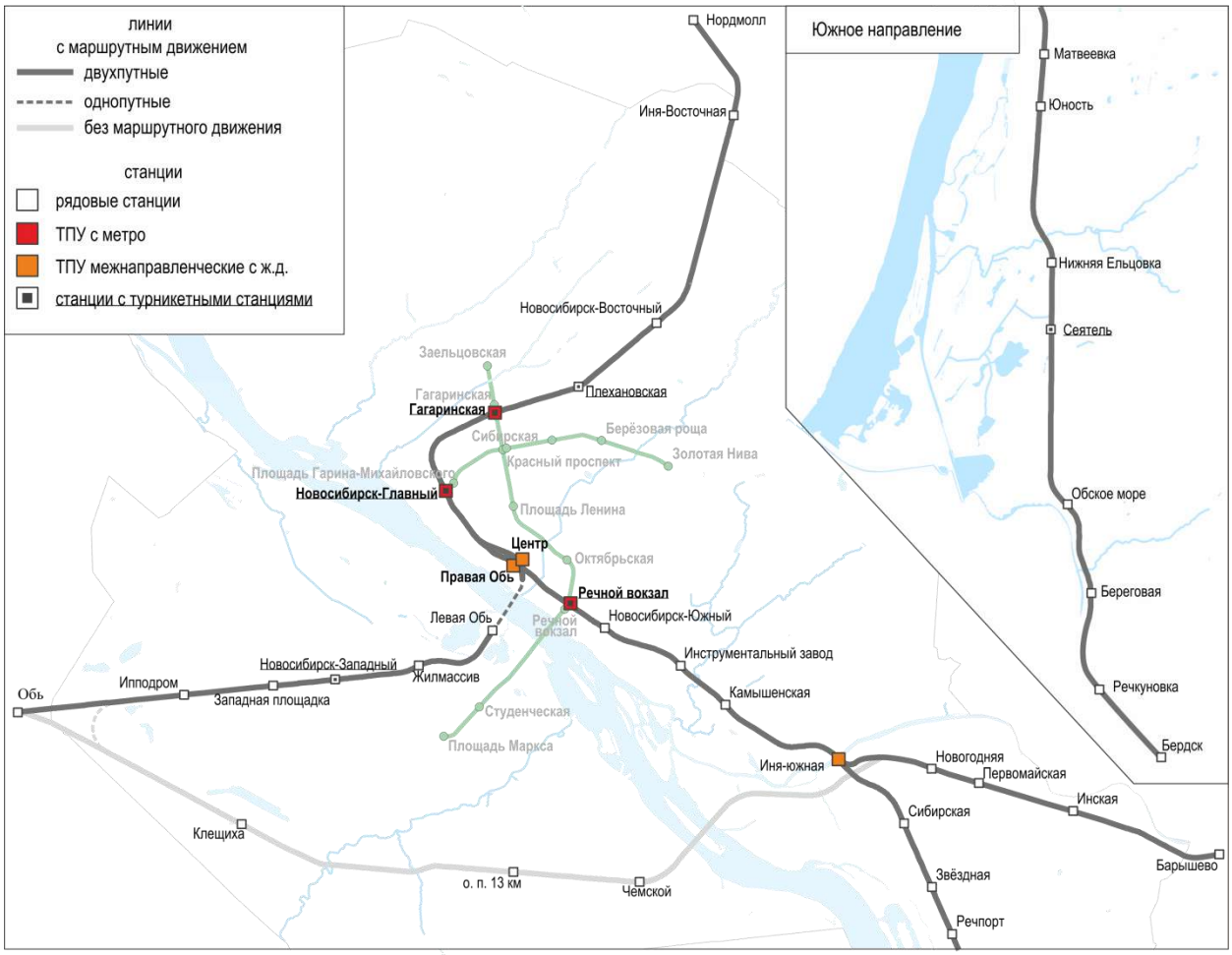


Рисунок 2.6.1. Схема железнодорожной инфраструктуры Новосибирска

В разрезе направлений перевозок (рисунок 2.6.2) доминирует Южное (на Бердск), по которому осуществляется перевозка 57% всех пассажиров пригородно-городской зоны.

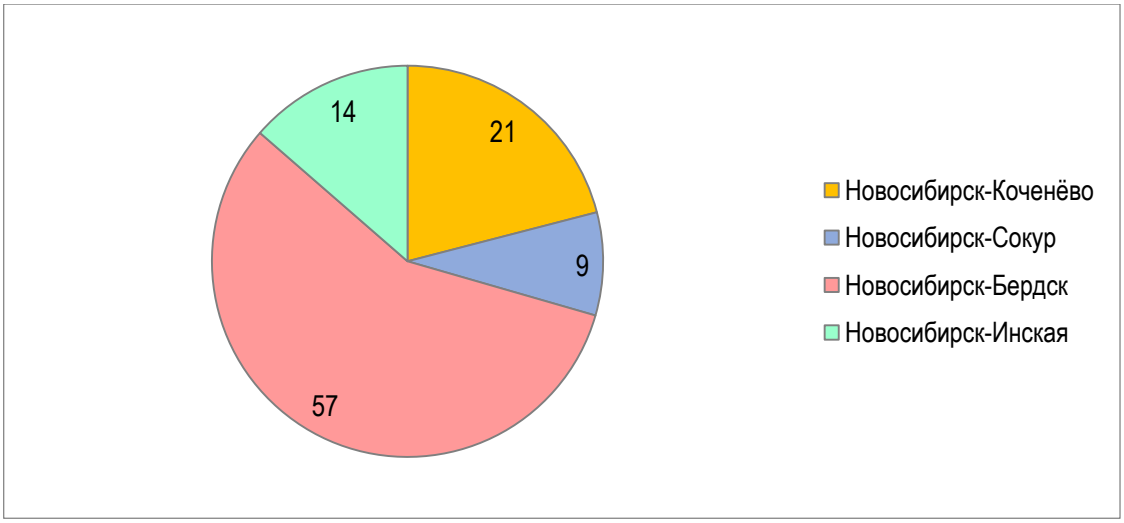


Рисунок 2.6.2 .Доля в перевозках пассажиров отдельных направлений Новосибирского железнодорожного узла (%)

В пределах городской зоны наиболее интенсивное сообщение (по пассажирообороту) станция Новосибирск-Главный имеет с тремя станциями: Матвеевка, Сеятель и Первомайская (рисунок 2.6.3).



Рисунок 2.6.3. Пассажирооборот станции Новосибирск-Главный, тыс. пассажиров в год

Согласно прогнозам, к 2034 году распределение загрузки составит ориентировочно 21 тыс. пассажиров. По направлениям перевозок распределение прогнозируется следующее:

Новосибирск – Бердск – 56 %;

Новосибирск – Коченёво – 22 %;

Новосибирск – Инская – 13 %;

Новосибирск – Сокур – 9 %.

Перевозки в пригородно-городском сообщении обладают сезонностью, на отдельных направлениях перевозок она более выражена. Так на Кузбасском направлении размеры движения в летний период в 2 раза превышают показатели

зимнего, что отражает высокую ориентированность на обслуживание пригородных садоводческих товариществ. На остальных направлениях отклонения не столь значительны.

В зимний период проявляется в большей степени разница в объемах движения между выходными и будними днями, а также выявляется общая тенденция в повышении частоты движения в последние три года.

Если рассматривать Новосибирскую пригородно-городскую зону в разрезе перегонов, то и в летний и в зимний период наибольшая частота движения на перегоне между вокзалом Новосибирск-Главный и межнаправленческим пересадочным узлом, где смыкаются линии на город Обь и город Бердск

В зимний период в выходные дни интенсивность сообщения за пределами центрального перегона вокзал Новосибирск-Главный – Правая Обь сильно снижается.

Сопоставление условий перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом в городе Новосибирске выявляет по совокупности показателей конкурентоспособные направления перевозок. В настоящее время полностью конкурентоспособно с автомобильным транспортом Южное направление (на Бердск), в первую очередь из-за затруднительного использования автотранспорта в часы пик при движении через ул. Большевистскую. По этим же причинам может быть конкурентоспособным направление на Обь.

В планах развития железнодорожных перевозок в пригородно-городском сообщении на ближайшие годы реализация проекта «Городская железная дорога».

Для этого предполагается назначить пассажирское движение по нижнему ходу Новосибирского узла на участке Чемской – Ипподром, а также врезать новую железнодорожную станцию за станцией Иня-Восточная.



Рисунок 2.6.4. Проект «Городская железная дорога» (изображение с сайта minstroy.nso.ru)

2.6.2. Автобусный транспорт

Автобусные перевозки в Новосибирске осуществляются по 154 маршрутам операторами различной формы собственности.

В отличие от целого ряда городов России, в Новосибирске в значительной степени произошла либерализация рынка автобусных перевозок. Автобусный парк на 91,5% составляет подвижной состав, принадлежащий частным перевозчикам, и только 8,5% единственному сохранившемуся муниципальному предприятию – МКП «ПАТП-4».

В структуре выпуска автобусов (всех форм собственности) преобладают автобусы малого класса категории М2 (51,1%), еще 37,7% составляют автобусы большого класса (рисунок 2.6.5).

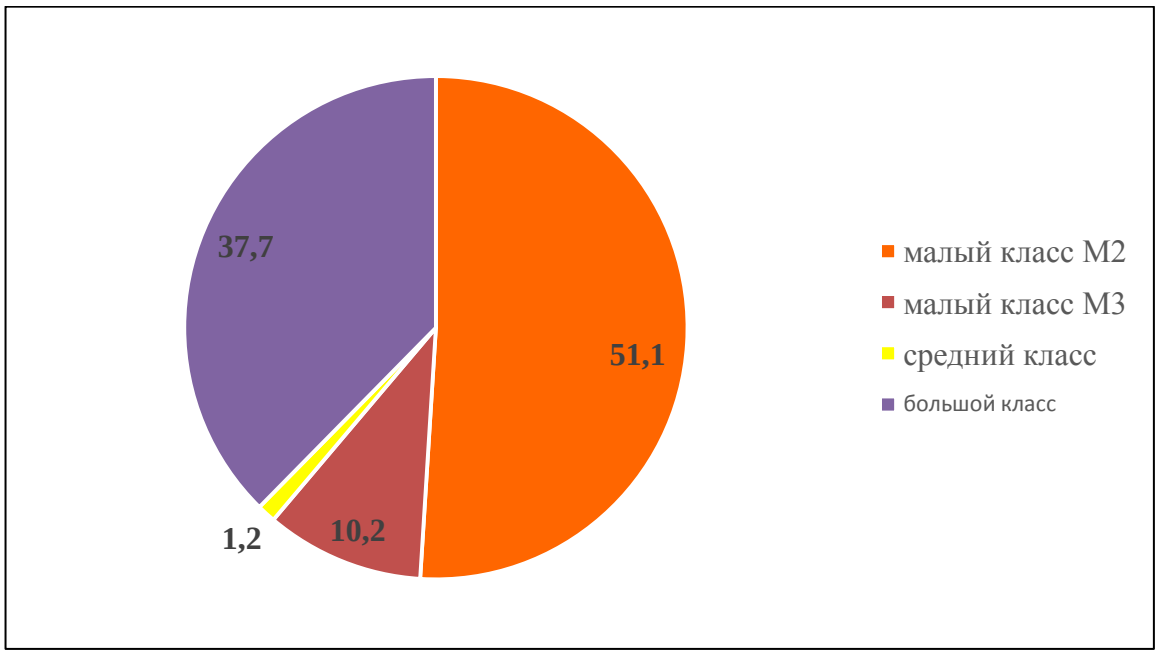


Рисунок 2.6.5. Структура выпуска автобусов по классам (%)

В структуре парка МКП «ПАТП-4» преобладают автобусы большого класса марки МАЗ (рисунок 2.6.6), а также эксплуатируются 12 автобусов НефАЗ 5299 (мод. 30 – 51) на компримированном природном газе.

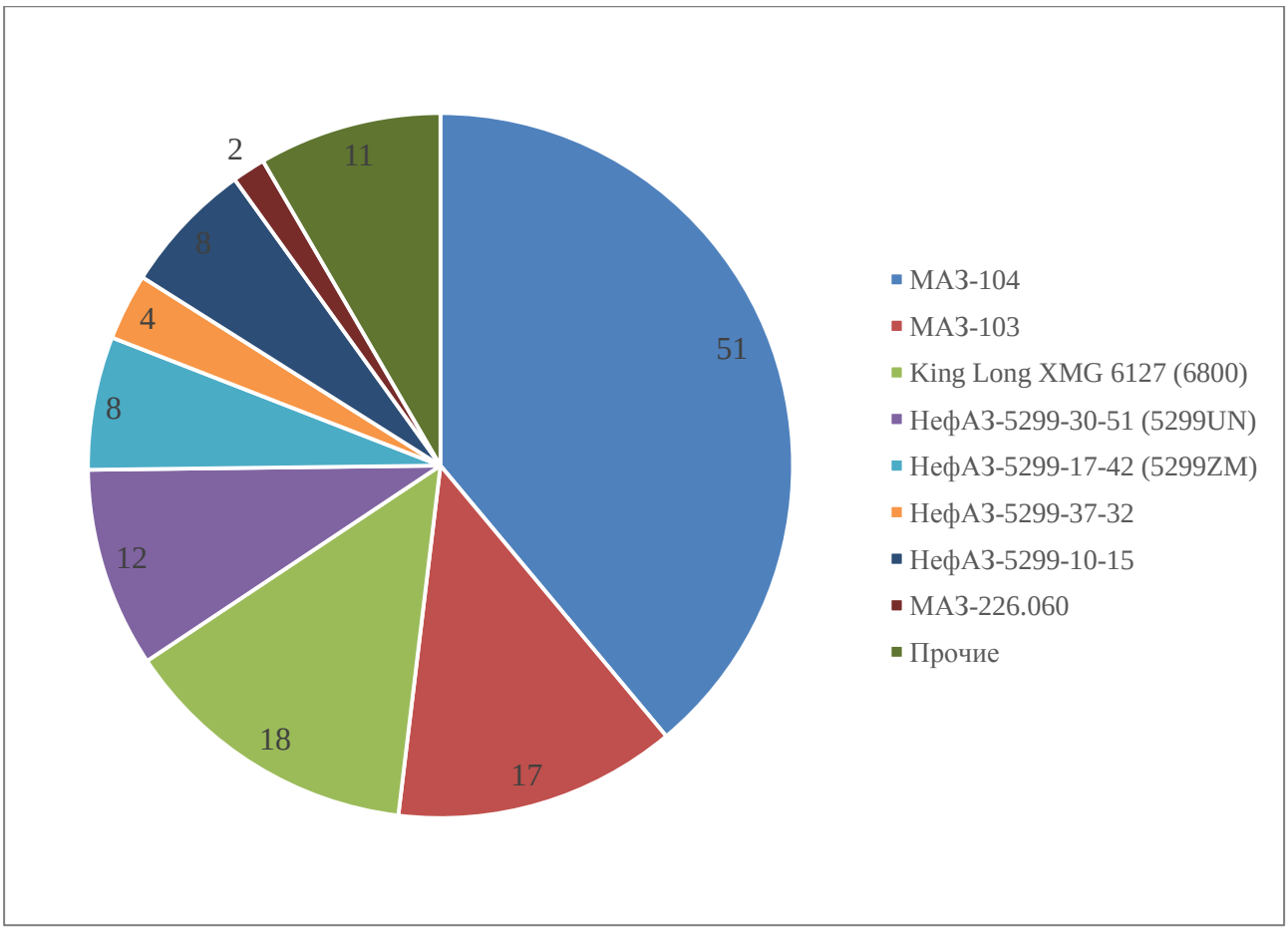


Рисунок 2.6.6. Структура автобусного парка МКП «ПАТП-4» (по маркам), единиц

В структуре парка коммерческих перевозчиков большую численность имеют автобусы марки ГАЗ и Ford, а также автобусы производства Павловского автозавода (ПАЗ). Автобусов большого класса марок НефАЗ и ЛиАЗ (помимо прочих этого же класса) насчитывается около 500 единиц (рисунок 2.6.7).

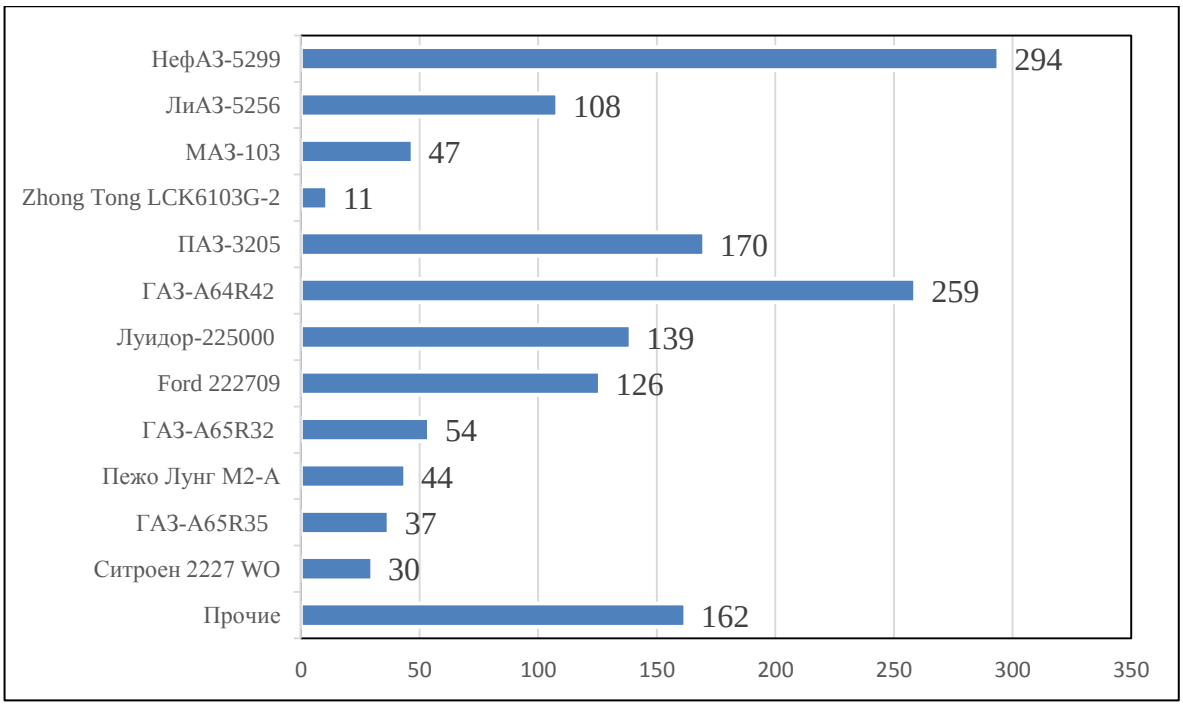


Рисунок 2.6.7. Структура автобусного парка коммерческих перевозчиков (по маркам), единиц

По эксплуатируемому парку подвижного состава доминирующее положение на рынке автобусных перевозок Новосибирска занимает муниципальный перевозчик МКП «ПАТП-4». Из коммерческих конкурентов парк более 30 автобусов эксплуатируют 17, наибольшую долю имеют ООО «Диаманд-1», ООО «Новосибирскпрофстрой-ПАТП-1» и МУП «ПАТП-5» (рисунок 2.6.8).

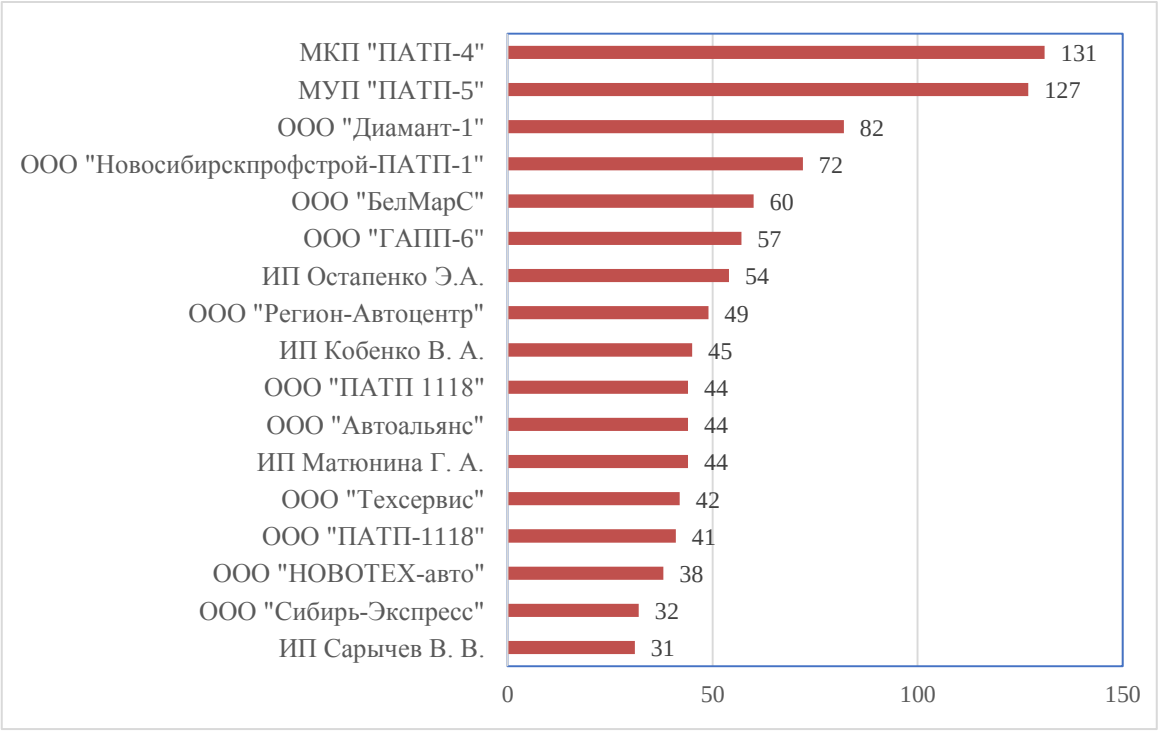


Рисунок 2.6.8. Структура рынка автобусных перевозчиков по числу автобусов

2.6.3. Троллейбусный транспорт

Движение троллейбусов в Новосибирске открыто 6 ноября 1957 года. Троллейбусная сеть охватывает большинство районов города и не образует автономных компонентов (несвязанных участков). Протяженность контактной сети составляет 253,6 км, в том числе пассажирских эксплуатируемых линий – 236,5 км.

Парк троллейбусов составляет 258 единиц, модельный ряд в основном укомплектован устаревшими моделями ЗиУ-682 модификаций В и Г и их модернизациями, изготовленными на ряде региональных производств, в том числе и в самом Новосибирске (рисунок 2.6.9).

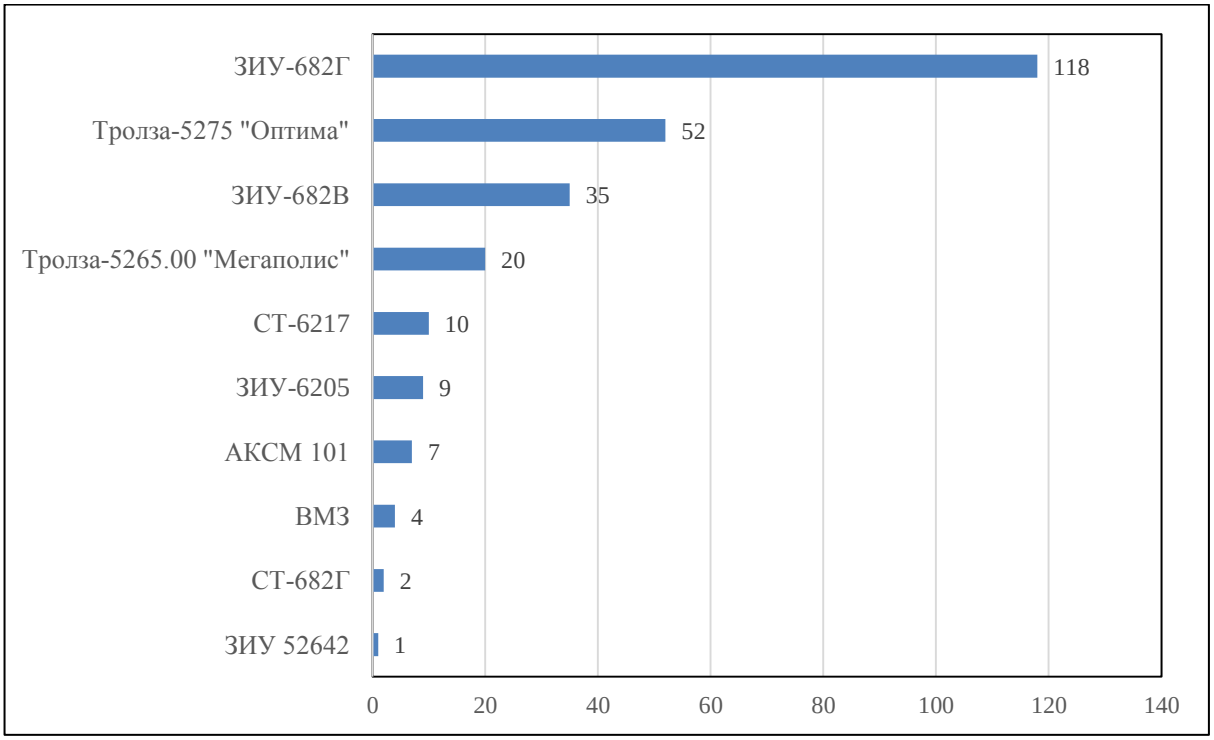


Рисунок 2.6.9. Модельный ряд троллейбусной техники, единиц

2.6.4. Трамвайный транспорт

Движение трамваев в Новосибирске открыто 26 ноября 1934 года. Трамвайная сеть имеет протяжённость 68,7 км (84,3 км в 1987 год) и стандартную для России колею 1520 мм. Изначально трамвайная сеть в Новосибирске охватывала большие территории города, однако начиная с конца 1970-х начала сокращаться из-за подготовки строительства метрополитена, в 1980-е годы трамвайную сеть перестраивали для выноса из коридоров строительства метрополитена, начиная с 1990-х трамвайные линии снимали с крупнейших магистралей, высвобождая дополнительные полосы движения для автотранспорта (на Октябрьском мосту)

На 2020 год трамвайная сеть из 10 административных районов города охватывает 5 правобережных и 2 левобережных районов и не образует единой

структуры: включает два не связанных между собой куста (разъединены в 1992 году).

Парк трамваев в Новосибирске составляет 159 вагонов, из которых 108 технически исправных и 90 выпускаются на 11 маршрутов. За последние десятилетия выбыло 3/4 вагонного парка, что является следствием его не обновления даже в позднесоветское время. Из имевшихся в 1986 годе на балансе 466 вагонов основу парка составляли крайне устаревшие модели РВЗ-6М2, которые в 1990-е и 2000-е годы пришлось списывать, в результате также ликвидированы два (из 4) трамвайных депо вместимостью 100 и 125 вагономест. Но даже с учетом этого эксплуатирующиеся 2 оставшихся трамвайных депо вместимостью 250 вагономест имеют значительный профицит вагономест хранения.

Модельный ряд на 60,4 % остается укомплектован устаревшими моделями (даже после списания модели РВЗ-6М2), в основном эксплуатируются вагоны 71-605 (рисунок 2.6.10).

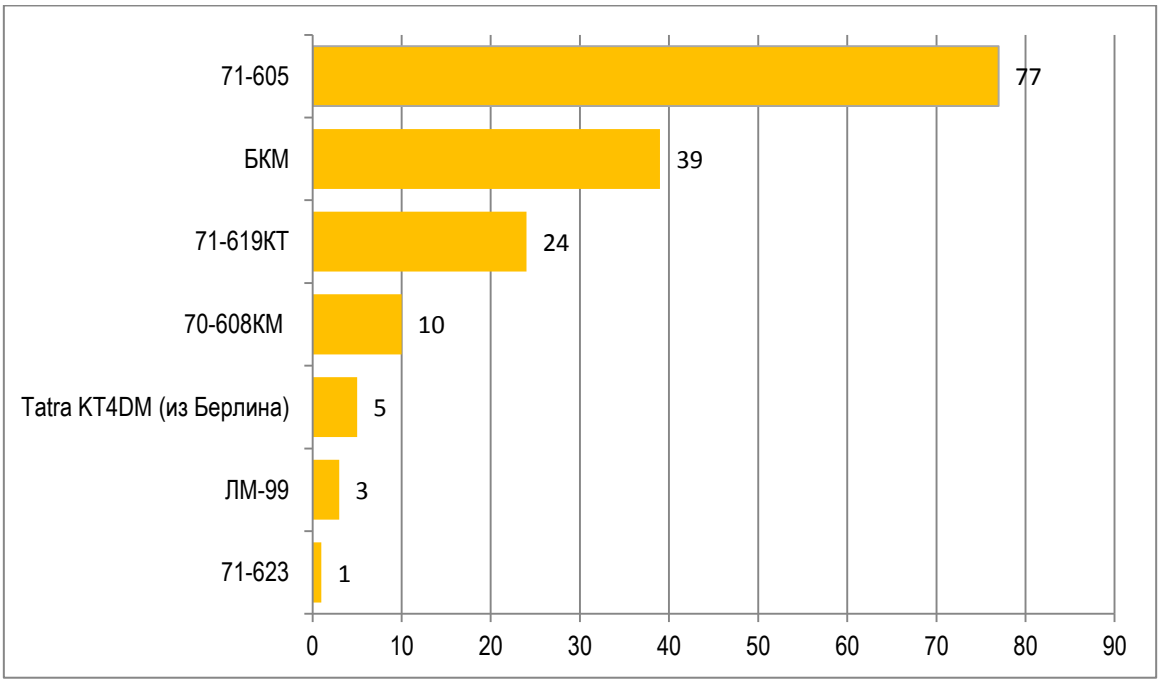


Рисунок 2.6.10. Модельный ряд трамвайной техники, единиц

Начиная с 2012 года в целях продления сроков службы трамваев проводится их модернизация с заменой кузова на новый. В итоге по состоянию на 01.01.2020 полностью амортизированы 57,2% трамвайного парка (91 вагон), в том числе 4% выработали два предельных срока эксплуатации. К 2023 году из имеющегося вагонного парка двукратно выработает свой ресурс (более 32 лет в эксплуатации) 31% трамваев.

В Новосибирске наблюдается низкое удельное значение показателя количества подвижного состава в расчете на 1 км протяженности линий (1,59 вагона на км). В Самаре он составляет 5,56, в Екатеринбурге – 5,69. Увеличение показателя возможно за счет сокращения длины путей или за счет увеличения количества подвижного состава. Сокращение длины путей уменьшит доступ населения к магистральным видам общественного пассажирского транспорта, что противоре-

чит положениям ПКРТИ. КСОДД предусмотрено увеличение подвижного состава.

Таким образом, требуется в ближайшее время дополнительно приобрести на замену 55 вагонов, чтобы только сохранить существующий объём перевозок.

Для достижения показателя обеспеченности парком на уровне Екатеринбурга (более 5 вагонов на 1 км) потребуется дополнительно ввести в эксплуатацию ещё не менее 250 дополнительных одиночных вагонов.

2.6.5. Метрополитен

Новосибирский метрополитен веден в эксплуатацию 7 января 1986 года. Протяженность двух линий составляет 15,9 км (таблица 2.6.3).

Таблица 2.6.3

Основные характеристики сети метрополитена

№ п/п	Линии	Протяженность, км	Число станций	Число рейсов в сутки	Время в пути, мин.
1	2	3	4	5	6
1	Ленинская	10,5	8	482	15,3
2	Дзержинская	5,4	5	344	10,3

Сеть метрополитена состоит из двух линий колеи 1520 мм, имеющих пересадочный узел на станциях Сибирская/Красный проспект. Используются 4-х вагонные поезда с системой питания от третьего контактного рельса (т.н. нижний токосъем). Посадочные платформы станций длиной 102 м рассчитаны на прием 5-ти вагонных составов. Преодоление реки Оби осуществляется по крытому мостовому переходу (метромосту), на котором оставлен задел под размещение на перегоне «Студенческая» - «Речной вокзал» дополнительной станции «Спортивная» (с боковым расположением платформ типа станции «Технопарк»). Движение на перегоне «Березовая роща - Золотая Нива» Дзержинской линии осуществляется по временной схеме (только по I пути). Средний интервал между поездами (от отправления одного состава до отправления следующего) составляет от 4 до 5 минут. Минимальный интервал в часы пик — от 2 минут 45 секунд (утром) до 3 минут (вечером), а максимальный интервал может достигать 13 минут (например, ночью).

Обслуживается одним электродепо ТЧ-1 «Ельцовское», съезд в которое осуществляется с перегона Красный проспект – Гагаринская Ленинской линии. Производственные площадки электродепо включают в себя: отстойно-ремонтный корпус на 22 канавы для осмотра вагонов, цех капитального ремонта, моечный комплекс (канава 23), малярный цех (24 путь), мотодепо и вспомогательные сооружения. Депо обслуживает 104 вагона и 7 единиц специальной техники (рисунок 2.6.11).

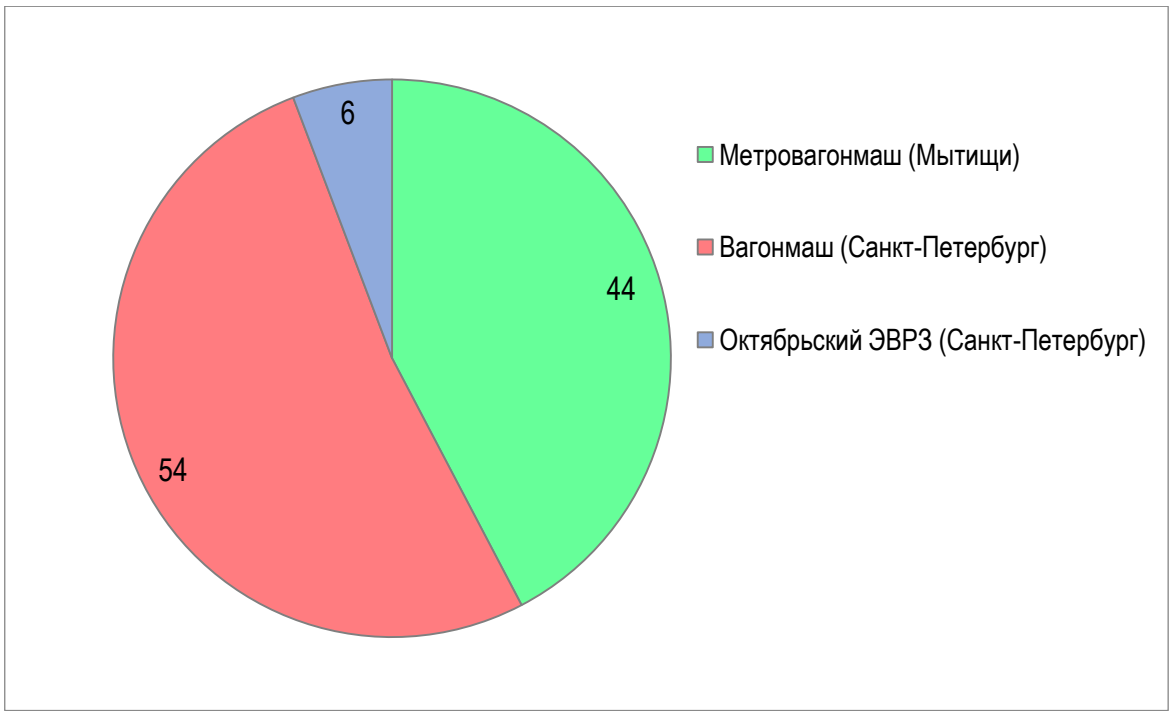


Рисунок 2.6.11. Структура парка вагонов Новосибирского метрополитена по производителям (в единицах)

Вагонный парк представлен техникой отечественного производства: 54% вагонов собрано на мощностях Вагонмаша в Санкт-Петербурге, 44 на Метровагонмаше в Мытищах и 6% на Октябрьском электровагоноремонтном заводе в Санкт-Петербурге. Новосибирский метрополитен отличает высокая степень износа техники: 54% вагонов превысили срок списания (31 год). По прогнозу к 2021 году гарантированный срок службы выработает уже 64% вагонного парка, 2022 г. – 69,23%, 2023 г. – 73,08% (рисунок 2.6.12).

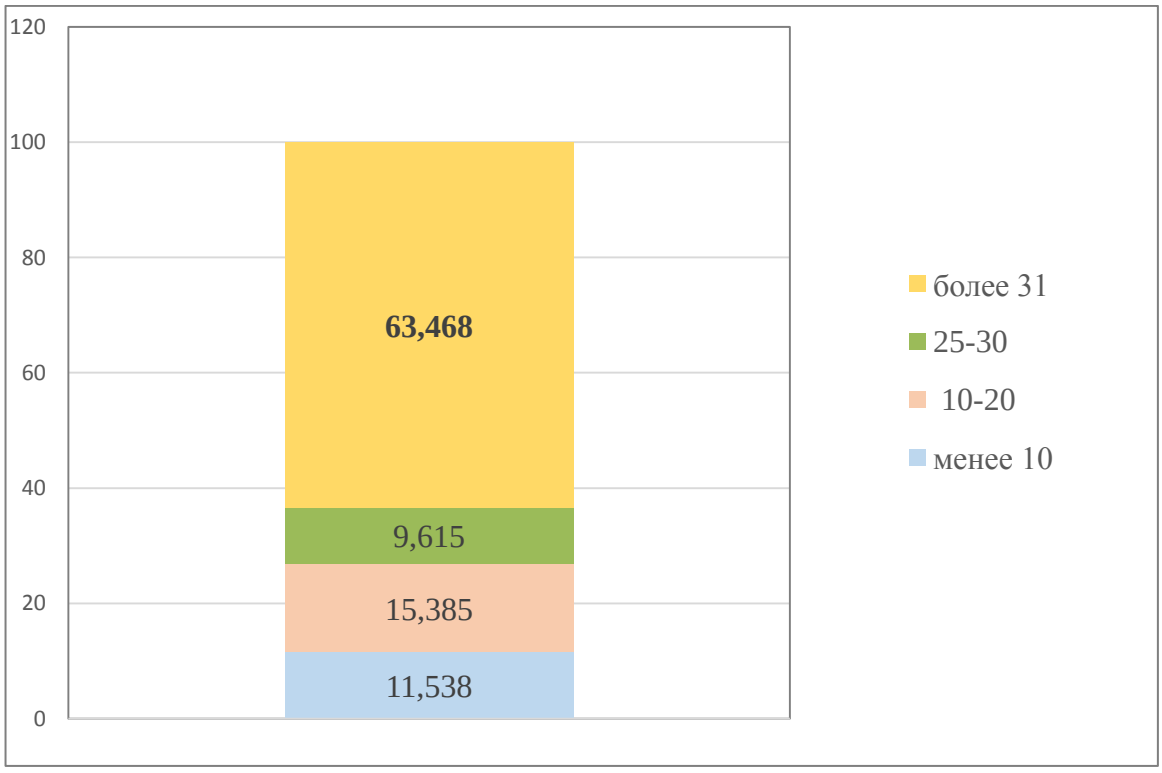


Рисунок 2.6.12. Возрастная структура вагонного парка метрополитена (%)

Одной из существенных технических проблем для дальнейшего развития метрополитена является нехватка обслуживающих мощностей в электродепо «Ельцовское», которое уже достигло предела вместимости.

2.7. Грузовые перевозки

К основным объектам грузогенерации/грузопоглощения относятся:

крупные производственные предприятия и зоны;

зоны жилой застройки;

объекты строительства (жилые, промышленные, транспортные и т.д.);

источники основных строительных материалов (карьеры, производители щебня, заводы железобетонных изделий, кирпичные заводы и т.д.);

объекты транспортно-логистической инфраструктуры (склады, транспортно-логистические центры, железнодорожные станции, речные порты, аэропорты и т.д.);

предприятия торговли (продовольственные и непродовольственные магазины, рынки, базы строительных и хозяйственных товаров);

объекты по утилизации бытовых и промышленных отходов (полигоны твердых коммунальных отходов, мусороперерабатывающие заводы);

и т.д.

Маршруты перевозки грузов между объектами грузогенерации и грузопоглощения – это основные направления движения транспорта по грузовому каркасу территории, по маршрутам могут осуществляться местные, межмуниципальные, региональные, межрегиональные и международные грузоперевозки.

В настоящее время к основным направлениям движения грузового транспорта относятся Северный обход, Омский тракт, Бердское шоссе, Гусинобродское шоссе, Ордынское шоссе, существующие мостовые переходы, ул. Станционная, ул. Немировича-Данченко, ул. Ватутина, ул. Большевистская, ул. Ипподромская, ул. Богдана Хмельницкого, Пашинское шоссе.

Грузовой каркас города Новосибирска представлен на рисунке 2.7.1.

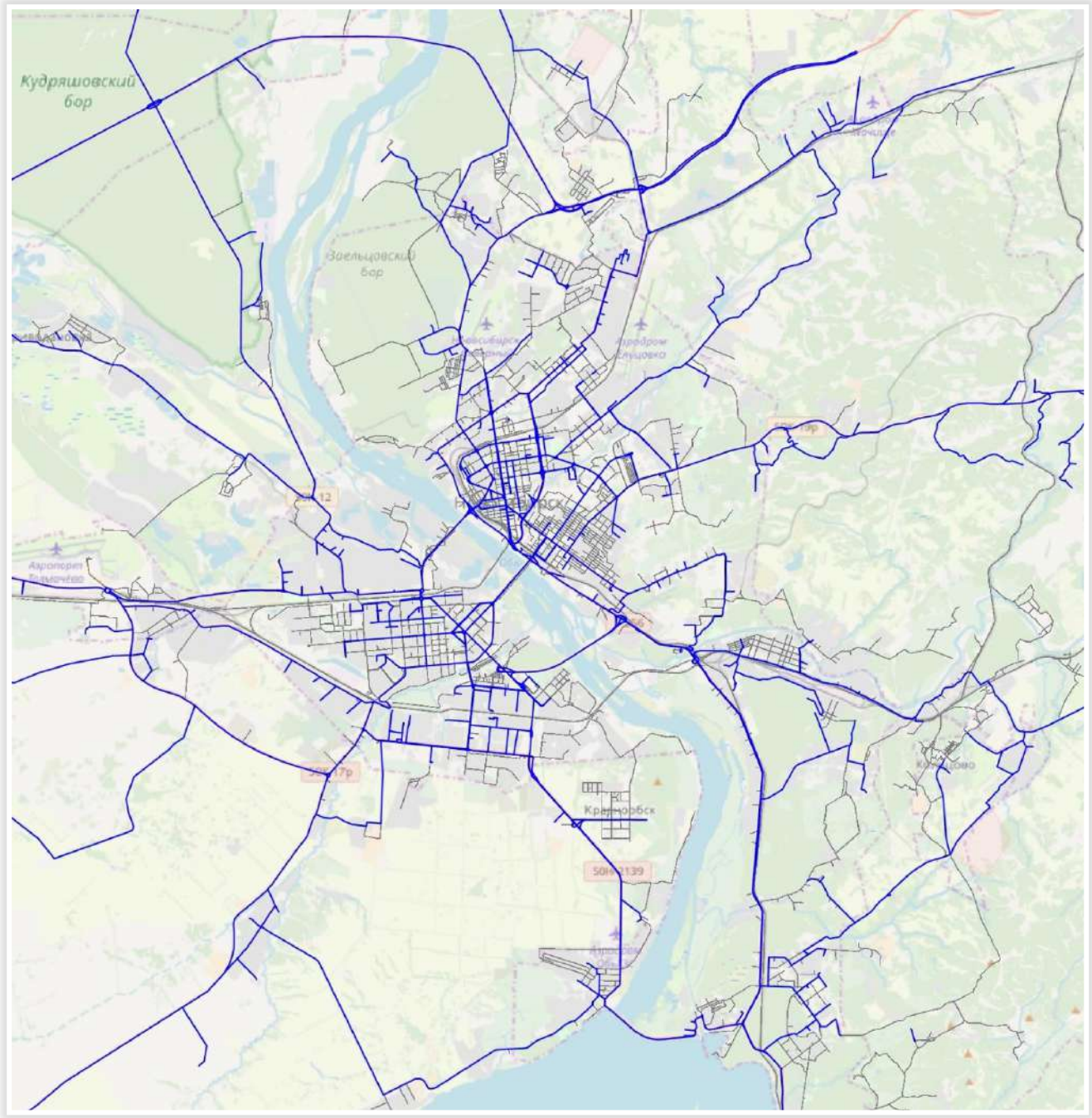


Рисунок 2.7.1. Грузовой каркас города Новосибирска

2.8. Транспортно-пересадочные узлы

На территории Новосибирска фактически сформирован ряд важнейших транспортно-пересадочных узлов (таблица 2.8.1).

Таблица 2.8.1

ТПУ на территории Новосибирска

№ п/п	Наименование	Административный район	Описание ТПУ
1	2	3	4
1	Станция метро Гарина-Михайловского, Вокзал	Железнодорожный район города Новосибирска	Железнодорожный вокзал. Пригородный железнодорожный вокзал. Станция метрополитена. Узел общественного пассажирского транспорта (автобус, троллейбус), автостанция
2	Станция метро Речной вокзал	Октябрьский район города Новосибирска	Железнодорожная станция. Станция метрополитена. Узел общественного пассажирского транспорта (автобус, троллейбус, трамвай)
3	Новосибирск-Западный	Ленинский район города Новосибирска	Железнодорожный вокзал. Узел общественного пассажирского транспорта (автобус, трамвай)
4	Автовокзал	Центральный район города Новосибирска	Автовокзал. Узел общественного пассажирского транспорта (автобус, троллейбус, трамвай, железная дорога)
5	Гагаринская	Заельцовский район города Новосибирска	Пригородная железнодорожная станция. Станция метрополитена. Узел общественного пассажирского транспорта (автобус, троллейбус)
6	Станция метро Площадь Маркса	Ленинский район города Новосибирска	Станция метрополитена. Узел общественного пассажирского транспорта (автобус, троллейбус, трамвай)
7	Станция метро Заельцовская	Заельцовский район города Новосибирска	Станция метрополитена. Узел общественного пассажирского транспорта (автобус, троллейбус, трамвай)
8	Сеятель	Советский район города Новосибирска (Академгородок),	Пригородная железнодорожная станция. Узел общественного пассажирского транспорта (автобус)
9	Инская	Первомайский район города Новосибирска	Железнодорожный вокзал. Узел общественного пассажирского транспорта (автобус)
10	Разъезд Иня	Первомайский район города Новосибирска	Пригородная железнодорожная станция. Узел общественного пассажирского транспорта (автобус)
11	Матвеевка	Первомайский район города Новосибирска	Пригородная железнодорожная станция. Узел общественного пассажирского транспорта (автобус)
12	Остановочная платформа Нижняя Ельцовка	Советский район города Новосибирска	Пригородная железнодорожная станция. Узел общественного пассажирского транспорта (автобус)

2.9. Автомобилизация населения

С целью анализа состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования были рассмотрены данные Аналитического

агентства Автостат. По данным Автостата на 01.01.2019 на территории города Новосибирска зарегистрировано 510,5 тыс. автотранспортных средств (таблица 2.9.1).

Таблица 2.9.1

Наличие автомобильного транспорта, единиц

Дата	Легковые автомобили	Грузовые автомобили - всего	в том числе:		Автобусы	Итого
			легкие	тяжелые		
1	2	3	4	5	6	7
На 01.01.2018	435 668	61 109	35 246	25 863	2 826	499 603
На 01.01.2019	445 226	62 316	35 585	26 731	2 949	510 491

На 01.01.2019 наибольшую долю автотранспортных средств составляют легковые автомобили (87%). 96% легковых автомобилей принадлежат физическим лицам. Уровень автомобилизации населения составляет 259 автомобилей на 1000 человек.

В структуре легкового парка представлены более 90 марок автомобилей. Более 10% парка представлены следующими марками: Toyota (26%), Lada (15%), Nissan (9%), Honda (7%).

Парк грузовых автомобилей, зарегистрированных на рассматриваемой территории, составляет 62,3 тыс. автомобилей, из них 35,6 тыс. – легкие грузовики, 26,7 тыс. – тяжелые грузовики.

Парк автобусов составляет 2,9 тыс. автомобилей.

Распределение автомобильного парка муниципального образования по годам выпуска представлено в таблице 2.9.2.

Таблица 2.9.2

Возраст автомобильного транспорта, %

Показатели	Годы выпуска			
	2008 – 2017	1998 – 2007	1997 и раньше	Итого
1	2	3	4	5
Легковые автомобили	35	46	19	100,0
Легкие грузовики	37	41	22	100,0
Тяжелые грузовики	29	25	46	100,0
Автобусы	28	50	22	100,0

2.10. Экологическое состояние

С учетом уровня экологических характеристик и энергоэффективности автотранспорта территории города Новосибирск была оценена существующая нагрузка на окружающую среду (базовый вариант), а также объем загрязнения атмосферного воздуха и выбросов парниковых газов. Оценка выбросов парниковых газов, а также других загрязняющих веществ автомобильным парком города Новосибирска основывается на модели Copert 4 с формированием базы исходных данных по пяти основным типам входных параметров:

потребление моторного топлива и его характеристики;

численность, тип и структура парка автомобильных транспортных средств в каждом модельном году выпуска, то есть по экологическому классу;

условия и режимы движения;

пробеговые выбросы загрязняющих веществ и расходы топлива конкретных марок автомобильных транспортных средств (групп) в каждом модельном году выпуска, то есть всех экологических классов;

природно-климатические и другие параметры.

Количество выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта города Новосибирска и выбросов парниковых газов приведено в таблицах 2.10.1, 2.10.2

Таблица 2.10.1

Выбросы загрязняющих веществ от автотранспорта города Новосибирска

Наименование	Удельные средневзвешенные выбросы, г/км	Масса выбросов, т
1	2	3
CO	15,14	105776,29
VOC (углеводороды)	1,39	9734,88
NOx	1,42	9934,83
NH_3	0,03	237,58
PM_exhaust (твердые частицы)	0,02	164,48
CO_2	277,34	1937405,94
CH_4	0,05	377,70
N_2O	0,01	57,72

Таблица 2.10.2

Выбросы парниковых газов (базовый вариант)

Масса выбросов парниковых газов	CO_2	CH_4	N_2O	CO_2-экв, млн. т
1	2	3	4	5
Базовый вариант, тыс. т	1 937,4	0,4	0,1	2,0
Коэффициенты приведения к CO_2-экв	1	25	298	

2.11. Выводы о развитии транспортной системы

В ходе работы были выявлены такие дефициты качества системы транспорта города Новосибирска, как:

1. Центростремительная направленность трудовых и культурно-бытовых транспортных потоков по типу «ядро – периферия».
2. Недостаточные (по отношению к спросу) темпы развития транспортной инфраструктуры к уровню автомобилизации и градостроительному развитию.
3. Интенсивное движение грузового транзита через территорию города.
4. Развитая система общественного пассажирского транспорта, которая опирается на линии метрополитена, важнейшие линии трамвая, троллейбуса и автобуса.
5. Низкая обособленность и приоритет общественного транспорта по отношению к автомобильному транспорту.
6. Устаревший парк и недостаточное количество подвижного состава общественного транспорта.
7. Недоиспользование потенциала железной дороги как пригородно-городского и городского вида магистрального скоростного транспорта.
8. Малое количество организованных ТПУ.
9. Неэффективная система хранения транспортных средств.
10. Недостаточное развитие велосипедной и пешеходной инфраструктуры.

Прочие мероприятия по развитию УДС не могут в полной мере обеспечить возросший спрос. Поэтому целесообразно проводить мероприятия, направленные на развитие предложения транспорта общего пользования. Одна из основных задач КСОДД – предоставление приоритета общественному пассажирскому транспорту, особенно в части обеспечения движения «магистральных» и ключевых подвозящих маршрутов.

3. Описание натурных исследований

3.1. Обследование интенсивности движения транспорта

Подготовка и проведение обследования транспортных потоков и обследования пассажиропотоков на территории Новосибирской агломерации включает в себя следующие виды работ:

подготовка и проведение обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в пиковые периоды с применением средств видеомониторинга транспортных потоков;

подготовка и проведение обследования интенсивности пассажиропотоков;

обработка результатов обследований.

3.2. Методика проведения обследования транспортных потоков

Обследование транспортных потоков для целей моделирования осуществлялось в соответствии с методикой проведения обследования транспортных потоков.

Обследования транспортных потоков проводятся в часы пик.

Замеры интенсивности движения транспортных средств выполняются на каждом перекрестке с выделением объемов транспортных потоков по каждому разрешенному маневру (в прямом направлении, с левым поворотом, с правым поворотом, с разворотом).

Замеры интенсивности движения транспортных средств на элементах УДС производятся в расчетные часы и дни полевыми методами сбора информации с использованием видеосъемки в течение всего периода полевого сбора информации.

Видеосъемка элементов УДС должна осуществляться записывающим устройством, расположенным на высоте не менее 3 и не более 5 метров. Данное требование необходимо для отображения всех маневров на видеосъемке с учетом ограниченной освещенности на элементах УДС, образования заторов, необходимости определения класса транспортного средства и т.д.

Длительность материалов видеосъемки с учетом монтажа и демонтажа устройств видеофиксации по каждому элементу УДС в расчетные часы должна составлять не менее 1 часа 5 минут. При этом длительность видеосъемки на установленной высоте 3 – 5 м без учета монтажных работ должна составлять не менее 1 часа. Монтаж и включение оборудования, используемого для выполнения видеосъемки, должен быть выполнен до начала астрономического часа, в течение которого выполняется обследование.

Перед началом и после видеосъемки исполнитель производит видеофиксацию подходов к перекрестку длительностью не менее пяти минут на каждом из элементов УДС, представленных в перечне.

Обработка результатов обследования производится камерально путем обработки видеосъемки и внесения сведений в специальные формы учета.

Виды транспортных средств, которые необходимо выделять в процессе выполнения учетов интенсивности движения транспорта:

автобус;
микроавтобус;
легковой транспорт;
грузовой транспорт (грузоподъемностью до 2 тонн);
грузовой транспорт (грузоподъемностью от 2 до 6 тонн);
грузовой транспорт (грузоподъемностью от 6 до 8 тонн);
грузовой транспорт (грузоподъемностью от 8 до 14 тонн);
грузовой транспорт (грузоподъемностью более 14 тонн);
автопоезда (грузоподъемностью до 12 тонн);
автопоезда (грузоподъемностью от 12 до 20 тонн);
автопоезда (грузоподъемностью от 20 до 30 тонн);
автопоезда (грузоподъемностью более 30 тонн).

3.3. Социологическое исследование общественного мнения

Социологическое исследование общественного мнения и мнения водителей транспортных средств было проведено в августе 2018 года компанией ООО «Агентство Социальной Информации Санкт-Петербург».

Вид социологического исследования – описательное точечное (разовое) исследование, позволяющее изучить мнение неоднородных по своим признакам респондентов относительно перспективного использования автомобильных дорог на территории Новосибирской агломерации.

Генеральная совокупность социологического исследования включает следующие характерные группы респондентов:

водители автотранспортных средств разного типа: водители грузовых автомобилей, водители автобусов;

предприятия, работающие на рассматриваемой территории, которые имеют собственный парк или заказывают транспортные услуги;

пользователи личного и/или общественного транспорта на рассматриваемой территории.

Способы проведения социологического исследования:

для водителей грузовых автомобилей и автобусов – личный опрос;

для предприятий – телефонный опрос;

пользователи личного и/или общественного транспорта – телефонный опрос, личный опрос.

Объем выборки (количество респондентов) составил 5000 респондентов, в том числе:

массовый телефонный опрос населения – 4000 респондентов;

личные интервью с водителями грузовых автомобилей – 650 респондентов;

личные интервью с водителями не рейсовых автобусов – 100 респондентов;

опрос предприятий – 250 респондентов.

Общественный транспорт является наиболее популярным средством передвижения среди населения: 52 % пользуются общественным транспортом, 37 % – личным автомобилем, 10 % – ходят пешком и 1 % пользуются другими видами транспорта. При этом у 53% опрошенных имеются легковые автомобили. Среднее время в пути на общественном и личном транспорте практически не отличается и составляет на работу: на автомобиле – 43 мин, на общественном транспорте – 47 мин.

4. Транспортное моделирование

Мультимодальная математическая модель выполнена на территорию города Новосибирска, а также на территорию муниципальных образований, оказывающих непосредственное влияние на транспортную систему города Новосибирска.

В ходе подготовки отчетной документации выполнены следующие работы:

разработка математической модели с использованием программного обеспечения PTV Visum 14;

подбор необходимых для создания транспортной модели данных о структуре и функционировании системы транспорта в границах города Новосибирска и Новосибирской агломерации;

проведение натурных обследований;

создание модели транспортного спроса – районирование территорий, а также построение связей;

применение четырех-стадийной модели расчета спроса;

с использованием разработанной математической модели, моделирование работы, находящейся в настоящее время в эксплуатации системы транспорта в условиях текущего и перспективного спроса;

первичная калибровка разработанной и актуализированной транспортной модели на основании данных, полученных в ходе натурных обследований;

окончательная калибровка разработанной и актуализированной транспортной модели на основании всех имеющихся данных о транспортной системе.

5. Перспективы развития

5.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Социально-экономическое развитие города Новосибирска регламентируется следующими основными документами:

Стратегия социально-экономического развития Новосибирской области на период до 2030 года, утвержденная постановлением Правительства Новосибирской области от 19.03.2019 № 105-п;

стратегия социально-экономического развития города Новосибирска на период до 2030 года, утвержденная решением Совета депутатов города Новосибирска от 24.12.2018 № 726.

Для целей транспортного моделирования был выполнен прогноз численности населения, который приведен в таблице 5.1.1.

Таблица 5.1.1

Прогноз численности населения, тыс. человек

Муниципальное образование	2020	2021	2022	2023	2028	2034
1	2	3	4	5	6	7
Городской округ город Новосибирск	1633,0	1649,9	1666,2	1682,0	1751,8	1817,6

Градостроительное и транспортное развитие городского округа Новосибирск регламентируется следующими основными документами:

Схема территориального планирования Новосибирской области, утвержденная постановлением Правительства Новосибирской области от 28.04.2014 № 186-п;

Генеральный план города Новосибирска;

ПКРТИ.

5.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения

Под передвижением понимается перемещение людей от двери пункта отправления до двери пункта назначения; выделяются простые и сложные, пешеходные и транспортные передвижения. Интенсивность передвижений характеризуется таким показателем, как подвижность населения.

Прогноз объема спроса на передвижения в городе Новосибирске при среднесуточной подвижности 3,2 передвижения на жителя приводится в таблице 5.2.1.

Таблица 5.2.1

Прогноз объема спроса на перемещения в городе Новосибирске

Наименование	2019	2020	2025	2034
1	2	3	4	5
Объем спроса на перемещения, млн перемещений в день	5,3	5,3	5,6	5,7

Доля передвижений на общественном транспорте к 2023 году вырастет и составит порядка 56 %, к 2034 году прогнозируется увеличение до 66 %. В зависимости от проводимой в дальнейшем транспортной политики доли могут отличаться.

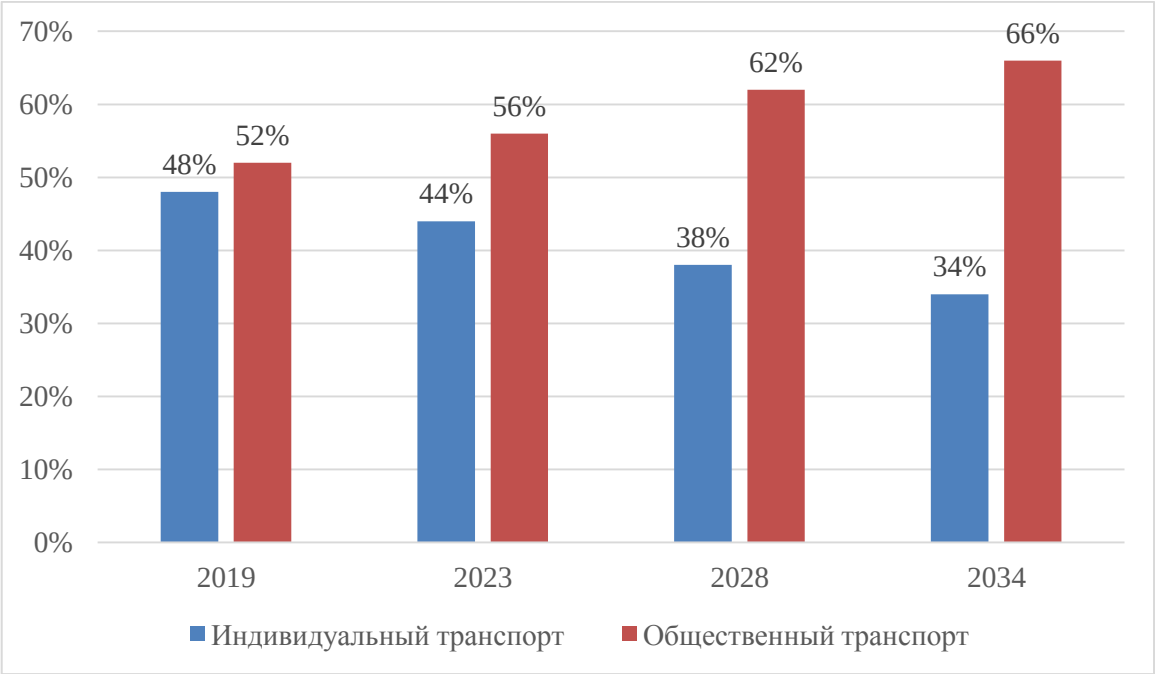


Рисунок 5.2.1. Баланс видов транспорта (Modal split) с учетом реализации предложенных мероприятий

В случае отсутствия мероприятий доля передвижений на общественном транспорте к 2023 году уменьшится до 50 %, к 2034 году прогнозируется уменьшение до 44 %.

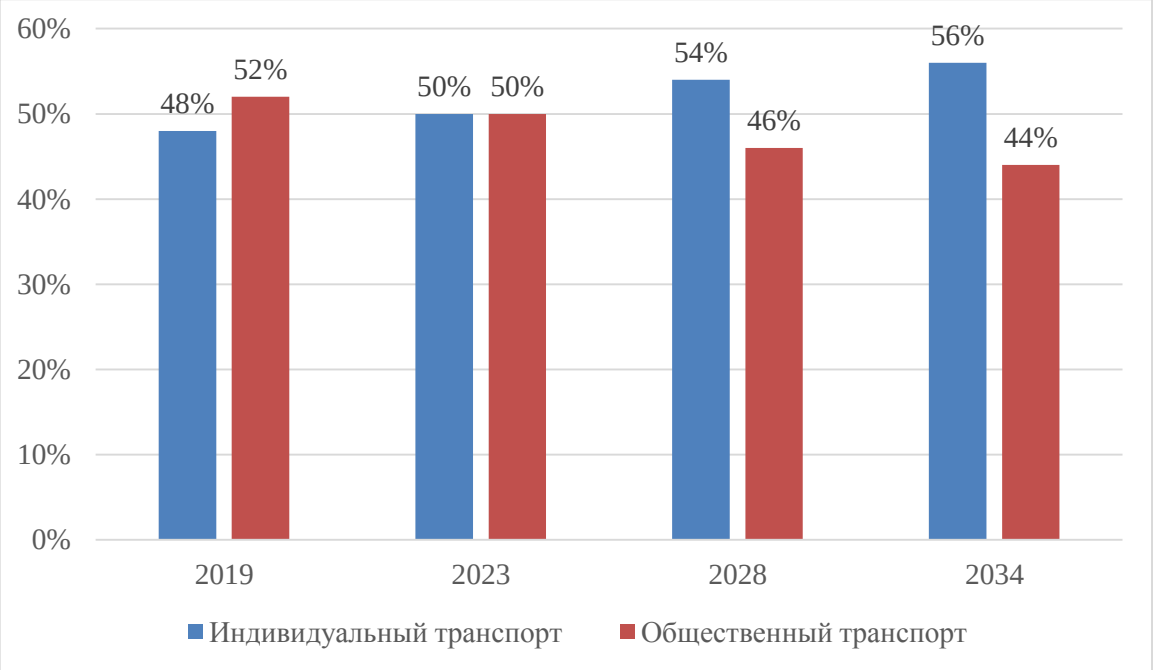


Рисунок 5.2.2. Баланс видов транспорта (Modal split) без учета реализации предложенных мероприятий

5.3. Прогноз уровня автомобилизации

Прогнозные значения уровня автомобилизации в городе Новосибирске приведены в таблице 5.3.1. За исходное значение принята автомобилизация 259 автомобилей на 1000 человек, полученная на основании данных Аналитического агентства Автостат.

Уровень автомобилизации населения города Новосибирска увеличится до 383 автомобилей на 100 жителей к 2034 году.

Таблица 5.3.1

Прогнозные значения уровня автомобилизации в городе Новосибирске

Наименование	2021	2023	2028	2034
1	2	3	4	5
Уровень автомобилизации, автомобилей на 1000 жителей	272	292	336	383

5.4. Прогноз объемов и характера перевозок грузов

Прогноз объемов перевозок грузов зависит от изменения:

объемов и структуры производимой на территории муниципального образования продукции сельского хозяйства, промышленности;

объемов строительства на территории муниципального образования;

объемов потребления населением различной продукции;

объемов отходов, формируемых производством, строительной и иными отраслями экономики, а также населением;

объемов межмуниципальных, региональных, межрегиональных и международных грузоперевозок.

Расчет перспективного объема грузоперевозок автомобильным транспортом на территории Новосибирска выполнен на расчетный срок до 2034 года с учетом межрайонных отправлений и прибытий основных видов грузов:

1. Потребительские товары, включая продукты питания и непродовольственные товары народного потребления – объем пропорционален прогнозируемому населению районов города.

2. Твердые коммунальные отходы – объем оценивается на основе ориентировочной нормы накопления твердых коммунальных отходов по благоустроенным жилым и общественным зданиям для городов с населением более 100000 человек в 300 кг/год на человека.

3. Строительные материалы – объемы пропорциональны объемам жилищного, промышленного и транспортного строительства.

4. Промышленные грузы – объемы определяются исходя из нормативного объема, приходящегося на стоимостную единицу валовой продукции промышленности.

Расчет объемов грузовых корреспонденций, учитывающий наличие в потоке легких (до 3,5 тонн), средних (от 3,5 до 10 тонн) и тяжелых (свыше 10 тонн) грузовиков, был сделан по следующей методике.

Для расчета объема перевозок потребительских товаров использован показатель 850 кг/год на человека. Учитывая прирост численности населения Новосибирска, общий объем перевозок потребительских товаров составит 1,5 млн тонн в год.

Аналогично, при норме накопления твердых коммунальных отходов в 300 кг/год на человека, их общий объем перевозок составит 0,5 млн тонн.

Объем перевозок строительных материалов пропорционален объему жилого и нежилого строительства прогнозируется в 14,4 млн тонн.

Наибольшую долю в перевозках грузов будут составлять промышленные грузы. Их объем возрастет пропорционально росту среднегодового индекса производства, и для города Новосибирска достигнет следующих значений:

на железнодорожном транспорте — 12,3 млн тонн в год;

на внутреннем водном — 0,8 млн тонн в год;

на автомобильном транспорте — 24,1 млн тонн в год.

Вместе с другими видами грузов, суммарный спрос на перевозки грузов автомобильным транспортом составит 28,4 млн тонн.

Такие значение потребуют обязательного разделения грузовых потоков по нескольким разным направлениям, а также обязательного завершения строительства одного или нескольких транзитных обходов Новосибирска. В противном случае, если данные грузовые транспортные средства попадут в центральную часть города в часы пик, это будет иметь самые негативные последствия для условий движения, а также для технико-эксплуатационного состояния УДС.

Предложения по развитию ТПУ рассмотрены в КСОТ.

5.5. Методы повышения качественных показателей работы транспорта

Повышение качественных показателей работы транспорта возможно за счет изменений по направлениям, перечисленным ниже.

Общественный транспорт

1. Увеличение длины выделенных полос для общественного транспорта.
2. Увеличение протяженности измененных трамвайных маршрутов.
3. Увеличение протяженности новых организуемых трамвайных маршрутов.
4. Увеличение протяженности капитально отремонтированных трамвайных путей.
5. Увеличение протяженности капитально отремонтированной контактной сети трамвая.
6. Увеличение протяженности капитально отремонтированной контактной сети троллейбуса.
7. Введение новых ТПУ.
8. Увеличение количества отреконструированных остановок общественного транспорта.
9. Увеличение количества построенных остановок общественного транспорта.
10. Обновление и увеличение подвижного состава.
11. Увеличение количества троллейбусов, прошедших капитально-восстановительный ремонт.
12. Увеличение количества трамваев, прошедших капитально-восстановительный ремонт.

УДС

1. Увеличение протяженности построенных и отреконструированных автодорог – всего, в том числе: построенных, отреконструированных,
2. Увеличение количества введенных в эксплуатацию транспортных развязок в одном уровне и в разных уровнях.
3. Увеличение количества построенных, отреконструированных мостов.
4. Увеличение количества построенных, отреконструированных путепроводов.

ОДД

1. Увеличение количества отреконструированных перекрестков, относящихся к узлам с затрудненным движением.
2. Увеличение количества установленных СО.
3. Увеличение количества отреконструированных СО.
4. Увеличение протяженности улиц с введенным координированным управлением.

5. Увеличение количества СО, на которых введено локальное адаптивное управление.

6. Увеличение количества СО, оборудованных системой видеонаблюдения.

7. Увеличение количества установленных в рамках КСОДД автоматических комплексов фото- видеофиксации нарушений Правил дорожного движения.

8. Увеличение количества установленных в рамках КСОДД стратегических транспортных детекторов.

9. Увеличение протяженности улиц, с введенным односторонним движением.

10. Увеличение протяженности веломаршрутов.

11. Увеличение количества машино-мест на перехватывающих парковках.

6. Формирование перечня мероприятий на 2020, 2021 годы

6.1. Автомобильные дороги

В целях повышения качественного уровня УДС, снижения уровня аварийности, связанного с состоянием дорожного покрытия и доступности территорий перспективной застройки, предлагается в период действия комплексной схемы организации дорожного движения реализовать следующий комплекс первоочередных мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции УДС (таблица 6.1.1, рисунок 6.1.1).

Мероприятия по развитию УДС принимаются в соответствии с ПКРТИ.

Мероприятия по развитию УДС города увязаны с планируемым развитием автомобильных дорог федерального, регионального и межмуниципального значения, обеспечивающих внешние транспортные связи города Новосибирска и определяющих основные направления транзитных транспортных потоков на территории города Новосибирска. К числу первоочередных мероприятий по развитию внешних автомобильных дорог, оказывающих влияние на формирование и перераспределение транспортных потоков в границах города Новосибирска и увязанных с мероприятиями по развитию УДС, относятся:

строительство автомобильной дороги федерального значения Восточный обход города Новосибирска (1 и 2 этапы);

реконструкция автомобильной дороги «Новосибирск – Садовый» в Новосибирском районе Новосибирской области;

реконструкция участков автомобильной дороги К-19р «Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий» (в границах Новосибирской области).

Для обеспечения дополнительных транспортных связей активно застраиваемой территории Плющихинского микрорайона предлагается изменить срок реализации мероприятия «Строительство ул. Лобова до ул. Доватора», включив его в состав первоочередных.

Также на первую очередь предлагается вынести мероприятия по реконструкции ул. Софийской на всем протяжении и по реконструкции ул. Громова от ул. Петухова до границы города Новосибирска.

Дополнительно с целью совершенствования условий движения транспорта и пешеходов на территории города Новосибирска предлагается включить в ПКРТИ на период 2020, 2021 годов следующие мероприятия:

реконструкция Советского шоссе от ул. Петухова до ул. Аникина с расширением проезжей части до 6 полос движения для организации выделенной полосы движения общественного транспорта;

реконструкция и строительство участков ул. Связистов от ул. Волховской до ул. Титова;

реконструкция ул. Ватутина от пл. Карла Маркса до ул. Новогодней с устройством дополнительной полосы движения по четной стороне;

-троительство продолжения ул. Горской до ул. Планировочной.

Таблица 6.1.1

Перечень первоочередных мероприятий по развитию УДС на 2020, 2021 годы

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Срок реализации	Протяженность, км
1	2	3	4	5
1	3.1	Строительство автомобильной дороги общего пользования к садоводческим обществам в районе ул. Благовещенской в Советском районе	2020	0,15
2	3.2	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Обогатительной. Участок от ул. Аникина до примыкания к Бугринскому мосту	2020	0,465
3	3.3	Строительство продолжения ул. Одоевского до восточной границы городской черты	2020	1,248
4	3.4	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Республиканской в Дзержинском районе (участок от ул. Кропоткина до ул. Авиастроителей)	2021	0,451
5	3.5	Реконструкция ул. Приморской на всем протяжении	2020, 2021	1,407
6	3.6	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Петухова и ул. Николая Сотникова от Советского шоссе до ул. Прокопьевской	2020, 2021	3,404
7	3.7	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Зыряновской от ул. Серебренниковской до ул. Восход	2020, 2021	0,968
8	3.8	Реконструкция Гусинобродского шоссе от ул. Волочаевской до городской черты	2020, 2021	3,91
9	3.9	Реконструкция ул. Объединения от ул. Окружной до железнодорожного переезда	2020, 2021	1,449
10	3.10	Реконструкция ул. Софийской на всем протяжении**	2020, 2021	4,082
11	3.11	Реконструкция Советского шоссе от ул. Петухова до ул. Аникина для организации выделенной полосы движения общественного транспорта*	2020, 2021	2,2
12	3.12	Строительство ул. Лобова до ул. Доватора**	2020, 2021	1,693
13	3.13	Реконструкция и строительство участков ул. Связистов от	2021	1,25

1	2	3	4	5
		ул. Волховской до ул. Титова*		
14	3.14	Реконструкция ул. Ватутина от пл. Карла Маркса до ул. Новогодней с устройством дополнительной полосы движения по четной стороне*	2020	0,3
15	3.15	Строительство продолжения ул. Горской до ул. Планировочной*	2021	0,3
16	3.16	Реконструкция ул. Громова от ул. Петухова до границы города**	2020, 2021	1,17

Примечания: * Предлагается включить мероприятие в состав действующей ПКРТИ;

** Предлагается внести изменения в действующую ПКРТИ в части корректировки сроков реализации мероприятия.

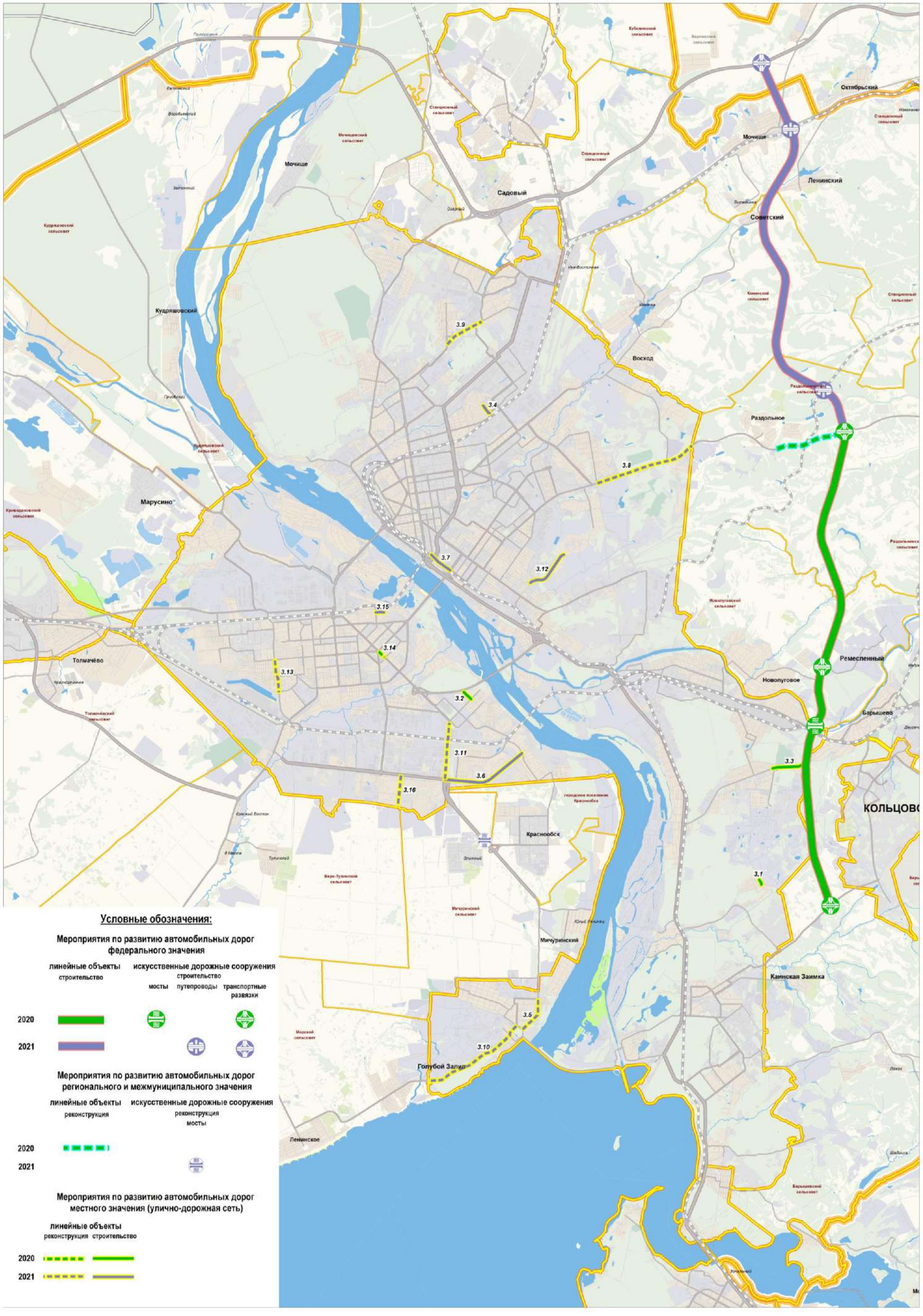


Рисунок 6.1.1. Первоочередные мероприятия по развитию УДС на 2020, 2021 годы

6.2. Организация дорожного движения

6.2.1. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

В зависимости от сложившихся условий движения для повышения пропускной способности дороги или уровня безопасности может быть необходимо как ограничение, так и повышение скорости.

Задачи регулирования скорости с целью повышения безопасности движения могут быть разделены на два направления. Первое, получившее в организации движения широкое практическое распространение – это ограничение скорости в наиболее опасных для движения местах или для определенных типов транспортных средств; второе – регулирование скоростного режима для сокращения разности скоростей транспортных средств в потоке. Ограничения скорости могут быть постоянными и повсеместными или временными и местными. На застроенной местности условия движения наиболее сложны из-за высокой концентрации пешеходных и транспортных потоков, частых пересечений и обычно недостаточной видимости на них.

Мероприятиями по регулированию скоростного режима движения транспортных средств могут выступать:

изменение существующих планировочных решений;

изменение существующей схемы организации дорожного движения с учетом уменьшения числа конфликтных точек, а также введения скоростных ограничений на отдельных участках и зонах;

введение системы фото-, видеофиксации нарушений Правил дорожного движения;

устройство искусственных дорожных неровностей.

В данном разделе представлен перечень мероприятий по устранению существующих мест концентрации ДТП, мест повышенной опасности, а также потенциально опасных мест с точки зрения возникновения ДТП.

Проведенные обследования показали, что одним из аварийно-опасных участков УДС, в том числе по количеству ДТП с участием пешеходов, является ул. Краузе. Ул. Краузе является подъездом к выходу на Северный обход города Новосибирска. Также данная улица характеризуется хорошим состоянием проезжей части. Данные факторы косвенно провоцируют водителей на нарушение скоростного режима. При этом с одной стороны расположена жилая застройка, с другой стороны – гаражный комплекс. Данные обстоятельства объясняют наличие интенсивных пешеходных потоков (в том числе детей), наличие пешеходов, пересекающих проезжую часть. Несоблюдение установленного скоростного режима и наличие пешеходных потоков, пересекающих ул. Краузе, являются основными причинами возникновения ДТП. Для решения указанной проблемы предлагается ограничить максимально разрешенную скорость 40 км/час, для выполнения водителями данных ограничений дополнительно установить комплексы фиксации нарушений.

Кроме того, местом концентрации ДТП является перекресток ул. Немировича-Данченко – ул. Лыщинского. На подходах к данному перекрестку необходимо ограничение максимальной скорости до 40 км/ч с одновременной установкой комплексов фиксации нарушений скоростного режима, проезда на запрещающий сигнал светофора и расположения транспортных средств на проезжей части.

Данное мероприятие указано в таблице 6.2.1.1 и в приложениях 2 и 3.

Прочие мероприятия по оптимизации существующих условий движения и, как следствие, регулированию скоростного режима, представлены в подразделе 6.2.3, разделах 6.3, 6.4.

Таблица 6.2.1.1

Перечень мероприятий по скоростному режиму движения

№	Мероприятие	Срок реализации
1.	Введение ограничения максимальной скорости (40 км/ч) на ул. Краузе	2020, 2021
2.	Введение ограничения максимальной скорости (40 км/ч) на перекрестке ул. Немировича-Данченко – ул. Лыщинского	2020, 2021

6.2.2. Мероприятия по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, применению реверсивного движения

Введение одностороннего движения по двум параллельным улицам является одним из наиболее характерных приемов его организации. Организация одностороннего движения является вместе с тем естественным решением в градостроительной практике при строительстве автомобильных магистралей.

Главное достоинство одностороннего движения заключается в сокращении числа конфликтных точек и прежде всего в устранении конфликта встречных транспортных потоков (конфликтные точки встречных потоков являются наиболее опасными). Особенно ощутимо сокращается число конфликтных точек на пересечениях. К преимуществам одностороннего движения следует также отнести:

возможность более рационального использования полос проезжей части и осуществления принципа выравнивания состава потоков на каждой из них (специализация полос);

улучшение условий координации работы СО при их наличии;

облегчение условий перехода пешеходам проезжей части в результате упрощения их ориентирования, так как нет встречного транспортного потока;

повышение безопасности движения в темное время суток вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств;

увеличение числа полос, работающих в одном направлении, и появления возможности разрешить временную стоянку автомобилей хотя бы на одной из крайних полос;

повышение скорости транспортных потоков;

увеличение пропускной способности улиц.

При выборе участков с предлагаемым введением одностороннего движения необходимо учитывать следующие факторы:

существующую схему организации дорожного движения, включая наличие одностороннего движения и светофорного регулирования;

количество полос;

наличие парковки, затрудняющей встречный разъезд при наличии стоящего автотранспорта;

топология УДС (наличие параллельных улиц);

существующий уровень загрузки движением;

интенсивность движения транспортных потоков и ее неравномерность.

На краткосрочную перспективу (до 2022 года) предлагается введение одностороннего движения на следующих улицах:

ул. Чаплыгина в направлении от ул. Советской в сторону ул. Революции;

ул. Октябрьской в направлении от проезда Виктора Ващука в сторону ул. Серебренниковской;

ул. Коммунистической в направлении от проезда Виктора Ващука в сторону ул. Серебренниковской;

ул. Свердлова в направлении от ул. Серебренниковской в сторону проезда Виктора Ващука.

Указанные улицы обладают характерными особенностями, позволяющими и требующими введения на них одностороннего движения. Данные улицы являются параллельными. Наличие двух параллельных улиц позволяет организовать одностороннее движение в обоих направлениях. Перечисленные улицы расположены в центральной части города Новосибирска. Вследствие этого, с учетом разрешенной стоянки транспортных средств с обеих сторон улиц, а также двух полос движения на каждой из улиц, зачастую затруднен встречный разъезд. Таким образом, при введении на обозначенных улицах одностороннего движения прогнозируется увеличение пропускной способности, повышение скоростей движения, повышение уровня безопасности движения при одновременном сохранении существующей транспортной доступности на рассматриваемой территории.

Кроме того, на отдельных участках данных улиц уже сегодня организовано одностороннее движение, например на:

ул. Урицкого от ул. Ленина до Вокзальной магистрали;

ул. Чаплыгина от Красного проспекта до ул. Советской;

ул. Октябрьской от ул. Серебренниковской до Красного проспекта (требуется изменение существующего направления движения);

ул. Коммунистической от Красного проспекта до ул. Серебренниковской.

Схематично предлагаемые мероприятия по введению одностороннего движения представлены на рисунке 6.2.2.1.

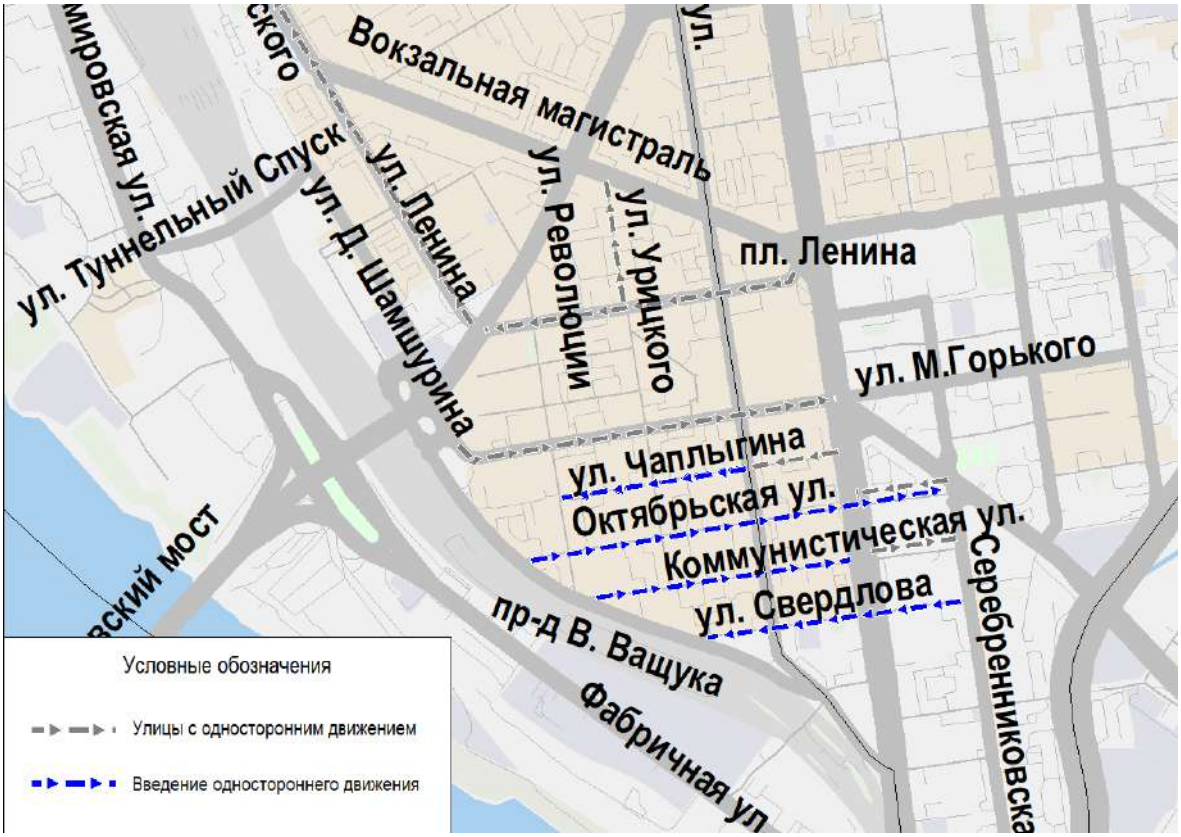


Рисунок 6.2.2.1. Мероприятия по организации одностороннего движения

6.2.3. Мероприятия по введению светофорного регулирования и корректировке режимов работы имеющихся СО

Светофорное регулирование является одним из эффективных методов повышения безопасности дорожного движения и регулирования транспортных и пешеходных потоков. СО, использующие индивидуальные автоматические переключатели светофорных сигналов и работающие в одном или нескольких жестких режимах, проектируют на пересечения автомобильных дорог. При значительном взаимном удалении СО друг от друга такой способ регулирования дает хорошие результаты. Необходимыми условиями для этого являются обоснованная установка светофора и оптимальное назначение режима его работы в зависимости от объемов транспортного и пешеходного движения и планировочной характеристики пересечения автомобильных дорог.

Светофоры предназначены для поочередного пропуска участников движения через определенный участок УДС, а также для обозначения опасных участков дорог. В зависимости от условий светофоры применяются для управления движением в определенных направлениях или по отдельным полосам данного направления:

в местах, где встречаются конфликтующие транспортные, а также транспортные и пешеходные потоки (пересечения, пешеходные переходы);

по полосам, где направление движения может меняться на противоположное;

на железнодорожных переездах, причалах, паромах, переправах;

при выездах автомобилей спецслужб на дороги с интенсивным движением;

для управления движением маршрутных транспортных средств.

Светофоры классифицируются по их функциональному назначению (транспортные, пешеходные); по конструктивному исполнению (одно-, двух- или трехсекционные, трехсекционные с дополнительными секциями); по их роли, выполняемой в процессе управления движением (основные, дублеры, повторители).

Группы, типы, исполнения дорожных светофоров (далее – светофоры) должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний» (рисунок 6.2.3.1).

Светофоры применяют для регулирования очередности пропуска транспортных средств и пешеходов, а также для обозначения опасных участков дорог.

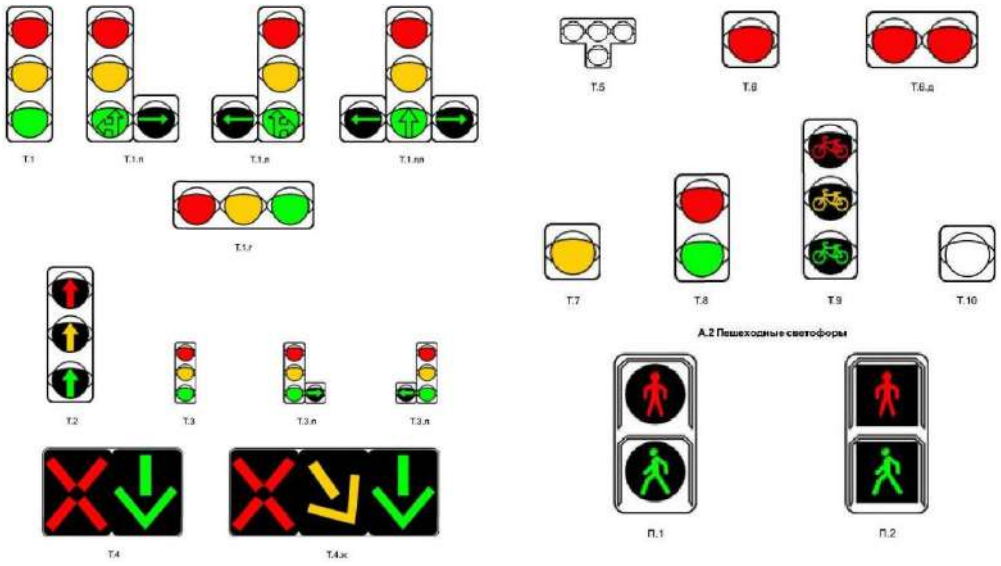


Рисунок 6.2.3.1. Типы и исполнение светофоров по ГОСТ Р 52282-2004

Светофоры Т.1 любых исполнений, Т.2, П.1 и П.2 применяют для регулирования движения на перекрестках и в иных местах, где пересекаются в одном уровне транспортные потоки, а также транспортные и пешеходные потоки. Указанные светофоры применяют при наличии хотя бы одного из следующих четырех условий.

Условия для проектирования СО.

При определении перспективной сети объектов светофорного регулирования должны быть учтены требования ГОСТ Р 52289-2019 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», регламентирующие необходимость ввода светофорного регулирования.

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 часов рабочего дня недели не

менее значений, указанных в таблице 6.2.3.1.

Условие 2. Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 единиц/ч (для дорог с разделительной полосой – 1000 единиц/ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 часов рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пешеходов/час.

Условие 3. Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют 80 % или более от указанных.

Условие 4. На перекрестке совершено не менее трех ДТП за последние 12 месяцев, которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80 % или более.

Таблица 6.2.3.1

Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

Число полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, единиц/ч	
главная дорога	второстепенная дорога	по главной дороге в двух направлениях	по второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном направлении
1	2	3	4
1	1	750	75
		670	100
		580	125
		500	150
		410	175
		380	190
2 и более	1	900	75
		800	100
		700	125
		600	150
		500	175
		400	200
2 или более	2 или более	900	100
		825	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

Необходимость введения светофорного регулирования в местах пересечения дороги с велосипедной дорожкой должна рассматриваться в случае, если интенсивность велосипедного движения превышает 50 велосипедов/час.

Перечень мероприятий по корректировке существующих параметров светофорного регулирования, изменению схемы ОДД, в том числе перепланировке транспортных узлов, представлен в таблице 6.2.3.2.

Таблица 6.2.3.2

Перечень мероприятий по изменению существующей схемы ОДД

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Реконструкция СО на пересечении ул. Адриена Лежена с ул. Бориса Богаткова	2020, 2021
2	Обустройство регулируемого перекрестка путем установки СО на пересечении проспекта Дзержинского и ул. Авиационной. При этом необходимо включить в координацию с соседним светофорным объектом на перекрестке проспекта Дзержинского – ул. Волочаевская	2020, 2021
3	Реконструкция СО на пересечении ул. Авиастроителей с ул. 25 лет Октября	2020, 2021
4	Реконструкция СО на пересечении ул. Большевистской и дороги в районе дома № 229 ул. Большевистской	2020, 2021
5	Строительство СО на пересечении ул. Кошурникова с ул. Добролюбова	2020, 2021
6	Обустройство СО с дополнительной секцией, разрешающей движение транспортных средств с левым поворотом в районе дома № 59 на Бердском шоссе (участок от ул. Большевистской до Старого шоссе). При этом необходима полная реконструкция светофорного объекта для приведения в соответствие с требованиями нормативов в области ОДД	2020, 2021
7	Обустройство СО с дополнительной секцией, разрешающей движение транспортных средств с левым поворотом на пересечении Старого шоссе с ул. Одоевского. При этом необходимо в режимах регулирования предусмотреть запрет рассматриваемого поворота налево при закрытом переезде через железнодорожные пути	2020, 2021
8	Строительство СО на перекрестке ул. Николаева – ул. Инженерной	2020, 2021
9	Строительство СО на перекрестке в районе торгового центра «Район», ул. Новоуральская, 17	2020
10	Реконструкция светофорного объекта с перепланировкой на перекрестке Советского шоссе – ул. Петухова	2020, 2021
11	Перепланировка, реконструкция светофорного объекта на перекрестке ул. Большой – ул. 2-й Станционной	2020, 2021
12	Реконструкция СО на перекрестке 1-го Мочищенского шоссе – ул. Кедровой	2020, 2021
13	Реконструкция светофорного объекта с перепланировкой на перекрестке ул. Богдана Хмельницкого – ул. Писемского	2020, 2021
14	Строительство транспортной развязки на площади Труда в рамках работ по строительству моста в створе ул. Ипподромской	2020, 2021
15	Реконструкция СО, изменение схемы ОДД на выездах из микрорайона «Восточный» на Гусинобродское шоссе	2020, 2021

1	2	3
16	Реконструкция СО, перепланировка на перекрестке ул. Порт-Артурской – ул. Станционной	2020, 2021
17	Реконструкция СО, перепланировка на перекрестке ул. Тюменской – ул. Аникина	2020, 2021
18	Перепланировка (приведение к Т-образному перекрестку) перекрестка ул. Хилокской – ул. Толмачевской, устройство СО	2020, 2021
19	Изменение схемы ОДД, перепланировка перекрестка ул. Жуковского – ул. Дмитрия Донского	2020, 2021
20	Изменение режимов регулирования, перепланировка перекрестка ул. Объединения – ул. Курчатова	2020, 2021
21	Актуализация режимов регулирования СО на перекрестке ул. Объединения – ул. Богдана Хмельницкого	2020, 2021
22	Перепланировка перекрестка ул. Громова – ул. Петухова	2020, 2021
23	Перепланировка, изменение схемы ОДД на перекрестке ул. Сибиряков-Гвардейцев – ул. Петухова	2020, 2021
24	Перепланировка, установка необходимых ТСОДД на перекрестке ул. Виктора Уса – ул. Петухова	2020, 2021
25	Перепланировка, реконструкция СО на перекрестке Мочищенского шоссе – ул. Жуковского	2020, 2021
26	Изменение схемы ОДД на перекрестке ул. Титова – ул. Петропавловской	2020, 2021
27	Перепланировка СО на площади Сибиряков-Гвардейцев	2020, 2021
28	Строительство дополнительной полосы на подходе к перекрестку на проспекте Дзержинского для движения транспортных средств на ул. Волочаевскую при движении от ул. Трикотажной	2020, 2021
29	Перепланировка с введением светофорного регулирования перекрестков Бердское шоссе – Морской проспект, Бердское шоссе – Университетский проспект	2020, 2021
30	Обустройство дополнительных полос для движения направо на Бердское шоссе со стороны ул. Балтийской и проспекта Строителей (пересечение Бердского шоссе и проспекта Строителей)	2020, 2021
31	Обустройство дополнительной полосы для поворота направо с ул. Военной на ул. Ипподромскую в сторону ул. Большевистской (ул. Ипподромская, на участке от ул. Писарева до площади Инженера Будагова)	2020, 2021
32	Устройство регулируемого пешеходного перехода с установкой СО вызывного действия на перекрестке ул. Титова – пер. Широкого	2020, 2021
33	Устройство регулируемого пешеходного перехода с установкой СО вызывного действия по ул. Бориса Богаткова, 107	2020, 2021
34	Устройство СО на перекрестке ул. Дачной – ул. Перевозчикова	2020, 2021
35	Устройство регулируемого пешеходного перехода с установкой СО вызывного действия в районе остановочного пункта «Река Каменка» по ул. Волочаевской (ул. Трактовая (дом 1, к. 1)	2020, 2021
36	Строительство СО на площади им. Карла Маркса на пешеходном переходе через ул. Ватутина, 27; введение координированного управления, строительство СО на пешеходном переходе через ул. Титова, 1	2020, 2021
37	Устройство въезда с ул. Большевистской на Октябрьский мост, расширение путепровода над железнодорожными путями в районе пересечения	2020, 2021

1	2	3
	ул. Восход и ул. Зыряновской	
38	Строительство СО вызывного действия на пешеходном переходе по проспекту Дзержинского, 2/1	2020, 2021
39	Строительство СО вызывного действия на пешеходном переходе по ул. Сибиряков-Гвардейцев, 64	2020, 2021
40	Строительство СО на пересечении ул. Большой с дорогой в микрорайон Затон	2020, 2021
41	Строительство СО на пересечении ул. Прокопьевской и ул. Бронной	2020, 2021
42	Строительство СО на пересечении Северного проезда и проезда от ул. Петухова (у дома № 29А)	2020, 2021
43	Строительство СО на перекрестке ул. Приморской – ул. Динамовцев	2020, 2021
44	Строительство СО (регулируемый пешеходный переход) в районе дома № 3 по ул. Хилокской	2020, 2021
45	Строительство СО (регулируемый пешеходный переход) в районе дома № 21 по ул. Титова	2020, 2021
46	Строительство СО (регулируемый пешеходный переход) в районе дома № 44 по ул. Титова	2020, 2021
47	Строительство СО (регулируемый пешеходный переход) в районе дома № 205 по ул. Титова у перекрестка с ул. Новоалтайской	2020, 2021
48	Строительство СО на перекрестке ул. Титова – ул. Бийской, в том числе устройство пешеходных переходов	2020, 2021
49	Строительство СО на перекрестке ул. Кирова – ул. Автогенной	2020, 2021
50	Строительство СО (регулируемый пешеходный переход) в районе дома № 122/2 по ул. Выборной	2020, 2021
51	Устройство регулируемого пешеходного перехода с установкой СО вызывного действия на перекрестке ул. Волочаевской – ул. Технической	2020, 2021
52	Строительство СО (регулируемый пешеходный переход) в районе дома № 188 по ул. Николая Островского	2020, 2021
53	Строительство СО на перекрестке ул. Кедровой – ул. Кубовой	2020, 2021
54	Строительство СО на перекрестке ул. Мясниковой – ул. Тюленина	2020, 2021
55	Строительство СО на перекрестке ул. Порт-Артурской – дорога к ЖК «Радуга Сибири»	2020, 2021

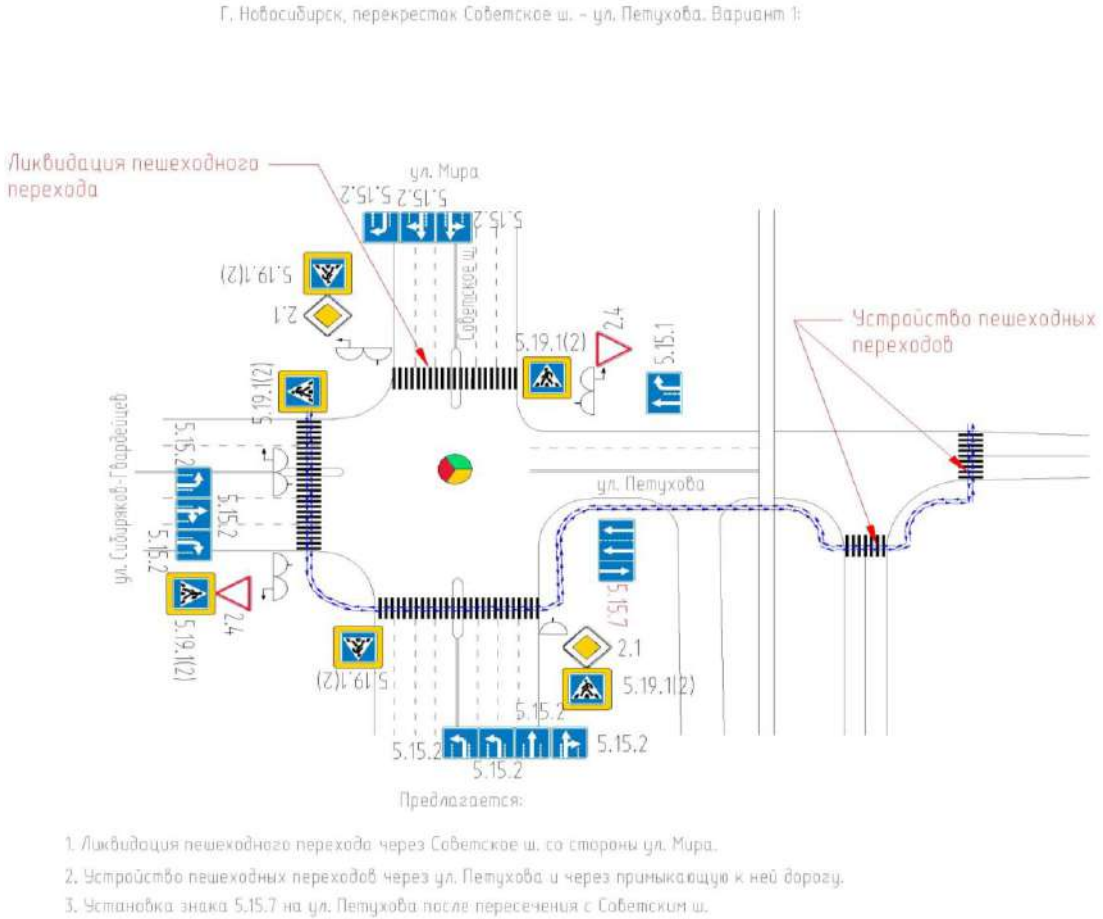
Ниже по наиболее проблематичным с точки зрения пропускной способности и безопасности транспортным узлам приводится детальное описание предлагаемых мероприятий.

Перекресток Советское шоссе – ул. Петухова

Ул. Петухова является одним из выездов из жилого массива «Матрешкин двор». В связи с единовременным выездом жителей из жилого массива на подходе ул. Петухова перед Советским шоссе скапливается очередь. На Советском шоссе также возникает заторовая ситуация, так как интенсивный транспортный поток, следующий в центральную часть города, пересекается с транспортом, выезжающим из жилого массива «Матрешкин двор».

Для увеличения пропускной способности перекрестка, в частности подхода по ул. Петухова, предлагается ликвидировать пешеходный переход через Советское шоссе со стороны ул. Мира. Данное мероприятие позволит обеспечить безостановочный пропуск правоповоротного транспортного потока, следующего с ул. Петухова на Советское шоссе, что разгрузит указанный подход к перекрестку. На более дальнюю перспективу рекомендуется расширение ул. Петухова, обеспечивающее движение по пяти полосам в обоих направлениях (3+2) на перегоне между Советским шоссе и железнодорожными путями. В этом случае становится возможным реализовать движение прямо по ул. Петухова в направлении ул. Сибиряков-Гвардейцев по двум полосам и одновременный безостановочный пропуск транспортного потока направо в сторону ул. Мира. В вечернее время, когда жители возвращаются в жилой массив, наличие двух «принимающих» полос на ул. Петухова позволит частично разгрузить остальные подходы.

В настоящее время пользователи предлагаемого к ликвидации пешеходного перехода – это единичные пешеходы, следующие со стороны автомобильных центров к жилому массиву. В связи с тем, что их появление носит эпизодический характер, предлагается путь их следования проложить по противоположной стороне ул. Петухова с устройством пешеходных переходов на примыкании старого Советского шоссе к ул. Петухова в районе железнодорожного переезда. Описанные мероприятия схематично представлены на рисунке 6.2.3.2.



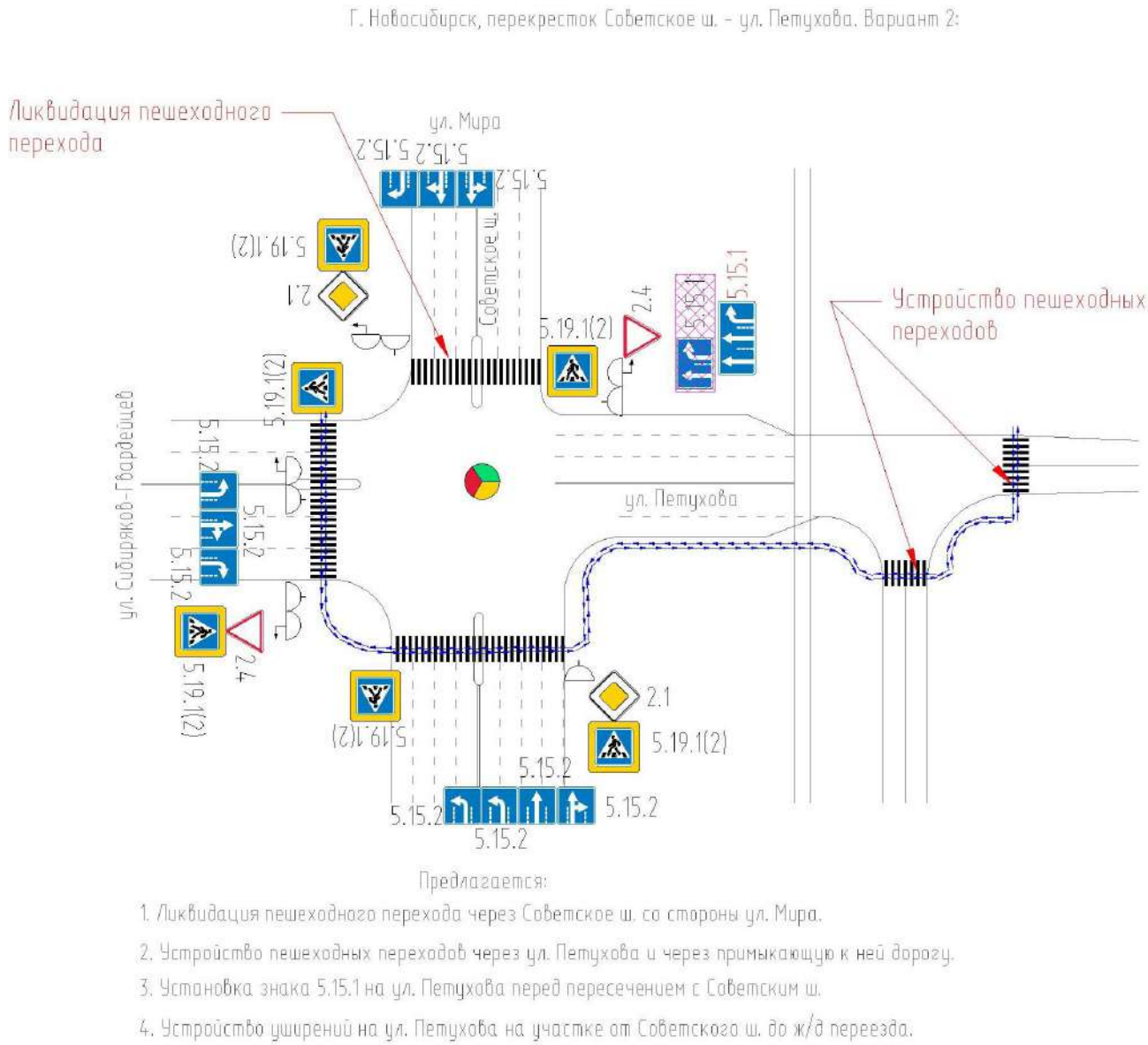


Рисунок 6.2.3.2. Мероприятия на перекрестке Советское шоссе – ул. Петухова

Перекресток ул. Большая – ул. 2-я Станционная

Данный перекресток является узлом возникновения заторовых ситуаций с последующим формированием очередей на ул. Большой и ул. 2-й Станционной. Так, например, типичным является скопление автомобилей на ул. Большой перед ул. 2-й Станционной. Причем очередь формируется на ул. Большой при движении со стороны как Колыванского шоссе, так и со стороны проезда Энергетиков. Также затор формируется на ул. 2-й Станционной при движении от ул. Станционной (характерно для вечернего времени). Таким образом, очевидна проблема дефицита пропускной способности перекрестка.

В рамках разработки рабочей документации по реконструкции ул. 2-й Станционной и ул. Большой на данном перекрестке предусматривается изменение планировочного решения с изменением схемы ОДД. По данным муниципального унитарного предприятия города Новосибирска «Управление заказчика по строительству подземных транспортных сооружений», на рассматриваемом

перекрестке предусмотрено расширение проезжей части и реконструкция светофорного объекта в соответствии со схемой (рисунок 6.2.3.3).

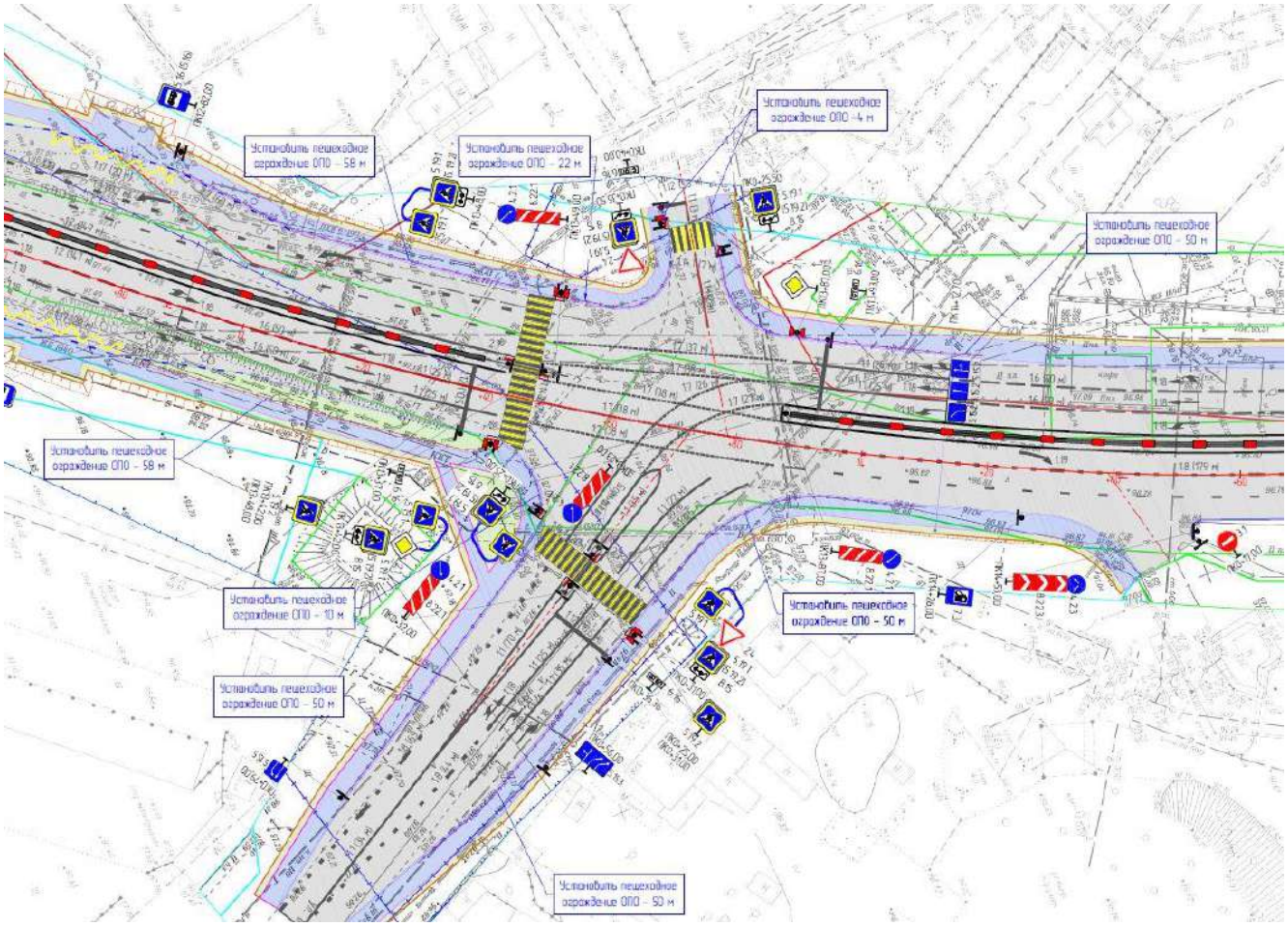


Рисунок 6.2.3.3. Мероприятия на перекрестке ул. Большая – ул. 2-я Станционная

Перекресток 1-е Мочищенское шоссе – ул. Кедровая

Указанное пересечение можно охарактеризовать как узел возникновения заторов в утренний период максимальной интенсивности. Возникновение заторов связано с наличием двух интенсивных «сливающихся» транспортных потоков. Данная проблема характерна для утреннего час пика. В этот период из Новосибирской области со стороны Северного обхода по ул. Кедровой следуют автомобили в направлении города Новосибирска. Одновременно по 1-му Мочищенскому шоссе также в направлении города из активно развивающегося микрорайона «Карьер Мочище» следует интенсивный поток автомобилей.

Для повышения пропускной способности рассматриваемого перекрестка предлагается реализовать следующий комплекс мероприятий:

перенос существующего «двойного» пешеходного перехода через 1-е Мочищенское шоссе. В настоящее время для перехода 1-го Мочищенского шоссе пешеходам необходимо сначала преодолеть половину проезжей части, далее пройти разделительный островок и затем перейти вторую половину шоссе. При этом в данной фазе проезд транспорта по 1-му Мочищенскому шоссе запрещен. Предлагается сместить пешеходный переход дальше от перекрестка таким обра-

зом, чтобы он располагался перпендикулярно оси 1-го Мочищенского шоссе. При этом необходимо устройство СО вызывного действия;

монтаж дополнительных секций (движение прямо) на СО, регулирующих выезд транспорта с 1-го Мочищенского шоссе на ул. Кедровая.

В совокупности данные мероприятия позволят транспортным средствам при отсутствии пешеходов проезжать прямо «на просачивание» с 1-го Мочищенского шоссе на ул. Кедровую одновременно с транспортом, следующим по ул. Кедровой. Чем больше число автомобилей, проехавших перекресток «на просачивание», тем больше степень разгрузки подхода по Мочищенскому шоссе. Именно для этой цели необходимо введение пешеходных переходов с устройством СО вызывного действия. При значительном снижении задержки на 1-ом Мочищенском шоссе становится возможным рассмотреть возможность увеличения длительности разрешающего сигнала по ул. Кедровой за счет уменьшения длительности разрешающего сигнала на 1-ом Мочищенском шоссе. Таким образом, предполагаемый эффект от реализации мероприятий – это снижение задержки на перекрестке и увеличение его пропускной способности.

Описанные мероприятия схематично представлены на рисунке 6.2.3.4.

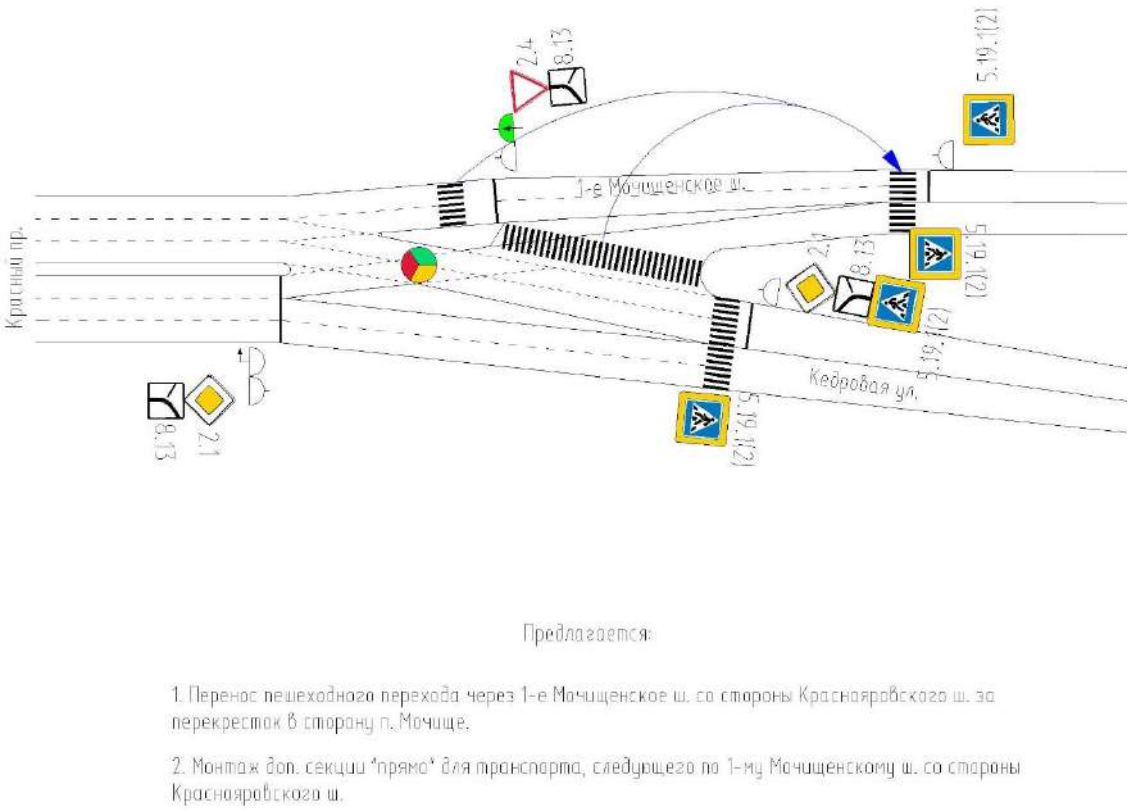


Рисунок 6.2.3.4. Мероприятия на перекрестке 1-е Мочищенское ш. – ул. Кедровая

Перекресток ул. Богдана Хмельницкого – ул. Писемского

Данный перекресток характеризуется возникновением заторов на всех подходах к перекрестку. Наиболее выраженным является формирование очереди на ул. Богдана Хмельницкого со стороны ул. Тайгинской в утренний период и в об-

ратном направлении – в вечернее время. Очевиден дефицит пропускной способности перекрестка. Кроме того, отличительной особенностью данного узла является интенсивный левоповоротный поток грузового транспорта с ул. Богдана Хмельницкого на ул. Писемского. Это связано с запретом движения грузовых автомобилей по ул. Богдана Хмельницкого далее ул. Писемского.

В качестве предложений по повышению пропускной способности перекрестка предлагается:

расширение ул. Богдана Хмельницкого на подходе от ул. Тайгинской до трех полос движения, для движения в обратном направлении необходимо сохранить существующие две полосы;

расширение ул. Писемского на протяжении 300 м до трех полос движения так, чтобы на выезд на ул. Богдана Хмельницкого было две полосы, в обратную сторону – одна полоса;

реконструкция СО с актуализацией режимов регулирования.

Схематично данные мероприятия представлены на рисунке 6.2.3.5.

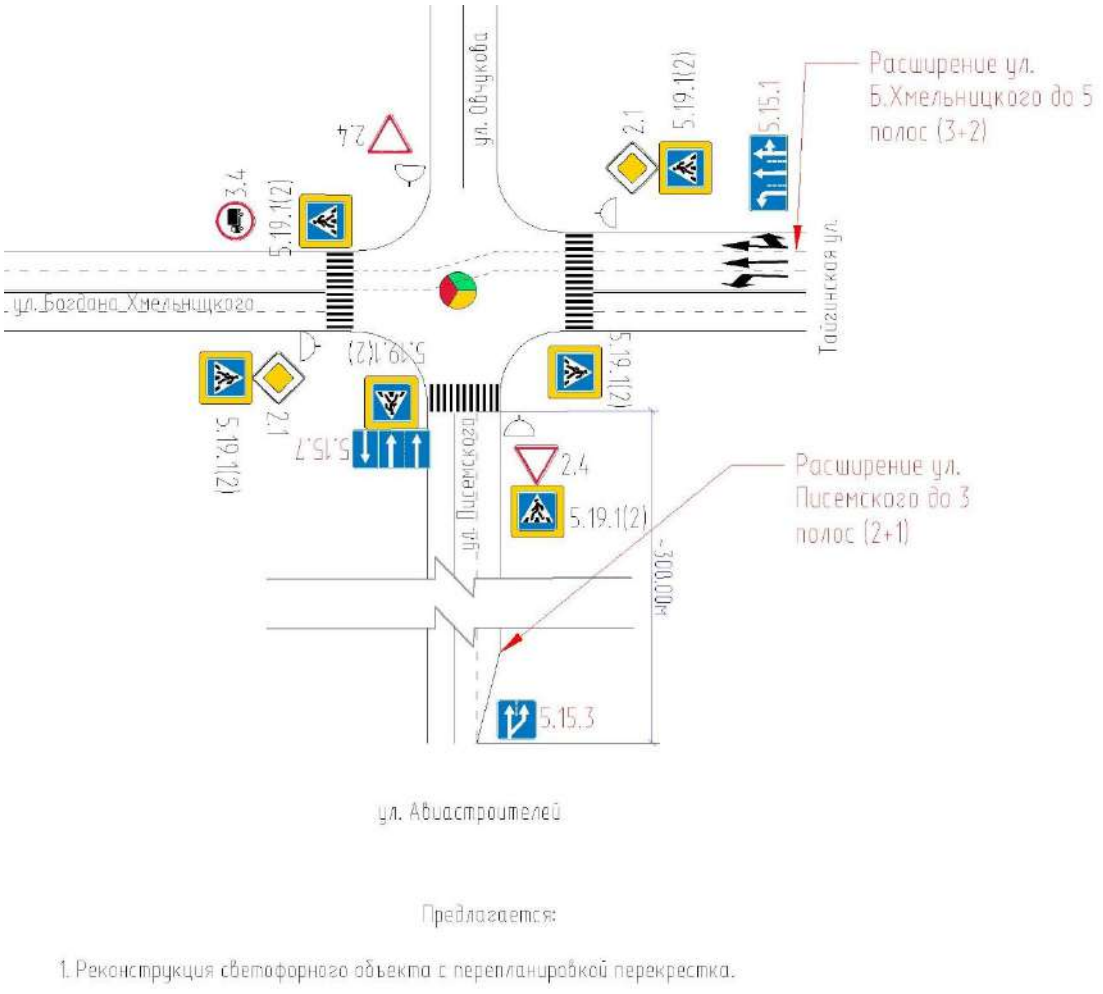


Рисунок 6.2.3.5. Мероприятия на перекрестке ул. Богдана Хмельницкого – ул. Писемского

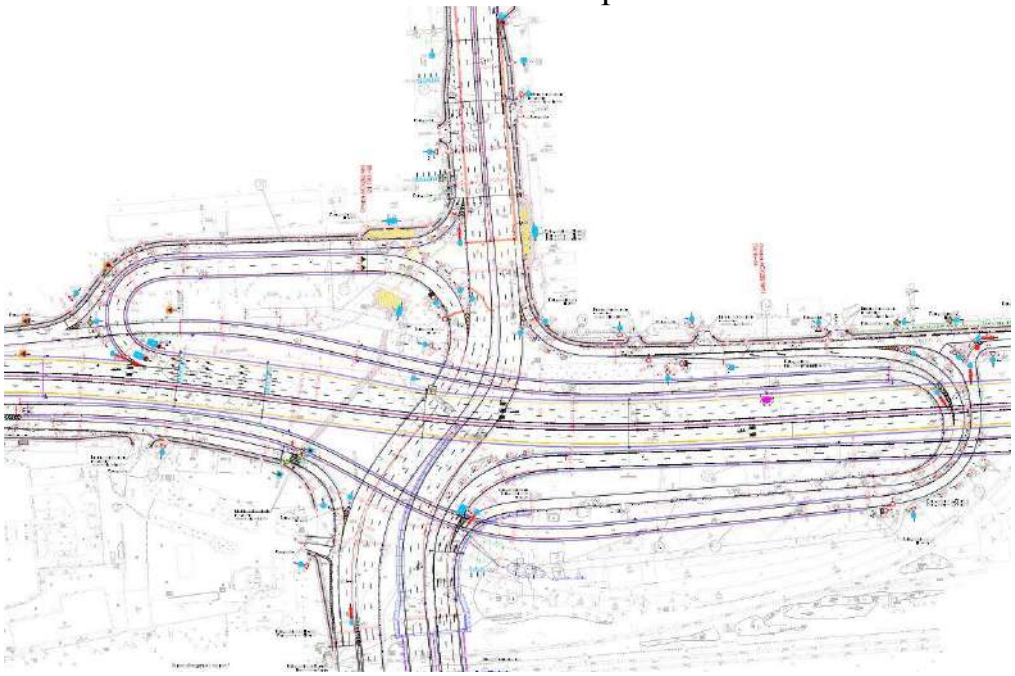
Площадь Труда

Площадь Труда является одним из основных и одним из самых загруженных транспортных узлов города Новосибирска. В этом месте происходит слияние и перераспределение интенсивных транспортных потоков. С запада по ул. Широкой на площадь въезжает транспорт из жилых микрорайонов. Данный поток преимущественно следует на север в сторону площади Энергетиков. С восточной стороны также по ул. Широкой на площадь въезжает транспорт, следующий из южных районов города и пригорода, а также со стороны Октябрьского моста. Указанный поток тоже преимущественно направляется в сторону площади Энергетиков. Наиболее интенсивными являются транспортные потоки, следующие по ул. Станиславского, в основном с юга на север и обратно. При этом распределение потоков в течение суток не меняется, значения интенсивностей также остаются приблизительно на одном уровне.

Таким образом, на площади Труда сформировалась ситуация, когда образование очередей (заторов) наблюдается на всех улицах, примыкающих к площади, вследствие слияния интенсивных транспортных потоков с четырех направлений.

В настоящее время разработана проектная документация по строительству моста в створе ул. Ипподромская (четвертый мост). В составе данной документации предусмотрена реконструкция пл. Труда со строительством транспортной развязки. В рамках работ по строительству моста предусмотрена также реконструкция пл. Энергетиков. Таким образом, два одних из самых значимых и загруженных узлов подвергнутся реконструкции согласно решениям проектной и рабочей документации. Планировочное решение с дислокацией ТСОДД по обеим площадям на полное развитие согласно проектной документации представлено на рисунке 6.2.3.6.

Пл. Энергетиков



Пл. Труда



Рисунок 6.2.3.6. Мероприятия на перекрестке площадь Энергетиков и площадь Труда

Выезды из жилого комплекса «Восточный» на Гусинобродское шоссе.

В настоящее время выезд из жилого комплекса «Восточный» на Гусинобродское шоссе затруднен. Также в зоне примыканий выездов из микрорайона к Гусинобродскому шоссе наблюдаются заторовые ситуации при движении по Гусинобродскому шоссе. Описанная ситуация в основном характерна для утреннего периода максимальной интенсивности. Данный факт объясняется слиянием интенсивных транспортных потоков, следующих по Гусинобродскому шоссе и примыкающим выездам из жилой застройки.

На текущий момент существует 3 выезда из жилого комплекса «Восточный» на Гусинобродское шоссе: ул. Волочаевская, ул. Коминтерна (проезд в створе ул. Коминтерна), ул. Доватора (проезд в створе ул. Доватора). Для определения перечня мероприятий по оптимизации схемы ОДД необходимо рассматривать весь участок в комплексе.

Ул. Волочаевская в месте примыкания к Гусинобродскому шоссе имеет три полосы движения. Однако, согласно существующей дислокации ТСОДД и Правилам дорожного движения, движение направо и налево разрешено только с крайних рядов, а из среднего ряда движение возможно только прямо на территорию торгового центра «Дружба». Необходимо установить знаки, регламентирующие разрешенные направления движения по полосам (5.15.1, 5.15.2). При этом из крайних правого и левого рядов следует разрешить движение соответственно направо или налево, из среднего ряда – движение во всех направлениях, кроме разворота. Данное мероприятие позволит наиболее эффективно использовать потенциал пропускной способности подхода по ул. Волочаевской. Также для увеличения пропускной способности правой полосы необходимо установить дополнительную светофорную секцию «направо» в рамках реконструкции светофорного объекта.

В створе ул. Волочаевской в составе единого светофорного объекта расположен въезд (выезд) на (с) территорию торгового центра «Дружба». Выезжающие от торгового центра автомобили в направлении жилого комплекса «Восточный» (прямо) и в сторону области (налево) создают значительные помехи для транспорта, выезжающего из жилого микрорайона. Таким образом, предлагается запретить движение прямо и налево для указанных автомобилей. Связь торгового центра «Дружба» – жилой комплекс «Восточный» посредством ул. Волочаевской будет сохранена за счет существующего регулируемого выезда с территории торгового центра, расположенного на удалении 160 м в сторону ул. Доватора.

Вторым выездом из жилого микрорайона является ул. Коминтерна. При подъезде по этой улице к Гусинобродскому шоссе в настоящее время вдоль ул. Коминтерна расположены торговые палатки, покрытие проезжей части нуждается в ремонте. Данные обстоятельства ухудшают условия движения по улице, что в результате снижает пропускную способность улицы. Предлагается сместить торговую зону от проезжей части, привести улицу в соответствие с требованиями нормативов в области технических средств организации дорожного движения и градостроительства согласно присвоенной технической категории (геометрические параметры плана и продольного профилей, наличие тротуаров, ремонт проезжей части).

Также выезд из жилого массива осуществляется по ул. Доватора. На данном выезде на участке от Гусинобродского шоссе до ул. Лазурной необходимо расширить проезжую часть для возможности организации движения по четырем полосам в обоих направлениях. Данное мероприятие необходимо реализовать для повышения пропускной способности перекрестка.

Кроме обозначенных выше мероприятий требуется закоординировать работу следующих СО – примыкания (пересечения) к Гусинобродскому шоссе следующих улиц: ул. Коминтерна, ул. Волочаевская (примыкание с северной стороны), ул. Волочаевская (примыкание с южной стороны), регулируемый выезд с территории торгового центра «Дружба».

В качестве мероприятия по повышению уровня безопасности движения следует предусмотреть устройство регулируемого пешеходного перехода через трамвайные пути на перекрестке Гусинобродское шоссе – ул. Волочаевская – въезд на территорию торгового центра «Дружба». В настоящее время после перехода Гусинобродского шоссе пешеходы следуют по территории парковки и выезда неупорядоченно в произвольных направлениях.

Схематично данные мероприятия представлены на рисунке 6.2.3.7.

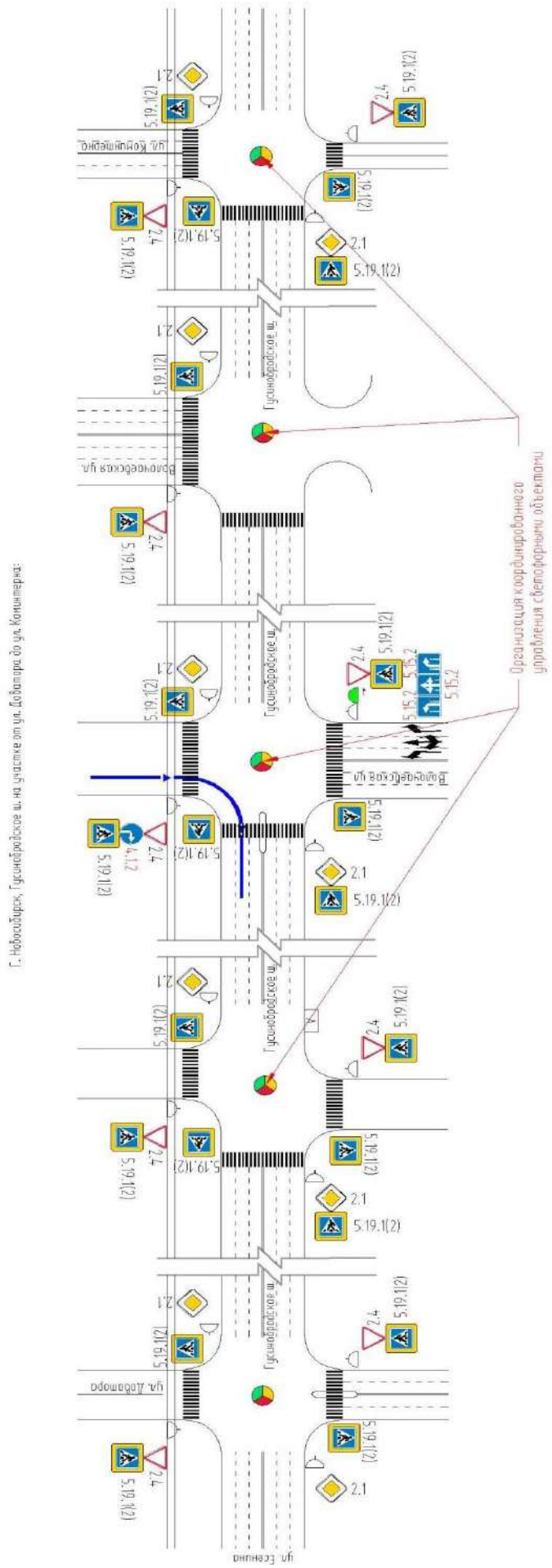


Рисунок 6.2.3.7. Выезды из микрорайона «Восточный» на Гусинобродское ш.

Перекресток ул. Порт-Артурская – ул. Станционная

На данном пересечении регулярно возникают заторовые ситуации на подъезде по ул. Порт-Артурской к ул. Станционной. Ул. Порт-Артурская является одной из трех связей жилых массивов Ленинского района с ул. Станционной. На данной улице организовано двухстороннее движение по одной полосе в каждую сторону. Состав транспортного потока смешанный. В настоящее время уровень загрузки ул. Порт-Артурская у примыкания к ул. Станционная в периоды максимальной интенсивности близок к 100%.

Таким образом, в качестве первоочередного мероприятия по улучшению условий движения на рассматриваемом перекрестке предлагается расширение ул. Порт-Артурской при подъезде к примыканию ул. Станционной до трех полос. При этом для выезда на ул. Станционную организуется две полосы движения, для движения в жилой массив остается одна полоса движения.

Также предлагается увеличить длину правой полосы на 100 м по ул. Станционной при движении от ул. 2-ой Станционной в направлении ул. Дукача после проезда перекрестка. Данное мероприятие позволит бесконфликтно встраиваться автомобилям, выезжающим с прилегающей территории в поток, следующий по ул. Станционной в сторону ул. Дукача.

Схематично данные мероприятия представлены на рисунке 6.2.3.8.

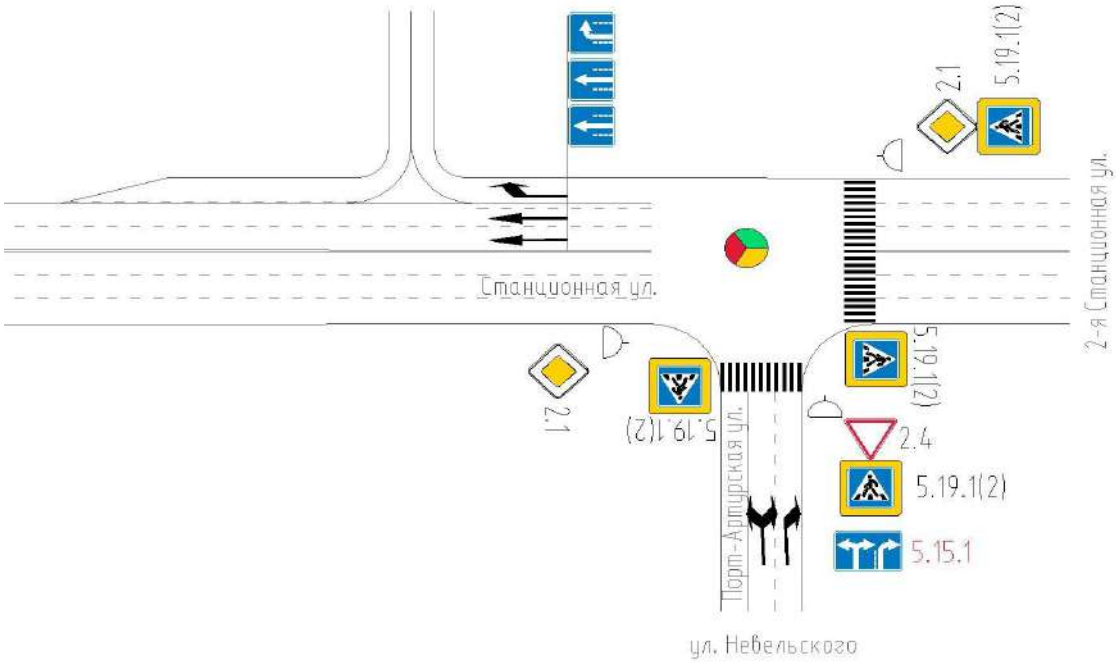


Рисунок 6.2.3.8. Мероприятия на перекрестке ул. Порт-Артурская – ул. Станционная

Перекресток ул. Тюменская – ул. Аникина

В настоящее время на рассматриваемом перекрестке наблюдается дефицит пропускной способности при подъезде к перекрестку по ул. Тюменской со стороны ул. Оловозаводской и по ул. Аникина со стороны ул. Сержанта Коротаева.

Для ликвидации очередей на указанных подходах рекомендуется расширение данных улиц на подходах к перекрестку, а также увеличение ширины ул. Аникина после перекрестка для бесконфликтного перестроения в основной транспортный поток автомобилей, поворачивающих направо с ул. Тюменской на ул. Аникина.

Схематично данные мероприятия представлены на рисунке 6.2.3.9.

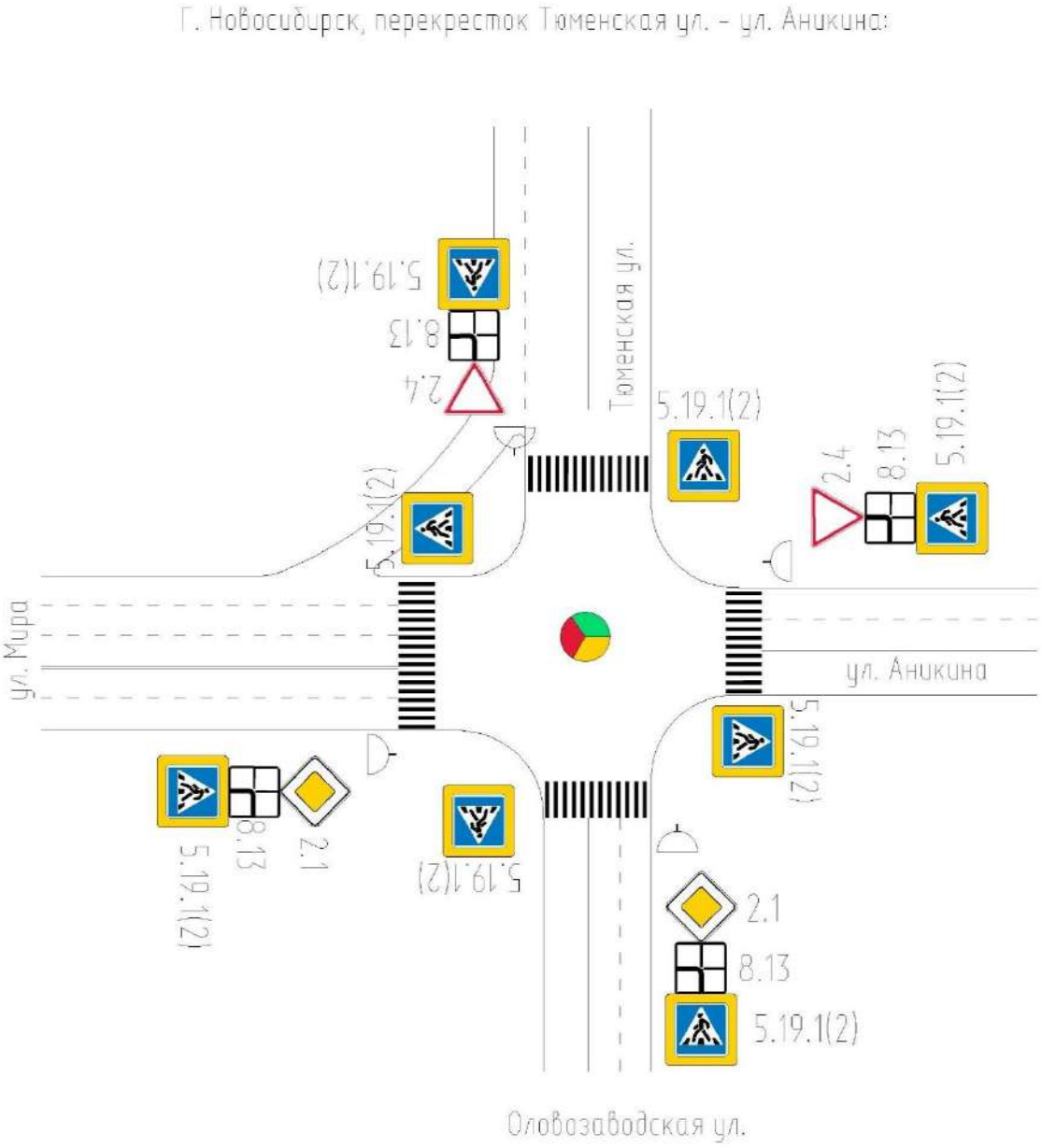


Рисунок 6.2.3.9. Мероприятия на перекрестке ул. Аникина – ул. Тюменская

Перекресток ул. Хилокская – ул. Толмачевская

Заторовые ситуации – довольно частое явление на подходах к пересечению ул. Хилокской и ул. Толмачевской, особенно в пиковые периоды интенсивности. В связи с высокими значениями интенсивности в данном узле существующее планировочное решение, выполненное в виде саморегулируемого кольцевого пересечения, утратило свою актуальность. Заторовые ситуации возникают в результате слияния приблизительно равных по количеству транспортных средств потоков, в состав которых входят не только грузовые автомобили, но и автобусы. Наличие остановок общественного транспорта, нерегулируемых пешеходных переходов на перекрестке также усугубляет дорожную ситуацию, что приводит не только к заторам, но и к ДТП. Однако, в связи с низкими показателями интенсивности пешеходных потоков отмечается избыточное количество пешеходных переходов через ул. Толмачевскую.

В качестве предложений по повышению пропускной способности перекрестка ул. Хилокская – ул. Толмачевская, а также снижению уровня аварийности предлагаются следующие мероприятия:

1. Перепланировка перекрестка – приведение данного узла к Т-образному перекрестку с устройством СО (с тремя фазами светофорного регулирования). Данное решение позволит увеличить пропускную способность перекрестка и снизить количество ДТП. При неработающем СО (или работающем в режиме желтого мигания) перекресток будет равнозначным.

2. Уширение проезжей части на всех подходах до 5 полос (3+2). Количество полос для каждого направления и разрешенные направления движения по полосам представлены на рисунке 6.2.3.10.

Организация движения по ул. Толмачевской от Толмачевского шоссе будет осуществляться по трем полосам: по двум левым только прямо, по правой – направо по дополнительной секции. Разворот на данном подходе будет запрещен.

Организация движения по ул. Толмачевской от ул. Троллейной будет осуществляться по двум полосам: по левой – прямо и налево, по правой – только прямо.

Организация движения по ул. Хилокской от ул. Петухова будет осуществляться по трем полосам: по левой – только налево, по двум правым – направо по дополнительной секции.

3. Перенос автобусной остановки на ул. Троллейной за перекресток в сторону Толмачевского шоссе.

4. Ликвидация пешеходного перехода через ул. Толмачевскую со стороны ул. Троллейной.

Схематично данные мероприятия представлены на рисунке 6.2.3.10.

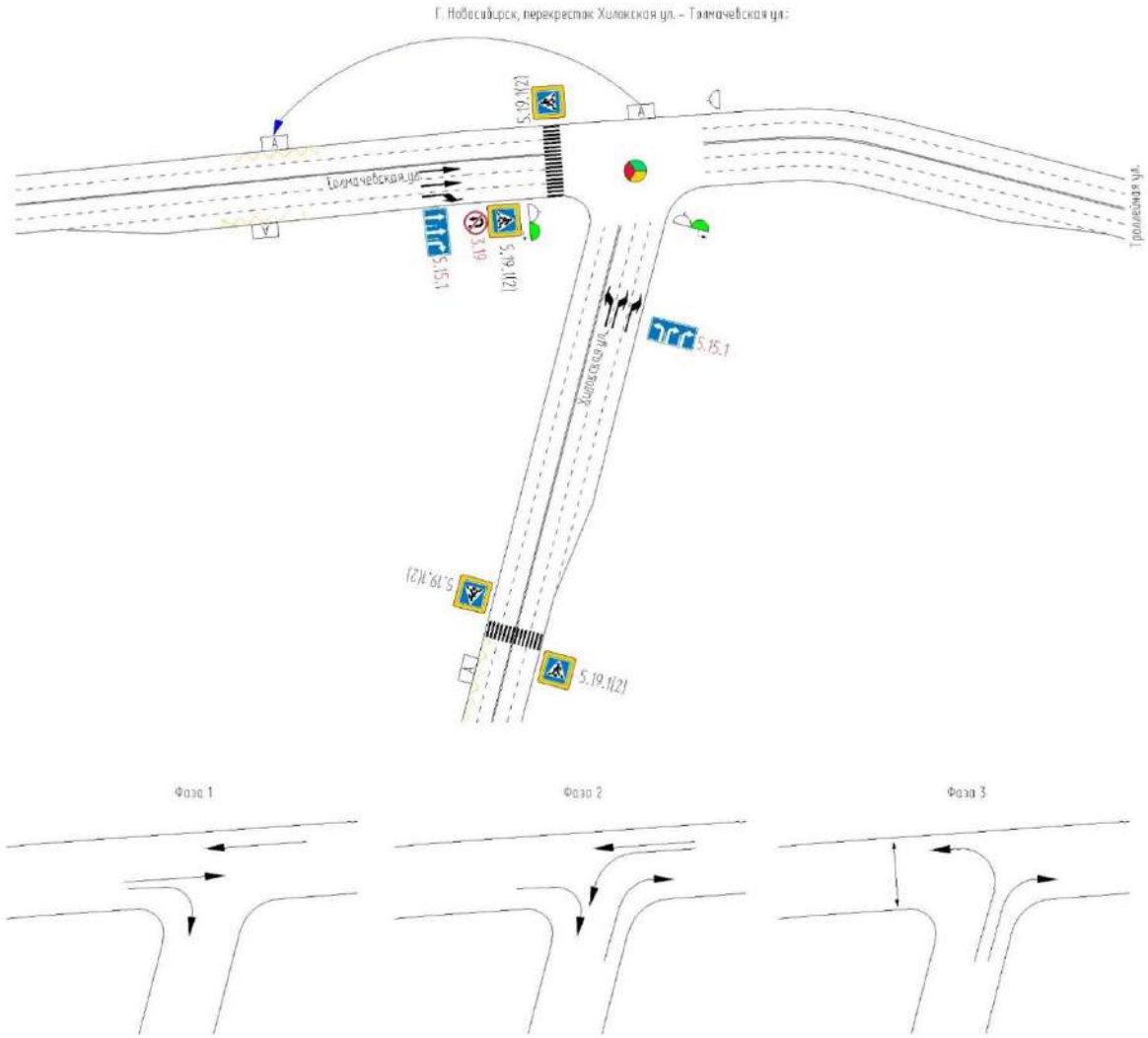


Рисунок 6.2.3.10. Мероприятия на перекрестке ул. Хилокская – ул. Толмачевская

Перекресток ул. Дуси Ковальчук – ул. Плановая (ул. Нарымская)

На сегодняшний день ситуация на перекрестке характеризуется высокими показателями интенсивности транспортных потоков. Уровень загрузки перекрестка составляет около 100 %. Следствием указанных факторов является регулярное возникновение заторов на подходах. Ширина подходов к перекрестку по ул. Дуси Ковальчук позволяет организовать движение по семи полосам (4+3); подход к перекрестку по ул. Плановой имеет 6 полос (3+3), подход по ул. Нарымской – 8 полос (4+4). Существующая схема ОДД представлена на рисунке 6.2.3.11. Данные о существующих интенсивностях движения транспортных средств по направлениям представлены на рисунке 6.2.3.12.

Для решения транспортной проблемы необходима реализация капиталоемких мероприятий:

1. Строительство развязки.
2. Строительство внеуличных пешеходных переходов.

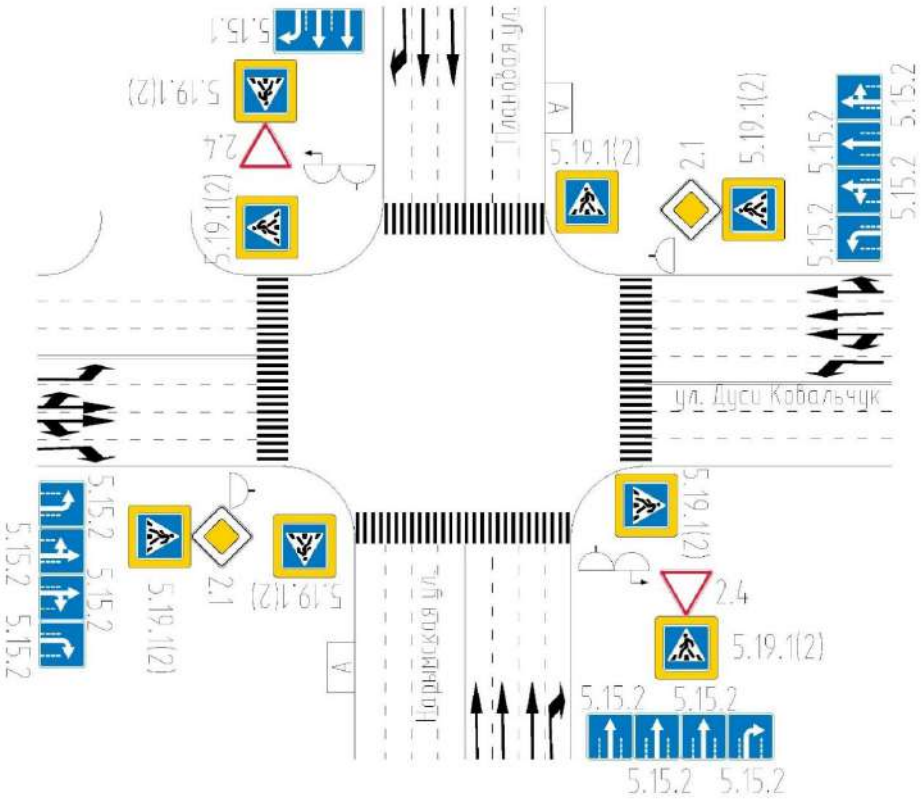


Рисунок 6.2.3.11. Существующая схема ОДД транспортных средств на перекрестке ул. Дуси Ковальчук – ул. Плановая (ул. Нарымская)

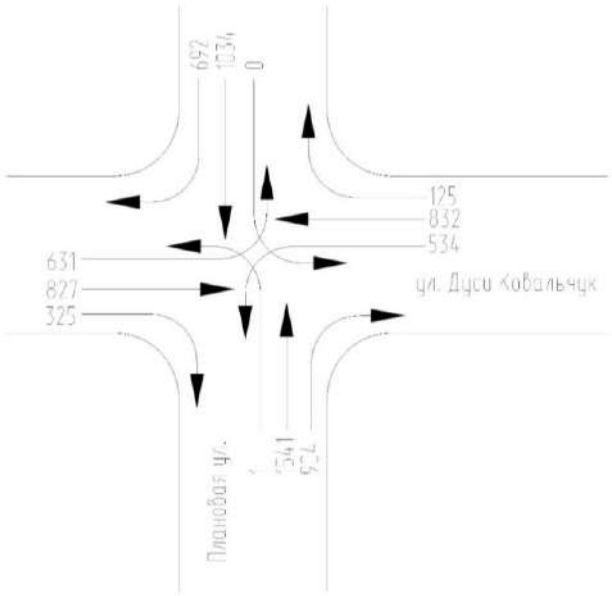


Рисунок 6.2.3.12. Данные о существующих интенсивностях движения транспортных средств на перекрестке ул. Дуси Ковальчук – ул. Плановая (ул. Нарымская)

Перекресток ул. Жуковского – ул. Дмитрия Донского

В настоящее время на данном перекрестке значения интенсивностей таковы, что уровень загрузки на подходах близок к 90 %. В связи с этим данный перекресток характеризуется наличием регулярных заторов. Усугубляется ситуация наличием остановок общественного транспорта и разрешенных поворотов налево и разворотов.

Для улучшения ситуации на перекрестке предлагается следующее:

1. Устройство уширений в местах остановки общественного транспорта на ул. Жуковского.
2. Запрет разворота на ул. Жуковского для транспорта, движущегося со стороны ул. Тимирязева.
3. Актуализация режимов СО.
4. Ликвидация остановки общественного транспорта на ул. Дмитрия Донского по направлению движения от ул. Дачной.

Схематично данные мероприятия представлены на рисунке 6.2.3.13.

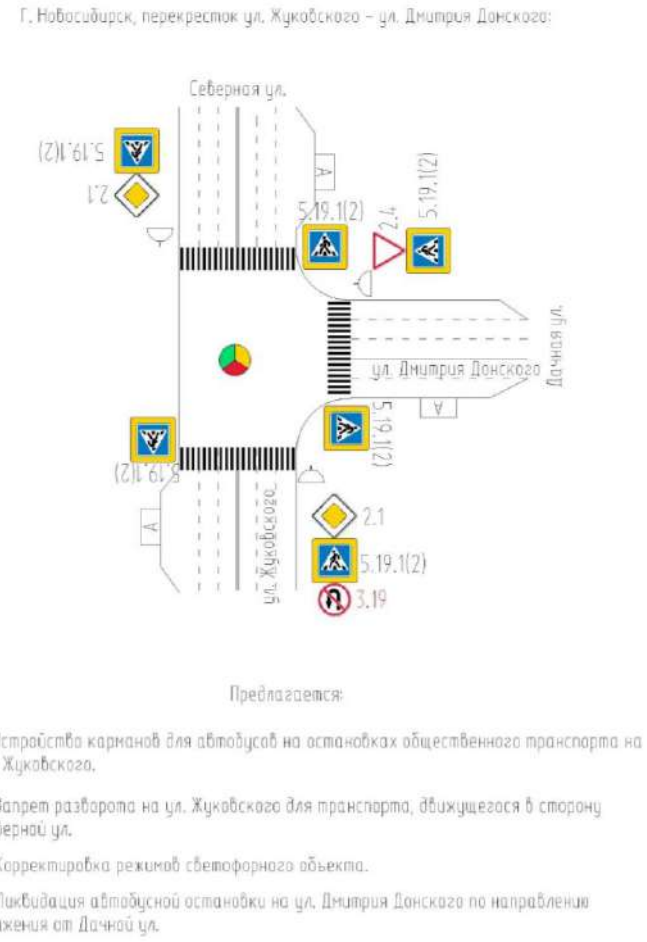


Рисунок 6.2.3.13. Мероприятия на перекрестке ул. Жуковского – ул. Дмитрия Донского

Перекресток ул. Объединения – ул. Курчатова

На рассматриваемом перекрестке в утренние часы пик формируется очередь на ул. Курчатова при подъезде к ул. Объединения. Данный факт объясняется наличием интенсивного транспортного потока на ул. Курчатова из пользователей, выезжающих с прилегающих жилых массивов в центральную часть города Новосибирска.

Для оптимизации работы данного перекрестка предлагается следующий комплекс мероприятий:

приведение схемы дислокации ТСОДД в соответствие с требованиями нормативных документов (в том числе ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»);

установка знаков 5.15.1 (5.15.2) на ул. Курчатова дороге в зависимости от интенсивностей транспортных потоков. В случае наличия возможности (незанятость прилегающего земельного участка) расширение ул. Курчатова на одну полосу при подъезде к ул. Объединения;

корректировка режимов регулирования СО, в том числе схемы пофазного разъезда.

Перечисленные мероприятия представлены на рисунке 6.2.3.14.

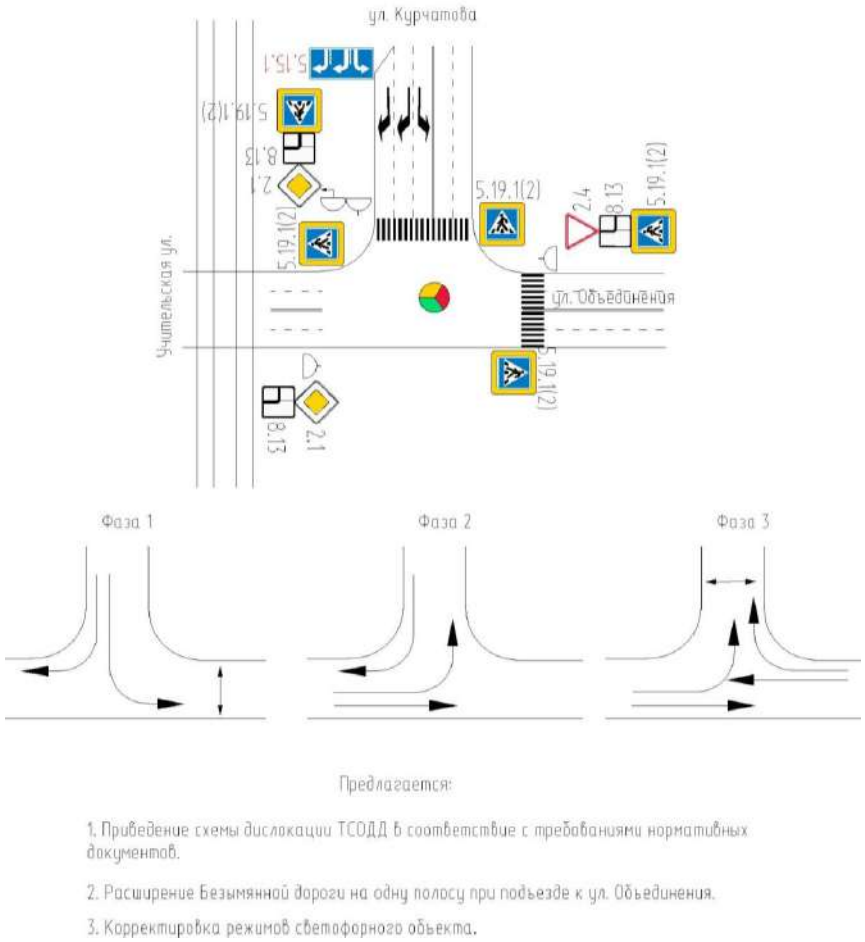


Рисунок 6.2.3.14. Мероприятия на перекрестке ул. Объединения – ул. Курчатова

Перекресток ул. Объединения – ул. Богдана Хмельницкого

В настоящее время на данном перекрестке наблюдается формирование очередей на подходах. Особенно остро указанная проблема наблюдается в утренние часы максимальной интенсивности.

Анализ существующей схемы ОДД показал, что действующая схема является оптимальной и эффективной для конкретных условий. В качестве мероприятия по повышению пропускной способности перекрестка, а также повышения уровня безопасности предлагается актуализировать режимы регулирования с разбивкой по времени суток и дням недели. Схема ОДД на данном перекрестке представлена на рисунке 6.2.3.15.

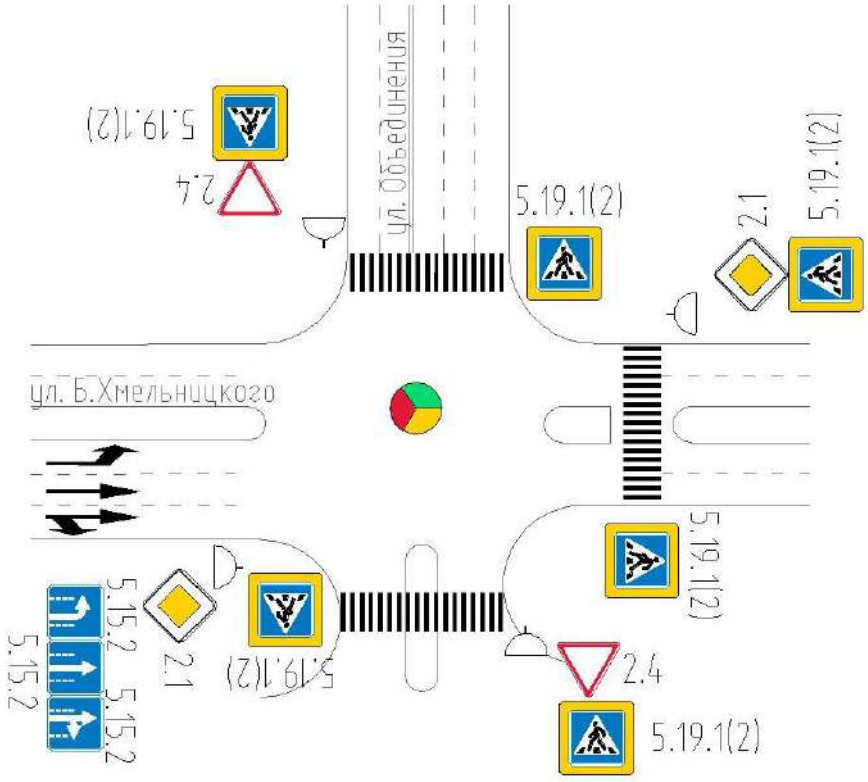


Рисунок 6.2.3.15. Мероприятия на перекрестке ул. Объединения – ул. Богдана Хмельницкого

Перекресток ул. Громова – ул. Петухова

На данном перекрестке наблюдаются заторовые ситуации на ул. Громова при подъезде к ул. Петухова. Это связано с формированием интенсивного транспортного потока, стремящегося выехать из жилого массива, расположенного вдоль ул. Громова.

В целях увеличения пропускной способности перекрестка предлагается расширить ул. Громова на одну полосу при подъезде к ул. Петухова. При организации движения по ул. Громова с трех полос на подходе к перекрестку требуется обязательная установка знаков 5.15.1 (5.15.2). На выезде с автозаправочной стан-

ции (далее – АЗС), расположенной в створе перекрестка, разрешить движение только направо на ул. Петухова. Наглядно перечисленные мероприятия представлены на рисунке 6.2.3.16.

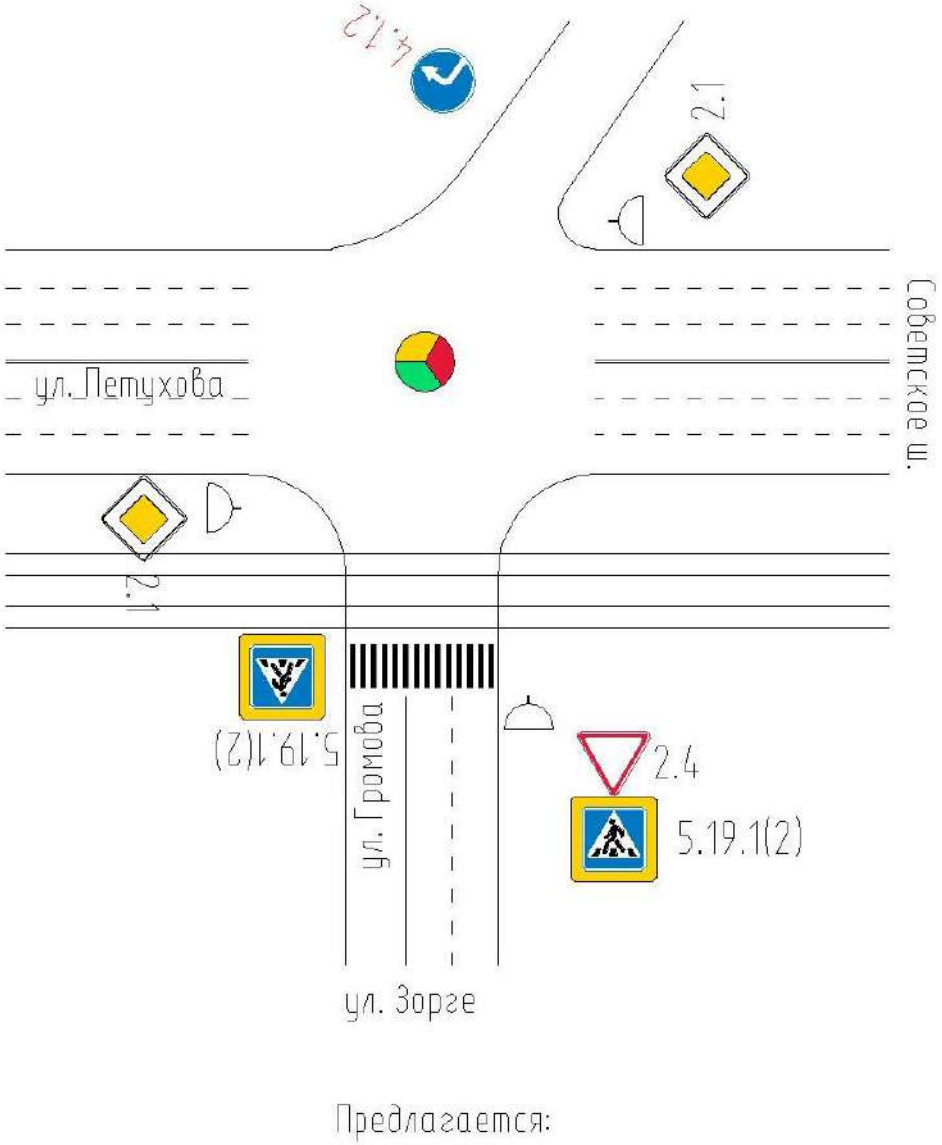


Рисунок 6.2.3.16. Мероприятия на перекрестке ул. Громова – ул. Петухова

Перекресток ул. Сибиряков-Гвардейцев – ул. Петухова

В данном транспортном узле наблюдается формирование очереди на ул. Сибиряков-Гвардейцев при подъезде к ул. Петухова. Указанная проблема возникает вследствие высокого спроса на выезд из жилого микрорайона, а также действующим приоритетом на перекрестке, согласно которому ул. Сибиряков-Гвардейцев является второстепенной.

С целью увеличения пропускной способности перекрестка предлагается:

расширение существующего кольцевого пересечения для создания дополнительной полосы для поворота направо на ул. Петухова при движении по кругу от ул. Зорге;

устройство направляющего островка для разделения потоков, следующих с круга направо на ул. Петухова и прямо на ул. Сибиряков-Гвардейцев. С учетом создания дополнительной полосы поворот направо в этом случае станет возможным осуществлять с двух полос, а движение прямо с трех полос;

устройство направляющего островка для транспорта, следующего с ул. Петухова через кольцо направо на ул. Сибиряков-Гвардейцев в направлении Северного проезда. Данное мероприятие позволит бесконфликтно взаимно перестраиваться транспортным потокам, следующим на ул. Сибиряков-Гвардейцев в направлении Северного проезда с ул. Петухова и ул. Сибиряков-Гвардейцев (с ее южной части);

изменение приоритета на перекрестке – организация главной дороги на кольце, примыкающие дороги при этом являются второстепенными.

Рассмотренные предложения позволят повысить пропускную способность подхода южной части ул. Сибиряков-Гвардейцев при сохранении существующих параметров пропускной способности на остальных подходах. Схематично данные мероприятия представлены на рисунке 6.2.3.17.

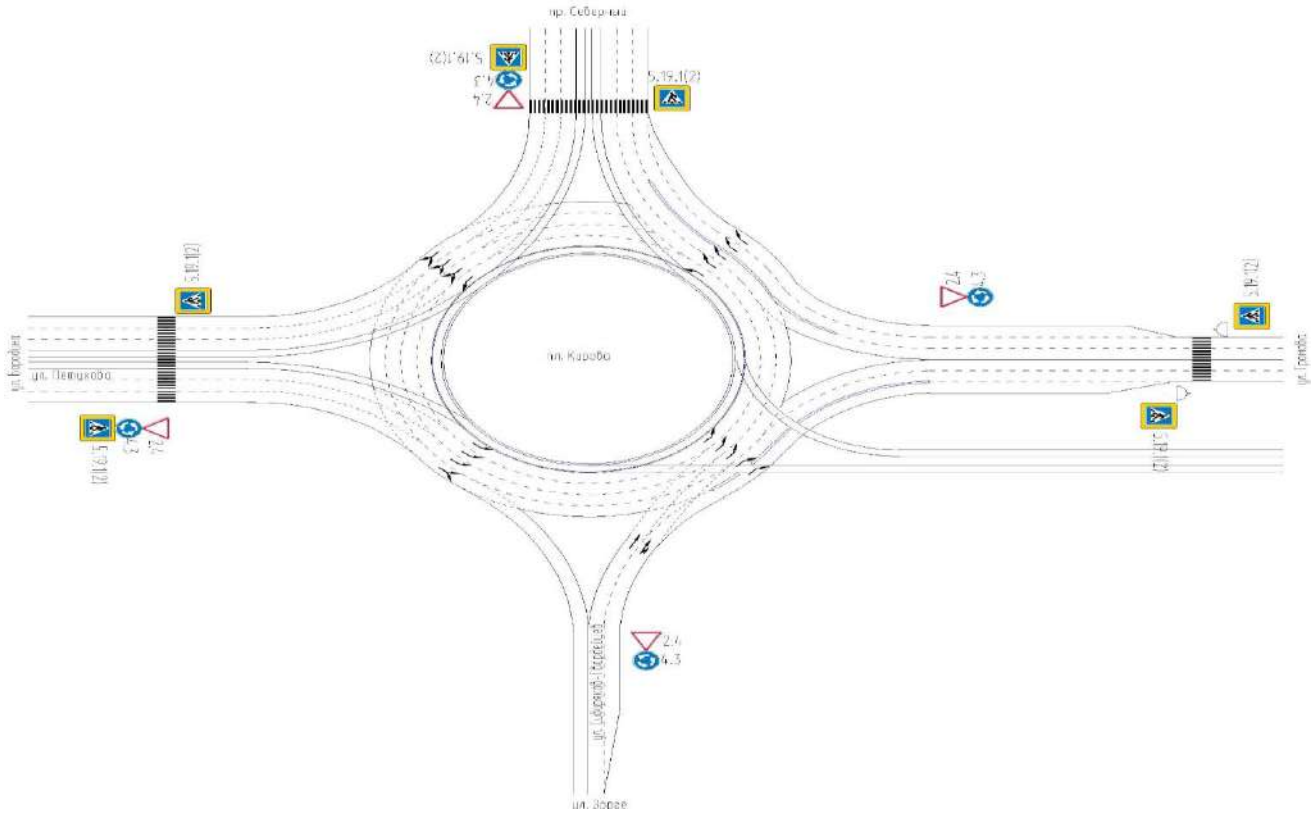


Рисунок 6.2.3.17. Мероприятия на перекрестке ул. Сибиряков-Гвардейцев – ул. Петухова

Перекресток ул. Виктора Уса – ул. Петухова

На примыкании ул. Виктора Уса к ул. Петухова наблюдается аналогичная двум узлам, рассмотренным выше, проблема – формирование очереди на ул. Виктора Уса при подъезде к ул. Петухова. Спрос на данном направлении формируется из желающих выехать из жилого массива. Указанное примыкание в настоящее время функционирует как Т-образный нерегулируемый перекресток с возможностью движения на нем только направо на ул. Петухова и с ул. Петухова на ул. Виктора Уса.

Для обеспечения бесконфликтного перестроения в транспортный поток, следующий по ул. Петухова, автомобилей, выезжающих с ул. Виктора Уса, предлагается устройство переходно-скоростной полосы разгона на ул. Петухова между ул. Виктора Уса и существующей АЗС. Данная полоса одновременно будет являться и полосой торможения для автомобилей, следующих на АЗС. Таким образом, реализация указанного мероприятия повысит уровень безопасности на перекрестке и будет способствовать увеличению его пропускной способности. Данное мероприятие представлено на рисунке 6.2.3.18.

Кроме того, необходимо на данном примыкании привести схему расстановки ТСОДД в соответствие с требованиями действующих нормативов в области расстановки технических средств ОДД.

В качестве дополнительного мероприятия по оптимизации схемы ОДД в рассматриваемой зоне предлагается ликвидация разворота на ул. Петухова напротив дома № 67. Отсутствие возможности для разворота в данном месте позволит снизить количество маневров, перестроений и, как следствие, количество аварийных ситуаций в зоне рассматриваемого перекрестка.

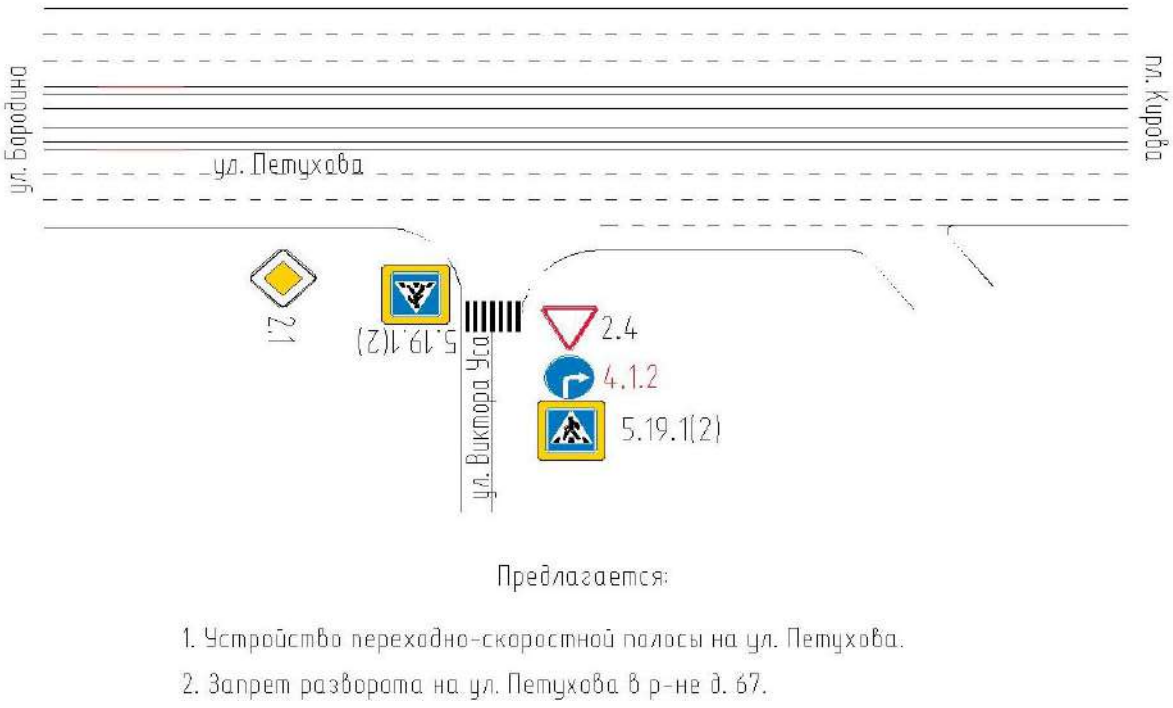


Рисунок 6.2.3.18. Мероприятия на перекрестке ул. Виктора Уса – ул. Петухова

Перекресток Мочищенское шоссе – ул. Жуковского

Указанный перекресток характеризуется наличием заторов на подходах к пересечению на ул. Жуковского и Мочищенского шоссе. Наиболее выражено образование очередей в вечернее время, когда в данном месте происходит слияние двух интенсивных транспортных потоков.

Для повышения пропускной способности перекрестка предлагается следующее:

1. Расширение Мочищенского шоссе в зоне перекрестка на одну полосу при движении в направлении ул. Кедровой. Таким образом, появится возможность осуществления поворота налево с Мочищенского шоссе на ул. Жуковского с отдельной полосы. При этом для движения прямо будет сохранены две полосы.

2. Устройство направляющих островков в зоне примыкания ул. Жуковского к Мочищенскому шоссе. Создание конструктивно выделенных островков позволит разместить на них необходимые ТСОДД (светофоры, знаки) и, тем самым, максимально приблизить стоп-линию по ул. Жуковского к центру перекрестка. В итоге станет возможным сократить длительность цикла регулирования (за счет основного и промежуточного тактов) и, следовательно, повысить пропускную способность перекрестка.

Наглядно предлагаемые мероприятия представлены на схеме – рисунок 6.2.3.19.

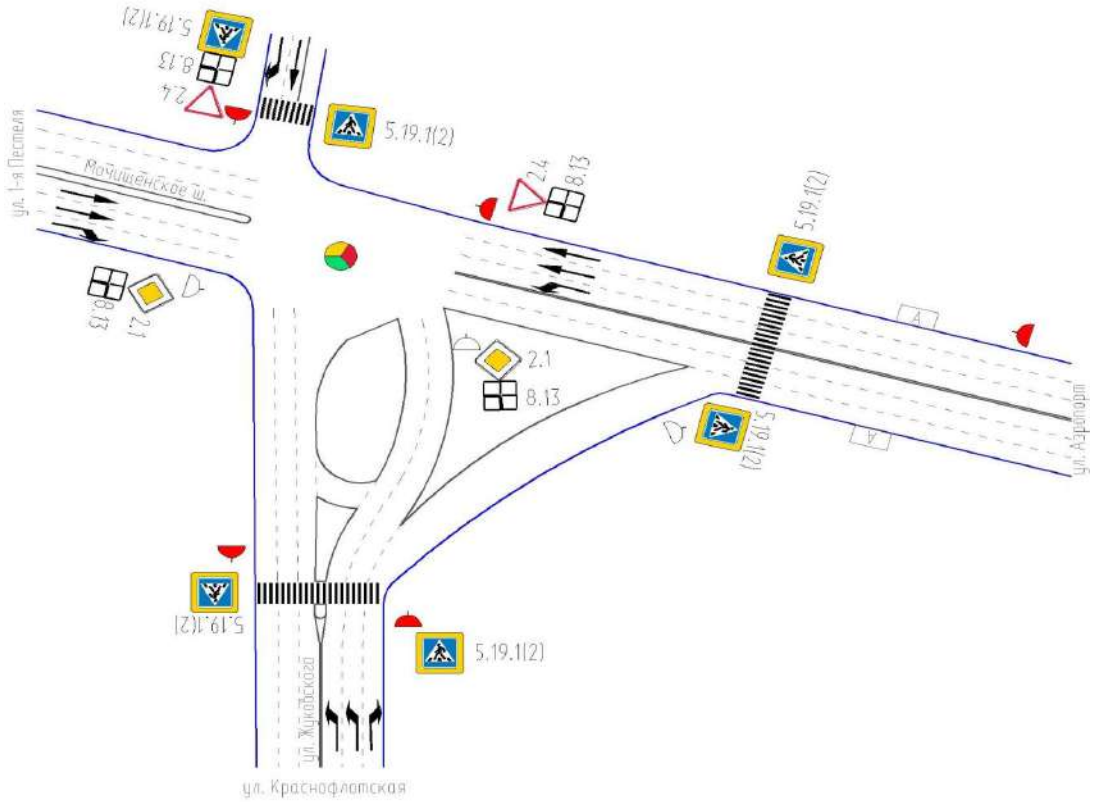


Рисунок 6.2.3.19. Мероприятия на перекрестке Мочищенское шоссе – ул. Жуковского

Перекресток ул. Титова – ул. Петропавловская.

В границах обозначенного участка оптимизация существующей схемы ОДД необходима на перекрестке ул. Титова – ул. Петропавловская. В настоящее время зона данного пересечения ул. Титова включает по три полосы движения в каждом направлении. Ширина ул. Петропавловской позволяет организовать движение по одной полосе в каждом направлении. Согласно действующей схеме ОДД на данном перекрестке разрешены все маневры.

На данном участке целесообразным является запрет поворотов налево с ул. Титова на ул. Петропавловскую с обеих сторон, а также введение предписания, согласно которому при выезде с ул. Петропавловской на ул. Титова с двух сторон движение разрешено только направо. Указанные мероприятия направлены на повышение пропускной способности и снижению уровня аварийности в рассматриваемом транспортном узле. Реализовать связи, которые окажутся под запретом после введения предлагаемых ограничений, возможно через соседние перекрестки со светофорным регулированием. Разрешенные направления движения на перекрестке после реализации мероприятий указаны на рисунке 6.2.3.20.

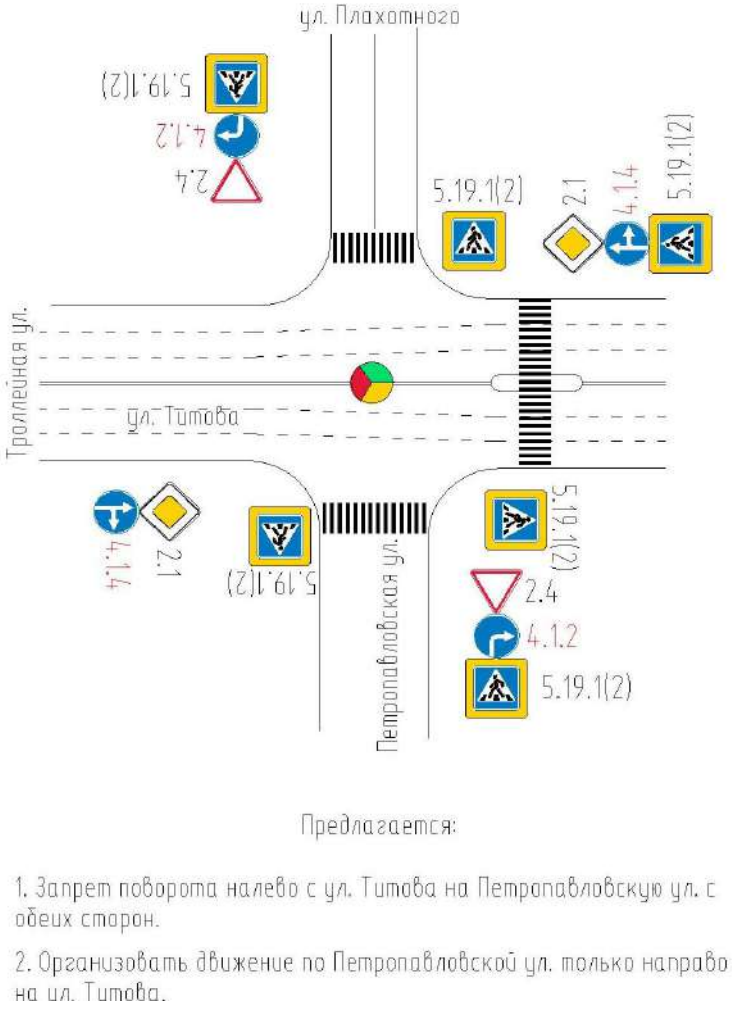


Рисунок 6.2.3.20. Мероприятия на перекрестке ул. Титова – ул. Петропавловская

Площадь Сибиряков-Гвардейцев

Рассматриваемая площадь находится на примыкании к ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Мира и ул. Беловежской. Пересечение данных улиц выполнено в виде площади с круговым движением. По центру площади расположена стела «Штыки». Ширина проезжей части площади позволяет организовать движение по ней не менее чем по четырем полосам. На прилегающей территории расположено много центров притяжения: финансовые учреждения, учебные заведения, торговые центры, сквер и др. Также через площадь проложены трамвайные пути, которые проходят по ул. Сибиряков-Гвардейцев и ул. Мира. Через данный транспортный узел следуют интенсивные автомобильные потоки. В качестве главной дороги выделена ул. Сибиряков-Гвардейцев и непосредственно площадь. На подходах к площади расположены пешеходные переходы со светофорным регулированием. При этом сама площадь является саморегулируемым кольцевым пересечением. Со стороны сквера существует неорганизованная парковка. Движение по площади носит неупорядоченный характер вследствие больших размеров свободных площадей. Из-за частых перестроений и несоблюдения водителями транспортных средств правил проезда данное пересечение является местом концентрации ДТП. Существующая схема ОДД зачастую провоцирует водителей на нарушение Правил дорожного движения и создание аварийных ситуаций.

Для оптимизации работы рассматриваемого транспортного узла предлагается упорядочивание движения с помощью устройства направляющих островков, выделенных конструктивно и разметкой. При этом запрещается напрямую движение с площади на ул. Беловежскую. Кроме того, зону существующей спонтанной парковки предлагается отделить бортовым камнем от основной проезжей части, обустроить необходимыми техническими средствами ОДД. Целью реализации перечисленных мероприятий является формирование упорядоченных транспортных потоков, создание удобных и понятных водителям условий движения, что, в конечном итоге, благотворно скажется на уровне аварийности и пропускной способности площади. Ориентировочное изменение планировочного решения представлено на рисунке 6.2.3.21.

Также в рамках рассмотрения оптимизации схемы ОДД предлагается изменение положения существующих автобусных остановок, расположенных на площади. Данное мероприятие направлено на повышение привлекательности общественного транспорта и обеспечения его приоритета. Для удобства пересадки пассажиров с автобуса на трамвай рекомендуется перенос существующих автобусных остановок в район расположения трамвайных остановок у примыкания ул. Бетонной к ул. Сибиряков-Гвардейцев. Данное мероприятие актуально до момента строительства подземного пешеходного перехода (учтено на расчетный срок) через площадь Сибиряков-Гвардейцев и совмещения трамвайных и автобусных остановок в границах площади. Мероприятие по оптимизации расположения остановочных пунктов представлено на рисунке 6.2.3.21.

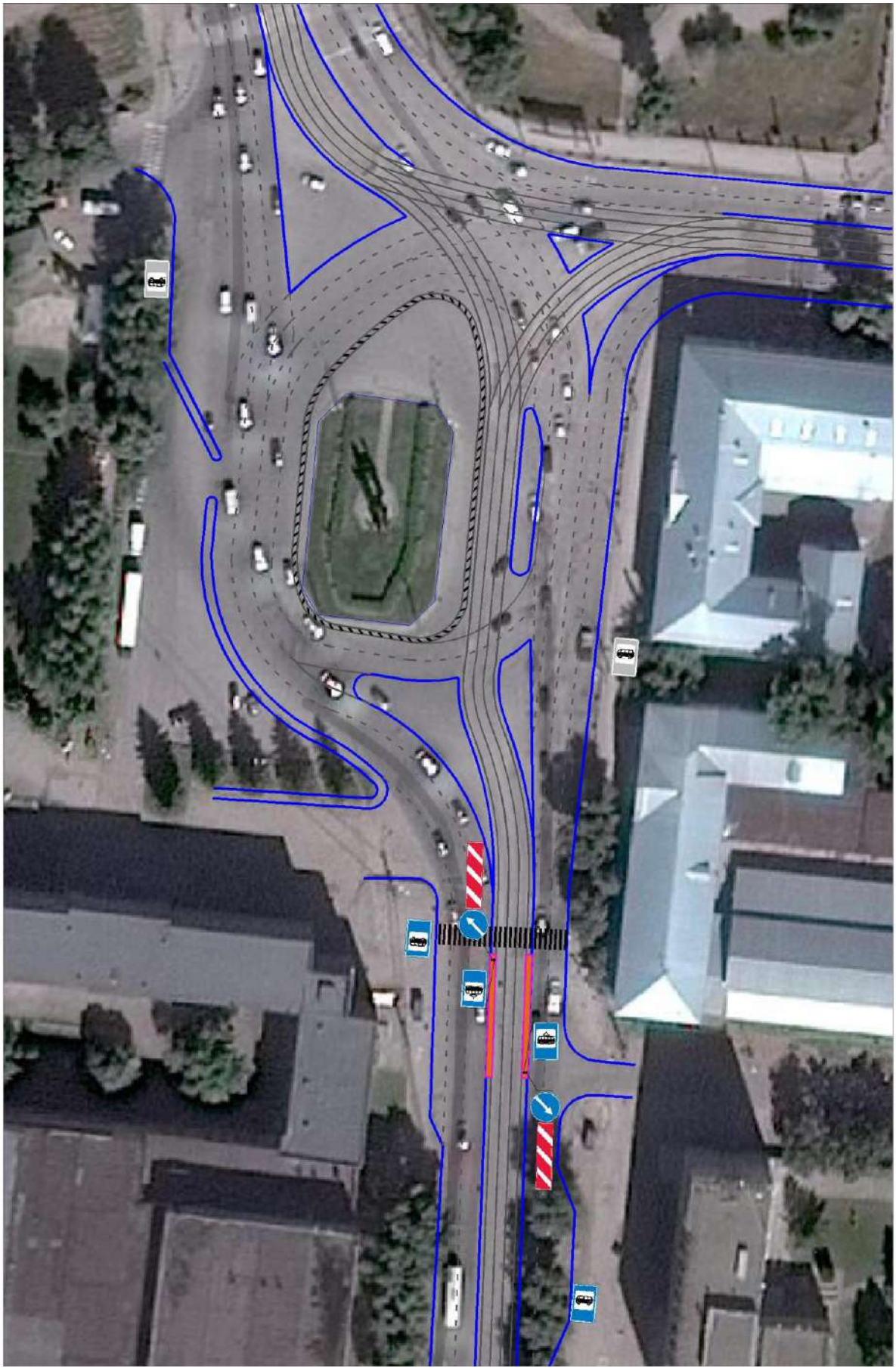


Рисунок 6.2.3.21. Мероприятия на площади Сибиряков-Гвардейцев

Перекрестки Бердское шоссе – Университетский проспект и Бердское шоссе – Морской проспект

Указанные перекрестки являются соседними (расстояние между ними – около 900 м) с аналогичными схемами ОДД. Основная особенность схем ОДД – отнесенные левые повороты (развороты). То есть для того, чтобы повернуть налево с Приморского проспекта или с Морского проспекта на Бердское шоссе, необходимо сначала повернуть направо, затем перестроиться в левый ряд и совершить разворот через разделительную полосу. Аналогично для поворота налево с Бердского шоссе на Приморский проспект или Университетский проспект необходимо сначала развернуться через разделительную полосу и затем, перестроившись в правую полосу, совершить поворот. Перекрестки являются нерегулируемыми. В условиях существующих интенсивностей рассмотренные маневры являются небезопасными и снижающими пропускную способность. Поэтому предлагается следующий набор мероприятий для оптимизации схемы ОДД:

перепланировка перекрестков с приведением их к стандартным Т-образным примыканиям. При этом необходимо расширение Бердского шоссе на одну полосу для поворота направо и на одну полосу для поворота налево. По две полосы в каждом направлении необходимо для движения прямо. Также необходимо расширить Морской проспект и Университетский проспект на подходах к Бердскому шоссе до четырех полос движения (2+2);

строительство СО на данных перекрестках;

введение координированного управления между перекрестками.

Схематично предлагаемые мероприятия представлены на рисунке 6.2.3.22.

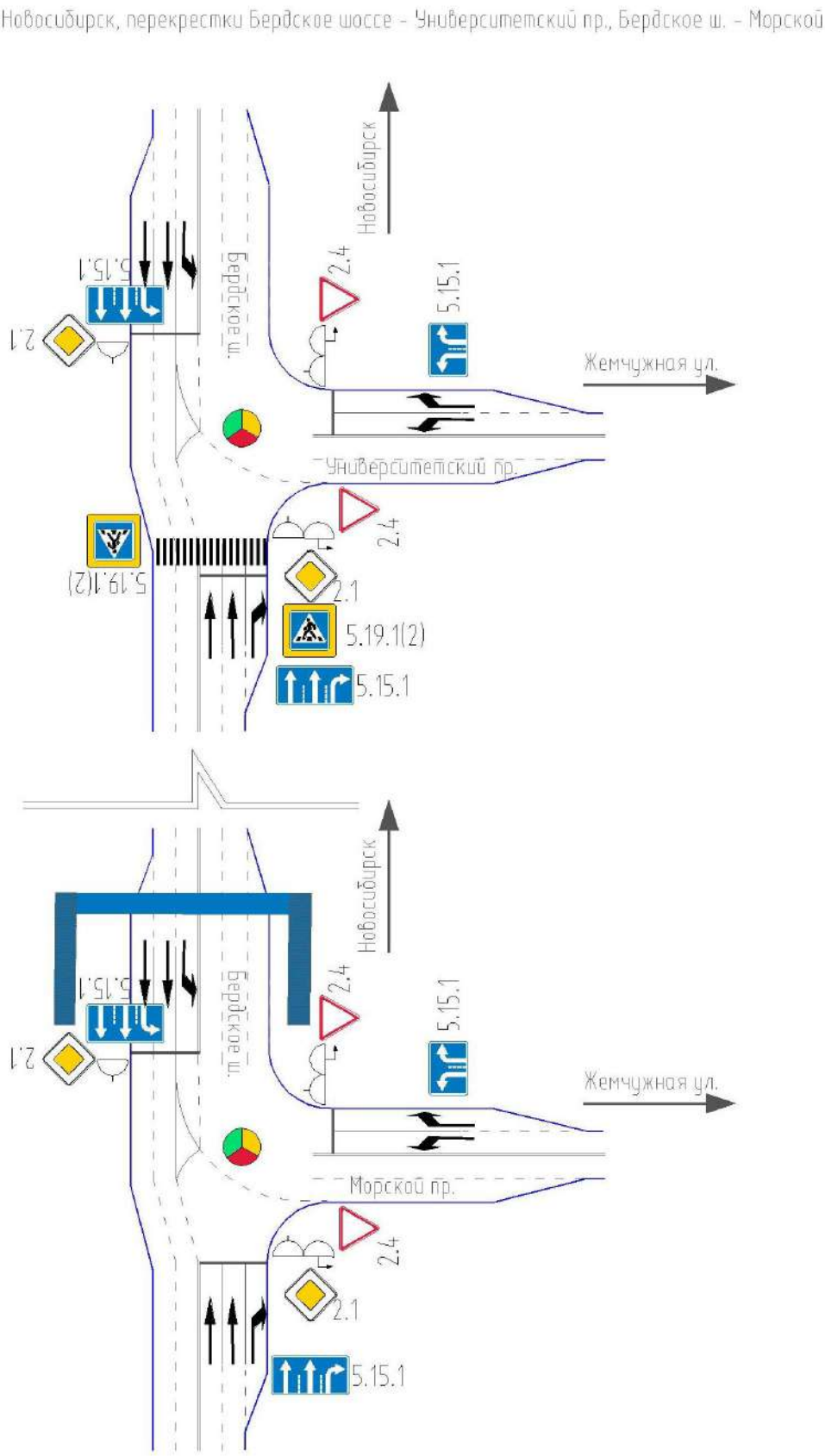


Рисунок 6.2.3.22. Мероприятия на перекрестках Бердское шоссе – Университетский проспект и Бердское шоссе – Морской проспект

Площадь им. Карла Маркса

С целью оптимизации схемы ОДД, повышения пропускной способности предлагаются следующие мероприятия:

устройство регулируемого пешеходного перехода через ул. Ватутина напротив дома № 27;

устройство регулируемого пешеходного перехода через ул. Титова напротив дома № 1;

организация координированного управления и актуализация существующих планов координации СО на ул. Ватутина, ул. Немировича-Данченко, ул. Котовского, проспект Карла Маркса, ул. Блюхера.

Схематично предлагаемые мероприятия представлены на рисунке 6.2.3.23.

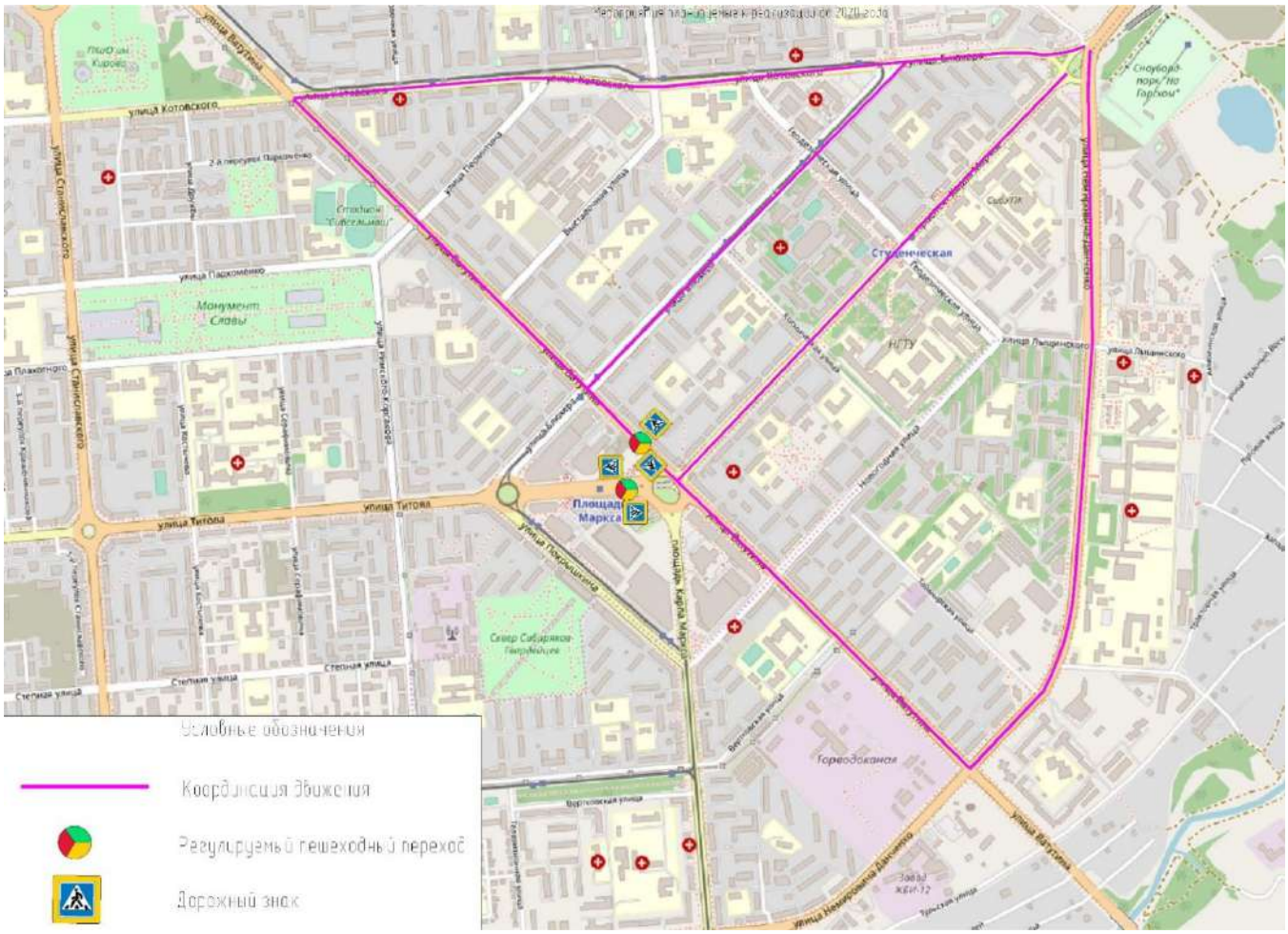


Рисунок 6.2.3.23. Мероприятия на площади им. Карла Маркса

Транспортный узел в районе пересечения ул. Восход с ул. Большевистской и ул. Зыряновской

С целью повышения пропускной способности магистралей, проходящих через рассматриваемый узел, предлагаются следующие мероприятия:

1. Устройство съезда с ул. Большевистской при движении от площади Инженера Будагова на Октябрьский мост с целью исключения СО на пересечении

транспортных потоков, следующих с ул. Большевистской на Октябрьский мост и по ул. Большевистской прямо в сторону площади Инженера Будагова.

2. Расширение путепровода над железнодорожными путями для увеличения пропускной способности данного участка УДС.

Графическое представление указанных мероприятий представлено на рисунке 6.2.3.24.

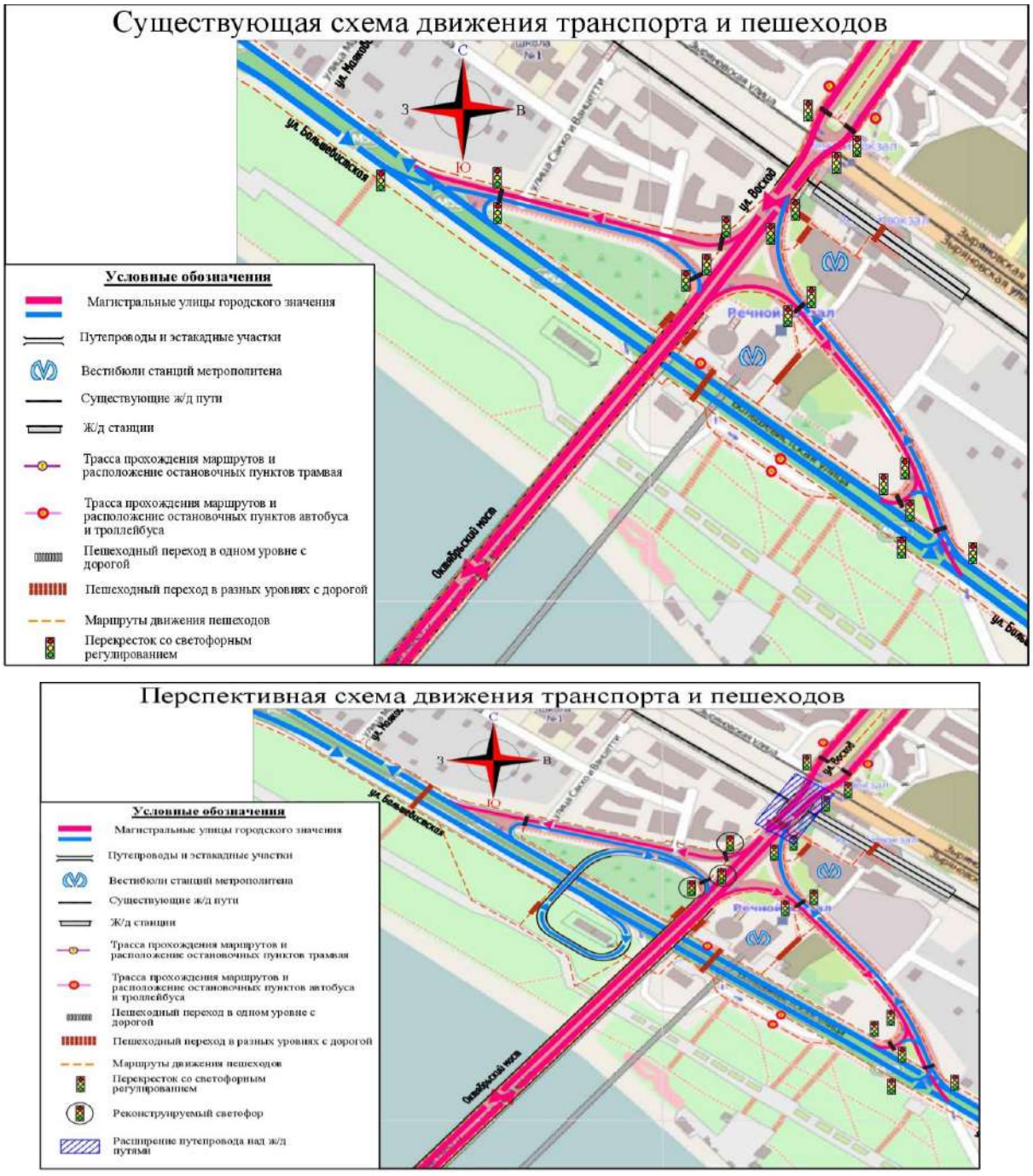


Рисунок 6.2.3.24. Мероприятия в транспортном узле в районе пересечения ул. Восход с ул. Большевистской и ул. Зыряновской

Схема с указанием перекрестков, для которых предлагаются мероприятия по изменению существующей ОДД, перепланировке, введению светофорного регулирования и корректировке существующих режимов регулирования, представ-представлена в приложении 2.

6.2.4. Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения данных, периодичности их актуализации.

Мониторинг параметров транспортных потоков.

Система мониторинга параметров транспортных потоков предназначена для сбора, обработки, хранения и передачи данных о параметрах транспортных потоков, необходимых для оценки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги, выявления и классификации инцидентов, перспективного планирования дорожных работ, принятия эффективных решений по управлению транспортными потоками.

Основные функциональные характеристики данной системы:

сбор, обработка и хранение объективных, достоверных и актуальных данных о параметрах транспортного потока, получаемых в режиме реального времени с помощью технических средств, установленных на автомобильной дороге, а также от смежных и внешних систем;

обработка данных о текущих изменениях в организации дорожного движения (дорожные работы и др.);

обработка всего массива данных о параметрах транспортных потоков для их использования (передачи) и хранения в едином формате;

получение данных о средней скорости движения и плотности транспортного потока, интенсивности дорожного движения, загруженности участков автомобильной дороги, скорости движения отдельного транспортного средства, расстоянии (дистанции) между транспортными средствами;

классификация по типам транспортных средств;

расчет пропускной способности участков автомобильной дороги;

взаимодействие со смежными и внешними системами;

создание и ведение базы данных.

Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, в том числе установке детекторов, модернизации системы видеонаблюдения, системы метеомониторинга, а также организации сбора и хранения данных представлены в разделе 6.4 КСОДД.

6.3. Мероприятия по изменению существующих планировочных решений, устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями, повышению пропускной способности перекрестков, расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видео фиксации нарушений Правил дорожного движения

Основными направлениями деятельности, способными улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью являются:

ликвидация мест концентрации ДТП;

формирование законопослушного поведения на дорогах;

совершенствование ОДД;

разделение транспортных и пешеходных потоков;

модернизация СО;

строительство надземных пешеходных переходов;

сооружение ограждений вдоль тротуаров на опасных участках;

сооружение искусственных неровностей на дорогах вблизи образовательных учреждений, учреждений здравоохранения;

установка дорожных знаков на опасных участках дорог;

устройство освещения на УДС;

развитие системы фото-, видеофиксации нарушений Правил дорожного движения.

Многие из перечисленных мероприятий приведены в соответствующих подразделах КСОДД, например: совершенствование ОДД, модернизация СО, предложения по изменению существующих планировочных решений рассмотрены в подразделе 6.2.3 КСОДД, развитие пешеходной инфраструктуры – в подразделе 6.9 КСОДД. В составе текущего раздела предлагается рассмотреть повышение уровня безопасности движения посредством установки барьерного ограждения, устройства наружного освещения, установки комплексов фиксации нарушений (далее – КФН). Предлагается установить дорожное ограждение в местах концентрации ДТП и в местах потенциально опасных с точки зрения возникновения ДТП. Искусственное освещение необходимо предусмотреть на тех улицах, где в настоящее время оно отсутствует.

Предлагаемые мероприятия на краткосрочную перспективу представлены в таблице 6.3.1 и приложении 3.

Таблица 6.3.1

Перечень мероприятий по устранению мест концентрации ДТП

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации

1	2	3
1	Установка транспортного ограждения первой группы (здесь и далее в таблице группа ограждений соответствует ГОСТ 33128-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования») на участке ул. Фрунзе от ул. Ипподромской до ул. Кошурникова	2020, 2021
2	Установка парапетного ограждения на разделительной полосе ул. Немировича-Данченко в направлении ул. Таймырской (50 м)	2020, 2021
3	Установка транспортного ограждения первой группы на ул. Кошурникова на участке от проспекта Дзержинского до ул. Адриена Лежена	2020, 2021
4	Установка транспортного ограждения первой группы на ул. Бориса Богаткова на участке от ул. Кошурникова до ул. Адриена Лежена	2020, 2021
5	Установка транспортного ограждения первой группы на ул. Большевистской, на участке от дома № 32 до дома № 44	2020, 2021
6	Установка транспортного ограждения парапетного типа для разделения транспортного потока на ул. Большевистской от дома № 119а до дома № 123/1	2020, 2021
7	Установка транспортного ограждения первой группы на ул. Балтийской, 33	2020, 2021
8	Установка транспортного ограждения парапетного типа для разделения транспортных потоков на проспекте Строителей (1100 м)	2020, 2021
9	Строительство искусственного освещения проезжей части на ул. Николая Островского на участке от ул. Красина до ул. Ипподромской	2020, 2021
10	Строительство искусственного освещения Гусинобродского Тракта на участке от Гусинобродского шоссе до границы города Новосибирска	2020, 2021
11	Строительство искусственного освещения на ул. Кошурникова на участке от ул. Бориса Богаткова до ул. Стофато	2020, 2021
12	Строительство искусственного освещения на ул. Баганской	2020, 2021
13	Строительство искусственного освещения на ул. Балтийской на участке от ул. Шлюзовой до Бердского шоссе (2100 м)	2020, 2021
14	Строительство искусственного освещения на ул. Пирогова в районе местанахождения Государственного бюджетного учреждения здравоохранения Новосибирской области «Центральная клиническая больница» (ул. Пирогова, 25)	2020, 2021
15	Строительство искусственного освещения на ул. Балтийской, 33	2020, 2021
16	Строительство искусственного освещения с обеих сторон ул. Прокопьевской (2000 м х 2)	2020, 2021
17	Строительство искусственного освещения с обеих сторон Северного проезда от Советского шоссе до ул. Сибиряков-Гвардейцев (2300м х 2)	2020, 2021
18	Строительство искусственного освещения на ул. Тайгинской на участке от дома № 2а до ул. Кайтымовской (250 м)	2020, 2021
19	Установка комплекса фиксации нарушений (далее – КФН) на ул. Краузе	2020, 2021
20	Устройство КФН на ул. Большевистской от дома № 119а до дома № 123/1	2020, 2021
21	Устройство КФН на пересечении ул. Большевисткой с ул. Днепрогэсовской	2020, 2021

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
22	Устройство КФН на пересечении ул. Большевисткой с ул. Добролюбова	2020, 2021
23	Устройство КФН на ул. Большевистской, 229	2020, 2021
24	Устройство КФН на Красном проспекте от дома № 50 до дома № 52	2020, 2021
25	Устройство КФН на ул. Богдана Хмельницкого, от дома № 14 до дома № 18	2020, 2021
26	Устройство КФН на пересечении ул. Троллейной с ул. 9-й Гвардейской Дивизии	2020, 2021
27	Устройство КФН на пересечении проспекта Карла Маркса с ул. Геодезической	2020, 2021
28	Устройство КФН на пересечении ул. Титова с ул. Пермской	2020, 2021
29	Устройство КФН на ул. Бориса Богаткова, 107	2020, 2021
30	Устройство КФН на ул. Авиастроителей от дома № 3 до дома № 4	2020, 2021
31	Устройство КФН на ул. Ватутина, 19	2020, 2021
32	Устройство КФН на ул. Ватутина, 27	2020, 2021
33	Устройство КФН на пересечении ул. Фрунзе с ул. Кошурникова и ул. Красина	2020, 2021
34	КФН на пересечении ул. Немировича-Данченко с ул. Станиславского	2020, 2021
35	Устройство КФН на пересечении проспекта Дзержинского с ул. Авиационной	2020, 2021
36	Устройство КФН на ул. Приморской, 19	2020, 2021
37	Устройство КФН на пересечении ул. Дачной с ул. Перевозчикова	2020, 2021
38	Устройство КФН на ул. Балтийской, 33	2020, 2021
39	Устройство КФН на пересечении ул. Российской с ул. Иванова	2020, 2021
40	Устройство КФН на ул. Волочаевской (ул. Тракторная, 1 к. 1)	2020, 2021
41	Устройство КФН на ул. Выборной, 125/1	2020, 2021
42	Устройство КФН на пересечении ул. Забалуева с ул. Связистов и ул. Невельского	2020, 2021
43	Устройство КФН на пересечении ул. Котовского с ул. Станиславского	2020, 2021
44	Устройство КФН на пересечении проспекта Карла Маркса с ул. Космической	2020, 2021
45	Устройство КФН на пересечении ул. Станционной с ул. Порт-Артурской	2020, 2021
46	Устройство КФН на пересечении ул. Немировича-Данченко с ул. Лыщинского	2020, 2021

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
47	Устройство КФН на пересечении ул. Троллейной с ул. Немировича-Данченко	2020, 2021
48	Устройство КФН на пересечении ул. Титова с переулком Широким	2020, 2021
49	Устройство КФН на пересечении ул. Титова с ул. Бийской	2020, 2021
50	Устройство КФН на пересечении ул. Блюхера с ул. Геодезической	2020, 2021
51	Устройство КФН на пересечении ул. Ватутина с ул. Котовского	2020, 2021

6.4. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения. Мероприятия по развитию АСУДД

К совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения относится АСУДД, которая предназначена для управления движением транспортных средств и пешеходных потоков на дорожной сети города или автомагистрали (ГОСТ 24.501-82 «Межгосударственный стандарт. Автоматизированные системы управления дорожным движением. Общие требования»).

Функции АСУДД подразделяют на управляющие, информационные и вспомогательные.

В зависимости от уровня сложности АСУДД ее управляющими функциями могут быть:

автоматическое локальное управление движением транспортных средств на отдельных перекрестках (въездах);

автоматическое координированное управление движением транспортных средств на группе перекрестков;

координированное управление движением транспортных средств на дорожной сети города, автомагистрали (или на их участках) с автоматическим расчетом (выбором) программ координации (совокупности управляющих воздействий);

установление допустимых или рекомендуемых скоростей;

перераспределение транспортных потоков на дорожной сети;

автоматический поиск и прогнозирование мест заторов на участках дорожной сети и автомагистрали с выбором соответствующих управляющих воздействий;

обеспечение преимущественного проезда транспортных средств через перекрестки или автомагистрали;

оперативное диспетчерское управление движением транспортных средств на отдельных перекрестках (въездах) или группе перекрестков.

К информационным функциям относятся:

формирование сигналов и индикация данных о характеристиках транспортных потоков (для автомагистрали дополнительно о метеорологических условиях и состоянии дорожного покрытия);

накопление, анализ и вывод статистических данных о параметрах объекта управления, а также о режимах функционирования АСУДД в целом и отдельных технических средств и об их неисправностях;

обеспечение возможности визуального наблюдения за движением транспортных средств на участках дорожной сети и автомагистралях с помощью телевизионной аппаратуры (при необходимости);

формирование сигналов о нарушениях Правил дорожного движения (при необходимости);

обеспечение аварийно-вызывной связи вдоль автомагистралей;

обеспечение возможности оперативной связи оператора системы с дорожно-патрульной службой, службами скорой медицинской и технической помощи, дорожно-эксплуатационными службами;

регистрация смены режимов работы АСУДД, регистрация и анализ срабатываний устройств блокировок и защиты.

АСУДД должна обеспечивать:

прием, обработку (мониторинг) и передачу информации, получаемой от периферийных устройств. В частности, визуализацию (по запросу) текущих режимов управления СО (графические формы отображения текущих основных тактов и диаграмм горения сигналов);

протоколирование и архивирование сообщений о неисправности СО;

ведение сетевой базы данных для конфигурирования режимов управления транспортными потоками;

координацию работы Системы мониторинга параметров транспортных потоков и АСУДД на УДС города и сопряженных автомагистралях на основе их интеграции с возможностью управления из единого центра.

Основные сложившиеся в настоящее время составляющие интеллектуальной транспортной системы (далее – ИТС) в Российской Федерации, предлагаемые для применения в городе Новосибирске – АСУДД на городской УДС с сервисами:

мониторинга дорожного движения;

управления движением на УДС города (управление режимами работы СО);

организации сбора и хранения документации по ОДД, формирования и ведения баз данных, обеспечение доступа к информации, постоянной ее актуализации;

контроля за соблюдением Правил дорожного движения (автоматизированная система фиксации нарушений Правил дорожного движения). Описание мероприятий по данному направлению представлено в подразделе 6.3 КСОДД;

мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды.

Подсистемы АСУДД специально направлены на поддержку процесса перемещения людей, грузов и транспортных средств по транспортной сети и должны включать в себя деятельность по автоматизированному наблюдению и управлению дорожным движением, а также процессы принятия решений (как

автоматизированные, так и решения, принимаемые оператором), связанных с аварийными ситуациями или иными нарушениями нормального функционирования в транспортной сети, а также в управлении транспортными потребностями, обеспечивающими общую мобильность.

Сервисы АСУДД должны обеспечивать смену режимов работы сигналов регулирования движения в реальном масштабе времени, управление въездами на магистрали, зависящее от плотности дорожного движения (то есть «дозированный» въезд), динамическое перенаправление дорожного движения в объезд мест аварий или закрытых участков УДС и чередование потоков (управление направлениями дорожного движения с использованием специальных полос), а также использование переменных скоростных ограничений, привязанных в реальном масштабе времени к транспортным заторам по причине аварий или природных условий. Сервис контроля за соблюдением Правил дорожного движения должен обеспечивать фиксацию, обработку, передачу и хранение информации о нарушениях действующих нормативов, относящихся к дорожному движению, могут также учитываться приоритеты в движении общественного транспорта и автомобилей оперативных служб, движущихся по городским трассам.

Подсистемы мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды характеризуют деятельность по сбору данных, оказывающих влияние на транспортную сеть и ее пользователей. Сервисы подсистемы должны осуществлять мониторинг погодных условий, включая туман, гололед, снег, ветер, дождь и аномально жаркую погоду, а также прогноз иных специфических условий окружающей среды, способных воздействовать на состояние дорожного покрытия и общие условия движения, например, при гололеде и плохой видимости, а также таких природных явлений, как затопления, тектонические катаклизмы (землетрясения, сели, оползни), а также загрязнение окружающей среды.

Интегрирующая система должна обеспечивать возможность управления данными интеллектуальных транспортных систем. Для реализации этой задачи необходимо, чтобы система имела функционал для сортировки, обработки и рассылки информации:

регистрация данных;
справочники данных;
сообщения о чрезвычайных ситуациях;
данные из других источников;
данные по статусу реализации;
данные по регулированию дорожного движения.

Предложения по модернизации, разработке, внедрению и использованию АСУДД.

Целью внедрения АСУДД является повышение эффективности управления транспортными потоками и безопасности движения на базе автоматизации управления режимами работы светофорной сигнализации. В условиях изменяющихся потоков важнейшей задачей систем регулирования является соответствие параметров регулирования сложившейся ситуации. Такое соответствие достигается

постоянным сбором, анализом статистической информации о параметрах транспортных потоков, корректировкой базовых установок и настроек. Для успешного осуществления этого процесса необходимо наличие сопутствующей периферии, подсистем (сервисов).

На этапе 1 (краткосрочная перспектива – до 2022 года) предлагается:

1. Выполнить мероприятия по актуализации (корректировке) планов координации на тех магистралях, где координированное управление реализовано, и реализовать планы координации на ряде других основных улиц, а именно:

ул. Немировича-Данченко;

проспект Карла Маркса;

ул. Станиславского;

ул. Блюхера;

ул. Котовского;

ул. Ватутина и далее ул. Широкая на участке от ул. Немировича-Данченко до площади Труда;

Красный проспект;

ул. Ипподромская;

ул. Дуси Ковальчук и ул. Владимировская на участке от Туннельного спуска до ул. Танковой;

ул. Богдана Хмельницкого от ул. Дуси Ковальчук до ул. Тайгинской;

ул. Кирова;

ул. Никитина и далее Гусинобродское шоссе от ул. Кирова до ул. Коминтерна.

Схематично магистрали с существующим и предлагаемым координированным управлением представлены в приложении 7.

2. Выполнить мероприятия по устройству системы мониторинга транспортных потоков в сечениях основных въездных магистралей и на основных транспортных узлах с возможностью передачи и хранения данных.

3. Выполнить мероприятия по реконструкции существующих линий связи с заменой медных проводов на волоконно-оптические кабели.

4. Выполнить мероприятия по устройству системы фиксации нарушений Правил дорожного движения с установкой периферийных устройств на наиболее аварийных участках УДС с возможностью передачи, хранения и обработки данных. Мероприятия по данному направлению представлены в подразделе 6.3 КСОДД.

5. Выполнить мероприятия по устройству системы метеомониторинга с установкой периферийных устройств на основных мостах и путепроводах УДС с возможностью передачи, хранения и обработки данных.

6. Выполнить организационные мероприятия по модернизации существующего ЦУП с целью последующей модернизации или замены сервера, замены прочего оборудования.

На последующих этапах на дальнюю перспективу до 2034 года предлагается выполнить мероприятия по актуализации (корректировке) планов координации на тех магистралях, где к этому моменту координированное управление уже реали-

зовано. В дополнение к актуализации существующих планов необходима организация координации на других основных магистралях города. На заключительных этапах в пределах периода прогнозирования необходимо выполнить работы по организации сетевого адаптивного управления СО на всей УДС города.

Мероприятия по дальнейшему усовершенствованию систем мониторинга транспортных потоков, видеонаблюдения, системы фиксации нарушений Правил дорожного движения заключаются в их территориальном масштабировании, в том числе и вне административных границ города, и усовершенствовании аппаратной базы ЦУП.

Методы автоматизированного управления дорожным движением можно разделить на две группы:

первая группа реализуется на системном уровне и воздействует на некоторую обособленную совокупность перекрестков в целом. В эту группу также входят методы автоматизированного воздействия на транспортные потоки, реализуемые не за счет светофорного регулирования: например – системное перераспределение потоков за счет средств информирования водителей, применение стратегий, избирательно увеличивающих задержку на отдельных светофорах для достижения системной эффективности в ущерб локальным показателям.

вторая группа реализуется на локальном уровне СО или небольшой группы объектов, действующих изолированно и самостоятельно. Координация, активируемое управление по детекторам и кнопкам, приоритетный пропуск общественного транспорта – эти методы обеспечивают эффективность светофорного регулирования в локальном районе без рассмотрения задач вышестоящего системного уровня.

В АСУДД города Новосибирска к 2033 году предлагается использовать комбинирование методов первой и второй группы. Возможности центрального уровня определяются и базируются на методах, реализованных локально на том или ином перекрестке в составе системы. С уровня локального дорожного контроллера используются принцип координированного управления и принцип активирования. Активируемое управление сводится к технике вызова на обслуживание требуемого направления движения по срабатыванию детектора или кнопки пешеходного вызывного устройства (далее – ПВУ), а также к технике продления уже установленного разрешающего сигнала по наличию детекторных стимулов.

Предлагаемым к реализации в рамках мероприятий КСОДД города Новосибирска является вариант, при котором:

координируемое управление СО осуществляется по всем магистралям вдоль ключевых маршрутов: ул. Немировича-Данченко, проспект Карла Маркса, ул. Станиславского, Красный проспект, ул. Ипподромская и др.);

активируемое управление осуществляется по наиболее напряженным узлам с высоким уровнем изменений параметров потоков;

ситуационное управление осуществляется для остальных светофорных объектов в границах города.

Координируемое управление – регулирование групп связанных перекрестков.

Регулирование связанных перекрестков обеспечивает «зеленую волну», позволяющую группам транспортных средств продвигаться по магистральным маршрутам без остановки. Также обеспечивается возможность контроля на всей заданной территории для минимизации совокупной задержки и количества остановок во всей сети. Форма регулирования эффективна, когда транспорт движется группами и время их прибытия на следующие перекрестки прогнозируемо. Регулирование связанных перекрестков возможно реализовать несколькими способами.

Во-первых, с использованием библиотеки предварительно сохраненных планов работы светофоров, зависящих от времени суток/дня недели (классических, с постоянной программой). Предварительно сохраненные планы генерируются заранее на базе усредненных данных или данных за предыдущие периоды. Описанный принцип может быть реализован на СО города, объединенных в систему с возможностью мониторинга состояния и управления из ЦУП по линиям связи.

Во-вторых, с использованием планов работы светофоров, наиболее подходящих для текущих условий движения, генерируемых в режиме реального времени.

В-третьих, с использованием непрерывной корректировки плана работы светофора на перекрестке при непрерывной коммуникации между соседними перекрестками и децентрализованном регулировании. Применимо для групп СО (до пяти) с управлением контроллерами (требуется замена существующих), имеющими специальную функциональность.

В-четвертых, с использованием гибких планов работы светофоров, генерируемых в режиме реального времени, на основе текущих условий движения в рамках централизованного регулирования, с фиксированными сдвигами включения зеленого сигнала на соседних перекрестках. В таких системах обновление гибких планов работы светофоров возможно в каждом цикле. Такие системы поддерживают оперативное генерирование и применение параметров планов регулирования на базе оперативных данных детекторов транспорта и результатов моделирования, прогнозирования и оптимизации. Требуется соответствующее оборудование и программное обеспечение (далее – ПО) с использованием математической транспортной модели.

Для повышения эффективности координирования (увеличения временного интервала безостановочного движения) рекомендуется применение перераспределения длительностей магистральной фазы и фазы по пересечению внутри цикла регулирования с приоритетом в пользу магистральной фазы. Такое решение приводит к повышению эффективности координированного управления на магистрали, но и к одновременному росту задержек транспорта на пересечениях. В ряде случаев эффект от координации превышает неудобства участников движения на пересекающих магистраль улицах – когда интенсивность движения на

пересекаемых улицах достаточно мала по сравнению с магистральной интенсивностью.

Для реализации координированного управления необходимо: наличие не менее двух полос движения в каждом направлении, одинаковый или кратный цикл регулирования на всех перекрестках, транзитность потока должна быть не менее 70%, расстояние между перекрестками не должно превышать 800 м. Требование к транзитности потока означает преобладание на данной магистрали потоков прямого направления.

Организация координированного управления может происходить по следующим сценариям:

в случае отсутствия связи всех СО, входящих в координируемую магистраль, с ЦУП перекрестки будут работать изолированно, без информационного обмена. В этом случае координированное управление может быть реализовано размещением в памяти контроллеров необходимого количества программ и расписанием их переключения. Переключение планов координации будет происходить по внутренним часам контроллеров. При этом актуальной является проблема синхронизации внутренних часов контроллеров. Требование к аппаратуре перекрестков – возможность хранения более одной сигнальной программы и исполнение суточного расписания;

в случае наличия связи всех или одного перекрестка, входящих в координируемую магистраль, с ЦУП становится возможным управлять объектами в командном режиме (вызов хранящихся на контроллерах программ не по расписанию, а принудительно). Это позволит более гибко использовать собираемую информацию о транспортных потоках с детекторов транспорта – переключение планов координации по ситуации. Требования – наличие устройств управления СО (контроллеры зональных центров либо полноценный программно-аппаратный центр управления движением), наличие контроллеров, поддерживающих внешнее управление командами какого-либо протокола;

в дальнейшем, наличие программно-аппаратного комплекса по управлению движением позволит применять на магистралях адаптивные алгоритмы группового управления (например, с пересчетом параметров координированного управления).

Активируемое регулирование.

В центральной части города Новосибирска наиболее целесообразно применять активируемое регулирование, которое использует детекторы транспорта, подключенные через контроллеры СО в единую систему. Решение о включении и (или) продлении разрешающих сигналов по каждому из возможных направлений движения на перекрестке принимается периферийным светофорным контроллером самостоятельно, в режиме реального времени. То есть информация, полученная от детекторов транспорта (далее – ДТ), обрабатывается непосредственно в контроллере, либо поступает в ЦУП, где с помощью специального программного обеспечения и оборудования преобразуется в импульсы для управ-

ления светофорами. То есть ДТ «активируют» импульсы управления светофорами по направлениям для всех видов транспорта.

В случаях, когда требуется обеспечить исключительные условия для транспорта, имеющего приоритет в движении, а также для пешеходов, в качестве сигнала с «детектора» может использоваться управляющий сигнал из ЦУП или кодированная посылка запроса приоритета от бортового устройства или кнопки ПВУ. То есть ДТ в данном варианте будет виртуальным. В случае организации вызывных пешеходных фаз используется ПВУ.

На перспективу до 2022 года кроме сечений основных въездных магистралей предлагается установка ДТ для последующей реализации адаптивного (активируемого) регулирования на основных наиболее загруженных транспортных узлах в центральной части города Новосибирска:

площадь Станиславского (4 шт.);

площадь им. Карла Маркса (9 шт.);

площадь Труда (4 шт.);

площадь Энергетиков (4 шт.);

ул. Дуси Ковальчук – ул. Нарымская (4 шт.);

площадь им. Калинина (4 шт.).

Схематично места дислокации ДТ представлены в приложении 7.

Сравнительная характеристика существующих ДТ, рекомендации по их выбору и способу установки.

Детектор (датчик) транспортных средств: чувствительный элемент прибора автоматизированного учета движения, идентифицирующий прохождение транспортных средств (ОДМ 218.2.032-2013 «Методические рекомендации по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»).

ДТ составляет основу пункта учета движения, в состав которого помимо детектора входит регистрирующая аппаратура, накопитель информации и оборудование передачи данных.

Основные принципы действия ДТ, определяющие интенсивность и состав движения:

1. Магнитно-индуктивные ДТ (петлевые) основаны на измерении изменения параметров электромагнитных колебаний, генерируемых в индуктивных петлях, расположенных в покрытии автомобильной дороги.

2. Радиолокационные ДТ основаны на эффекте Доплера и состоят из излучателя и приемника высокочастотного излучения в диапазоне дециметровых $2{,}5 \cdot 10^9$ Гц и сантиметровых $9{,}5 \cdot 10^9$ Гц волн. Параметры отраженного от покрытия дороги сигнала, улавливаемые приемником, изменяются при проезде транспортного средства в зоне действия детектора. Чувствительны к изменению погодно-климатических условий.

3. Ультразвуковые ДТ основаны на эффекте Доплера и состоят из излучателя и приемника ультразвукового излучения в диапазоне $(2\text{-}3) \cdot 10^4$ Гц. Ультразвуковые детекторы являются всепогодными.

4. Инфракрасные ДТ делятся на активные и пассивные. Активные основаны на регистрации изменения интенсивности инфракрасного излучения, возникаю-

щего при движении транспортного средства, и состоят из излучателя с частотой (2-3)•10^{12} Гц и приемника излучения. Пассивные детекторы не имеют излучателя и реагируют на появление транспортного средства.

5. Магнитные ДТ основаны на воздействии магнитного поля Земли и реагируют на его изменение при проезде ТС. Делятся на активные (магнитометры) и пассивные (феррозонды).

6. Пневматические ДТ основаны на определении изменения давления при проезде транспортного средства. Возникающий при этом импульс воздушного давления распространяется вдоль трубки и воздействует на преобразователь электрических сигналов.

7. Тензодетекторы: основу составляет упругий элемент, изготавливаемый, как правило, из стали или алюминия с наклеенными на них тензорезисторами. Тензорезисторы преобразуют деформацию упругого элемента, вызванную прилагаемым усилием от транспортного средства в изменение выходного сопротивления мостовой схемы включения резисторов. Силовой модуль располагается в покрытии автомобильной дороги. Тензодетекторы позволяют определять число осей транспортного средства и нагрузки на его оси.

8. Видеодетекторы, принцип действия которых основан на фиксации видеоизображения транспортного средства и последующего преобразования его в электрический сигнал, анализируемый с помощью специального программного обеспечения.

Большинство используемых в настоящее время ДТ обеспечивают мониторинг движения транспорта через заданную точку на дороге. Полученные данные передаются светофорному контроллеру, счетчику транспортных потоков или другому устройству. Контроллер или счетчик обрабатывает некоторые данные локально, тогда как другие данные должны передаваться в ЦУП.

ДТ, фиксирующие проезд транспортных средств в определенном направлении, возможно использовать для предупреждения водителей о транспортном средстве, движущемся в противоположном или запрещенном направлении. Датчики присутствия обычно используются там, где средние скорости движения меньше 8 км/ч или там, где требуется обнаружение остановившихся транспортных средств. Датчик проезда (движения) регистрирует проезд транспорта на контролируемом участке, если скорость движения больше 5 – 8 км/ч.

Когда при приближении к перекрестку с активируемым светофорным регулированием транспортные средства вынуждены останавливаться или двигаться крайне медленно, желательно использовать датчики присутствия, чтобы обеспечить регистрацию остановившихся транспортных средств, ожидающих на контролируемом участке. Датчики присутствия, использующие технологии установки устройств над проезжей частью, такие как обработка видеоизображений, включают распознавание направлений в отличие от устройств на основе индуктивных петель.

Датчики проезда можно использовать для измерения параметров транспортных потоков на отдельных полосах, на нескольких полосах с движением в определенном направлении или на всех полосах с движением в обоих направле-

ниях. Датчики проезда также измеряют скорость движения транспортного средства и интенсивность движения, когда скорости превышают 5 – 8 км/ч.

Для обнаружения транспортных средств на контролируемом участке дороги и определения параметров их движения ДТ могут быть расположены:

на СО;

на перегонах между пересечениями дорог.

Для решения задач, возложенных на систему мониторинга параметров транспортных потоков, предлагается рассмотреть возможность применения следующих типов ДТ (рисунок 6.4.1):

индуктивные в виде петли;

радиолокационные;

видеодетекторы на основе автоматизированной расшифровки видеоизображения.



Внешний вид индуктивного датчика, в виде петли установленный открытым способом



Внешний вид радиолокационного детектора RTMS G4



Внешний вид радиолокационного детектора SmartSensor HD



Внешний вид видеодетектора TrafiCam



Внешний вид видеодетектора Xcam –x

Рисунок 6.4.1. Виды ДТ

В таблице 6.4.1 приводятся сравнительные характеристики ДТ различных видов

Таблица 6.4.1

Сравнение ДТ различных видов

Критерий	Индуктивно-магнитные ДТ	Видео-детекторы	Радиолокационные ДТ	
			зарубежные	российские
Определяемые параметры				
присутствие	Да	Да	Да	Да
загруженность полосы	Да	Да	Да	Да
скорость	Да	Да	Да	Да
подсчет количества	Да	Да	Да	Да
классификация транспортных средств	Да	Да	Да	Да
Установка	Врезка в дорожное полотно	Столбы или специальные надземные конструкции	Столбы сбоку проезжей части	Столбы сбоку проезжей части
Возможность мобильной переустановки	Нет	Да	Да	Да
Наработка на отказ (до первого ремонта)	25000 часов	25000 часов	90000 часов	20000 часов
Ресурс на работу	5 – 6 лет	до 10 лет	15 лет	5 – 6 лет
Затраты относительно срока службы	Высокие	Средние	Низкие	Средние
Погрешность				
Наличие	В зависимости от формы рамки	В зависимости от погоды и чистоты линз	3 % (только передвижные)	Данные отсутствуют
Подсчет количества	0 – 10 %	5 – 15 %		3 %
Скорость	5 – 10 %	5 – 8 %		4 %
Загруженность полосы	5 %	5 %		4 %
Текущее содержание				

Критерий	Индуктивно-магнитные ДТ	Видео-детекторы	Радиолокационные ДТ	
			зарубежные	российские
Проблемы содержания	Повреждение рамок (например, из-за повреждений внутри дорожного покрытия, колейности), невозможность мобильной переустановки в случае ремонта дорожного полотна	Очистка линз. Контроль положения камеры, особенно после сильных ветров и снегопадов. Плохая видимость ночью. Нулевая видимость при туманах.	Данные отсутствуют	Большие эксплуатационные расходы, нестабильность работы, слабая элементная база, потеря памяти при нестабильном напряжении – требуются перенастройки
Гарантии	2 года	2 года	3 года	1,5 года

В таблице 6.4.2 представлены различия в технологиях, используемых в работе ДТ.

Таблица 6.4.2

Преимущества и недостатки различных технологий ДТ мониторинга транспортных потоков

№ п/п	Технология детектора	Преимущества	Недостатки
1	2	3	4
1	Ультразвуковой детектор	Компактность, простота установки	Снижение работоспособности при изменении температуры и возникновении турбулентности в воздушном потоке
2	Микроволновый допплеровский детектор	Устойчивость к низким температурам. Прямое измерение скорости	Невозможность детектирования стоящих или медленно движущихся автомобилей. При установке вдоль транспортного потока требуется наличие узконаправленной антенны
3	Микроволновый радиолокационный детектор	Устойчивость к низким температурам. Детектирование стоящих автомобилей. Возможность установки поперек транспортного потока для работы в многополосном режиме	При установке вдоль транспортного потока используется та же антенна, что и при установке поперек потока
4	Пассивный инфракрасный детектор	Дальность детектирования в условиях тумана больше, чем у длинноволновых оптических детекторов	Снижение работоспособности и точности в дождливую погоду или при снегопаде

№ п/п	Технология детектора	Преимущества	Недостатки
1	2	3	4
5	Активный инфракрасный детектор	Дальность детектирования в условиях тумана больше, чем у длинноволновых оптических детекторов. Прямое измерение скорости	Снижение работоспособности и точности при ухудшении освещенности и при плохой погоде
6	Акустический детектор	Теоретически позволяет распознавать различные типы автомобилей по их акустическим характеристикам	При обработке сигнала необходимо отфильтровывать посторонние фоновые звуки
7	Оптический видеодетектор	Обеспечивает получение изображения, которое может использоваться при ликвидации сбоев в движении. Одна камера и процессор могут обслуживать несколько полос. Возможность получения различных характеристик трафика	Большие автомобили могут заслонять автомобили меньшего размера. Тени, отражения от мокрого асфальта, переход от дня к ночи вызывают потерю данных или их искажение
8	Инфракрасный видеодетектор	Возможность использования одинаковых алгоритмов в дневном и ночном режимах, отсутствие проблем с переходом между днем и ночью. Возможность получения различных характеристик трафика	Для повышения чувствительности требуется охлаждение; Большее энергопотребление и меньшая надежность по сравнению с оптическими видеодетекторами
9	Магнетометр	Могут выявлять транспортные средства небольшого размера, в том числе велосипеды. Теоретически позволяет распознавать различные типы автомобилей по их магнетометрическим характеристикам	Сложность распознавания транспортных средств, идущих на небольшой дистанции друг от друга
10	Индуктивный детектор	Стандартный усилитель. Высокая точность измерений. Проработанная, хорошо понимаемая технология	Надежность и срок эксплуатации во многом зависят от качества монтажа. Закрытие проезжей части дороги на время ремонта или установки. Подверженность повреждениям, обусловленным движением большегрузных автомобилей, ремонтом дорожного полотна, деформацией дорожного покрытия

№ п/п	Технология детектора	Преимущества	Недостатки
1	2	3	4
			из-за смены температур

Тип (модель) ДТ необходимо определять проектной документацией на основании:

необходимости решения конкретной задачи в определенном проектом месте его дислокации;

удобства и простоты настройки и установки;

показателей надежности;

унификации с уже установленными на УДС города Новосибирска типами ДТ.

ДТ могут входить в состав дорожных контроллеров, сопрягаться с ними или использоваться самостоятельно. Параметры входных и выходных сигналов ДТ должны соответствовать нормативам.

ДТ должен обеспечивать выполнение, как минимум, следующих функций:

обнаружение транспортного средства и выдача в контроллер, ЦУП или иное устройство сигнала о появлении транспортного средства в контролируемой зоне;

вычисление времени занятости за период статистики и передача значения в контроллер, ЦУП или иное устройство;

определение скорости транспортного средства и передача значения в контроллер, ЦУП или иное устройство;

вычисление средней скорости транспортного средства и передача значения в контроллер, ЦУП или иное устройство;

определение типа транспортного средства с разделением не менее чем по трем типам автомобилей;

вычисление интенсивности движения за период статистики с разделением по типам автомобилей и передача значения в контроллер, ЦУП или иное устройство.

ДТ приоритетного пропуска должен выполнять обнаружение транспортного средства, требующего приоритета, и выдачу в контроллер, ЦУП или иное устройство сигнала о появлении транспортного средства в контролируемой зоне.

Каждый ДТ должен иметь свой идентификационный электронный номер, который должен передаваться в ЦУП при каждом сеансе связи.

Технические средства детектирования должны обеспечивать возможность подключения к оборудованию передачи данных по протоколу RS-232 (или RS-485) для настройки и передачи накопленных результатов измерений.

Детектор должен обеспечивать работоспособность как от сети переменного тока напряжением 220 В, так и от низковольтной сети постоянного или переменного тока напряжением 12...24 В.

Конструкция ДТ (за исключением тех типов, которые требуют монтажа в дорожное полотно) должна обеспечивать:

возможность его установки на отдельных опорах;

наличие устройства крепления универсального типа, позволяющего осуществлять поворот детектора в двух плоскостях (не менее 60 градусов в горизонтальной и вертикальной плоскости) и фиксацию его в заданном положении;

невозможность несанкционированного демонтажа (специальное крепление).

Конфигурирование функций и параметров ДТ должно производиться с мобильного персонального компьютера с использованием специального программного обеспечения посредством стандартных интерфейсов подключения.

ДТ должны быть защищены от воздействия внешних радиопомех.

ДТ должны обеспечивать достоверную фиксацию и определение категорий транспортных средств без изменения в любое время суток, при любой погоде (дождь, туман, снегопад).

Конструкция ДТ должна обеспечивать безопасность обслуживающего персонала от воздействия электрического тока в процессе его эксплуатации и технического обслуживания.

Дальность действия ДТ должна быть не менее 30 м при любых погодных условиях и минимальной освещенности на уровне общегородского фона – 0,1 лк.

Один радиолокационный ДТ должен обслуживать не менее 8 полос движения (независимо от направления движения).

Количество и расположение пунктов учета движения вдоль автомобильной дороги определяется требованиями контроля за интенсивностью движения на таких участках дорог, как мосты, туннели, путепроводы, а также наличием участков дорог, на которых имеется значительный перепад интенсивности движения.

Выбор места расположения пункта учета выполняется на основе рекогносцировочных изысканий, в процессе которых уточняются размеры и устойчивость колебаний интенсивности и состава движения и причины этих колебаний.

Расположение пункта учета на местности и его оборудование должно обеспечивать учет всех транспортных средств, проходящих в прямом и обратном направлениях, проведение учета в любое время года и суток независимо от погодных условий при бесперебойном движении транспортных средств.

На каждый пункт учета составляют формуляр, в котором указываются наименование прибора учета и сведения о фирме-производителе, дате оборудования пункта прибором учета и его основные технические характеристики, месте расположения, наименовании организации, установившей прибор и осуществляющей сервисное обслуживание, и т.д. Формуляр находится в организации, на балансе которого находится прибор. Назначается лицо, ответственное за ведение формуляра.

Передвижные пункты учета движения используют при отсутствии постоянно действующих пунктов автоматизированного учета движения для периодического кратковременного сбора данных по интенсивности и составу движения на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения.

Передвижные пункты позволяют решать следующие задачи:

проведение контрольных замеров по оценке интенсивности и состава движения (экспресс-анализ) с целью мониторинга работы постоянно действующих пунктов учета движения;

разработка рекомендаций по уточнению места расположения стационарных пунктов учета движения.

В зависимости от метода контроля прибор учета движения и ДТ могут иметь различное расположение на автомобильной дороге.

Конструкция ДТ такова, что его легко устанавливать и интегрировать в комплексы обеспечения безопасности дорожного движения.

Пример установки ДТ приведен на рисунках 6.4.2, 6.4.3.

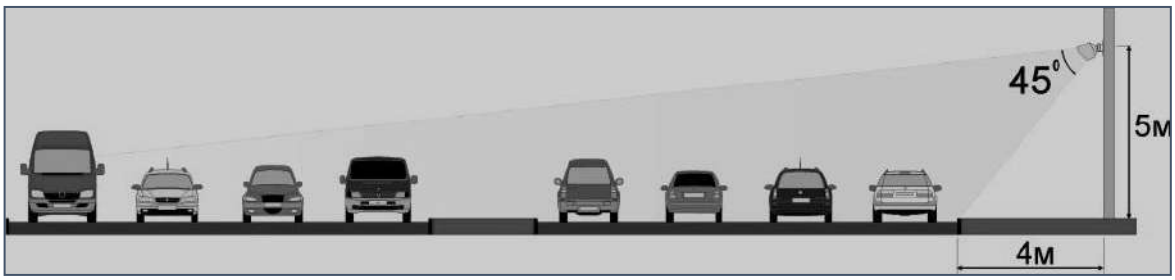


Рисунок 6.4.2. Установка радиолокационного ДТ (вид сбоку)

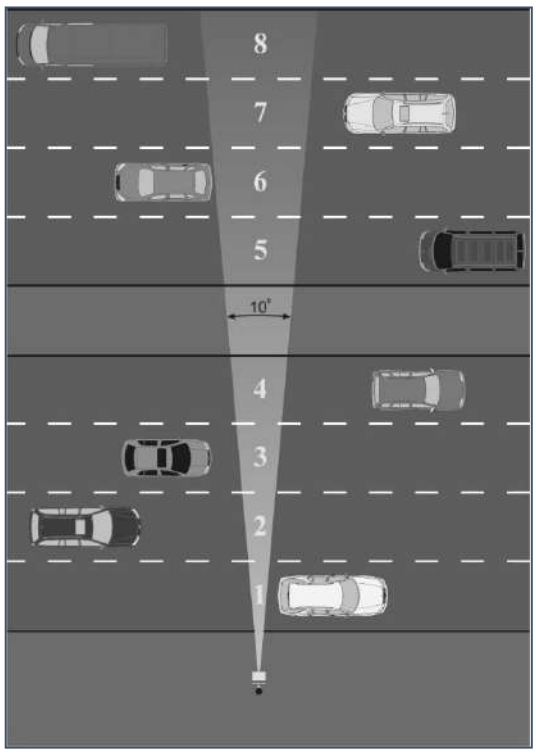


Рисунок 6.4.3. Установка радиолокационного ДТ (вид сверху)

Для установки ДТ должна быть выбрана устойчивая опора, расположенная не ближе 4 м от контролируемого участка дороги. Все требуемые зоны контроля

должны быть расположены на прямой линии с опорой. Следует избегать деревьев, дорожных знаков, рекламных щитов, а также других объектов, расположенных между ДТ и зонами контроля.

Высота установки, в большинстве случаев, должна составлять 5.0 ± 0.5 м. ДТ нормально функционирует, когда он «видит» боковые стороны автомобилей. Монтаж ДТ на слишком большой высоте приведет к тому, что ДТ будет «наблюдать» преимущественно крышу автомобилей. Это может понизить его разрешающую способность.

Требования безопасности:

при монтаже и эксплуатации прибора необходимо соблюдать общие правила электробезопасности при пользовании электроприборами;

все работы по монтажу и обслуживанию производятся только при отключенном электропитании.

Требования к монтажу:

прибор устанавливается на стене здания или столбе наружного освещения дорог, прочих опорах;

после установки монтажных элементов выполняются электрические соединения.

Электромонтажные работы выполняются согласно действующим нормам Правил устройства электроустановок (ПУЭ).

Средства анализа эффективности работы транспортных коридоров.

Эффективность работы светофорного регулирования на локальном уровне и алгоритмов системы на центральном уровне определяется величиной вносимой задержки. Если взять два последовательных регулируемых перекрестка, соединенных перегоном, то задержка движения по этому перегону будет складываться из задержки свободного движения по этому участку (константа – время на преодоление пути) и задержки, вносимой светофорным регулированием. Чем более эффективно светофорное регулирование, тем меньше вносимая задержка.

Задержка определяется не только временем горения красного и длительностью цикла, но и величиной образовавшейся очереди. Если очередь не является «пробкой» (затор – это когда невозможно обслужить всю очередь в течение одного цикла), то величину текущей задержки можно определить косвенно, разместив детектор за 50 – 100 м до стоп-линии. Просуммировав все зарегистрированные за время горения красного сигнала автомобили, можно получить оценку длины очереди. При этом необходимо задать расстояние до стоп-линии, число полос на подходе, среднюю длину автомобиля и поток насыщения при покидании стоплинии по разрешающему сигналу светофора.

При реализации необходимой схемы размещения ДТ и при реализации особого алгоритма сбора детекторных данных (с привязкой к состоянию светофорных сигнальных групп), на каждом подходе к перекрестку можно вычислять текущий показатель задержки в режиме реального времени. То есть, на каждой отдельной части дороги, где очередь образуется независимо, и управление выполняется также независимо. В отличие от классических показателей, получаемых с помощью ДТ локально в контролируемом сечении (объем, скорость,

занятость) – получаемый таким способом показатель задержки характеризует целевое свойство всего элемента УДС.

Поскольку выбор алгоритма работы подсистемы регулирования дорожного движения АСУДД инвариантен используемому типу ДТ, одним из важнейших решений является выбор мест и способов их размещения. Пригодность ДТ для конкретного случая использования следует оценивать, как по функциональному спектру, так и в зависимости от возможности использования этой функциональности при установке в конкретном месте. Например, не всегда есть возможность разместить радарные детекторы над каждой полосой над проезжей частью, так как для этого требуется монтаж специальных металлоконструкций, что часто оказывается проблемой для центральной части городов. Однако, данный вид детекторов с успехом можно использовать в качестве стратегических для получения данных о характеристиках транспортного потока на приближении к (удалении от) СО, разместив его на перегоне между СО.

Как правило, ДТ размещаются для фиксации транспорта на стоп-линиях (на рисунке 6.4.5 – точка A), перед стоп-линией (на рисунке 6.4.5 – точка B), на полосах левого поворота (на рисунке 6.4.5 – точка C) и в позициях для обнаружения происшествий (на рисунке 6.4.5 – точка D) и присутствия общественного транспорта (на рисунке 6.4.5 – точка €). Для использования в данных целях самыми простыми и в то же время точными на сегодняшний день являются ДТ на основе индуктивных петель. Однако, они имеют один существенный недостаток – необходимость частой замены при производстве даже самых незначительных дорожных работ в местах их установки.

Одним из видов видеодетекторов, положительно зарекомендовавших себя в АСУДД Европы и в России, является TrafiCam x-stream. Внешний вид и пример установки детектора TrafiCam x-stream представлен на рисунке 6.4.4.



Рисунок 6.4.4. Внешний вид и пример размещения детектора транспорта TrafiCam x-stream

Размещение ДТ.

Пример размещения ДТ приведен на рисунке 6.4.5, где буквы A и C показывают расположение ДТ обнаружения (условно называемых «тактическими») на

стоп-линии транспортных средств, используемых для регистрации транспортных средств на полосах, выделенных для конкретных направлений, и (или) для фиксации длины очереди. Буква B показывает устанавливаемые заранее ДТ («стратегические»), используемые для измерения интервалов между двигающимися транспортными средствами с целью создания алгоритма «достаточного интервала» в потоке, корректировки сигналов каждой фазы. Буква D показывает ДТ специальных транспортных средств, регистрирующие приближение специального транспорта и включающие алгоритм включения режима светофорного регулирования для пропуска специального транспорта. Буква E соответствует ДТ общественного транспорта, включающим алгоритм приоритетного проезда общественного транспорта (это могут быть «виртуальные» детекторы).

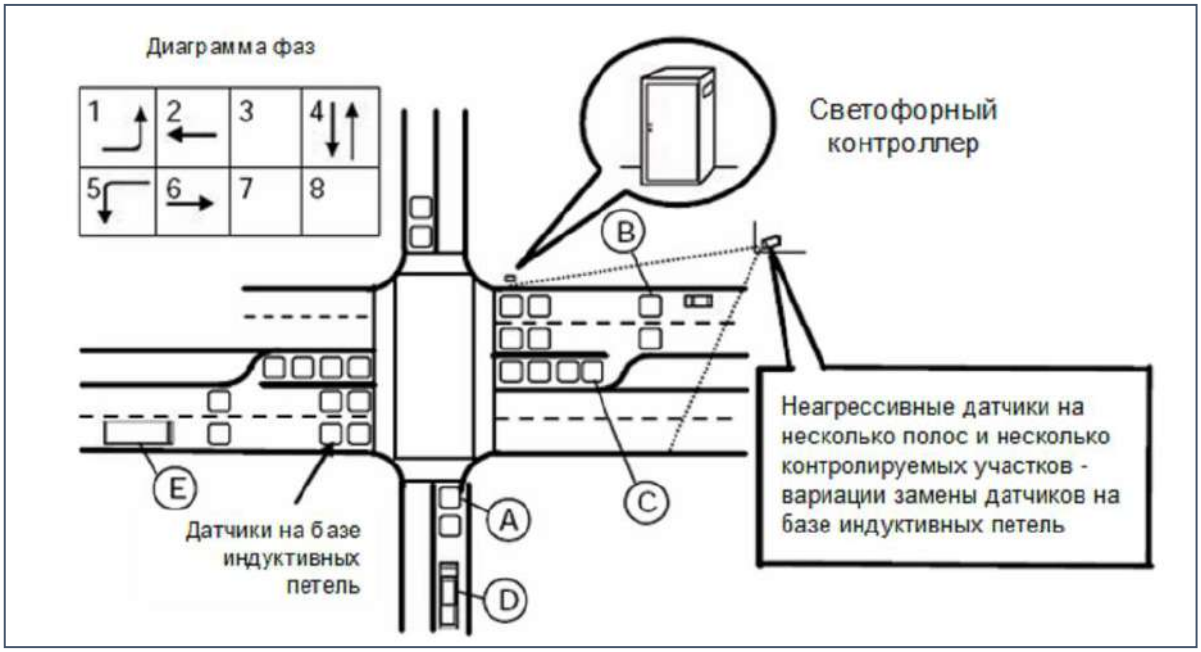


Рисунок 6.4.5. Пример размещения ДТ

Все ДТ обеспечивают сбор данных о транспортных потоках. Полученные данные после обработки используются для активации надлежащих фаз светофорного регулирования изолированных перекрестков. Данные вводятся в светофорный контроллер для отображения корректных сигналов на светофорах. Полностью активируемое регулирование работает при обнаружении транспорта на всех подходах к перекрестку для всех фаз, что является наиболее распространенной стратегией регулирования изолированных перекрестков. Так как продолжительность цикла меняется от цикла к циклу, она пригодна для использования на перекрестках улиц с переменным распределением транспортных потоков.

Алгоритм регулирования с учетом интенсивности/плотности потока является вариантом активируемого регулирования, где ряд параметров настраивается более гибко. Этот метод предусматривает комплексный набор параметров для

распределения времени зеленого сигнала, которые зависят от потока. Основными являются: «добавление к исходному» и «время ожидания – сокращение просвета».

В качестве базового для обеспечения сетевого ситуационного управления светофорными объектами предлагается использовать алгоритм «добавление к исходному».

Алгоритм «добавление к исходному» можно использовать с частично и полностью активируемыми светофорами. Этот алгоритм также можно назвать алгоритмом, работающим по длине очереди. Обычно он функционирует с постоянно изменяющейся продолжительностью цикла и требует точных данных о количестве транспортных средств, стоящих перед стоп-линией в ожидании разрешающего сигнала светофора. В данном случае возможно использование любых типов тактических ДТ, как датчиков присутствия, так и датчиков проезда. ДТ транспорта, как правило, устанавливаются на некотором расстоянии до перекрестка, например, за 60 – 180 м, в зависимости от предполагаемых длин очередей и скорости приближения. Показано типичное размещение ДТ, устанавливаемых заранее, для активируемого регулирования перекрестка только на основных направлениях (фазах).

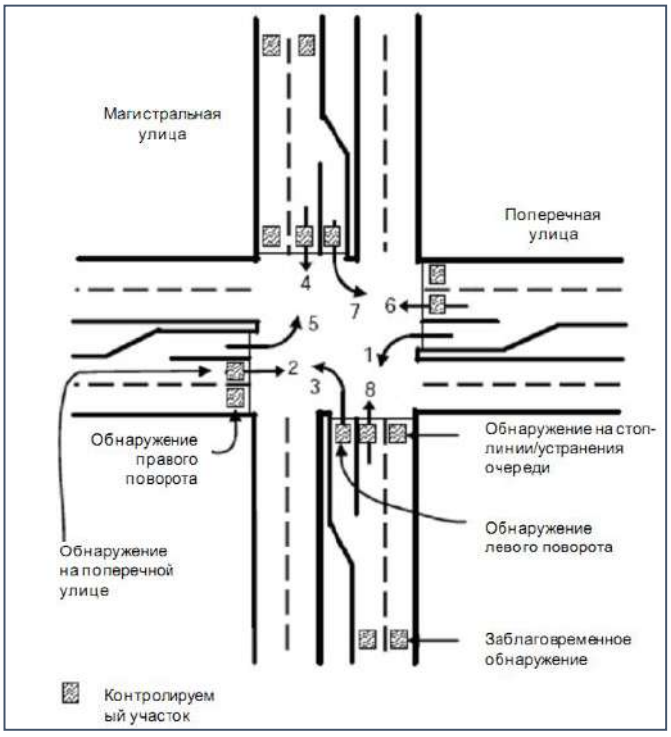


Рисунок 6.4.6. Пример размещения ДТ для перекрестка с активируемым регулированием только на основных направлениях

Идея работы алгоритма состоит в определении числа подошедших за время горения запрещающего сигнала автомобилей (очередь) и установки минимальной длительности следующего разрешающего сигнала таким образом, чтобы подошедшие машины успели в насыщенном потоке покинуть зону ожидания. Затем для вновь прибывающих автомобилей идет продление сигнала по активации.

Алгоритм «время ожидания – сокращение просвета» также является лишь усложненной версией базового алгоритма активируемого регулирования. В нем параметр граничной величины временного зазора между автомобилями зависит от продолжительности текущего времени разрешающего сигнала. Граничный параметр величины зазора определяет признак ненасыщенности потока в конце «зеленого», и обслуживающая его сигнальная группа прекращает свое разрешающее состояние.

Несмотря на то, что регулирование с постоянной программой, в целом, не эффективно для контроля перекрестков, на которых наблюдается изменение спроса, – в качестве резервных (на случай выхода из строя датчиков или систем связи) в память контроллеров должны быть заложены режимы регулирования с постоянной программой. Для регулирования с постоянной программой датчики не требуются, если право проезда предоставляется на основе предварительно установленного фиксированного времени, определенного на основе данных за предыдущие периоды. Соответственно, регулирование с постоянной программой возможно использовать совместно с предварительно установленными планами работы светофоров в зависимости от данных, полученных с датчиков, или, когда расположенные на небольшом расстоянии друг от друга светофоры диктуют фиксированные сдвиги включения зеленого сигнала на соседних перекрестках.

Система видеонаблюдения.

Станции видеонаблюдения составляют основу подсистемы видеонаблюдения АСУДД и предназначены для получения видеоинформации с выбранных элементов транспортной системы.

В рамках подсистемы видеонаблюдения на УДС города разрабатываются:

1. Система управления дорожными станциями видеонаблюдения.
2. Программное обеспечение (ПО) видеоархива.



Рисунок 6.4.7. Примеры дорожной видеокамеры

Основные функции подсистемы видеонаблюдения:

предоставление видеоизображения с видеокамер, расположенных на УДС города;

предоставление видеоизображения с видеокамер смежных систем по запросам пользователей;

ведение архива видеоданных о событиях;

фильтрация выдачи данных пользователям.

Требования по предоставлению видеоизображения с видеокамер, расположенных на УДС города.

Видеоизображение предоставляется соответствующим пользователям ИТС для обеспечения:

информационной поддержки принятия решений при управлении транспортной ситуацией города;

информационной поддержки оперативного диспетчерского управления дорожным движением;

оперативного выявления мест нештатных и чрезвычайных ситуаций.

Необходимо предусмотреть реализацию двух вариантов видеообзора:

непрерывного, обеспечивающего передачу цветного видеоизображения с частотой не менее 25 кадров в секунду;

непрерывного, обеспечивающего передачу цветного либо черно-белого изображения с частотой менее 25 кадров в секунду по беспроводным каналам связи.

Требования к подсистеме видеоархива:

подсистема видеоархива должна обеспечивать архивирование и непрерывную запись видеоинформации от всех видеокамер;

доступ в видеоархив должен осуществляться с выделенных автоматизированных рабочих мест (далее – АРМ), доступ в видеоархив сторонних пользователей должен быть исключен;

подсистемы видеоархива и видеонаблюдения должны быть логически разделены;

видеосигналы должны преобразовываться, записываться, храниться и передаваться между компонентами подсистемы видеоархива в цифровом формате со следующими параметрами:

разрешающая способность не менее 704x288 элементов (точек) на полукадр;

скорость – не менее 50 полукадров в секунду или 25 кадров в секунду при одновременной записи всех каналов;

требуемая полоса пропускания канала связи не более 12 Мбит/с;

дополнительно может быть обеспечена поддержка записи видеосигналов в оперативный архив в режиме «старт – стоп» по командам со стороны ПО ЦУП;

емкость оперативного архива должна быть достаточна для хранения видеозаписей по всем каналам длительностью не менее 3 суток;

носители информации для хранения видеозаписей должны предусматривать «горячую замену» (замену вышедшего из строя носителя без остановки работы базового блока в целом и автоматическую подготовку вновь установленных носителей для работы в составе базового блока);

для записи каждого входного канала должен быть отведен отдельный информационный накопитель. В случае оперативной необходимости должна обеспечиваться возможность изъятия накопителя с видеоинформацией по конкретному каналу. На период проведения замены носителя допускается прерывание процесса записи на носитель;

должна быть обеспечена возможность вывода изображения стоп-кадра в графический файл стандартного формата (JPG, GIF, TIFF и др.) с последующей его печатью на принтере;

необходимо реализовать поддержку сохранения видеофрагментов в файлы стандартного формата хранения видеозаписей.

Специальные требования для подсистемы видеонаблюдения.

Выходными данными подсистемы видеонаблюдения являются:

данные о неисправностях видеокамер, преобразуемые в формат хранения в ЦУП, единому с форматом, применяемым в рамках системы, разработанной на основе государственной программы «Построение и развитие аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» в Новосибирской области на 2016-2021 годы», и передаваемые в подсистему анализа информации об оперативной обстановке ИТС;

данные видеонаблюдения, поступающие с видеокамер;

подсистема видеонаблюдения должна удовлетворять требованиям технического задания Заказчика и организации, эксплуатирующей сервис. В том числе должна быть предусмотрена реализация единого стандарта интерфейсов взаимодействия ИТС для обеспечения возможности обмена видеоинформацией в реальном времени.

Требования к подсистеме видеоархива.

Технические характеристики:

запись и архивация IP multicast видеопотоков в режиме реального времени с сохранением исходной разрешающей способности;

хранение видеоинформации от каждой видеокамеры на двух HDD в режиме RAID 0 (зеркальная запись);

администрирование доступа к видеоархивам, в том числе, удаленное администрирование;

просмотр видеоархивов на АРМ просмотра видеозаписи.

копирование выделенных фрагментов на внешние носители.

подсистема видеоархива должна удовлетворять требованиям технического задания Заказчика и организации, эксплуатирующей сервис.

Требования к видеозаписи и техническим характеристикам видеокамеры.

Периферийный камерный объект дорожной станции видеонаблюдения должен состоять из видеокамеры с motorZoom объективом, смонтированной на роботизированном устройстве дистанционного наведения с интегрированным термокожухом и телеметрическим контроллером (скрытая система кабельной прокладки), устройством омывания и очистки смотрового стекла камеры (по возможности), блока цифровой обработки видеосигнала и каналообразующего оборудования системы передачи данных.

Система крепления видеокамеры не должна допускать ее несанкционированного демонтажа.

Ниже приводятся рекомендации, направленные на обеспечение эффективности работы системы видеонаблюдения.

В первую очередь, при установке камеры следует обеспечить максимальное соответствие зоны обзора видеокамеры, определенной ее техническими характеристиками, местным условиям и особенностям объекта. Это означает отсутствие в поле зрения камеры видеонаблюдения посторонних предметов, ограничивающих обзор (рисунок 6.4.8).

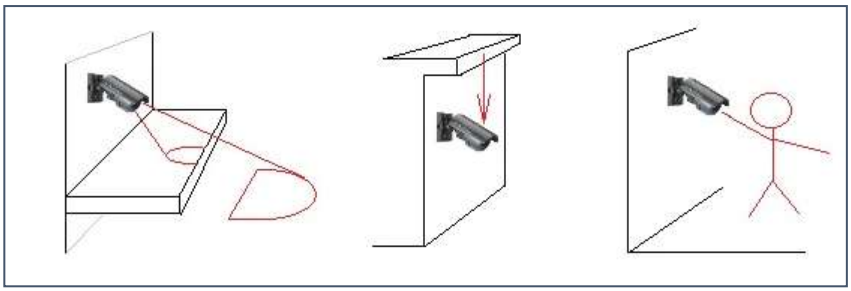


Рисунок 6.4.8. Примеры неправильно установленных видеокамер

Установка видеокамеры на значительной высоте может значительно ограничить к ней доступ посторонних, но зона обзора вблизи стен здания будет такова, что система видеонаблюдения при этом будет демонстрировать «вид сверху», не позволяющий увидеть лица людей или регистрационные номера транспортных средств.

Для телевизионного обзора применяют камеры промышленного видеонаблюдения, которые устанавливают на опорах высотой 6 – 10 м около сложных развязок, а также в тоннелях, на мостах и путепроводах, на перекрестках и на других участках УДС.

На сложных развязках может быть установлено несколько видеокамер.

Рекомендации к углам обзора.

Увеличение угла обзора позволяет контролировать необходимую зону меньшим количеством видеокамер, но при этом снижается качество изображения. Видеокамера формирует изображение зоны, ограниченной углами обзора в вертикальной и горизонтальной плоскостях, а также различными преградами (светофорные колонки, опоры освещения, стены зданий, поверхность земли и др.). Под термином «Зона обзора» понимается часть пространства, ограниченная углами обзора и различными преградами (рисунок 6.4.9).

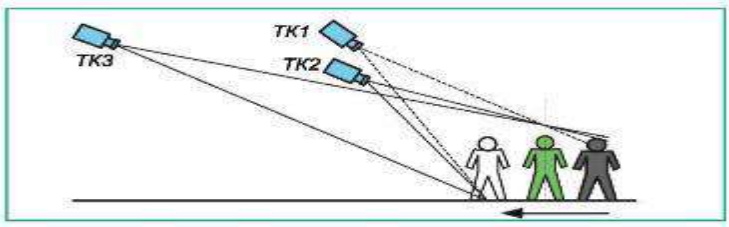


Рисунок 6.4.9. Выбор положения видеокамеры

При прочих равных условиях, например, при постоянном угле обзора, размеры контролируемой зоны будут меняться в зависимости от высоты установки телекамеры. Поэтому, если требуется максимально увеличить размеры контролируемой зоны, этого можно добиться просто увеличением высоты установки. При этом необходимо учитывать выполнение требований по разрешению и о влиянии изменения ракурса на получаемое изображение.

Также определяющим фактором может быть уменьшение теневых зон при увеличении высоты установки. Поэтому, если требуется, к примеру, только видеоконтроль наличия объектов в контролируемой зоне, и в то же время изменение ракурса не влияет сколько-нибудь существенно на решаемую задачу, то также можно увеличивать высоту установки видеокамеры.

Если увеличение высоты установки производится не с целью увеличения зоны обзора, то необходима коррекция фокусного расстояния объектива в сторону увеличения его значения для приведения размеров зоны обзора к требуемому.

Угол обзора каждой телекамеры должен определяться на этапе проектирования системы видеонаблюдения. Он зависит от соотношения формата матрицы и фокусного расстояния объектива. В системах видеонаблюдения используются объективы с фиксированным и переменным фокусным расстоянием – вариофокальные объективы (вариообъективы).

На практике в уличных видеокамерах чаще используются вариофокальные объективы. В этом случае в технических характеристиках видеокамеры указывается не фиксированный угол обзора, а диапазон возможных углов поля зрения в горизонтальной плоскости. При необходимости угол обзора может быть легко скорректирован.

Рекомендации к условиям освещенности.

Необходимо проанализировать условия освещенности контролируемой зоны. А именно наличие, количество, параметры источников освещения и их расположение относительно зоны наблюдения. При этом надо учесть, как первичные источники (естественные и искусственные), так и вторичные. И обязательно с учетом возможных изменений в процессе эксплуатации в течение суток и в разное время года. Например, мощный прожектор или яркая мигающая световая реклама. Фары проезжающих транспортных средств в темное время суток значительно изменяют освещенность (и могут создавать засветку) и при этом меняют свое положение. Солнце может скрываться за облаками и изменять свое положение в течение суток постоянно, следовательно, будут существенно изменяться условия освещенности.

Рекомендации к местам установки видеокамер:

Установка видеокамер должна осуществляться с учетом характеристик, назначения объекта, где планируется монтаж системы;

расположение видеокамеры и выбор фокусного расстояния (угла обзора) определяется исходя из того, что изображение объекта видеонаблюдения должно занимать не менее 50 % общего объема изображения;

наружная установка видеонаблюдения, кроме того, должна учитывать наличие таких строительных конструкций как козырьки, пилястры и пр. Камеры

видеонаблюдения, устанавливаемые снаружи, должны быть защищены от внешних воздействий, способных нарушить работу системы, актов вандализма, направленных на хищение видеокамер или их повреждение;

обзор объекта видеонаблюдения не должен перекрываться (даже частично) оптически непрозрачными препятствиями: ветками деревьев и кустарников, различными трубами, столбами и прочими объектами, мешающими обзору и фокусировке видеокамеры;

в случае наличия на УДС более одного объекта наблюдения размещение видеокамеры должно обеспечивать общий (панорамный) обзор определенной зоны УДС. При необходимости, на площадке может быть установлено несколько видеокамер, исходя из потребностей видеомониторинга;

размещение видеокамер должно обуславливаться обеспечением их надежного электропитания;

учитывая, что камеры видеонаблюдения располагаются обычно на открытом пространстве, необходимо обеспечить их тщательную и всестороннюю защиту от негативного внешнего воздействия – климатического, механического, биологического и т. д. Эта мера позволит не только продлить срок эксплуатации устройств, но и получить изображение высокого качества, позволяющее вовремя распознать опасную ситуацию на УДС;

видеокамеры должны быть жестко закреплены, что позволит минимизировать воздействия вибрации и климатических факторов (ветер, влажность);

также необходимо, чтобы настройка камеры на объекте не нарушали права граждан на неприкосновенность частной жизни.

При определении места установки следует учитывать конструктивные особенности, технические характеристики камер видеонаблюдения.

Рекомендации к ориентации камеры.

Ориентация видеокамеры зависит не только от формы и размеров зоны видеоконтроля, но и от решаемой задачи. Иногда требуемое направление обзора видеокамеры вступает в противоречие с условиями освещенности или наличием посторонних объектов, мешающих нужному обзору.

В общем случае для нужд АСУДД видеокамеры должны быть ориентированы на сложные по конфигурации пересечения, в тех местах УДС, где наблюдается большое распространение зон конфликтных точек, места частых ДТП, места возникновения периодических заторовых ситуаций, места, позволяющие удаленно контролировать работоспособность (режимы работы) другого периферийного оборудования УДС – например, проконтролировать исправность СО.

Случаи, при которых аналоговые видеокамеры подключают через устройства грозозащиты для сетей видеонаблюдения:

аналоговые видеокамеры расположены за пределами зданий (если длина участка кабеля, находящегося на открытом воздухе, превышает 10 м);

аналоговые видеокамеры расположены внутри зданий на расстояниях свыше 50 м от приемника видеосигнала;

высокая вероятность возникновения наведенных помех высокой мощности.

Защитное устройство должно находиться только на одном конце кабельной линии – в непосредственной близости от камеры.

На перспективу до 2022 года КСОДД предусматривается установка камер видеонаблюдения в следующих местах:

площадь Станиславского (2 шт.);

площадь им. Карла Маркса (2 шт.);

площадь Труда (2 шт.);

площадь Энергетиков (2 шт.);

ул. Дуси Ковальчук – ул. Нарымская (2 шт.);

площадь им. Калинина (2 шт.);

Бугринский мост (2 шт.);

Октябрьский мост (2шт.);

Димитровский мост (2 шт.);

Транспортная развязка (ТР) при съезде с Бугринского моста на ул. Ватутина (1 шт.);

ТР при съезде с Бугринского моста на ул. Большевистскую (1 шт.);

ТР при съезде с Октябрьского моста на ул. Большевистскую (1 шт.);

ТР при съезде с Димитровского моста на ул. Фабричную (1 шт.).

Система метеомониторинга.

Для своевременного принятия дорожно-эксплуатационными службами эффективных решений, направленных на предупреждение негативного воздействия неблагоприятных погодно-метеорологических явлений на условия дорожного движения на УДС города Новосибирска предлагается размещение специализированных автоматических дорожных метеорологических станций (далее – АДМС).

Сеть АДМС будет являться одной из информационных подсистем АСУДД города и должна обладать следующими функциональными возможностями:

обеспечивать сбор данных о метеоусловиях на УДС;

анализировать в автоматизированном режиме метеорологическое состояние УДС в пределах зоны покрытия;

реализовывать расчетные алгоритмы для краткосрочного прогнозирования состояния участков УДС по таким основным параметрам, как: температура дорожного покрытия, толщина льда, дальность видимости;

формировать рекомендации в отношении технологии проведения дорожных работ с учетом текущих и прогнозируемых метеорологических условий.

Наиболее активно информация с АДМС используется в зимний период, так как данные о метеорологических условиях и динамике их изменения позволяют подрядным организациям заранее спланировать и предпринять наиболее эффективные меры по борьбе с зимней скользкостью, повышению безопасности дорожного движения, по подготовке к работе и передислокации материально-технических ресурсов на наиболее важные участки УДС.

На основе информации о текущих метеорологических условиях, состоянии покрытия УДС и номенклатурном перечне ресурсов дорожно-эксплуатационных организаций в специальной подсистеме АСУДД города Новосибирска должны подготавливаться рекомендации:

по выбору вида технологической обработки проезжей части и обустройства УДС;

по определению времени (очередности) проведения работ и границ участков, на которых они должны выполняться;

по выбору видов и концентрации противогололедных материалов;

по загрузке и маршрутам техники с учетом расположения баз противогололедных материалов.

Предлагаемая к созданию подсистема мониторинга метеорологической обстановки на УДС в границах города Новосибирска должна быть многокомпонентной и включать в себя реализацию мероприятий по:

размещению пунктов (постов) АДМС в составе объектов придорожной инфраструктуры;

формированию в составе ЦУП элементов специализированного дорожного метеоцентра;

организации информационного взаимодействия с профильными структурами гидрометеослужбы, с органами, отвечающими за организацию управления процессами по содержанию УДС, с подрядными организациями, выполняющими работы по содержанию УДС;

информационному обеспечению пользователей УДС о прогнозируемом изменении метеорологической обстановки.

Основная цель создания системы дорожного метеорологического обеспечения (далее – СДМО) – получение оперативной информации о погодных условиях и состоянии дорожного покрытия на сети дорог. Наличие этой информации позволит дорожно-эксплуатационной службе прогнозировать возможность возникновения опасных метеорологических условий и принимать решения по проведению необходимых работ по содержанию УДС.

На рисунке 6.4.10 представлен пример возможного вывода информации о прогнозируемых метеоусловиях.

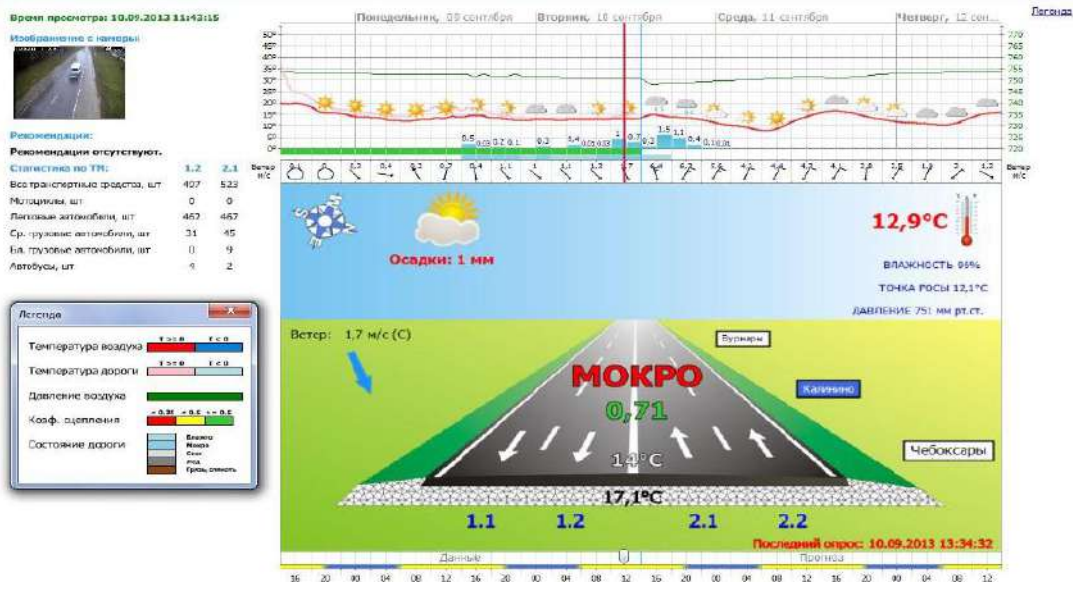


Рисунок 6.4.10. Пример вывода информации по дорожному метеопрогнозу

Каждая станция должна быть укомплектована набором общепогодных датчиков, минимальный список которых состоит из датчиков:

температуры и влажности воздуха;

направления и скорости ветра;

вида и интенсивности осадков;

температуры поверхности дороги;

температуры под поверхностью дороги (глубина 4 – 7см);

состояния дорожного покрытия (наличие отложений, вид отложений, концентрация противогололедных материалов).

Для измерения параметров состояния поверхности дороги могут применяться бесконтактные датчики.



Рисунок 6.4.11. Бесконтактные датчики для измерения параметров состояния поверхности дороги

При необходимости комплектации дорожная метеостанция может быть дополнена датчиками:

атмосферного давления;

солнечного излучения;

высоты снежного покрова;

метеорологической дальности видимости.

Места дислокации АДМС на УДС в границах города Новосибирска должны определяться на основании результатов специализированного обследования и выполнения работ по термокартированию территории. Станции рекомендуется располагать в первую очередь на тех участках УДС, которые определяют ее пропускную способность: мосты, тоннели, путепроводы, участки дороги с максимальной интенсивностью движения и с максимальным количеством дорожно-транспортных происшествий.

Места размещения АДМС на перспективу до 2022 года представлены ниже и в приложении 7:

Бугринский мост (1 шт.);

Октябрьский мост (1 шт.);

Димитровский мост (1 шт.);

путепровод в створе ул. Толмачевской на участке между ул. Хилокской и ул. Троллейной (1 шт.).

При выборе мест дислокации АДМС необходимо учитывать:

рекомендации профильных организаций города Новосибирска;

возможности энергоснабжения, охраны и обеспечения связи в оцениваемой для возможности размещения АДМС точке;

характер рельефа, близость размещения и характеристики открытых водных поверхностей и другие особенности отдельных зон в границах рассматриваемой территории;

технологические возможности по комплектованию АДМС различными средствами контроля (датчики и иное оборудование).

АДМС могут размещаться на индивидуальных опорах, на опорах в комбинации с другим периферийным оборудованием АСУДД либо на опорах наружного освещения. Масса комплектов оборудования АДМС, как правило, не превышает 100 кг. Опоры для размещения АДМС должны:

обеспечивать выполнение требований по ветровым нагрузкам;

соответствовать требованиям, предъявляемым к опорам, устанавливаемым у проезжей части УДС;

выдерживать нагрузки от устанавливаемого оборудования АДМС и траверс, на которых размещаются датчики;

иметь конструктивные элементы на самой стойке и на фундаменте для устройства молниезащиты оборудования АДМС.

Ниже представлена типовая конструкция АДМС (рисунок 6.4.12).

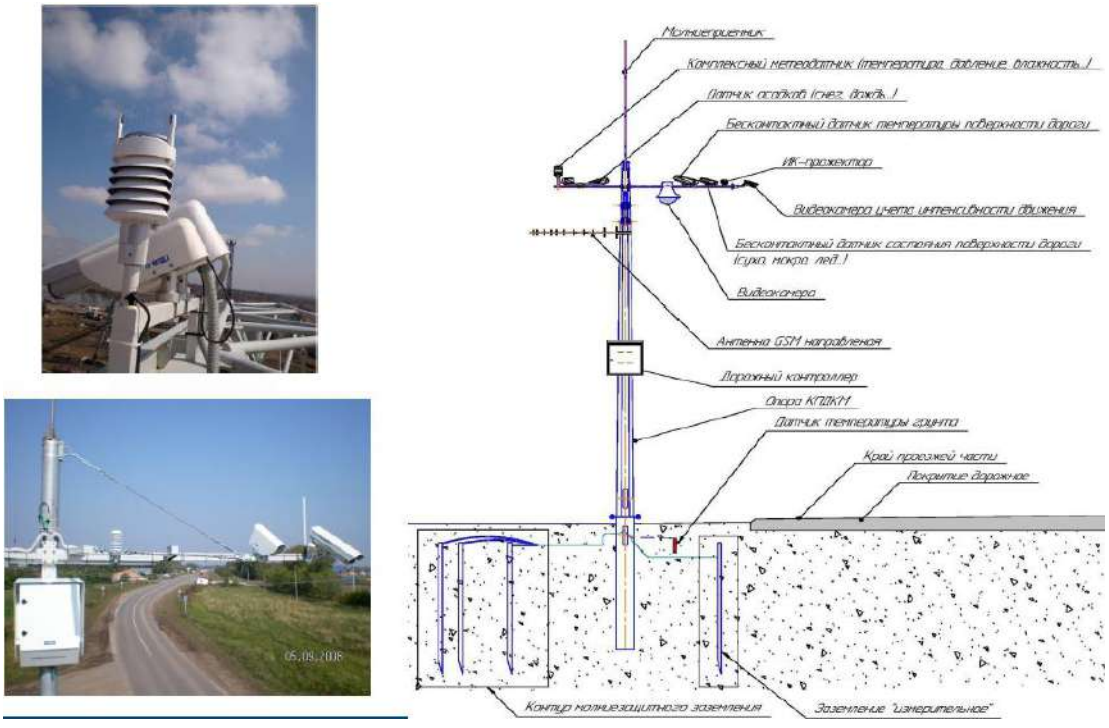


Рисунок 6.4.12. Типовая конструкция АДМС

Организация сбора, хранения и использования информации.

Информационное взаимодействие между подсистемами АСУДД предполагает развитую интеграцию данных между существующими в городе транспортными системами, прежде всего между подсистемой управления дорожным движением и другими подсистемами.

Интеграция данных в автоматизированных системах понимается как обеспечение передачи данных между независимыми автоматизированными системами с использованием унифицированных интерфейсов доступа к источникам (и приемникам) данных.

В результате пользователи автоматизированных систем получают доступ к информационным ресурсам всей совокупности интегрируемых источников как к единому источнику данных. В области ИТС интеграция данных является одной из самых необходимых функций, так как обеспечивает возможность масштабирования функциональности для обеспечения непрерывности управления дорожным движением в рамках региона и государства. Также функция интеграции данных обеспечивает возможность автоматизации межведомственного взаимодействия и формирования единого информационного пространства для всех организаций и ведомств, участвующих в обеспечении безопасности и ОДД.

На начальном этапе (до 2022 года) для реализации функции сбора, хранения и использования информации необходимо создание единого центра управления. Данный центр должен быть сформирован на основе объединения существующих структур, деятельность которых связана с организацией дорожного движения, эксплуатацией существующих ТСОДД, с принятием стратегических решений в области ОДД города Новосибирска. То есть необходимо сформировать на единой площадке одну организацию, которая будет управлять дорожным движением и отвечать за происходящее в этой области в границах города.

6.5. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства, включая размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

Для обеспечения эффективного использования парковочного пространства в границах города предлагается следующий комплекс мероприятий по оптимизации работы системы парковок, который разработан в увязке с предусмотренными мероприятиями по смежным направлениям работы транспортно-дорожного комплекса:

упорядочивание размещения автомобилей, установленных в зонах санкционированной парковки;

предложения по запрету парковки на отдельных элементах УДС в границах города Новосибирска;

организация перехватывающих парковок;

организация платных парковок;

предложения по организации специализированных стоянок.

1. Упорядочивание размещения автомобилей, установленных в зонах санкционированной парковки.

Важной проблемой, требующей незамедлительного решения, системы парковок в городе Новосибирске является хаотичное расположение транспортных средств в местах, где разрешена стоянка (остановка) автомобилей. Зачастую наблюдается ситуация произвольного расположения автомобилей вне зависимости от требований Правил дорожного движения, наличия пространства, необходимости учитывать возможность и комфорт перемещения других участников. При этом автомобили, припаркованные с нарушением Правил дорожного движения создают помехи для движения пешеходов, транспорта, в том числе общественного, снижают уровень безопасности дорожного движения, снижают уровень комфорта среды обитания пешеходов и велосипедистов (рисунок 6.5.1). При высоком показателе сменяемости транспортных средств дополнительно уменьшается пропускная способность дороги в период осуществления парковки или выезда с нее, так как сам процесс парковки автомобиля занимает некоторое время, в течение которого полоса движения занята паркующимся транспортным средством, что, в свою очередь, дополнительно снижает ее пропускную способность. Соответственно, чем выше на рассматриваемом участке УДС коэффициент сменяемости (чем больше автотранспорта паркуется в течение часа), тем больше негативное влияние парковки на УДС и на условия движения автомобилей. При этом, чем меньше количество полос на рассматриваемом участке, тем существеннее влияние коэффициента сменяемости.

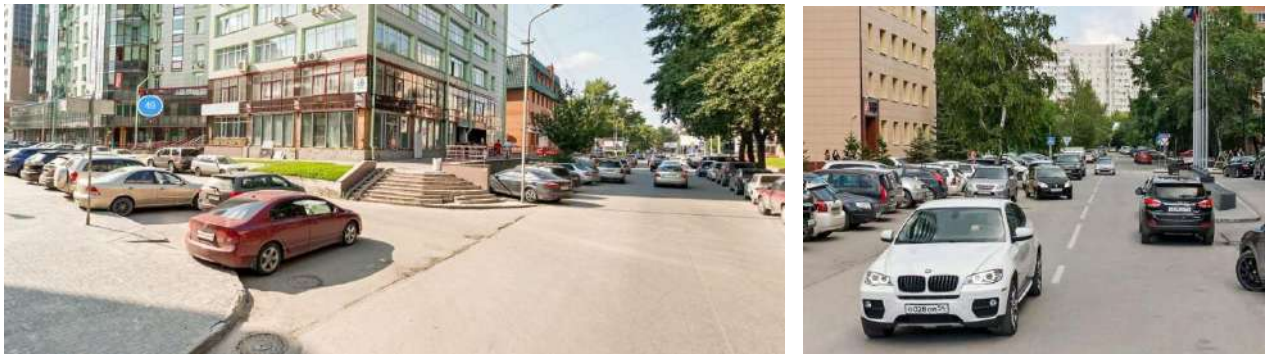


Рисунок 6.5.1. Существующая ситуация с парковочным пространством

Для решения описанной проблемы необходима организация существующего парковочного пространства исходя из условия максимально возможной оптимизации использования территорий, выделенных под парковку. То есть после определения геометрических параметров парковочной территории вычисляется наиболее оптимальный с точки зрения вместимости и соблюдения Правил дорожного движения способ размещения автомобилей. При этом необходимо без отступления от требований нормативной документации и Правил дорожного движения разместить максимальное количество автомобилей в границах парковочного пространства. Далее посредством монтажа соответствующих дорожных

знаков и нанесения линий разметки обозначается требуемый способ установки автомобилей. Дополнительным средством упорядочивания является ограничение нарушений физическими средствами (столбики, полусферы и пр.), которые не дают возможности припарковаться с выездом на территорию, где стоянка запрещена. Пример упорядочивания размещения транспортных средств в зоне парковки представлен на рисунке 6.5.2.



Рисунок 6.5.2. Пример упорядочивания размещения транспортных средств в зоне парковки

Мероприятия по упорядочиванию транспортных средств в зонах санкционированной парковки имеют достаточную степень положительного влияния на функционирование транспортно-дорожного комплекса и потому могут и должны быть выполнены в первую очередь.

Упорядочение паркующихся автомобилей необходимо произвести на всех участках УДС, где разрешена стоянка.

2. Предложения по запрету парковки на отдельных элементах УДС в границах города Новосибирска.

Введение запрета на парковку на проезжей части, где отсутствуют специально отведенные для этого парковочные «карманы», необходимо в тех местах, где сейчас преобладает высокая транспортная загрузка. Такие улицы характеризуются интенсивными транспортными потоками, проходящими по ним и недостаточной пропускной способностью.

Запрет остановки предлагается ввести на следующих улицах:

с двух сторон по ул. Сибиряков-Гвардейцев от ул. Мира до Северного проезда;

с двух сторон по ул. Петухова от ул. Громова до площади им. Кирова;

с двух сторон по ул. Ногина от ул. Владимировской до конца;

по четной стороне ул. Автогенной от ул. Панфиловцев до ул. Никитина;

с двух сторон по ул. Богдана Хмельницкого от ул. Танковой до ул. Писемского;

с двух сторон по ул. Кропоткина от ул. Ипподромской до ул. Планетной.

Схема с указанием улиц, где предлагается ограничить стоянку и остановку транспортных средств представлена на рисунке 6.5.3.

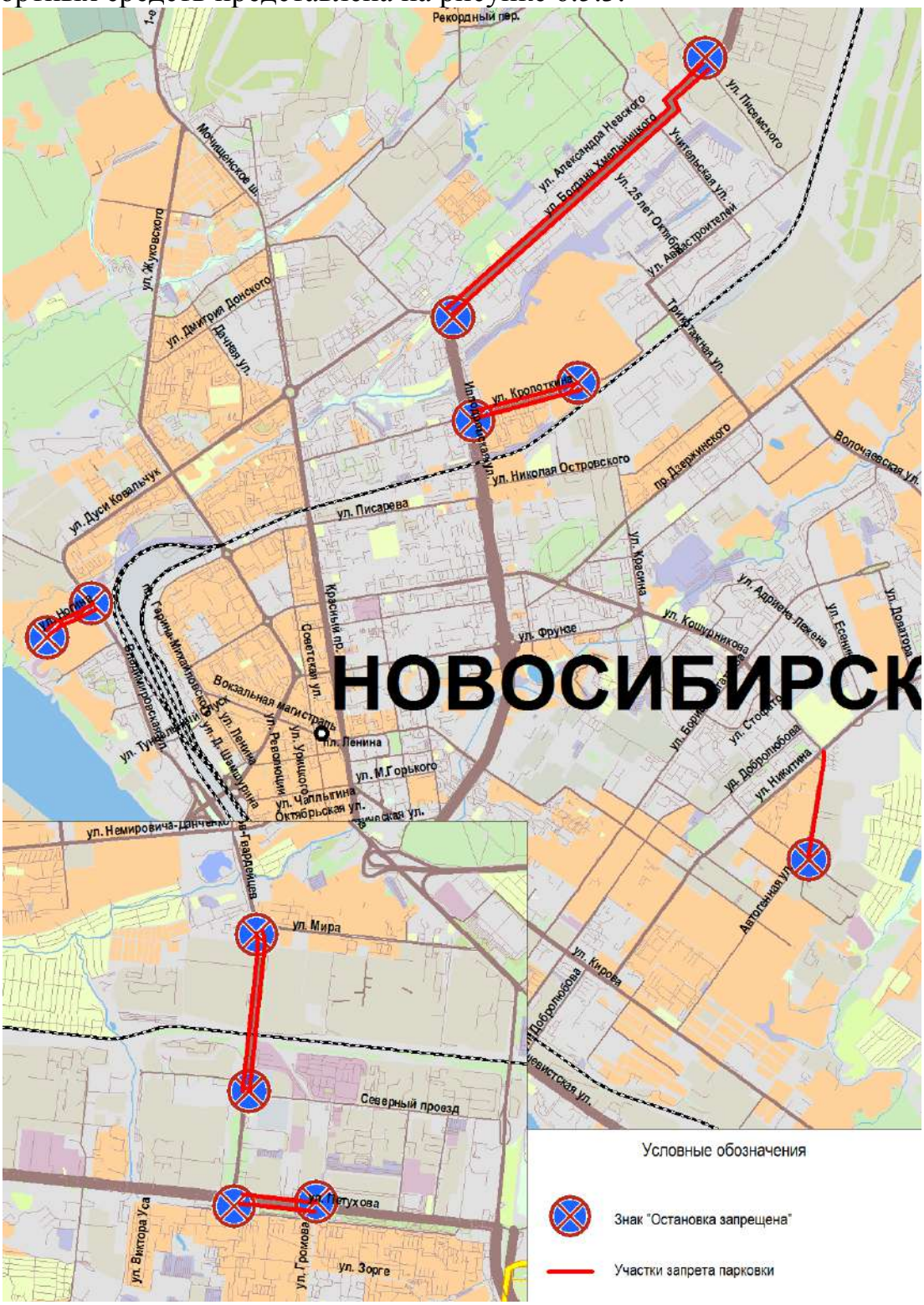


Рисунок 6.5.3. Схема улиц с ограничением стоянки и остановки транспортных средств

Мероприятия по запрету парковки транспортных средств, в связи с проблемой недостаточной видимости пешеходных переходов и относящихся к ним

технических средств ОДД, на подходах к пересечению проспект Карла Маркса – ул. Геодезическая, представлены в разделе 6.8 КСОДД.

3. Организация перехватывающих парковок.

Создание в городе Новосибирске системы перехватывающих парковок позволит повысить эффективность работы общественного транспорта. В пригородах инфраструктура общественного транспорта развита слабо, и для жителей данных районов возможность использовать перехватывающие парковки будет удобной, так как позволит добираться до города на личном автомобиле и пересаживаться на общественный транспорт (автобус, трамвай, троллейбус, метро). Также станет возможным добираться из спальных районов города до транспортно-пересадочных узлов, совмещенных с перехватывающими парковками, на личном автомобиле и далее перемещаться по городу на общественном транспорте. Создание перехватывающих парковок позволит разгрузить УДС в границах центра города и снизить потребность в парковках.

При выборе мест для организации перехватывающих парковок необходимо руководствоваться следующими критериями:

наличие большого потока пассажиров из пригорода в город или из периферийных районов города в его центральную часть;

наличие общественного транспорта или возможность его обеспечения;

наличие свободного пространства, которое можно использовать под строительство парковок и остановок общественного транспорта;

наличие существующего или планируемого к созданию транспортно-пересадочного узла.

В данном документе предусмотрено создание перехватывающих парковок в составе планируемых транспортно-пересадочных узлов.

Перечень мероприятий на краткосрочную перспективу представлен в таблице 6.5.1. Перехватывающие парковки, предусмотренные на подходах к Новосибирску в границах агломерации оказывают существенное влияние на условия дорожного движения непосредственно в городе Новосибирске. Наличие парковок в ближайшем пригороде на территории ТПУ в совокупности с возможностью пересадки на быстрый, комфортный, безопасный, предсказуемый, возможно, более дешевый, чем автомобиль вид общественного транспорта (например, железнодорожный транспорт) повысит привлекательность использования этого вида общественного транспорта и, тем самым, снизит нагрузку на УДС от потоков транспорта, следующих из ближайшего пригорода.

Таблица 6.5.1

Перечень мероприятий по развитию парковочного пространства

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Перехватывающая парковка на 200 мест в составе ТПУ «Метро Мо-	2020 – 2023

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
	лодежная»	
2	Перехватывающая парковка на 100 мест в составе ТПУ «Чемской»	2021, 2022
3	Перехватывающая парковка на 100 мест в составе ТПУ «Нижняя Ельцовка»	2021, 2022
4	Перехватывающая парковка в составе ТПУ «Новосибирск-Западный»	2020, 2021
5	Перехватывающая парковка в составе ТПУ «Чистая Слобода»	2020, 2021
6	Перехватывающая парковка в составе ТПУ «Клещиха»	2020-2025
7	Перехватывающая парковка на 200 мест в составе ТПУ «Бердское Шоссе»	2021, 2022
8	Перехватывающая парковка в составе ТПУ «Метро Гусинобродская»	2021 – 2023
9	Парковка в составе ТПУ «Речной вокзал» на 150 м/мест	2020 – 2022

Район расположения железнодорожного вокзала «Новосибирск-Западный» можно охарактеризовать как существующий ТПУ. В данном месте пересекаются маршруты автобусов, трамваев, а также находится железнодорожная станция. Используя железнодорожный вокзал, можно добраться до города Оби, в котором располагается аэропорт Толмачево им. А. И. Покрышкина, а также на правый берег реки Оби, в северо-восточную часть города. Жители Ленинского района города Новосибирска могут использовать перехватывающую парковку ТПУ с целью дальнейшего передвижения на железнодорожном транспорте.

ТПУ «Чистая Слобода» будет располагаться на левом берегу реки Оби и являться связующим узлом для автобусных и трамвайных маршрутов. Таким образом, данный транспортный узел будет обслуживать западную часть города, а также ближайшие к ней город Обь, село Толмачево, рабочий поселок Коченево и др. Жители прилегающих к ТПУ населенных пунктов будут иметь возможность добираться до перехватывающей парковки на личном автомобиле и далее двигаться на общественном транспорте.

При реализации ТПУ «Клещиха» будет включать в себя пассажирскую железнодорожную платформу и Западный автовокзал, с перспективным подключением городского электротранспорта в связи со строительством трамвайной линии от трамвайного кольца в Юго-Западном жилмассиве до трамвайного кольца у остановки «Молочный комбинат». Организация перехватывающей парковки снизит транспортную нагрузку в южной части города Новосибирска, путем предложения альтернативных видов транспорта, взамен личного.

ТПУ «Метро Гусинобродская» и ТПУ «Метро Молодежная» будут располагаться на базе перспективных станций метрополитена. ТПУ «Метро Гусинобродская» будет объединять трамвайный и автобусный транспорт общего пользования, а ТПУ «Метро Молодежная» будет объединена с автовокзалом на Гусинобродском шоссе. Жители Октябрьского и Первомайского районов, прилегающих к данным ТПУ, будут иметь возможность добираться до

перехватывающей парковки на личном автомобиле и далее доезжать до центра города на метро трамвае или автобусе.

ТПУ «Нижняя Ельцовка», ТПУ «Чемской» и ТПУ «Бердское шоссе» будут располагаться вблизи границы города Новосибирска. Использование перехватывающих парковок при данных ТПУ, позволит водителям добраться в центральную часть города Новосибирска доступными видами транспорта за короткое время.

Парковка в составе ТПУ «Речной вокзал» будет востребована встречающими/провожающими гражданами на автомобилях. Также ее возможно использовать в качестве перехватывающей парковки.

Таким образом, создание указанных парковок позволит снизить нагрузку на УДС и парковочное пространство города Новосибирска, создаваемую гражданами, стремящимися добраться из ближайшего пригорода в центральную часть.

Схема расположения предлагаемых перехватывающих парковок представлена на рисунке 6.5.4 и в приложении 4.

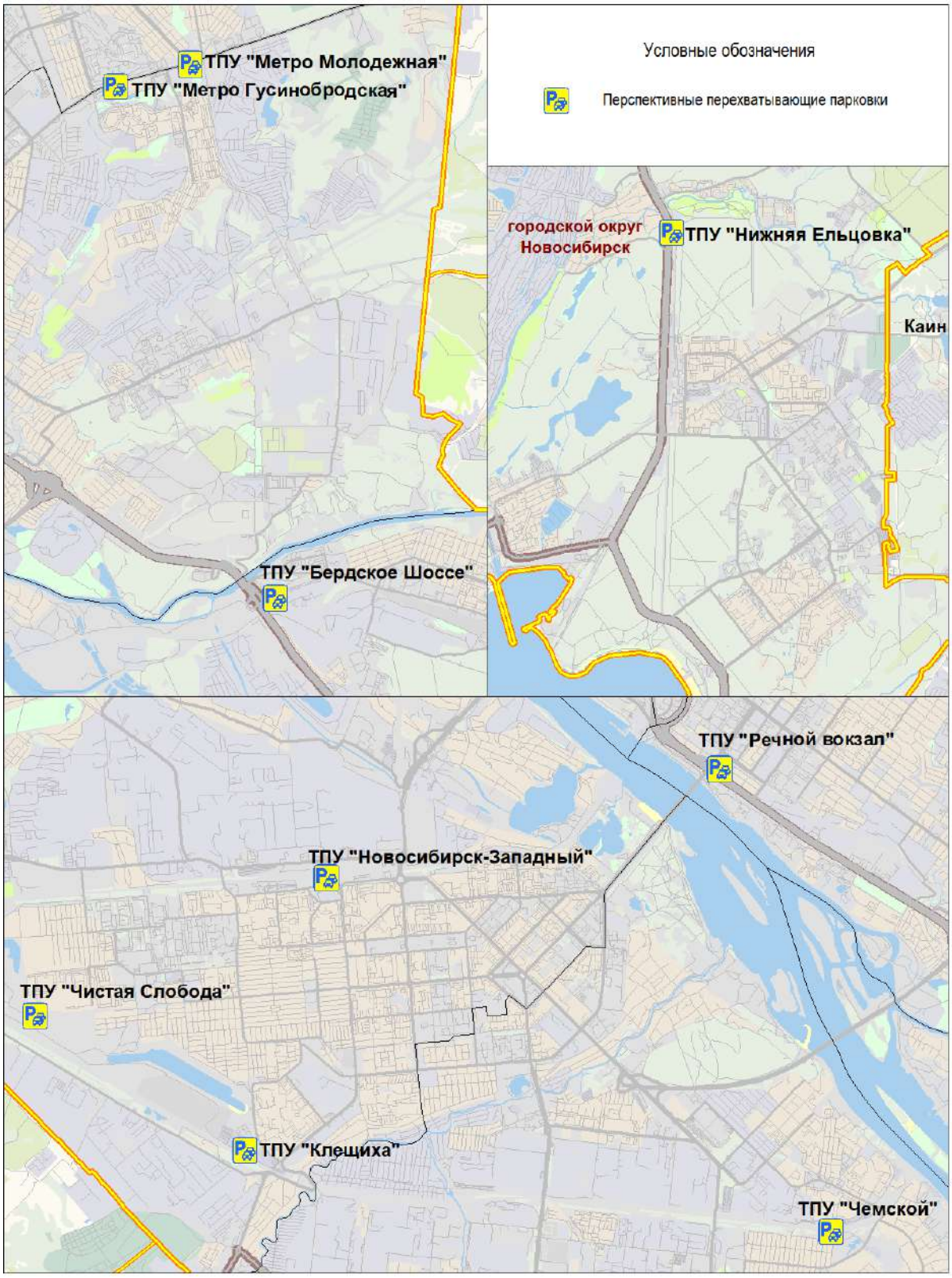


Рисунок 6.5.4. Схема расположения перспективных перехватывающих парковок

Строительство перехватывающих парковок необходимо осуществлять совместно с реализацией концепции приоритетного пропуска общественного транспорта. Так как без создания альтернативного, быстрого, удобного и прогно-

зируемого с точки зрения временных затрат способа передвижения по центральной части города наличие только перехватывающих парковок не позволит достичь желаемого результата.

Также по городу возможно передвигаться на велосипеде, оставив автомобиль на перехватывающей парковке.

4. Организация платных парковок.

Система единого городского парковочного пространства должна обеспечивать упорядочение процесса парковки, создание базы данных о наличии в городе парковок всех типов и видов, информирование о наличии парковочных мест в них, обеспечение эффективного контроля за соблюдением правил пользования парковками, своевременной оплатой за пользование парковочными местами, соблюдения правил остановки и стоянки транспортных средств. Технологическую систему единого городского парковочного пространства можно разделить на следующие составляющие:

1. Система оплаты, включающая в себя комплекс технологий и оборудования, обеспечивающих сбор платежей за использование городскими объектами парковочного пространства удобным, для владельцев транспортных средств, способом.

2. Система информирования, включающая в себя программно-аппаратный комплекс информирования участников дорожного движения. Данное оборудование должно обеспечивать контроль занятости машино-мест на всех стоянках, входящих в общегородскую систему, обмен данными с центром управления и далее – с динамическими табло. На основе данных от систем видеонаблюдения и специальных датчиков присутствия со всех стоянок в центре управления должны формироваться сообщения на терминалы (динамические табло) о наличии и количестве свободных мест на ближайших парковках и направлениях движения к выбранному месту. В парковочный комплекс может входить как одно, так и несколько парковочных табло, в зависимости от количества въездов на парковочное пространство.

3. Система администрирования, включающая в себя комплекс мероприятий по контролю за соблюдением правил остановки и стоянки транспортных средств, правил пользования парковками и своевременной оплатой за пользование парковочными местами.

В настоящее время в городе Новосибирске организовано несколько платных парковок для временного хранения транспорта, в том числе:

ул. Ленина, 67 – на 105 машино-мест;

ул. Ленина, 69 – на 50 машино-мест;

ул. Гоголя, 18 – на 143 машино-места;

ул. Орджоникидзе, 18б – на 39 машино-мест;

парковка на пересечении ул. Крылова и Красный проспект – на 43 машино-места;

парковка напротив Муниципального казенного предприятия «Дворец Культуры «Прогресс»– на 32 машино-места;

В перспективе, в связи с ростом уровня автомобилизации, прогнозируется увеличение дефицита парковочного пространства. При этом наиболее остро эта проблема будет стоять для центральной части города, где увеличение площадей парковок практически невозможно.

В связи с этим КСОДД и ПКРТИ предусматривают создание следующих платных парковочных зон:

в 2020 году планируется организация платной парковочной зоны № 48;

в 2020 году планируется организация платной парковочной зоны № 52;

в 2020 году планируется организация платной парковочной зоны № 50;

в 2021 году планируется организация платной парковочной зоны № 45.

Организация платной парковочной зоны предполагает создание плоскостных парковок, расположенных вдоль проезжей части улиц, стоянка на которых осуществляется на платной основе.

Платные парковочные зоны № 48 и № 52 состоят из нескольких секторов:

1. Сектор, ограниченный следующими улицами: ул. Октябрьская, ул. Каменская, ул. Максима Горького, ул. Ипподромская, внутриквартальный проезд, параллельный ул. Военной.

2. Сектор, ограниченный следующими улицами: ул. Фрунзе, Красный проспект, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Советская.

3. Сектор, ограниченный следующими улицами: ул. Державина, ул. Мичурина, ул. Романова, Красный проспект.

4. Сектор, ограниченный следующими улицами: ул. Крылова, ул. Каменская, ул. Фрунзе, ул. Мичурина.

5. Сектор, ограниченный следующими улицами: ул. Фрунзе, ул. Ольги Жилиной, ул. Трудовая, ул. Ядринцевская, ул. Каменская.

Протяженность УДС в пределах обозначенной зоны составляет около 16000 метров. С учетом перекрестков, выездов с прилегающих территорий, улиц с выделенными полосами для общественного транспорта и других участков, где в принципе отсутствует возможность остановки транспортных средств, емкость парковочного пространства составляет около 2000 машино-мест.

Платная парковочная зона № 50 состоит из нескольких секторов:

1. Сектор, ограниченный следующими улицами: ул. Максима Горького, ул. Советская, ул. Свердлова, Красный проспект.

2. Сектор, ограниченный следующими улицами: ул. Советская, ул. Гоголя, Красный проспект, ул. Фрунзе.

3. Сектор, ограниченный следующими улицами: ул. Гоголя, ул. Мичурина, ул. Державина, Красный проспект.

4. Сектор, ограниченный следующими улицами: ул. Мичурина, ул. Лермонтова, ул. Каменская, ул. Крылова.

5. Сектор, ограниченный следующими улицами: ул. Каменская, ул. Крылова, ул. Фрунзе, ул. Семьи Шамшиных.

6. Красный проспект от ул. Сибревкома до ул. Дуси Ковальчук (в специальных расширениях по четной стороне и в разделительной полосе вне пешеходных зон).

Протяженность УДС в пределах обозначенной зоны составляет около 14400 м. С учетом перекрестков, выездов с прилегающих территорий, улиц с выделенными полосами для общественного транспорта и других участков, где в принципе отсутствует возможность остановки транспортных средств, емкость парковочного пространства составляет около 2200 машино-мест, в т.ч. 400 машино-мест на Красном проспекте.

Платная парковочная зона № 45 состоит из нескольких секторов:

1. Сектор, ограниченный следующими улицами: ул. Советская, Вокзальная магистраль, проспект Димитрова, ул. Революции, ул. Максима Горького, проезд Виктора Ващука, ул. Свердлова;

2. Сектор, ограниченный следующими улицами: ул. Свердлова, ул. Советская, Красный проспект;

3. Сектор, ограниченный следующими улицами: Октябрьская магистраль, Красный проспект, ул. Сибревкома, ул. Ипподромская.

Протяженность УДС в пределах обозначенной зоны составляет около 23000 м. С учетом перекрестков, выездов с прилегающих территорий, улиц с выделенными полосами для общественного транспорта и других участков, где в принципе отсутствует возможность остановки транспортных средств, емкость парковочного пространства составляет около 3000 машино-мест.

Мероприятия по организации платных парковок схематично представлены на рисунке 6.5.5 и в приложении 4.

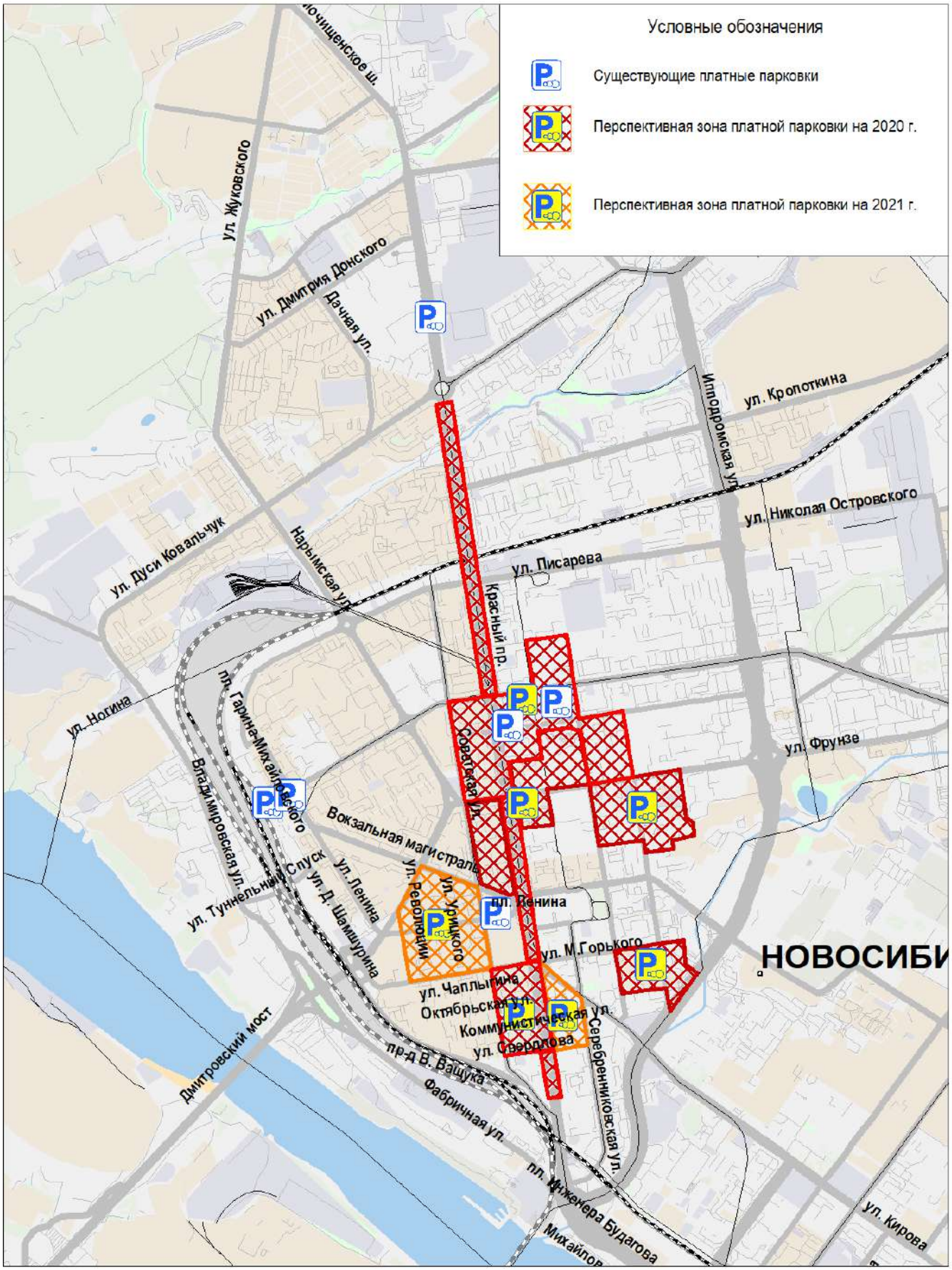


Рисунок 6.5.5. Мероприятия по организации платных парковок

5. Организация специализированных стоянок.

Размещение специализированных стоянок в городе Новосибирске осуществляется согласно договору между министерством транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области и специализированными организациями на основании решения заседания комиссии по проведению конкурса на заключение договоров на право осуществления деятельности по перемещению задержанных транспортных средств на специализированную стоянку, их хранению и возврату на территории Новосибирской области (протокол от 09.06.2017 № 2). Места размещения специализированных стоянок определяются приложением 1 к договору от 13.06.2017 № 23 между министерством транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области и специализированными организациями.

Согласно проведенным обследованиям с учетом сменяемости задержанных транспортных средств на перспективу до 2022 года резерва существующих специализированных стоянок будет достаточно для размещения на них всех эвакуированных автомобилей. Таким образом, увеличение количества специализированных стоянок, на ближайшую перспективу до 2022 года, в городе Новосибирске не требуется.

6.6. Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура

Внешние грузовые перевозки осуществляются на автомобильном, железнодорожном, водном и воздушном транспорте. При этом автомобильным транспортом перевозится от 15 до 20 % всех грузов. Значительная часть объема грузоперевозок имеет начальную/конечную точку в пределах города Новосибирска. Таким образом, город Новосибирск является важнейшей точкой грузоперевозок в Новосибирской области и в Сибирском регионе в целом.

В настоящее время к основным направлениям движения грузового транспорта относятся Северный обход, Омский тракт, Бердское шоссе, Гусинобродское шоссе, Ордынское шоссе, существующие мостовые переходы, ул. Станционная, ул. Немировича-Данченко, ул. Ватутина, ул. Большевистская, ул. Ипподромская, ул. Богдана Хмельницкого, Пашинское шоссе.

Предложения по изменению структуры маршрутов движения грузового транспорта связаны со строительством объездных автомобильных дорог. В случае строительства новых объездных маршрутов транзитный грузовой поток необходимо направлять на данные дороги с целью минимизации присутствия грузовых автомобилей в черте города.

На перспективу предполагается ввод следующих объездных направлений:

2020 год – восточный обход города Новосибирска (1 этап, с 14 км 34 км);

2021 год – восточный обход города Новосибирска (2 этап, с 0 км по 14 км).

Также к мероприятиям по развитию инфраструктуры грузового транспорта относятся: строительство площадок отстоя, строительство логистических парков и устройство автоматических постов весогабаритного контроля (далее – АПВГК).

Схема реализации мероприятий по развитию инфраструктуры для грузового транспорта представлена на рисунке 6.6.1. При этом на указанной схеме автоматические пункты весогабаритного контроля (далее – АПВГК) представлены с учетом планов по их устройству Государственного казенного учреждения Новосибирской области «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области» (ГКУ НСО «ТУАД»).

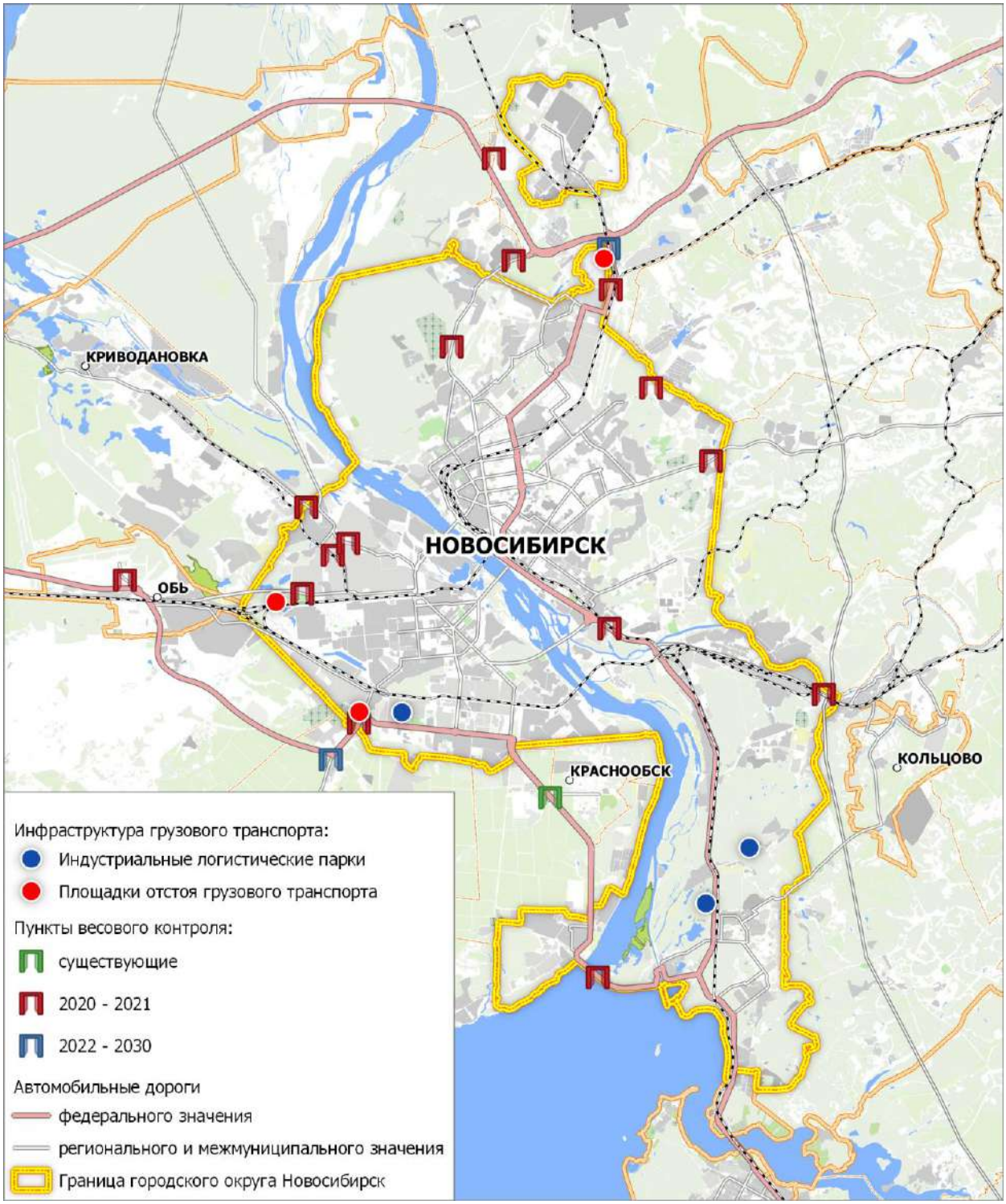


Рисунок 6.6.1. Схема реализации мероприятий по развитию инфраструктуры для грузового транспорта и транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Ниже указаны основные параметры планируемых к созданию площадок для отстоя грузового транспорта и индустриальных логистических парков, а также мероприятия по устройству АПВГК:

1. Устройство АПВГК на дамбе ГЭС – 2020, 2021 годы.

2. Устройство АПВГК на Ордынском шоссе в районе дома № 9 – 2020, 2021 годы.

3. Устройство АПВГК на ул. Большевистской в районе дома № 270 – 2020, 2021 годы.

4. Устройство АПВГК на ул. Станционной в районе дома № 78, корп.3 – 2020, 2021 годы.

5. Устройство АПВГК на ул. 2-й Станционной в районе дома № 27 – 2020, 2021 годы.

6. Устройство АПВГК на ул. Большой в районе дома № 500 – 2020, 2021 годы.

7. Устройство АПВГК на Гусинобродском тракте в районе дома № 122 – 2020, 2021 годы.

8. Устройство АПВГК на Каменском шоссе в районе дома № 169 – 2020, 2021 годы.

9. Устройство АПВГК на ул. Тайгинской в районе дома № 80 – 2020, 2021 годы.

10. Устройство АПВГК на 1-м Мочищенском шоссе в районе дома № 20 – 2019, 2021 годы.

11. Устройство площадки отстоя грузового транспорта на въезде в город Новосибирск (площадка № 1 в районе поселка Клюквенный (Пашинское шоссе), 220 машино-мест) – 2020 год. Ориентировочная зона размещения площадки представлена на рисунке 6.6.2.

12. Устройство площадки отстоя грузового транспорта на въезде в город Новосибирск (площадка № 2 в районе садоводческого некоммерческого товарищества «Золотая осень», 180 машино-мест) – 2020 год. Ориентировочная зона размещения площадки представлена на рисунке 6.6.3.

13. Устройство площадки отстоя грузового транспорта на въезде в город Новосибирск (площадка № 3 в районе ул. Хилокской, 19, 200 машино-мест) – 2021 год. Ориентировочная зона размещения площадки представлена на рисунке 6.6.4.

14. Строительство новых индустриальных логистических парков (складские комплексы общего пользования, без учета складских комплексов производственных компаний). Парк № 3, площадь – 31460 м^2 (в районе ул. Зеленая Горка) – 2020 год. Ориентировочная зона размещения логистического парка представлена на рисунке 6.6.5.

15. Строительство новых индустриальных логистических парков (складские комплексы общего пользования, без учета складских комплексов производственных компаний). Парк № 4, площадь – 21450 м^2 (в районе Бердского шоссе, 400) – 2021 год. Ориентировочная зона размещения логистического парка представлена на рисунке 6.6.6.



Рисунок 6.6.2. Ориентировочная зона размещения площадки отстоя грузового транспорта (площадка № 1)



Рисунок 6.6.3. Ориентировочная зона размещения площадки отстоя грузового транспорта (площадка № 2)



Рисунок 6.6.4. Ориентировочная зона размещения площадки отстоя грузового транспорта (площадка № 3)



Рисунок 6.6.5. Ориентировочная зона размещения логистического парка № 3



Рисунок 6.6.6. Ориентировочная зона размещения логистического парка № 4

6.7. Велосипедная инфраструктура

Стратегическое планирование в зависимости от этапа развития велосипедного движения в городе должно решать различные цели: от задачи сделать езду на велосипеде возможной до привлечения и удержания новых пользователей. То есть на начальном этапе больше внимания уделяется велосипедной инфраструктуре, затем продвижению и рекламе.

К принципам, определяющим качество велосипедной маршрутной сети относятся: безопасность (при организации всех видов велосипедной инфраструктуры), прямолинейность (маршрут должен позволять добраться кратчайшим путем от пункта до пункта), связность (формирование общегородской велосипедной сети), удобство (с соблюдением всех требований к проектированию и строительству велосипедной инфраструктуры), привлекательность (маршруты проходят через места благоприятные с точки зрения эстетики, экологии и т.п.).

Проектирование велосипедной инфраструктуры необходимо начинать с определения потребностей в велосипедных перемещениях на основании данных статистики или социологического исследования. После определения уровня спроса, выбираются районы с высоким потенциалом для развития.

Реализация стратегии развития начинается с масштаба микрорайона с постепенным наращиванием сети веломаршрутов, улучшением связности и качества велосипедной инфраструктуры. То есть в начале создается сеть для локальных перемещений внутри района, такое решение позволяет привлечь большое количество пользователей, чем отдельные элементы велосипедной инфраструктуры,

разбросанные по всему городу и создание протяженных поездок для дальних поездок.

После создания условий для движения велосипедистов в одном или нескольких микрорайонах создаются магистральные велосипедные маршруты, которые обеспечивают связь между районами с целью использования велосипеда для более дальних поездок. Обычно такие маршруты прокладываются вдоль магистральных улиц, на этом этапе особое внимание уделяется пересечению проезжих частей.

При проектировании велосипедной инфраструктуры необходимо учитывать, что велосипеды используются преимущественно на небольших дистанциях и основная часть поездок совершается на расстояния до 5 – 10 км, в связи с чем велосипедный транспорт может принять на себя значительную долю внутрирайонных связей населения.

Кроме того, поездка на велосипеде может являться частью мультимодальной поездки, например, с использованием пригородного железнодорожного и автобусного транспорта. Для этого необходимо оборудование велоинфраструктуры в направлении станций и остановок общественного транспорта, а также оборудование велопарковок.

В первую очередь передвижения на велосипеде должны быть безопасными, комфортными, удобными и оптимальными в плане маршрутов. Развитая велосипедная инфраструктура стимулирует спрос на использование велосипеда как альтернативного вида транспорта.

Проектирование велосипедной инфраструктуры следует осуществлять в соответствии со следующими документами:

Правила дорожного движения;

СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*;

Региональные нормативы градостроительного проектирования, применяемые на территории проектирования.

Развитие велосипедной инфраструктуры и использование велосипеда как постоянного вида транспорта рассматривается в различных странах мира и является частью социальной, экономической и здравоохранительной политики.

На территории города Новосибирска велосипедная инфраструктура развита незначительно. Организованная велосипедная дорожка проходит в границах парка «Городское начало», расположенного на Михайловской набережной, а также на территории жилого комплекса «Европейский берег».

Для создания связи ТПУ «Речной вокзал» с существующей велосипедной дорожкой в парке «Городское начало», необходимо организовать велосипедную дорожку между ними. Это существенно увеличит комфорт и безопасность для велосипедистов, прибывающих на отдых на набережную реки Оби с помощью ТПУ.

Для организации связи между ТПУ «Автовокзал» и железнодорожной станции Новосибирск-Южный с прохождением через ТПУ «Речной вокзал» рекомендуется организовать велосипедный маршрут по ул. Мостовой и ул. Зыря-

новской. По ул. Зыряновской рекомендуется проложить велодорожку на месте существующих газонов и (или) тротуаров, а также в неблагоустроенной в настоящее время зеленой зоне. По ул. Мостовой реализация веломаршрута возможна по существующему тротуару с дальнейшим переходом через Красный проспект по надземному пешеходному переходу.

Для объединения ТПУ «Гагаринская», ТПУ «Центр-Правая Обь» и ТПУ «Автовокзал», необходимо создать велосипедный маршрут, проходящий по Красному проспекту. Этот маршрут соединит между собой несколько микрорайонов: Линейный, Фрунзенский, Челюскинский, Депутатский. Реализация веломаршрута по Красному проспекту возможна по выделенной полосе для общественного транспорта. Кроме того, на стадии проектирования рекомендуется проработать вопрос обособления велодорожки в зоне существующих зеленой зоне и (или) тротуаре.

Для связи данного велосипедного маршрута с существующей велосипедной дорожкой проходящей по Михайловской набережной, требуется организация маршрута от площади Инженера Будагова до парка «Городское начало».

Посредством организации данных велосипедных маршрутов образуется малый кольцевой маршрут, проходящий по Михайловской набережной, через ТПУ «Речной вокзал», затем по ул. Зыряновской и ул. Мостовой до Красного проспекта и замыкающегося участком ул. Фабричная – парк «Городское начало».

Существует необходимость развития велосипедной инфраструктуры и в районе Новосибирского Академгородка. Данное решение позволит связать между собой территорию федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Новосибирский национальный исследовательский государственный университет» (далее – ФГАОУ ВО ННИГУ) с районом массовой жилой застройки, а также железнодорожной станцией Сеятель. Для этого предлагается организовать кольцевой маршрут, проходящий от железнодорожной станции Сеятель по ул. Российской и проспекту Строителей, а также ул. Героев Труда. Для объединения учебных корпусов ФГАОУ ВО ННИГУ с данным кольцевым велосипедным маршрутом необходимо организовать маршрут по ул. Пирогова, от Университетского проспекта до проспекта Академика Лаврентьева. Данные велосипедные маршруты могут использоваться как с целью трудовых, так и туристических корреспонденций. На стадии проектирования рекомендуется рассмотреть возможность реализации веломаршрутов по указанным улицам в виде велодорожек за счет существующих зон с зелеными насаждениями.

Основной перечень мероприятий представлен в таблице 6.7.1 и в приложении 5.

Таблица 6.7.1

Перечень мероприятий по развитию велосипедной инфраструктуры

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры от парка «Городское начало» до железнодорожной станции «Речной вокзал»	2020
2	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Мостовой от Красного проспекта до ул. Зыряновской, а также по ул. Зыряновской от ул. Мостовой до железнодорожной станции Новосибирск-Южный (ул. Зыряновская, 133/1)	2020
3	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Красному проспекту от ТПУ «Гагаринская» до площади Инженера Будагова	2021
4	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры от ул. Фабричной до соединения с дорожкой в парке «Городское начало»	2021
5	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Героев Труда до дома № 31, далее через внутриквартальный проезд к железнодорожной станции «Сеятель» и через ее привокзальную площадь к ул. Российской	2020
6	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Российской от ул. Героев Труда до перекрестка проспекта Академика Лаврентьева и ул. Кутателадзе	2020
7	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проспекту Строителей от ул. Героев Труда до проспекта Академика Лаврентьева	2021
8	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Пирогова на всем протяжении	2021

Указанные адреса для формирования веломаршрутов предлагаются в качестве начала развития велосипедной инфраструктуры города Новосибирска. При рассмотрении более дальней перспективы (после 2022 года) сеть веломаршрутов должна стать более связанной, замыкаться на новые транспортно-пересадочные узлы, связывать периферийные районы города с центральной частью.

6.8. Пешеходная инфраструктура

Основными мероприятиями по сохранению и развитию существующей пешеходной инфраструктуры является создание пешеходных зон, площадей, парков, благоустройство существующих пешеходных пространств, строительство и ремонт тротуаров.

С целью улучшения пешеходной инфраструктуры предусматривается выполнение работ по ремонту асфальтобетонного покрытия тротуаров, строительство тротуаров вдоль дорог города, строительство внеуличных пешеходных переходов, создание пешеходных пространств и пр.

Устройство пешеходных переходов, оборудованных соответствующими техническими средствами, а также искусственных дорожных неровностей и пешеходных ограждений предлагается на участках концентрации ДТП, на перекрестках и у наиболее значимых объектов притяжения, таких как школы, детские сады, торгово-развлекательные комплексы, торговые центры и т.п.

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения входят:

мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий с участием пешеходов;

мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;

мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

Обустройство пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских образовательных учреждений, имеет следующие основные критерии, закрепленные в нормативной документации:

1. Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.

2. Знаки «Пешеходный переход» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом желтого цвета.

3. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Дорожная разметка должна быть выполнена путем чередования белых и желтых полос.

4. Дорожные знаки «Дети» могут быть продублированы на асфальте.

5. Обязательно пешеходное ограждение перильного типа, которое устанавливается на расстоянии 50 м от пешеходного перехода в обе стороны, чтобы дети не могли выбежать на проезжую часть вне пешеходного перехода.

6. За 10 – 15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности.

Проектные решения по реконструкции и обустройству городских улиц, территорий, прилегающих к зданиям образовательных учреждений, планы организации школьных зон и их обустройства с применением наиболее подходящих ТСОДД принимаются в соответствии с проектом ОДД, разработанным отдельно для каждого случая на основе данных об особенностях рассматриваемой территории, характере конфликтных ситуаций на УДС и другой информации.

Рекомендуется проведение среди детей школьного возраста разъяснительной работы и пропаганды использования светоотражающих элементов как одного из наиболее действенных способов обеспечения собственной безопасности на дорогах.

Дополнительно для удобства передвижения маломобильных групп населения необходимо устройство площадок с занижениями бортового камня на пешеходных переходах, а также устройство пандусов, в местах лестничных схо-

дов, с применением тактильной плитки и других систем оповещения (визуальные, звуковые).

Перечень мероприятий представлен в таблице 6.8.1 и в приложении 5.

Таблица 6.8.1

Перечень мероприятий по организации движения пешеходов

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны бульвара по Красному проспекту (от площади им. Ленина до площади Инженера Будагова)	2020 – 2022
2	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны Михайловской набережной	2020 – 2022
3	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны Затулинский парк, включая: аллею им А. И. Петухова; Затулинский парк аттракционов; сквер «Союз Кировчан»; проектируемая сеть в составе жилых кварталов в районе расположения-Затулинского парка, соединяющая улицы Зорге и Петухова; сквер у кинотеатра «Рассвет»;	2020 – 2022
4	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны Большой центральный парк, включая: парк культуры и отдыха «Центральный»; ул. Ленина, площадь им. Ленина, Красный проспект; Первомайский сквер; Театральный сквер; сквер «Героев Революции»; сквер возле института Водного транспорта; сквер Студенческих отрядов; сквер за зданием Академического театра оперы и балета	2020 – 2022
5	Строительство внеуличного пешеходного перехода через ул. Кошурникова и ул. Фрунзе (пересечение ул. Фрунзе с ул. Красина и ул. Кошурникова)	2020, 2021
6	Строительство тротуара на ул. Автогенной	2020, 2021
7	Обустройство надземного пешеходного перехода на пересечении Старого шоссе с ул. Одоевского	2020, 2021
8	Обустройство тротуара на ул. Баганской	2020, 2021
9	Обустройство надземного пешеходного перехода в районе пересечения ул. Приморской с ул. Часовой	2020, 2021
10	Обустройство надземного пешеходного перехода в районе пересечения ул. Приморской с ул. Молодости	2020, 2021
11	Строительство надземного пешеходного перехода в районе остановочного пункта «Разъезд Иня»	2020, 2021
12	Строительство надземного пешеходного перехода в районе дома № 44 по ул. Большевистской	2020, 2021

13	Строительство надземного пешеходного перехода на пересечении ул. Большевистской – ул. Добролюбова	2020, 2021
14	Строительство надземного пешеходного перехода в районе дома № 130 по ул. Большевистской	2020, 2021
15	Строительство надземного пешеходного перехода в районе дома № 59 по Бердскому шоссе	2020, 2021
16	Строительство надземного пешеходного перехода в районе дома № 61а по Бердскому шоссе	2020, 2021
17	Строительство надземного пешеходного перехода через Бердское шоссе в районе остановки общественного транспорта «ДОЦ им. Тюленина»	2020, 2021
18	Строительство надземного пешеходного перехода в районе дома № 36 по Старому шоссе	2020, 2021
19	Строительство надземного пешеходного перехода на перекрестке Бердское шоссе – ул. Русская	2020, 2021
20	Строительство тротуара с искусственным освещением между комплексом домов на ул. Пирогова в районе Центральной клинической больницы и проспекта Академика Лаврентьева (350 м х 1,5 м)	2021
21	Строительство тротуара с искусственным освещением от ул. Золотодолинской до ул. Зеленая в жилом районе Кирова (4000 м х 1,5 м)	2021
22	Строительство тротуаров с обеих сторон ул. Прокопьевской (2000 м х 1,5 м) х 2	2021
23	Строительство тротуаров с обеих сторон Северного проезда от Советского шоссе до ул. Сибиряков-Гвардейцев (2300 м х 1,5 м) х 2	2021
24	Строительство тротуаров с обеих сторон ул. Нахимова на участке от дома № 55 до дома № 2 (800 м х 1,5 м) х 2	2021
25	Строительство тротуара на проспекте Строителей со стороны лесного массива на участке от ул. Героев Труда до остановочного пункта «Проспект Строителей» (500 м х 1,5 м)	2021
26	Строительство тротуара на ул. Тайгинской на участке от ул. Красных Зорь до ул. Кайтымовской (1500 м х 3,0 м)	2021
27	Строительство тротуара по обеим сторонам ул. Хилокской на участке от ул. Петухова до Толмачевского шоссе (1000 м х 1,5 м) х 2	2021
28	Строительство тротуара по нечетной стороне ул. Титова на участке от ул. Троллейной до ул. Бийской (2300 м х 1,5 м)	2021
29	Строительство тротуара по ул. Николая Островского на участке от ул. Ипподромской до ул. Красина (1200 м х 3,0 м)	2021
30	Строительство тротуара по ул. Кубовой на участке от остановочного пункта «Магазин № 20» до остановочного пункта «Объединение № 4» (900 м х 3,0 м)	2021

Кроме перечисленных мероприятий предлагается устройство наземных пешеходных переходов в местах сформировавшихся или формирующихся пешеходных потоков.

Организация пешеходных переходов через ул. Виктора Уса на участке от ул. Зорге до ул. Петухова.

Обозначенный участок ул. Виктора Уса расположен в Акатуйском микрорайоне. Акатуйский микрорайон – это активно развивающийся жилой массив с большим количеством центров притяжения пешеходов (магазины, торговые цен-

тры, аптеки, спортивные заведения и пр.). В связи с наличием центров притяжения определены основные места пересечения пешеходами проезжей части. На основе информации о расположении данных мест предлагается устройство пешеходных переходов через ул. Виктора Уса. При определении мест устройства пешеходных переходов необходимо также руководствоваться требованиями нормативов. Так, например, ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (п. 4.5.2.1) предписывает располагать пешеходные переходы в местах сформировавшихся пешеходных потоков с минимальным расстоянием между соседними пешеходными переходами в 200 - 300 м.

Таким образом, дополнительно к существующим предлагается устройство пешеходных переходов в следующих сечениях (рисунок 3.8.1):

пересечение тротуаром, расположенным вдоль ул. Петухова, ул. Виктора Уса в зоне перекрестка указанных улиц;

пересечение ул. Виктора Уса в створе проезда между домами № 12/5 и № 12/6 по ул. Петухова.

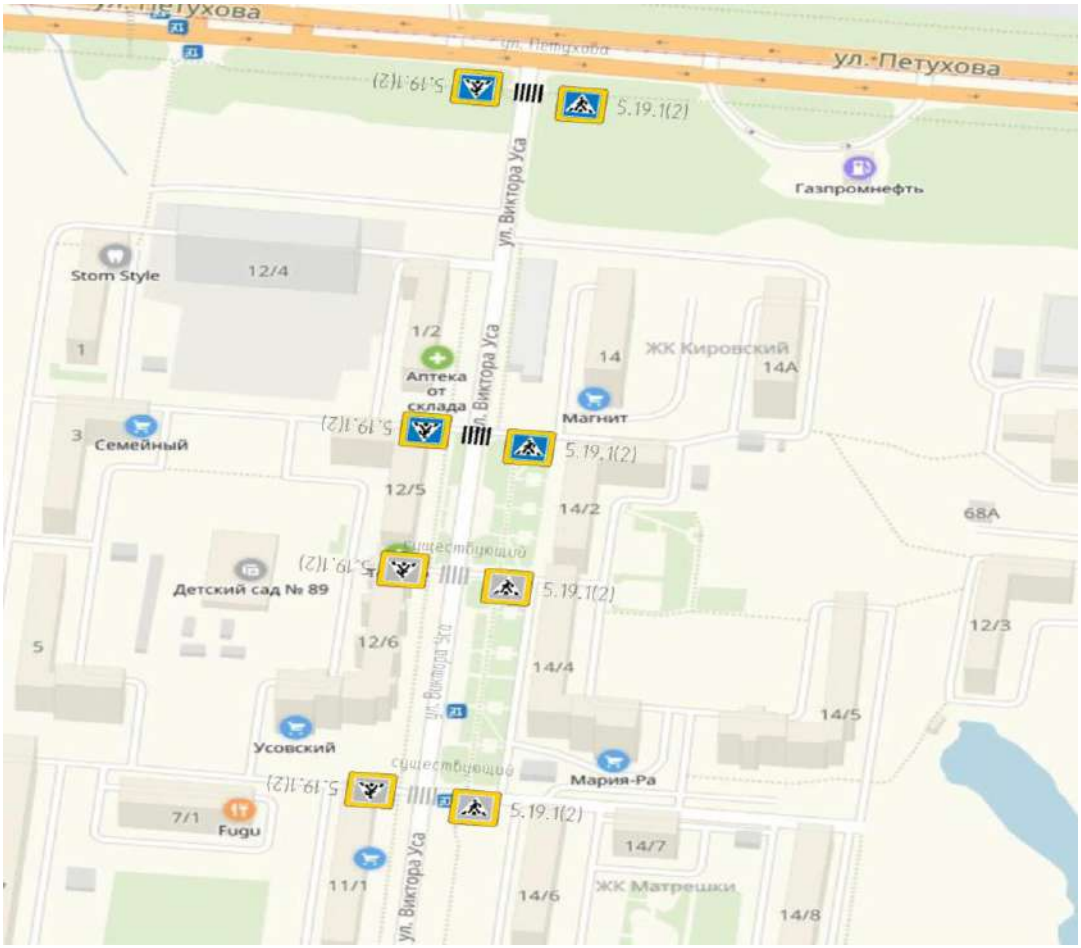


Рисунок 6.8.1. Устройство дополнительных пешеходных переходов через ул. Виктора Уса

Организация пешеходных переходов через ул. Сибиряков-Гвардейцев на участке от ул. Зорге до ул. Петухова.

Ул. Сибиряков-Гвардейцев расположена в жилом микрорайоне с большим количеством центров притяжения пешеходов. Поэтому пешеходные переходы через данную улицу востребованы в различных сечениях. При этом имеются существующие пешеходные переходы. В связи с требованием ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (п. 4.5.2.1) о минимальном расстоянии между ближайшими пешеходными переходами 200 м - 300 м обустроить пешеходный переход в каждом сечении, пользующимся спросом, невозможно. Поэтому выбираются места сформировавшихся наиболее интенсивных пешеходных потоков, с учетом расположения остановок общественного транспорта, прочих объектов притяжения.

Таким образом, через ул. Сибиряков-Гвардейцев дополнительно к существующим предлагается создание нерегулируемого пешеходного перехода в створе пешеходной аллеи, проходящей вдоль ул. Петухова в непосредственной близости от площади им. Кирова (рисунок 6.8.2). Кроме того, согласно подразделу 6.2.3 КСОДД в месте нерегулируемого пешеходного перехода в районе дома № 64 по ул. Сибиряков-Гвардейцев предусмотрено устройство светофорного объекта.

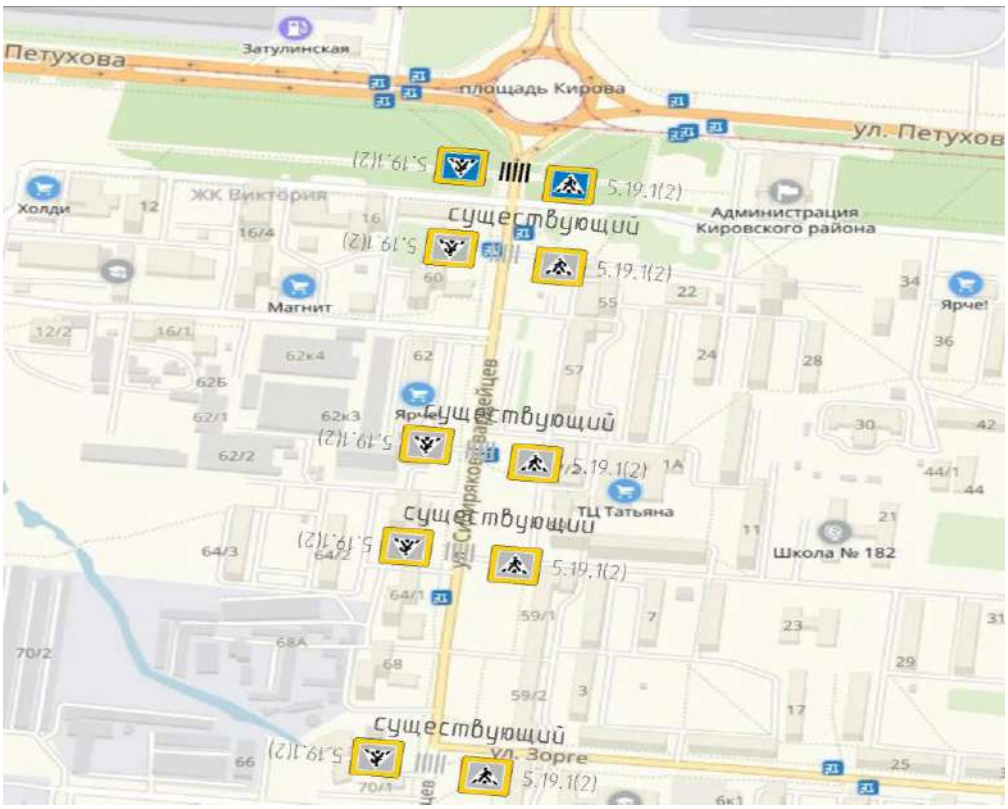


Рисунок 6.8.2. Устройство дополнительных пешеходных переходов через ул. Сибиряков-Гвардейцев

Перекресток проспект Карла Маркса – ул. Геодезическая.

В настоящее время на проспекте Карла Маркса обустроены специальные уширения для парковки транспортных средств. Подобная ситуация характерна для участка проспекта Карла Маркса в месте расположения торгового центра «Метромаркет» (дом № 37). При этом после расширения для парковки (напротив торгового центра) расположен регулируемый пешеходный переход. За пешеходным переходом предусмотрена остановка общественного транспорта. В зоне рассматриваемого уширения зачастую припаркованы грузовые автомобили, которые мешают видимости входящего светофора и основного знака 5.19.1 «Пешеходный переход». Ситуация усугубляется наличием припаркованных автомобилей во втором ряду. Таким образом, наличие парковки напротив торгового центра мешает видимости ТСОДД, снижает пропускную способность проспекта Карла Маркса в данной зоне, создает помехи для движения общественного транспорта.

Для оптимизации работы проспекта Карла Маркса в рассматриваемой зоне предлагается следующий комплекс мероприятий (рисунок 6.8.3):

перенос пешеходного перехода к перекрестку проспект Карла Маркса – ул. Геодезическая;

установка дублирующих светофоров, в том числе над проезжей частью;

установка дублирующих знаков 5.19.1 (2) «Пешеходный переход» над проезжей частью;

ликвидация существующего уширения для парковки напротив дома № 37 по проспекту Карла Маркса;

запрет остановки всех транспортных средств на проспекте Карла Маркса от ул. Геодезической до существующей автобусной остановки.

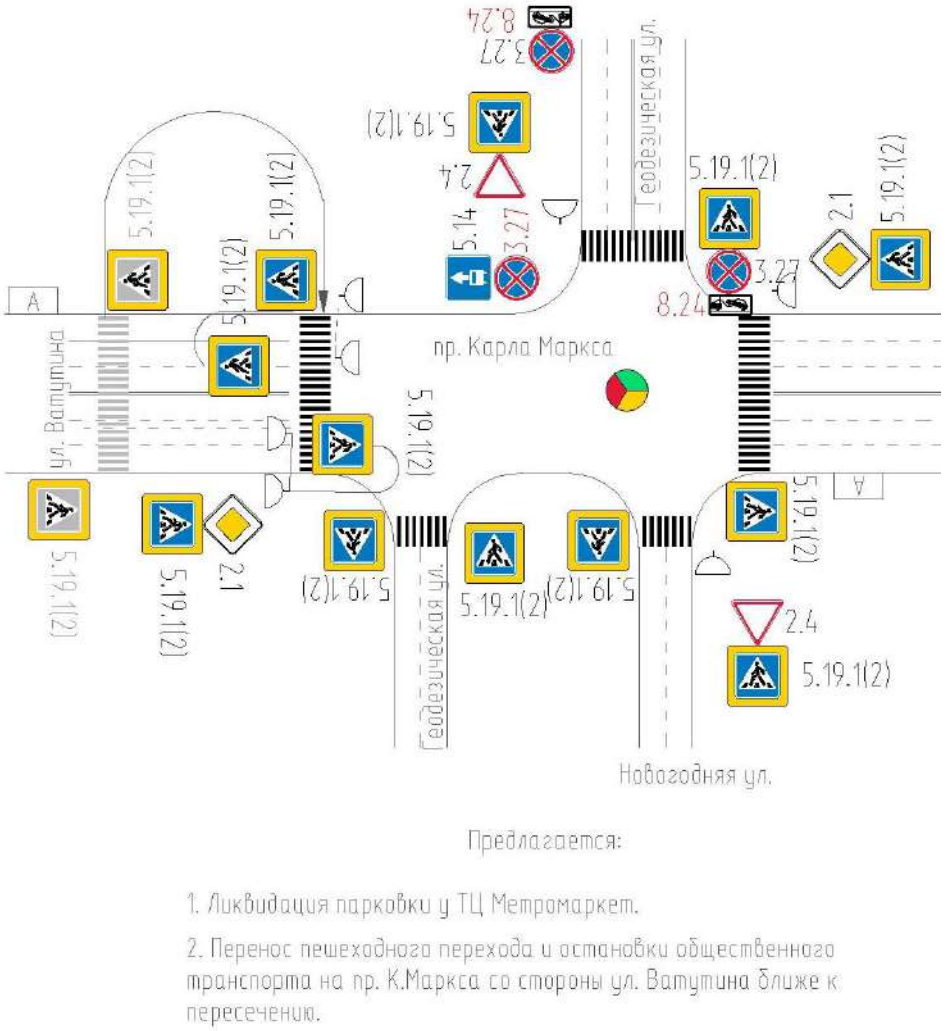


Рисунок 6.8.3. Мероприятия на проспекте Карла Маркса в районе пересечения с ул. Геодезической

Мероприятия по запрету остановки на обозначенном участке проспекта Карла Маркса приобретает дополнительную актуальность в связи с предусмотренной на 2021 год организацией выделенной полосы для общественного транспорта на проспекте Карла Маркса.

Наличие припаркованного транспорта ухудшает видимость пешеходных переходов на ул. Геодезической на подходах к проспекту Карла Маркса. При этом в настоящее время на данном участке введен запрет на остановку и стоянку. Тем не менее, несмотря на действующие ограничения, зачастую в рассматриваемой зоне присутствует припаркованный транспорт (подробнее данные мероприятия рассмотрены в подразделе 6.5 КСОДД).

Перекресток Красный проспект – ул. Максима Горького – Октябрьская магистраль.

В настоящее время на данном перекрестке существует наземный регулируемый пешеходный переход через Октябрьскую магистраль со стороны

ул. Серебренниковской. Одновременно в этом же сечении проходит подземный переход.

Предлагается ликвидация регулируемого наземного перехода через Октябрьскую магистраль. Данное мероприятие позволит уменьшить задержку для проезжающего транспорта. Кроме того, реализация данного мероприятия положительно скажется на безопасности дорожного движения, так как исключит пересечение пешеходных и транспортных потоков.

Предложения по внедрению мер повышения безопасности и удобства передвижения пешеходов:

Перечисленные ниже группы мероприятий направлены на создание удобной и безопасной пешеходной среды. Данные мероприятия в границах города Новосибирска целесообразно применять на улицах местного значения там, где главным участником дорожного движения становится пешеход. С помощью данных улиц реализуются местные связи, для движения транзитных транспортных потоков эти улицы непригодны. Кроме того, данные улицы активно используются для парковки автомобилей, скорость движения, как правило, низкая (до 40 км/час). На краткосрочную перспективу (до 2022 года) создание безбарьерной пешеходной среды предлагается реализовать на улицах в центральной части города с действующим односторонним движением. При этом с точки зрения удобства движения автомобилей отрицательный эффект будет ничтожным, а с позиции комфорта и безопасности движения пешеходов прогнозируется весомый результат.

Перечень основных мероприятий по созданию безбарьерной пешеходной среды:

1. Устройство тротуарных выступов (сужение проезжей части) для обеспечения лучшей видимости и отграничения полос парковки и остановок общественного транспорта.

Данная мера позволяет значительно улучшить видимость для обеих групп участников, которая обычно «снижается» за счет запаркованных вдоль проезжей части автомобилей и элементов придорожной инфраструктуры. Водители издалека видят пешеходов, готовящихся переходить проезжую часть; пешеходам проще увидеть приближающуюся машину. Дополнительные эффекты – наличие сужения проезжей части «программирует» водителя на снижение скорости, а в случае начала перехода с примыкающего к проезжей части тротуара исключается создание ожидающими перехода помехи для проходящих за ними.

2. Поднятие переходов до уровня тротуара («широкий лежачий полицейский»), «безбарьерная пешеходная среда»: повышение удобства перехода для маломобильных групп населения; стимулирование снижения скорости транспорта на переходах (за счет ширины эффективнее, чем «лежачие полицейские», не требует периодической замены из-за эксплуатационного разрушения; при использовании мощения плиткой можно сделать эстетически привлекательно и дополнительно визуально выделить зоны перехода).

3. На переходах, где невозможна организация безбарьерной среды в одном уровне, предусмотреть расширение зон разрывов бордюра и ширин пандусов.

Элементы одноуровневого перехода устроены для маломобильных граждан, однако по наблюдениям ими стремится воспользоваться значительная часть пешеходов, которая к ним не относится. Это объясняется психологическим удобудобством ходьбы без ступенек. Данный факт следует учитывать при работах по благоустройству пешеходной среды в целях повышения дружественности среды к пешеходам. Для обеспечения безопасности пешеходов и предотвращения несанкционированного заезда транспорта на эти пешеходные участки следует шире применять устройство столбиков. Столбики должны быть максимально ударопрочной конструкции и иметь высоту 0,5 – 0,7 м (выше колен взрослого человека) во избежание дополнительной травмоопасности.

4. Установка ограничительных столбиков на примыкании элементов транспортной УДС к участкам пешеходной инфраструктуры (принудительное исключение парковки в местах, где она запрещена).

В дополнение к оформлению столбиками зон начала переходов через транспортные магистрали, целесообразна их установка на расстоянии 1,5 – 2 м друг от друга на всех участках соприкосновения транспортной сети с элементами пешеходной инфраструктуры. Для участков, с которых осуществляется периодическая погрузка товаров в магазины, можно применять складные запорные конструкции.

5. Регламентирование допуска коммерческого транспорта в пешеходные зоны в периоды минимальной интенсивности пешеходов с дополнительным обозначением знаком «Пешеходная зона» и табличками, информирующими о времени допуска. Оборудование технологических въездов на пешеходные зоны телеуправляемыми механическими опускающимися столбиками.

Регламентация времени доступа позволяет максимально развести потоки людей и даже единичные машины, в том числе используемые для механической уборки, а опускающееся столбики позволят осуществить избирательный технологический (аварийный) доступ транспорта на эту территорию в любое время.

6. Оборудование островков безопасности на переходах через все улицы, ширина которых составляет 15 м и более. Данное требование регламентировано нормативной документацией (СП 42.13330.2016, ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»).

7. Устройство СО вызывного действия на всех пешеходных переходах улиц с количеством полос более двух в одном направлении.

Режим работы светофорной сигнализации на таких переходах должен обеспечивать задержки вызова и не допускать превышение пешеходами определенного лимита количества вызовов в единицу времени.

8. Настройка пешеходных фаз на светофорах с тактовым регулированием для ожидания предпочтительно не более 40 секунд.

Такое время ожидания считается предельно допустимым в обычном режиме пешеходного трафика. Для переходов через широкие улицы с двумя проезжими частями допустимо дробление фаз.

9. Дублирование световых сигналов звуковой сигнализацией (частота и сила звука должна обеспечивать минимальное распространение в сторону жилых зданий). Предпочтительный тип сигнала – «метроном» различной частоты; в дневное

время с 08:00 до 22:00 – дублирование сигнала голосом «Переход проспекта разрешен», «Заканчивайте переход».

Звуковое дублирование не только повышает комфорт и безопасность слабовидящих пешеходов, но и способствует повышению внимательности остальных пешеходов, особенно детей.

10. Дополнительное освещение непосредственно зон перехода регулируемых перекрестков, нерегулируемых – всех (повышение уровня видимости пешеходов).

11. Применение критериев «концепции общего пространства» к элементам УДС районов частной малоэтажной застройки без пешеходной инфраструктуры, начиная с наиболее аварийно опасных: снижение скорости, установка дорожного знака 5.21 «Жилая зона», устройство искусственных дорожных неровностей.

12. Разработка, монтаж и поддержание системы пассивной пешеходной и пассажирской навигации.

Необходима система уличной навигации на уровне глаз пешехода, информирующая о направлениях движения к конкретным территориям и объектам, инфраструктуре общественного транспорта, а также крупные, хорошо читаемые карты-схемы, выполненные контрастными цветами на влагостойком материале.

Для слабовидящих необходимо устройство и поддержание непрерывной активной навигации (полос), подсказывающих направление движения.

6.9. Объекты дорожного сервиса

К объектам дорожного сервиса относят АЗС, станции технического обслуживания, отели, пункты общественного питания, площадки отдыха и пр.

В настоящее время согласно проведенным обследованиям дефицита в объектах сервиса в черте города не наблюдается. С учетом дальнейшего развития объектов сервиса данная ситуация сохранится, как минимум, на период до 2022 года. Таким образом, на краткосрочную перспективу мероприятия по развитию данного направления не требуются.

Размещение, номенклатура и мощность объектов дорожного сервиса зависят от многих факторов: интенсивности и состава движения, степени хозяйственного освоения района места прохождения автодороги, дальности поездок и скорости движения на маршруте, характера функций сооружений и их привлекательности.

Ниже указаны некоторые нормативные требования, которые необходимо учитывать при формировании мероприятий, по развитию объектов дорожного сервиса.

АЗС необходимо размещать в придорожных полосах на участках автомобильных дорог с уклоном не более 40 промилле, на кривых в плане радиусом более 1000 м, на выпуклых кривых в продольном профиле радиусом более 10000 м не ближе 250 м от железнодорожных переездов и не ближе 1000 м от мостовых переходов. Минимальную мощность АЗС (число заправок в сутки) необходимо принимать в зависимости от интенсивности движения на автомобильных дорогах

общего пользования. АЗС должны быть оборудованы торговыми павильонами для продажи технических жидкостей и автомобильных принадлежностей, площадками для остановки транспортных средств, туалетами и мусоросборниками.

6.10. Мероприятия по обеспечению приоритета общественного транспорта

6.10.1. Оптимизация размещения остановочных пунктов общественного транспорта

В данном подразделе представлены мероприятия по изменению расположения существующих посадочных площадок с целью повышения удобства их использования потенциальными пассажирами. Мероприятия по оптимизации размещения остановочных пунктов направлены на минимизацию необоснованных перемещений граждан, ожидающих общественный транспорт, сосредоточение на одном подходе к перекрестку остановочных площадок разных видов общественного транспорта, повышение уровня безопасности при осуществлении посадки и высадки. В конечном итоге все перечисленные мероприятия предусматриваются для повышения привлекательности перемещения на общественном транспорте, за счет увеличения скорости проезда, повышения уровня комфорта и безопасности. Для тех узлов, где при переносе остановочных пунктов необходимо провести только сопутствующие мероприятия по ОДД (установка знака 5.17 «Место остановки трамвая», нанесение разметки 1.17.1 (указанная разметка обозначает места остановок маршрутных транспортных средств и стоянки такси), 1.17.2 (указанная разметка применяется для обозначения остановок трамвая при прохождении путей посередине проезжей части и отсутствии приподнятой площадки у рельсов) по ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования» – далее 1.17.1, 1.17.2), представлены принципиальные схемы оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта. Для узлов, где требуются серьезные преобразования существующей схемы ОДД (устройство пешеходного перехода, расширение проезжей части, перенос автобусных остановок), дополнительно к принципиальным представлены более детальные схемы ОДД при оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта.

Левый берег.

1. Остановочный пункт «пл. Сибиряков-Гвардейцев»: для повышения безопасности и повышения удобства пересадки с автобуса на трамвай необходимо перенести остановочный пункт «пл. Сибиряков-Гвардейцев» (по ул. Мира в направлении станции метрополитена Площадь Маркса) к автобусной остановке. До момента окончания строительства подземного пешеходного перехода через площадь Карла Маркса и совмещения автобусных и трамвайных остановок на площади Карла Маркса (рассмотрено на долгосрочную перспективу) предлагается перенос существующих автобусных остановок в район примыкания ул. Бетонной к ул. Сибиряков-Гвардейцев (рисунки 6.10.1, 6.10.2). Подробно данное мероприя-

тие указано в рамках оптимизации схемы ОДД на площади Сибиряков-Гвардейцев (раздел 6.2.3 КСОДД).

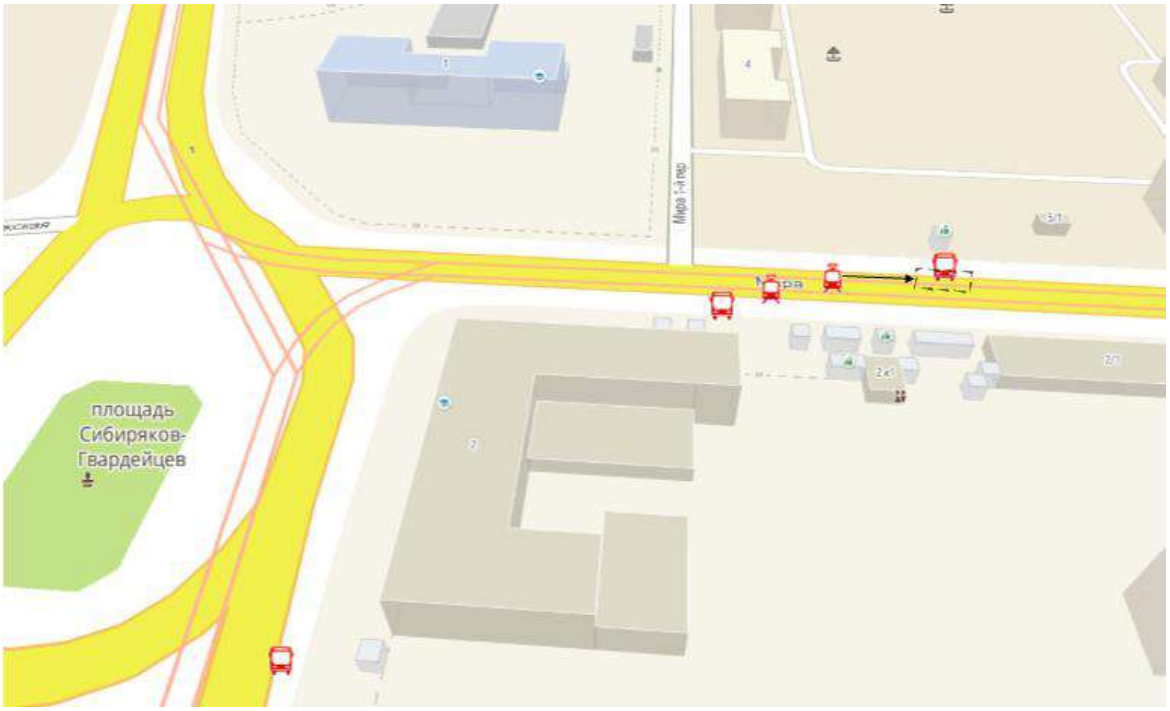


Рисунок 6.10.1. Принципиальная схема оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

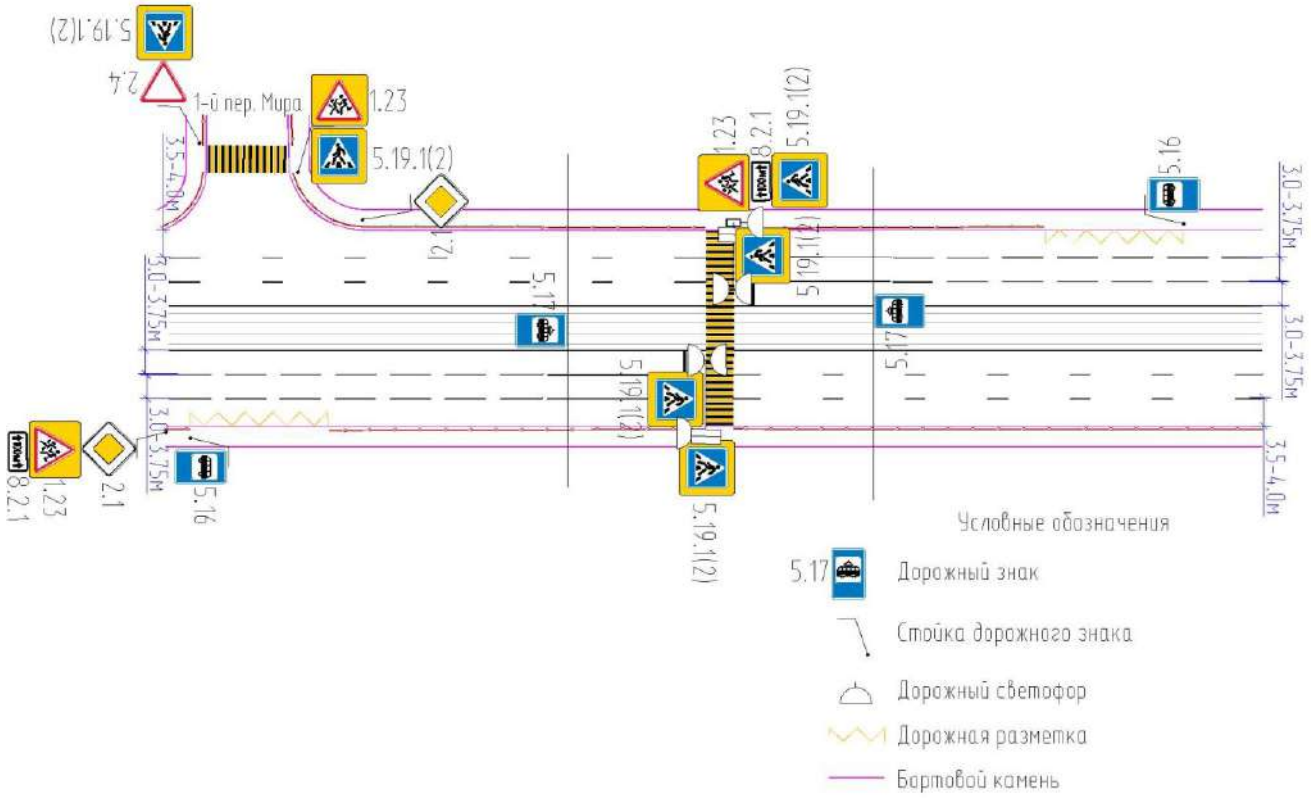


Рисунок 6.10.2. Детальная схема ОДД при оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

2. Существующий остановочный пункт «Ленинское трамвайное депо» в целях привлечения дополнительных пассажиров, а также удобства высадки/посадки на трамвайном узле, необходимо перенести в направлении жилмассива Юго-Западный на расстояние около 200 м. Организовать дополнительный остановочный пункт для пассажиров, следующих маршрутом № 16 в направлении станции метро Площадь Маркса, в районе дома № 71 по ул. Троллейной. Необходимо организовать дополнительный пешеходный переход через ул. Троллейную со стороны ул. Немировича-Данченко (рисунки 6.10.3, 6.10.4).

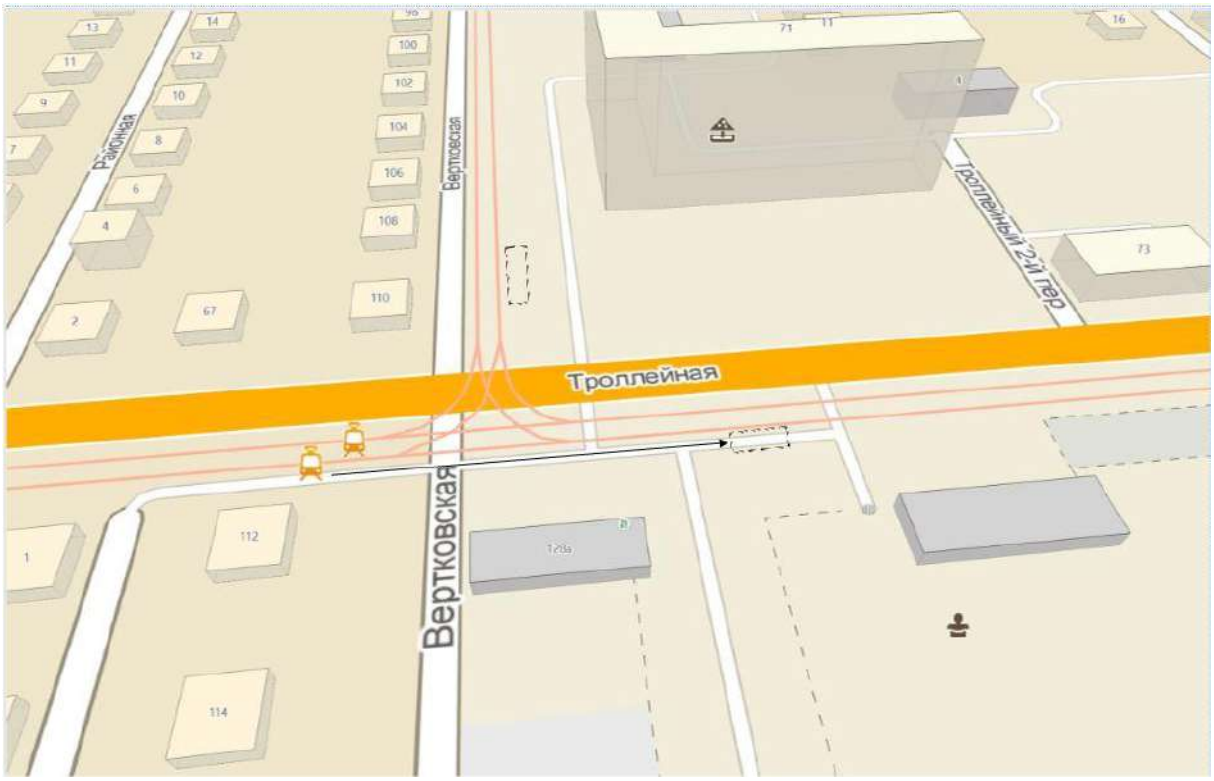


Рисунок 6.10.3. Принципиальная схема оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

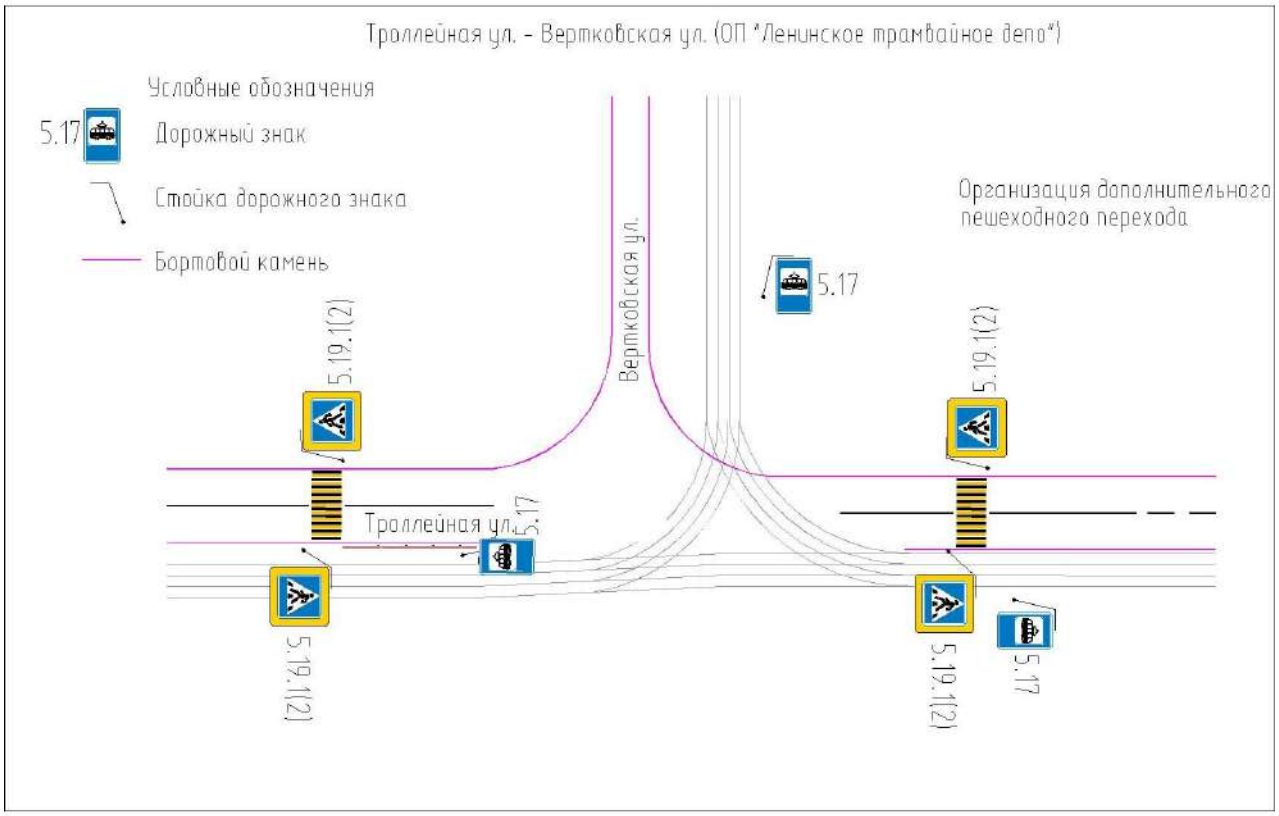


Рисунок 6.10.4. Детальная схема ОДД при оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

3. На конечном остановочном пункте «пос. Чемской» необходимо организовать платформу для высадки пассажиров в районе разворотного кольца (рисунок 6.10.5).

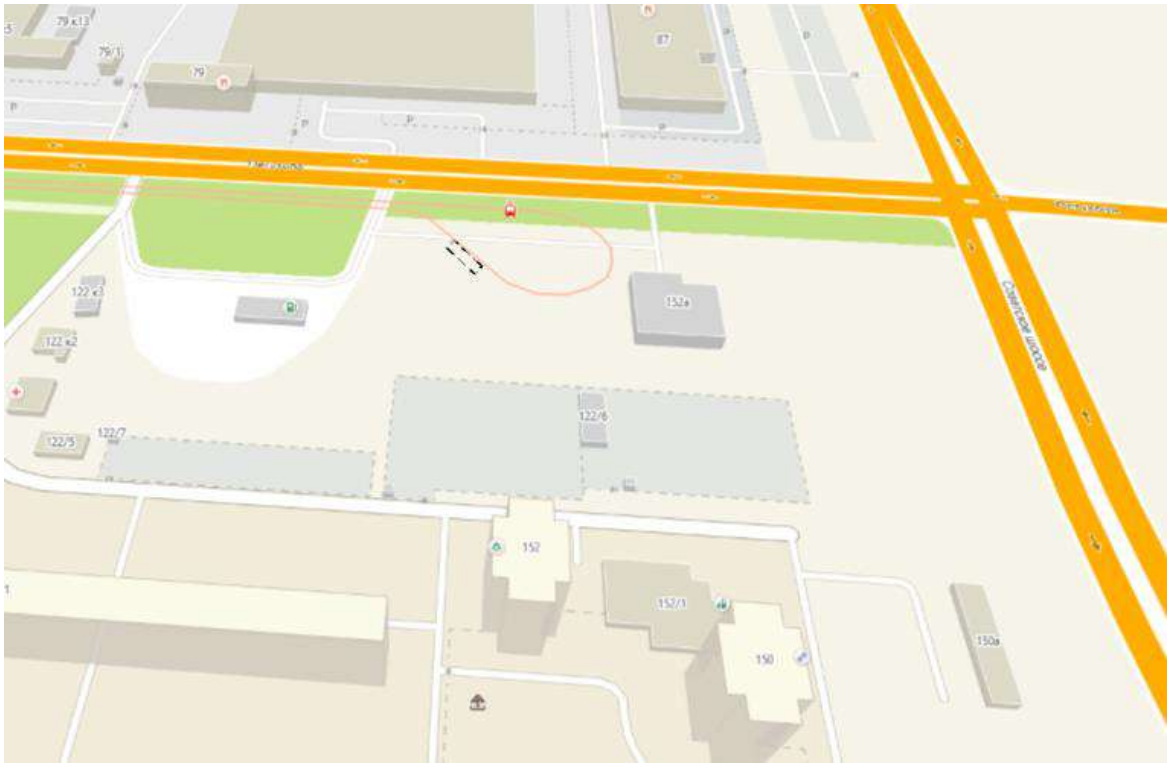


Рисунок 6.10.5. Принципиальная схема оптимизации остановочного пункта общественного транспорта

4. На остановочном пункте «Клуб им. Чехова» необходимо оборудовать остановочные платформы для маршрутов № 2, 8 (по ул. Титова в обоих направлениях). Необходимо организовать дополнительный пешеходный переход через ул. Титова со стороны ул. Пермской (рисунки 6.10.6, 6.10.7).

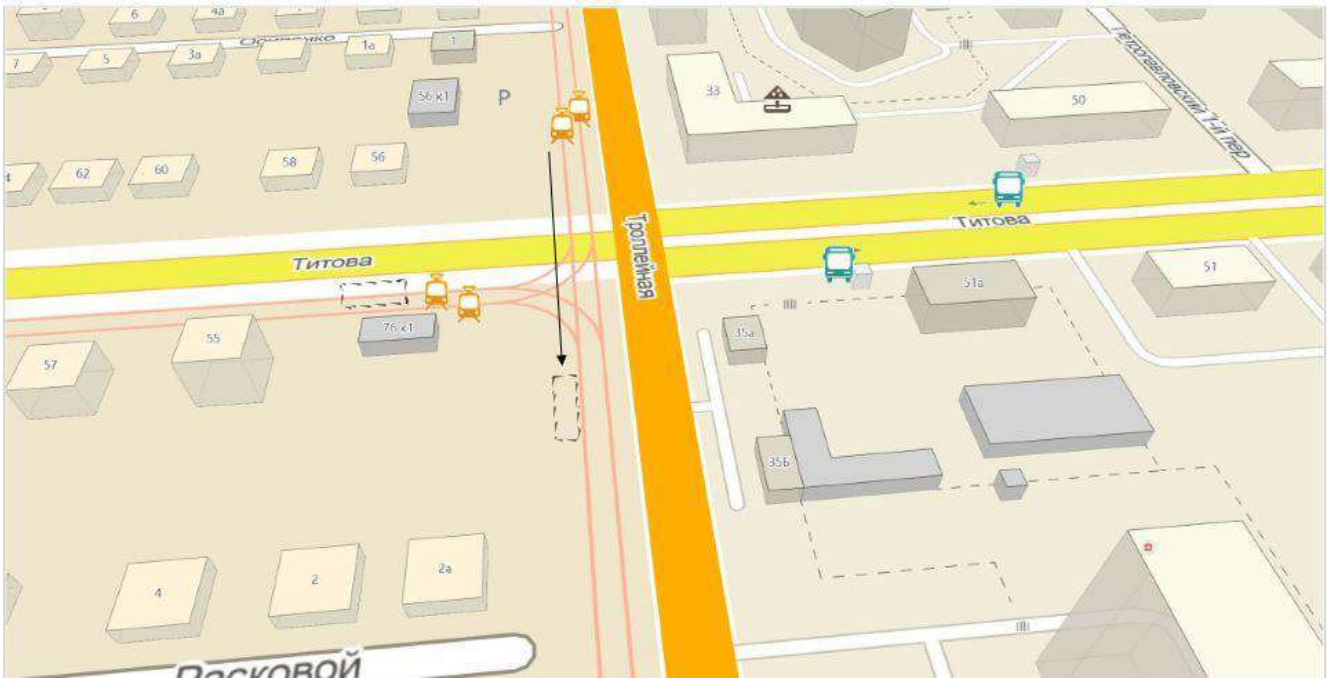


Рисунок 6.10.6. Принципиальная схема оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

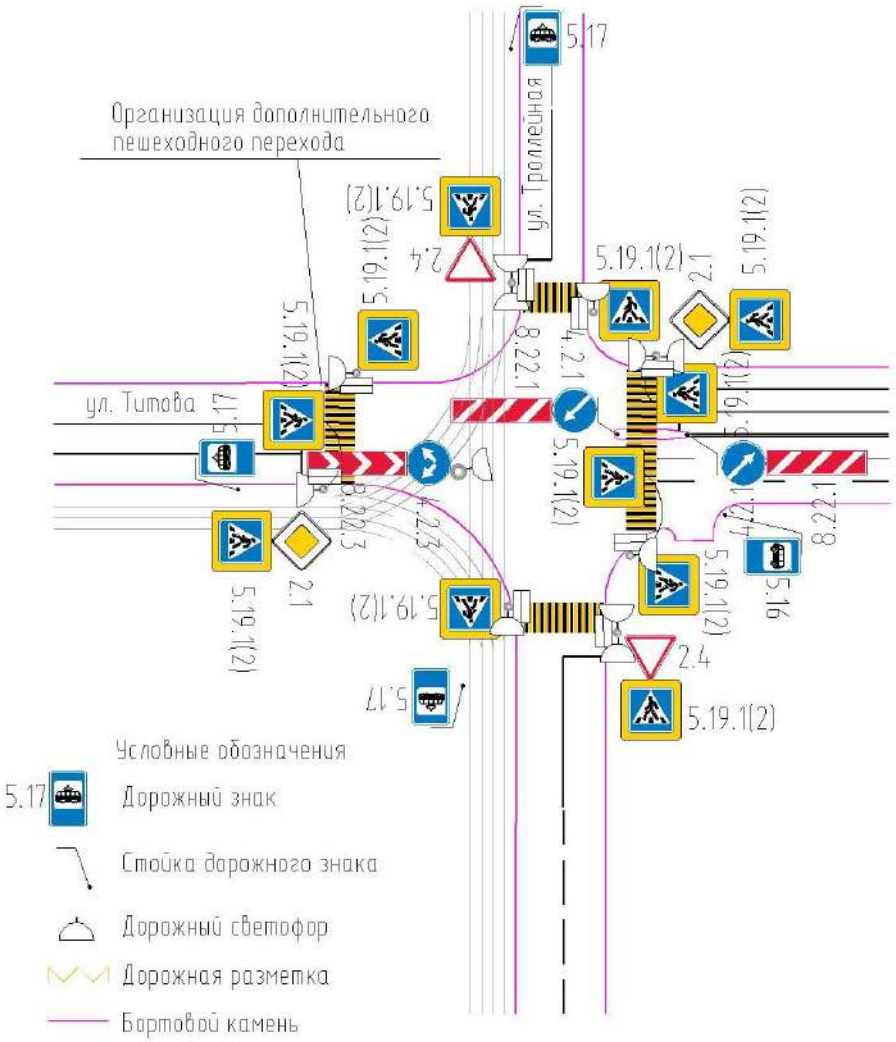


Рисунок 6.10.7. Детальная схема ОДД при оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

5. Рекомендуется перенести остановочный пункт «Весенняя» к магазину «Лента» для привлечения дополнительного пассажиропотока (рисунок 6.10.8).

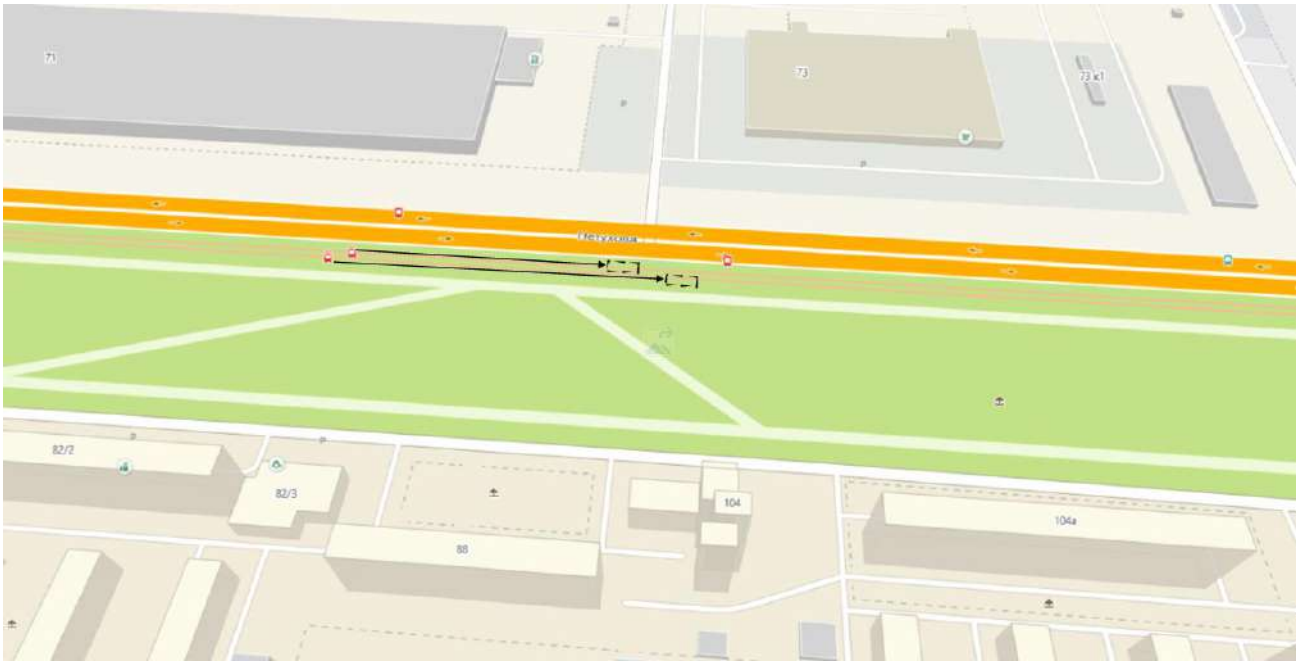


Рисунок 6.10.8. Принципиальная схема оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

6. Для привлечения дополнительного пассажиропотока рекомендуется остановочный пункт «Парашютная» перенести в район автобусных остановок. Также, для привлечения дополнительного пассажиропотока, остановочный пункт «ж/м Танкистов» необходимо перенести на 180 м к ул. Титова, так как появляется возможность пересадки на другой общественный транспорт (рисунки 6.10.9, 6.10.10).



Рисунок 6.10.9. Принципиальная схема оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

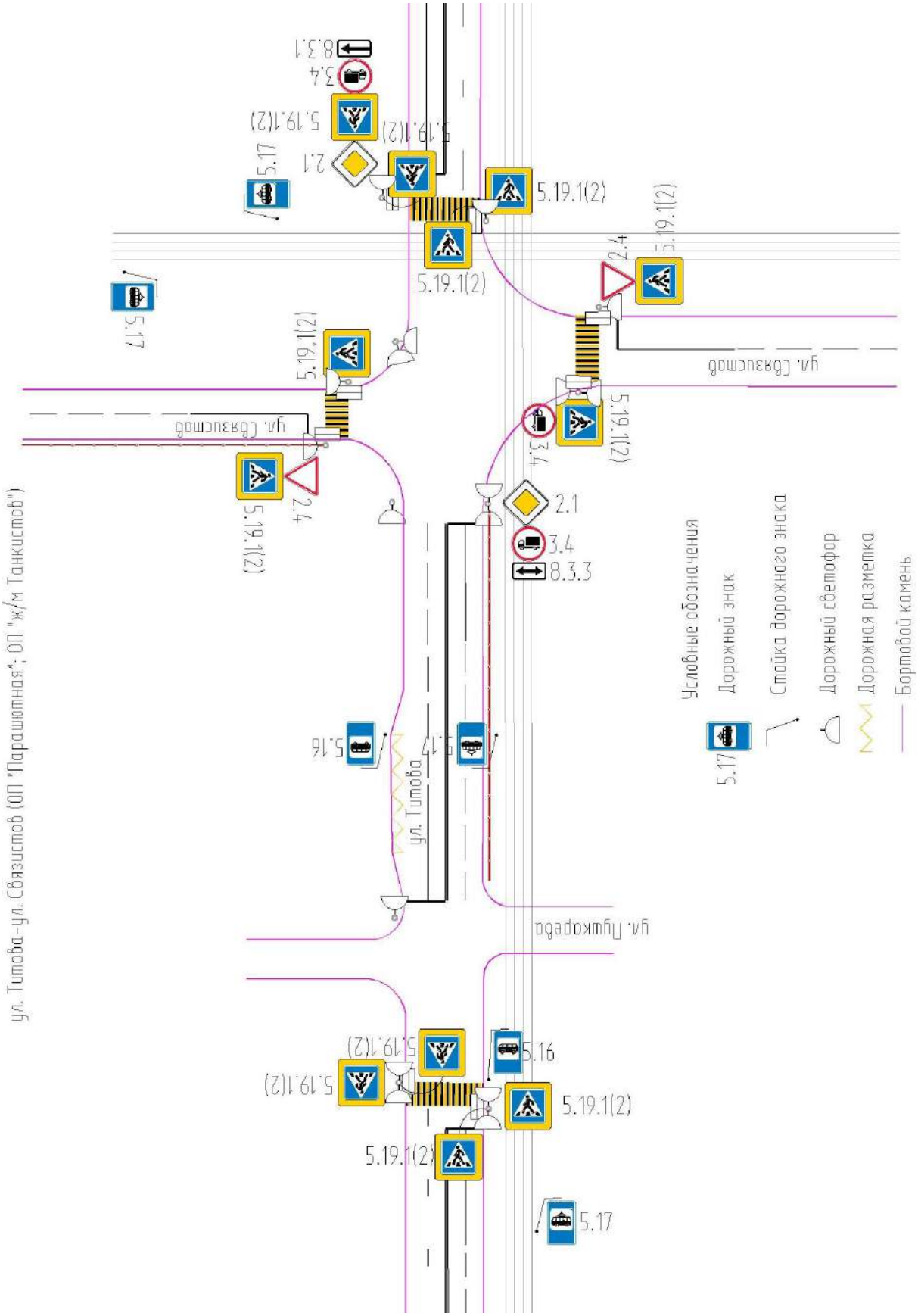


Рисунок 6.10.10. Детальная схема ОДД при оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

7. Рекомендуется организовать новый остановочный пункт в районе 6-го переулка Танкистов в обоих направлениях по ул. Связистов для привлечения дополнительного пассажиропотока в связи со строительством и вводом в эксплуатацию жилого комплекса (рисунок 6.10.11).

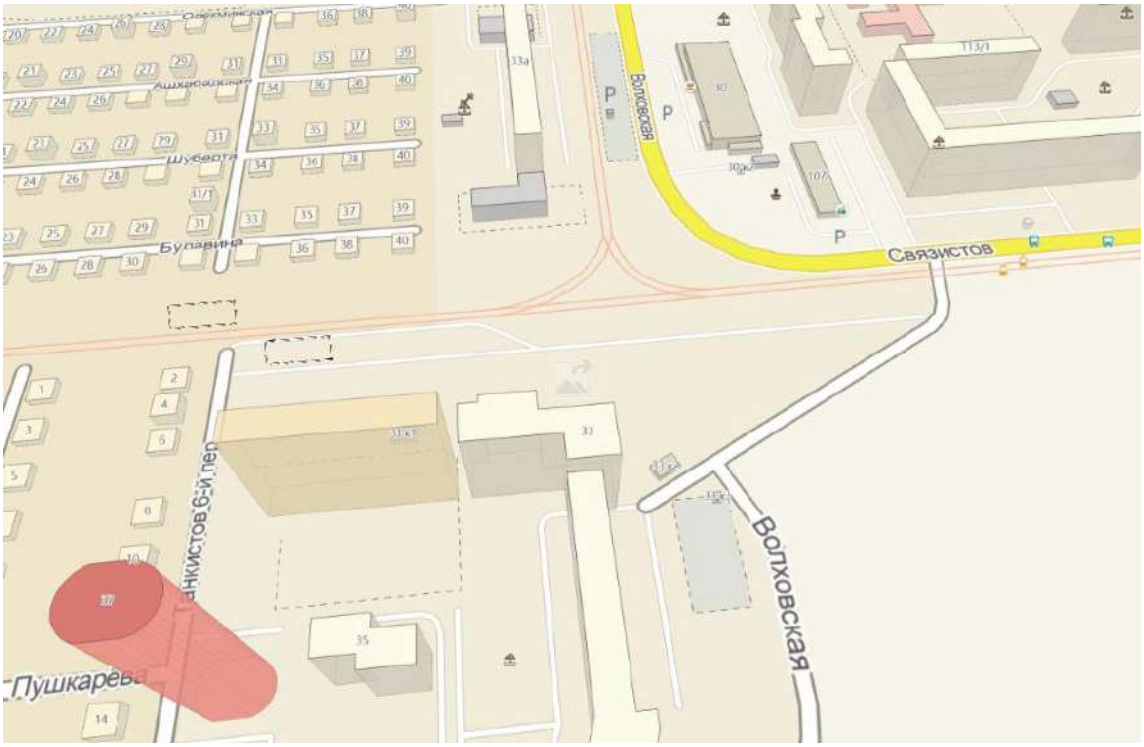


Рисунок 6.10.11 .Принципиальная схема оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

8. Остановочный пункт «Транспортная» рекомендуется перенести в район ул. Виктора Уса, для привлечения дополнительного пассажиропотока из жилмассива Акатуйский. Также необходимо перенести существующие автобусные остановки (расположенные напротив дома № 65) и регулируемый пешеходный переход к ул. Виктора Уса (рисунки 6.10.12, 6.10.13).

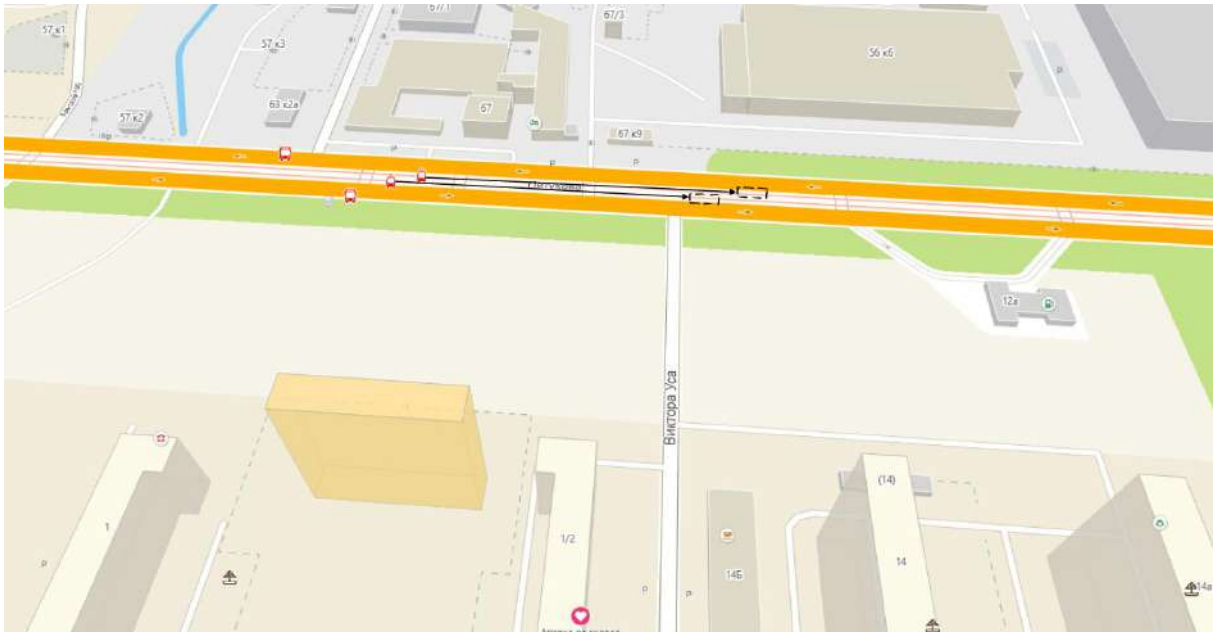


Рисунок 6.10.12 .Принципиальная схема оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

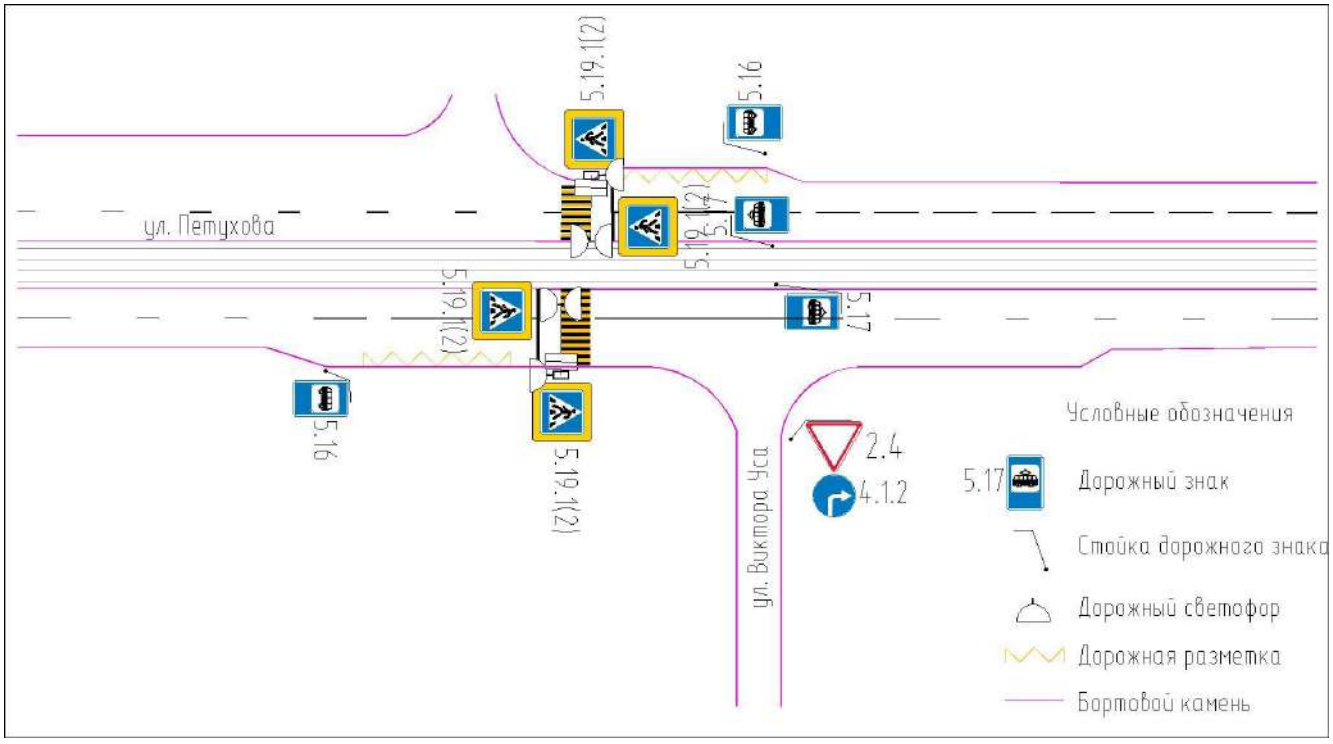


Рисунок 6.10.13 .Детальная схема ОДД при оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

Правый берег.

1. Рекомендуется реконструировать островок безопасности под остановочный пункт «пл. им. Калинина» в обоих направлениях, установить дорожный знак 5.17 «Место остановки трамвая».

В рамках данного мероприятия необходимо устройство посадочных платформ с оснащением необходимыми ТСОДД (знаки, разметка). На расчетный срок требуется обустройство посадочных платформ длиной 40 м с расположением до пешеходного перехода в рамках реконструкции площади им. Калинина и ул. Дуси Ковальчук на подходе к площади им. Калинина (рисунок 6.10.14).

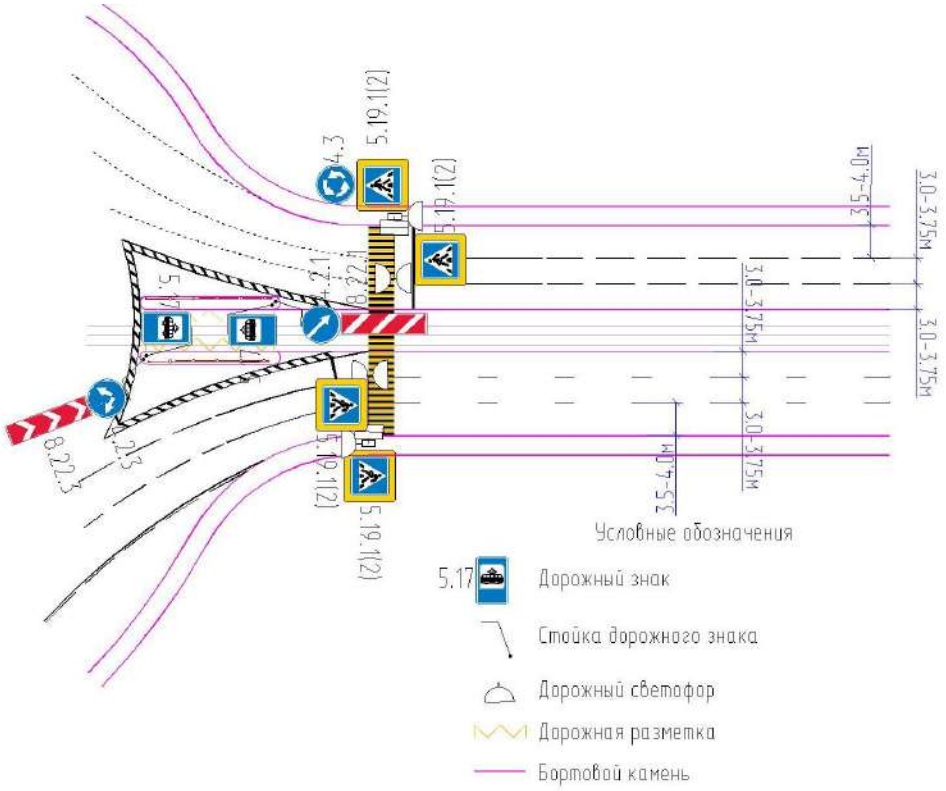


Рисунок 6.10.14. Детальная схема ОДД при оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

Дополнительно к устройству посадочных платформ предлагается ряд мероприятий по оптимизации существующей схемы ОДД в границах всей площади им. Калинина, а именно:

Создание отделенной бортовым камнем зоны для стоянки индивидуального транспорта у дома № 159 по Красному проспекту. В данном месте трасса прохождения контактной троллейбусной сети позволяет реализовать данное решение. Рассмотренное мероприятие создаст конструктивную границу зоны парковки для предотвращения создания помех для движения общественному транспорту, в том числе троллейбусов, индивидуальным транспортом, припаркованным во втором, третьем рядах.

В оставшихся трех секторах площади им. Калинина (у домов № 179/2, № 157/1, № 157) предусмотрено конструктивное обособление мест для стоянки с помощью специального возвышения (пониженный бортовой камень). Данное решение позволит конструктивно обозначить границу зоны для стоянки

автомобилей с целью предотвращения создания помех общественному транспорту.

Установка необходимых ТСОДД и контроль за выполнением требований Правил дорожного движения.

Наглядно перечисленные мероприятия представлены на рисунке 6.10.15.

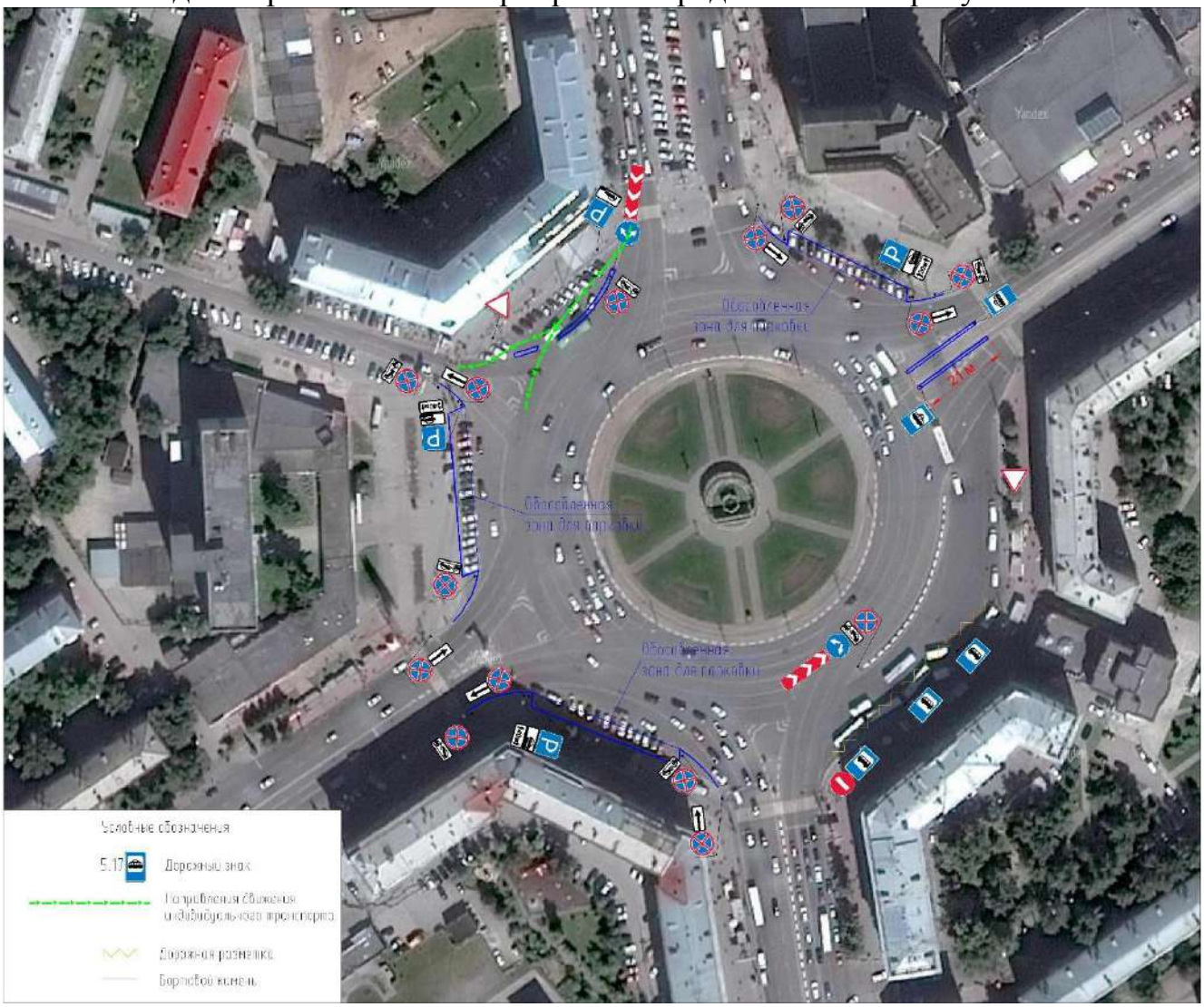


Рисунок 6.10.15. Схема ОДД при оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

2. Рекомендуется перенести остановочный пункт «ул. Волочаевская», расположенный по ул. Волочаевской на проспект Дзержинского за перекресток напротив дома № 71.

Рекомендуется перенести остановочный пункт «ул. Волочаевская», расположенный по проспекту Дзержинского со стороны остановочного пункта «Золотая горка» к остановочному пункту «ул. Волочаевская» общественного транспорта (напротив дома № 71 по проспекту Дзержинского) (рисунки 6.10.16, 6.10.17).

Для безостановочного проезда трамваем перекрестка проспект Дзержинского – ул. Волочаевская в направлении остановочного пункта «Золотая горка» рекомендуется в режиме светофорного цикла предусмотреть две отдельные фазы: одна для перехода пешеходами пр. Дзержинского, вторая для поворота трамваев направо с ул. Волочаевской на пр. Дзержинского.

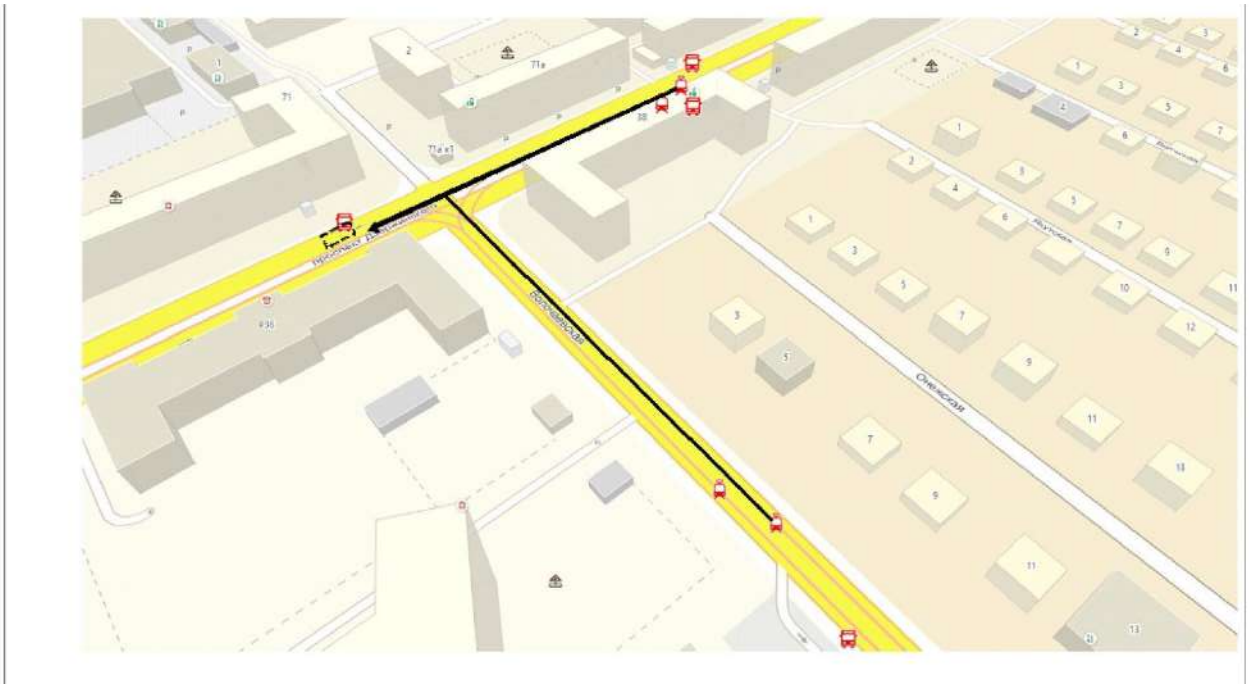


Рисунок 6.10.16. Принципиальная схема оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

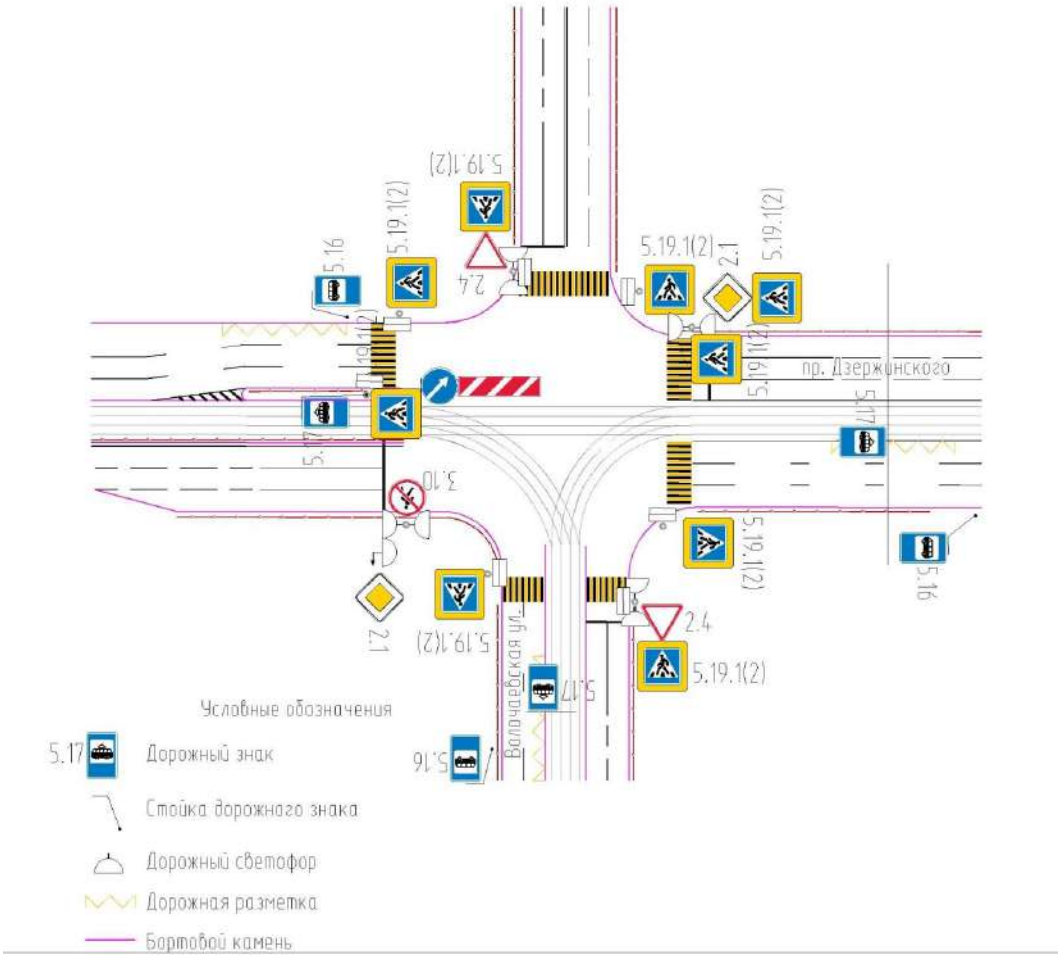


Рисунок 6.10.17. Детальная схема ОДД при оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

3. Остановочный пункт «Магазин «Детский мир» (для трамваев, следующих в сторону ул. Волочаевской), расположенный в настоящее время на ул. Трикотажной, рекомендуется перенести на проспект Дзержинского между ул. Бродского и ул. Трикотажной. Обустроить обособленную посадочную платформу. Также необходимо перенести автобусную остановку от дома № 32 по проспекту Дзержинского на участок между ул. Трикотажной и ул. Бродского. При этом требуется устройство «кармана» в месте остановочной площадки. Данный «карман» возможно организовать за счет существующего расширения под парковку автомобилей (рисунки 6.10.18, 6.10.19).

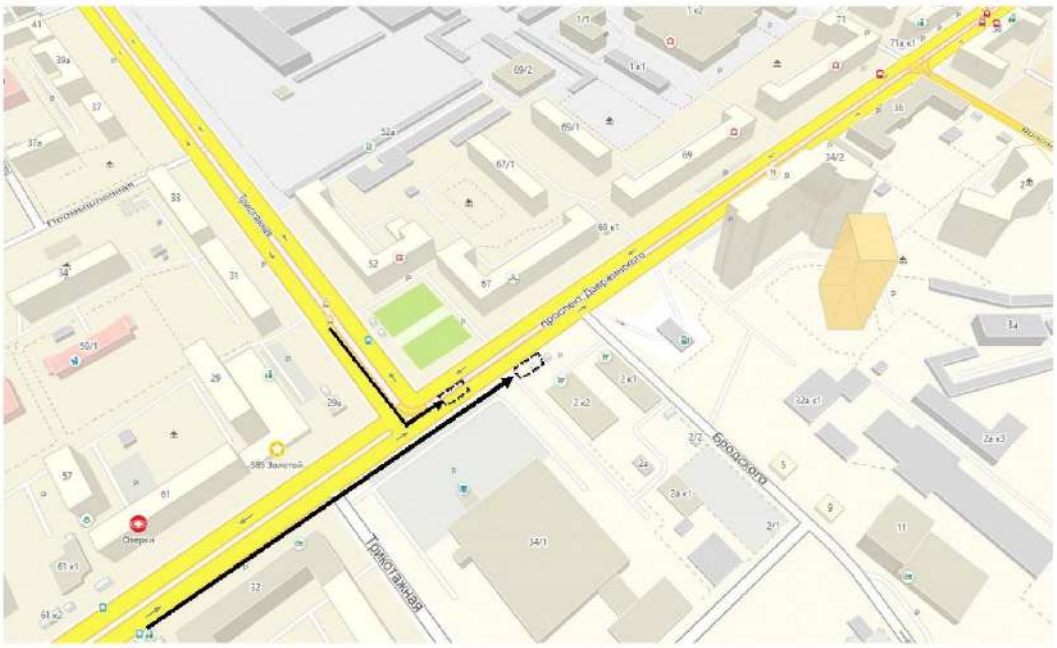


Рисунок 6.10.18 Принципиальная схема оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

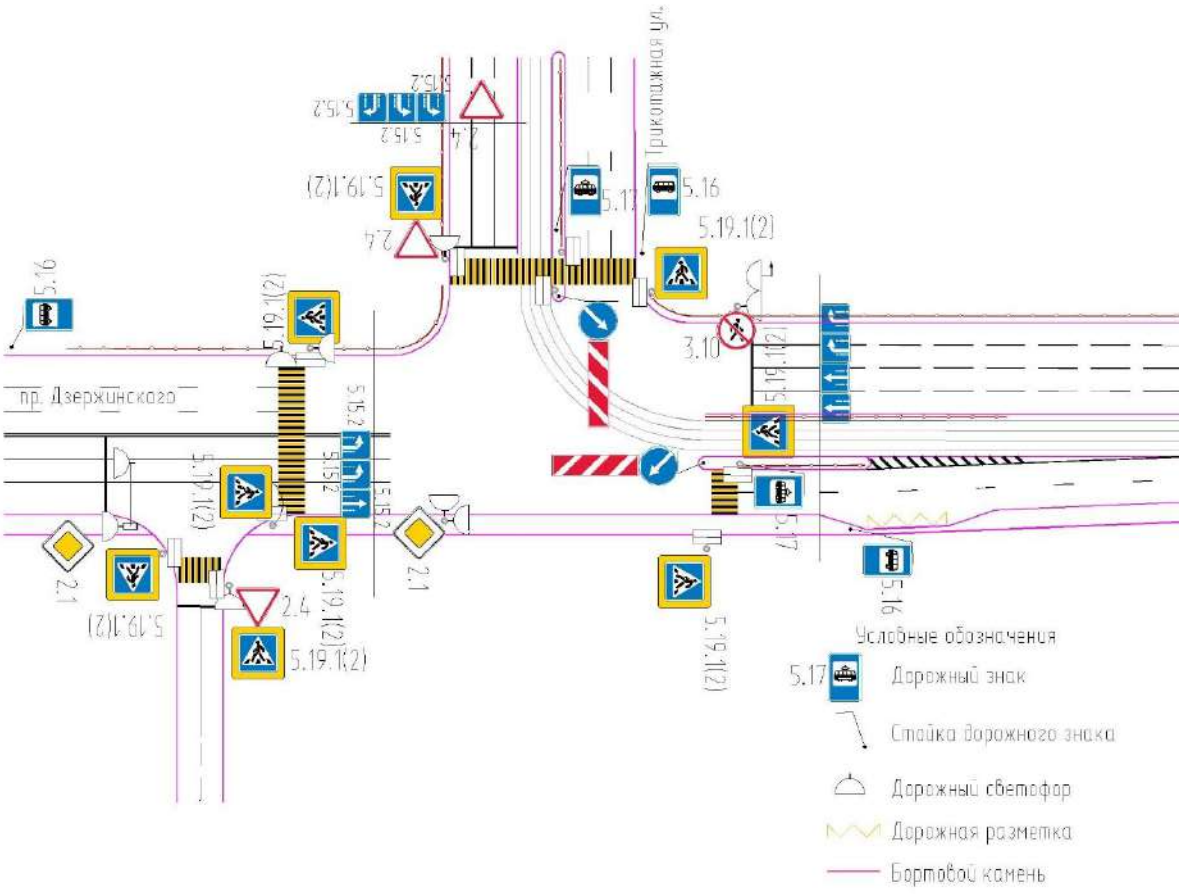


Рисунок 6.10.19. Детальная схема ОДД при оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

4. Рекомендуется организовать новый остановочный пункт «Галерея Новосибирск» в обоих направлениях в районе светофора и пешеходного перехода для привлечения дополнительного пассажиропотока. При организации нового остановочного пункта необходимо провести только сопутствующие работы: установка необходимых ТСОДД, обустройство посадочных площадок, демонтаж перильного ограждения в зоне остановки трамвая (рисунок 6.10.20).

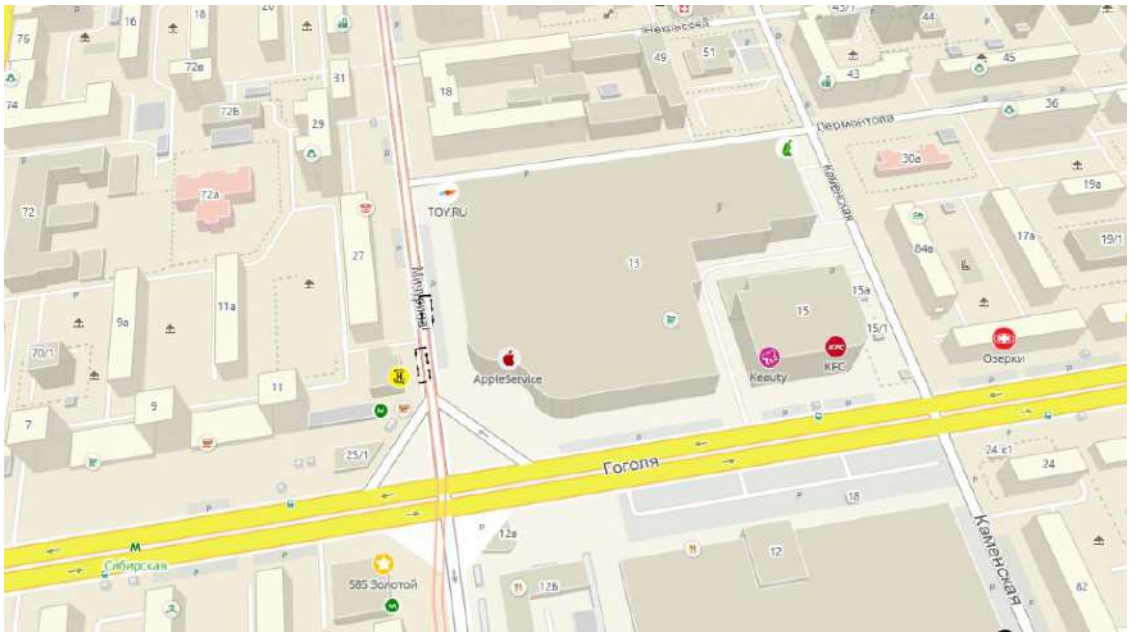


Рисунок 6.10.20. Принципиальная схема оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

5. Рекомендуется существующий остановочный пункт «Магазин «1000 мелочей» в направлении ул. Писарева перенести к ул. Крылова (рисунок 6.10.21).

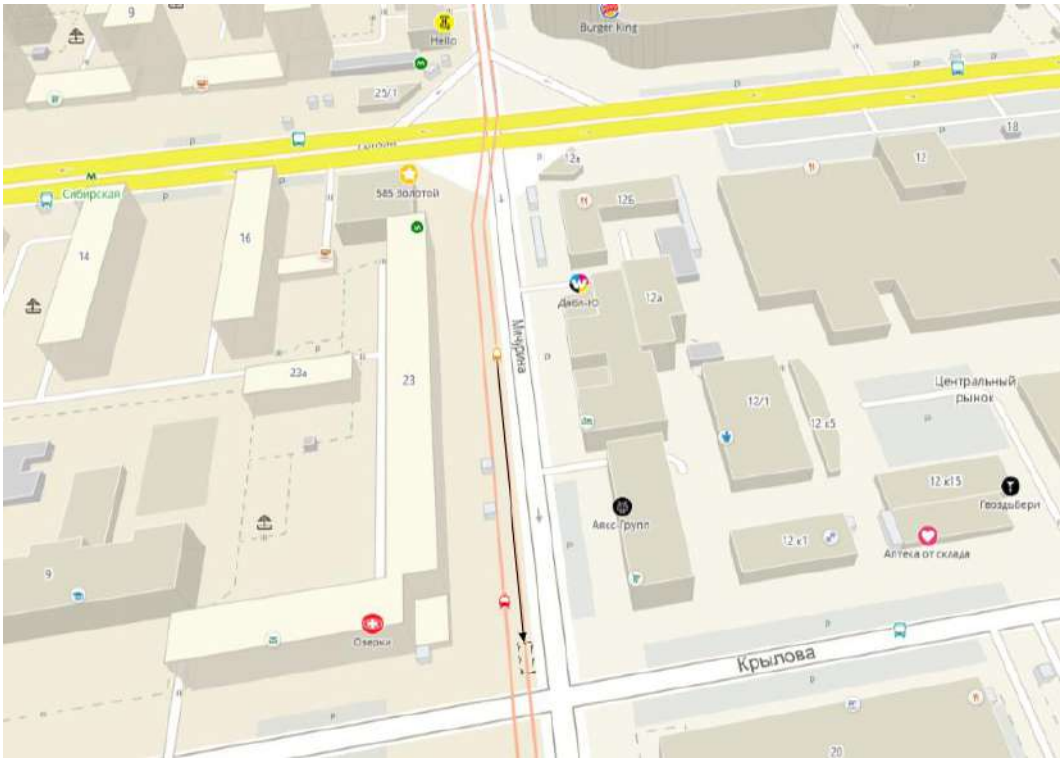


Рисунок 6.10.21. Принципиальная схема оптимизации размещения остановочного пункта общественного транспорта

6. Рекомендуется перенести остановочный пункт «Универмаг «Калининский» (в сторону площади им. Калинина) к остановке общественного транспорта (за светофор) для повышения безопасности при посадке/высадке и привлечения дополнительного пассажиропотока (рисунки 6.10.22, 6.10.23).



Рисунок 6.10.22. Принципиальная схема оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

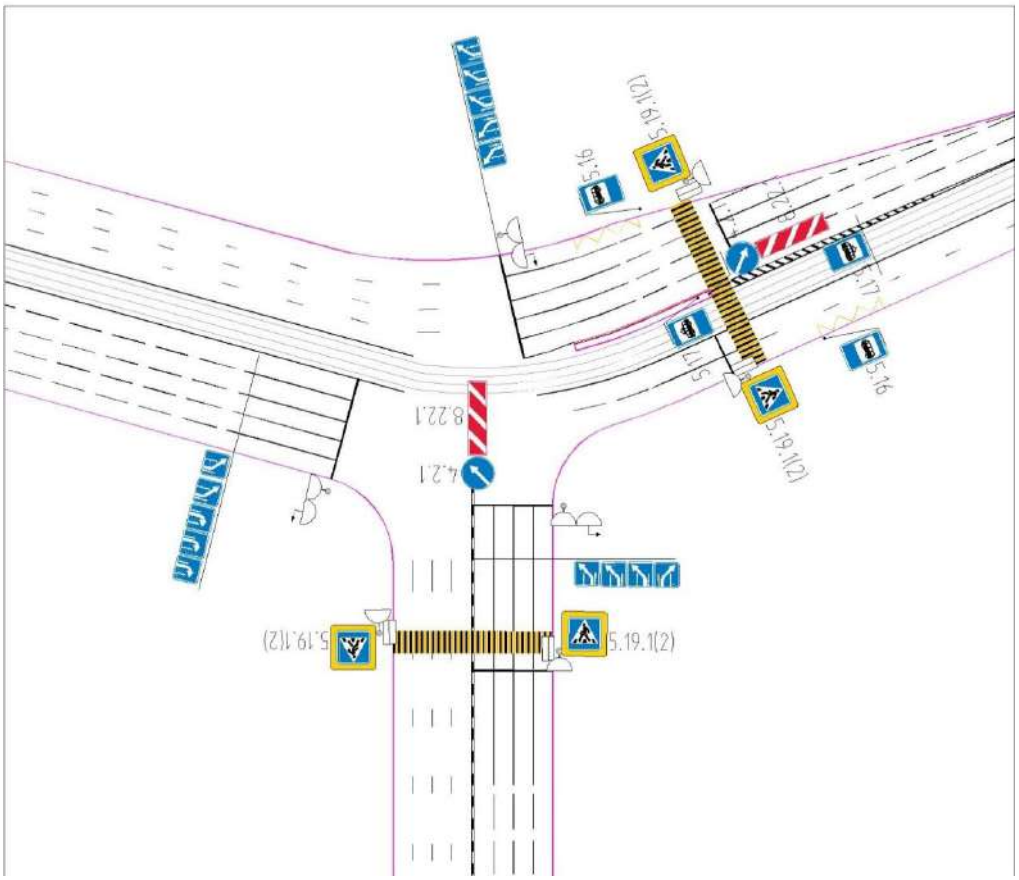


Рисунок 6.10.23. Детальная схема ОДД при оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

Кроме указанного для увеличения пропускной способности данного транспортного узла предлагается расширение проезжей части ул. Богдана Хмельницкого на одну полосу за счет существующих газона и тротуара. Таким образом, становится возможным движение транспорта в сторону площади им. Калинина по трем полосам движения. Окончательное определение направлений движения с каждой из полос необходимо произвести на стадии проектирования исходя из интенсивностей движения транспортных потоков.

7. Остановочные пункты «Стадион «Сибирь», «ДК им. Горького», «ул. 25 лет Октября» рекомендуется обозначить дорожной разметкой 1.17.1.

8. Рекомендуется организовать остановочный пункт «ул. Учительская» в направлении площади им. Калинина, напротив дома № 61 в районе остановочного пункта общественного транспорта, что повысит пассажиропоток. Данное мероприятие требует проведения только сопутствующих работ: установка необходимых ТСОДД, обустройство посадочных площадок (рисунок 6.10.24).



Рисунок 6.10.24. Принципиальная схема оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

9. Рекомендуется остановочный пункт «Октябрьский рынок» в обоих направлениях перенести ближе к ул. Кирова для пересадки пассажиров с троллейбусных и автобусных маршрутов. При необходимости возможно расширение проезжей части ул. Гурьевской (рисунок 6.10.25).

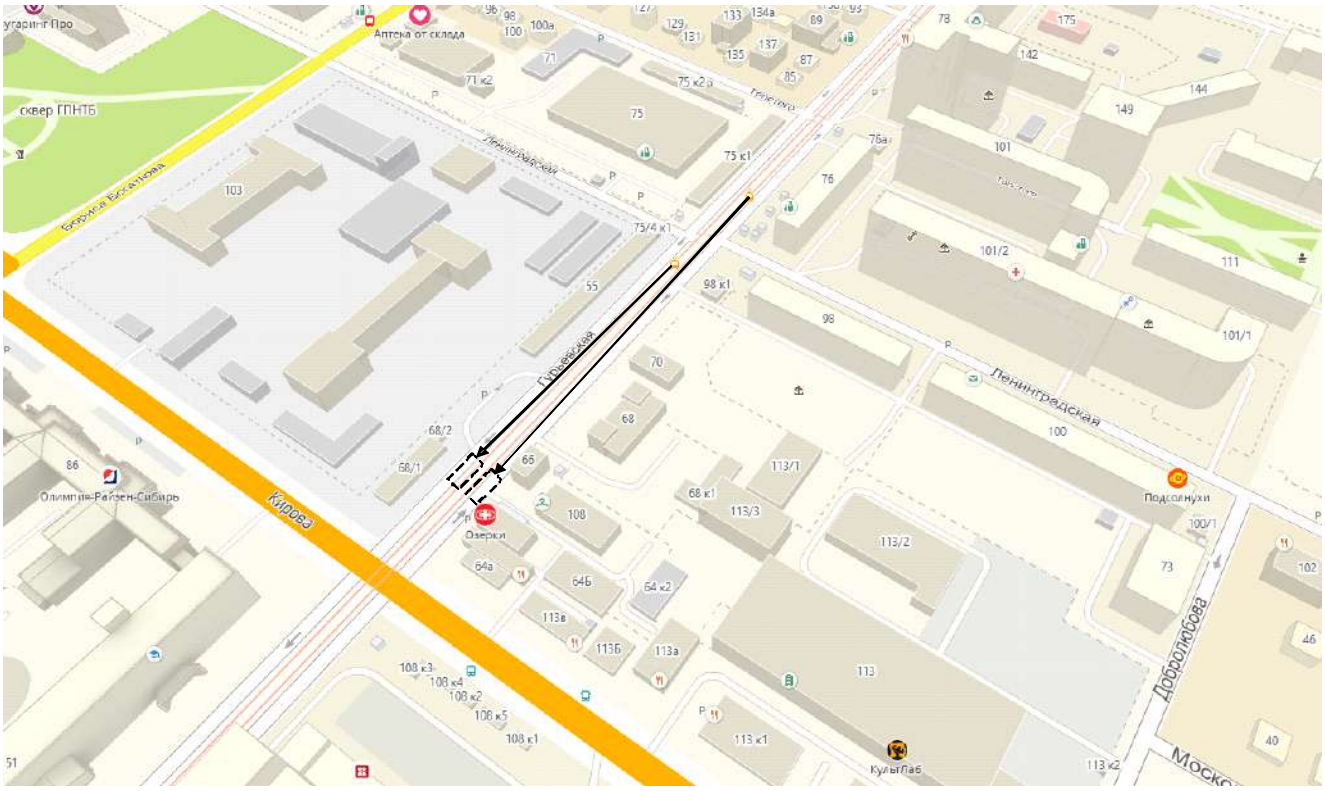


Рисунок 6.10.25. Принципиальная схема оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

10. Остановочный пункт «Октябрьский рынок»: в направлении ул. Маковского рекомендуется установить дорожный знак 5.17 «Место остановки трамвая», нанести дорожную разметку 1.17.1, 1.17.2.

11. Площадь им. Гарина-Михайловского.

В составе данного ТПУ (основного в городе Новосибирске) предлагаются несколько мероприятий по улучшению условий движения общественного транспорта.

1) Устройство дополнительного проезда с организацией посадочных площадок для высадки и посадки пассажиров. Данное мероприятие предусматривает ликвидацию существующей парковки для индивидуального транспорта и имеет целью более понятное разделение городских и пригородных маршрутов (рисунок 6.10.26).

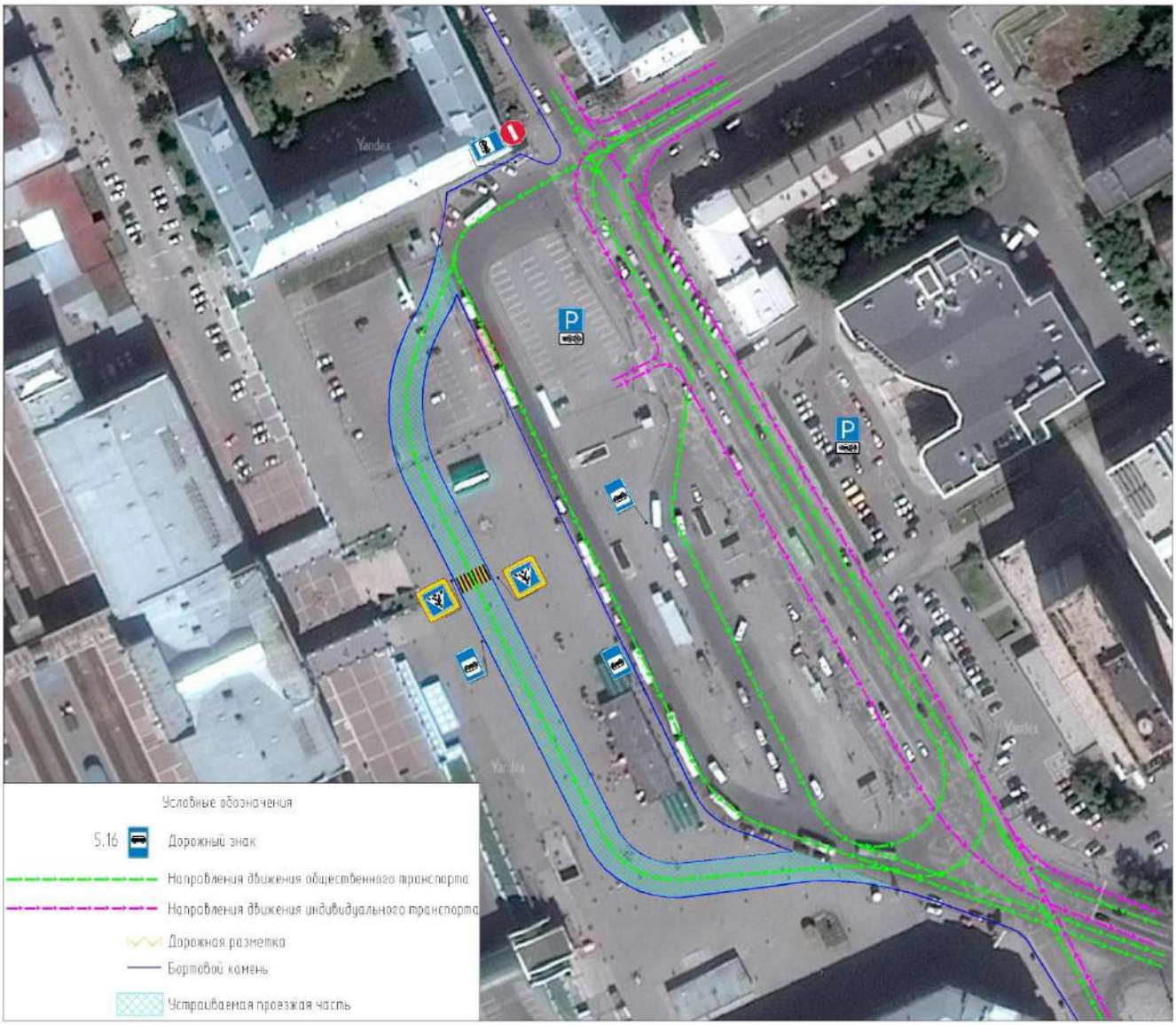


Рисунок 6.10.26. Схема ОДД при оптимизации размещения остановочных пунктов общественного транспорта

6.10.2. Обособление трамвайных путей

В городе Новосибирске существуют улицы с организованными на них трамвайными путями в одном уровне с проезжей частью. Это относится к улицам как на правом берегу реки Оби, так и на левом.

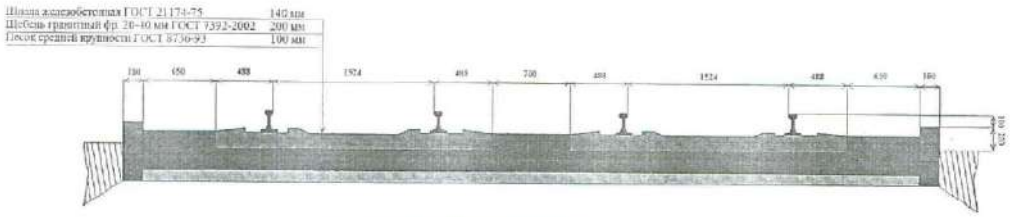
К основным участкам УДС, с подобной организацией трамвайных путей, относятся:

ул. Богдана Хмельницкого;
ул. Дуси Ковальчук;
ул. Трикотажная;
ул. Волочаевская;
ул. Учительская;
ул. Гурьевская;
ул. Авиастроителей;
ул. Мира;
ул. Сибиряков-Гвардейцев;
ул. Серебренниковская.

В рамках мероприятий по обеспечению приоритета общественному транспорту (трамваям) рекомендуется произвести работы по обособлению трамвайных путей. Данное мероприятие способствует увеличению скорости движения трамваев на маршруте, повышению уровня безопасности.

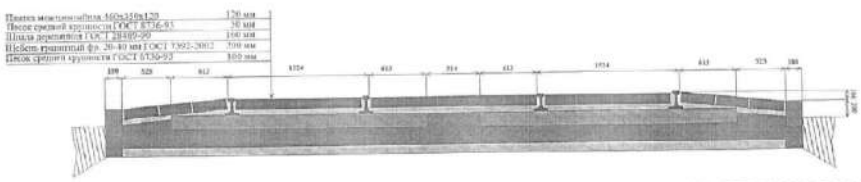
На рисунке 6.10.27 представлены два рекомендуемых варианта обособления трамвайных путей, расположенных на одном уровне с проезжей частью.

Схема обособления трамвайных путей, расположенных на одном уровне с проезжей частью



Примечание: Параметры, указанные на схеме приняты согласно ПТЭТ (п.5.1, п. 5.2, п.5.5), СП 98.13330.2012 (п. 4.1, 5.2, п.5.5), ГОСТ 21174-75, ГОСТ 28469-90, ГОСТ 6665-91(п.1.2).

Схема обособления трамвайных путей, расположенных на одном уровне с проезжей частью



Примечание: Параметры, указанные на схеме приняты согласно ПТЭТ (п.5.1, п. 5.2, п.5.5), СП 98.13330.2012 (п. 4.1, 5.2, п.5.5), ГОСТ 21174-75, ГОСТ 28469-90, ГОСТ 6665-91(п.1.2).

Рисунок 6.10.27. Схемы обособления трамвайных путей, расположенных на одном уровне с проезжей частью

При конструктивном обособлении трамвайного полотна крайне важно устроить в местах его остановок выделенные площадки для посадки и высадки пассажиров.

На краткосрочную перспективу предусматривается обособление трамвайных путей с одновременным устройством посадочных платформ на ул. Трикотажной, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Серебренниковской от ул. Мостовой до федерального государственного бюджетного учреждения культуры «Новосибирский государственный академический театр оперы и балета», ул. Учительской от ул. Авиастроителей до ул. Богдана Хмельницкого.

На рисунке 6.10.28 приведены типовые решения организации дорожного движения при обособлении трамвайных путей и обустройстве платформ для посадки и высадки пассажиров трамвая для участков улиц с тремя, двумя и одной полосой для движения в каждом направлении. Вариант с тремя полосами движения применим для ул. Трикотажной, ул. Сибиряков-Гвардейцев на участке, где ул. Сибиряков-Гвардейцев имеет три полосы для движения в каждом направлении. Вариант с двумя полосами применим для ул. Сибиряков-Гвардейцев на участке от проезда к дому № 47 до площади Сибиряков-Гвардейцев и ул. Учительской. Вариант с одной полосой движения необходимо рассматривать для ул. Серебренниковской. При этом необходимо вводить запрет остановки на данных улицах (ул. Серебренниковская) кроме участков со специальными расширениями («карманами»), предназначенными для стоянки транспортных средств.

При реализации данных схем для сохранения существующего количества полос движения и их ширины, при необходимости, следует предусмотреть локальное расширение проезжей части в местах размещения выделенных посадочных платформ.

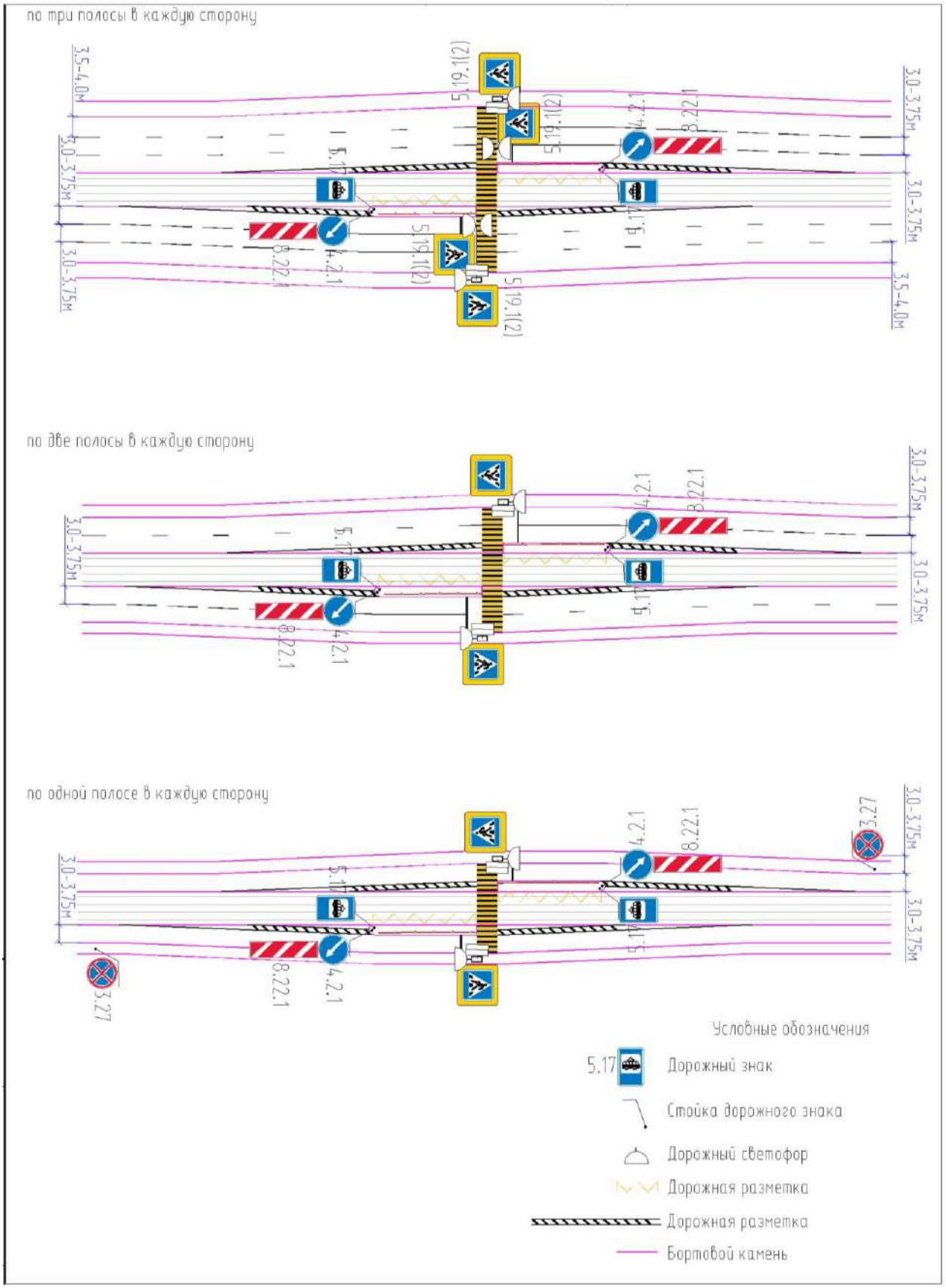


Рисунок 6.10.28. Типовая схема организации дорожного движения при обособлении трамвайных путей с устройством посадочных платформ

Перечень мероприятий на краткосрочную перспективу по обособлению трамвайных путей и обустройству посадочных площадок для пассажиров трамваев в городе Новосибирске представлен в таблице 6.10.1.

Таблица 6.10.1

Перечень мероприятий по организации дорожного движения при обустройстве выделенных площадок для посадки и высадки пассажиров трамвая

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Обособление трамвайных путей на ул. Трикотажной	2020, 2021
2	Обособление трамвайных путей на ул. Сибиряков-Гвардейцев	2020, 2021
3	Обособление трамвайных путей на ул. Серебренниковской	2020, 2021
4	Обособление трамвайных путей на ул. Учительской	2020, 2021

6.10.3. Мероприятия по устранению помех для движения трамваев

В настоящее время через трамвайные пути, расположенные в одном уровне с проезжей частью, проходит множество пересечений. Зачастую, при отсутствии должного обособления трамвайных путей, происходит стихийная организация переездов в местах, где техническими нормативами в сфере градостроительства и организации дорожного движения это запрещено. В результате происходит ухудшение транспортных показателей для трамвайного движения, а также снижается комфорт для пассажиров трамвая. В связи с этим, необходимо минимизировать количество данных пересечений, с целью увеличения скорости движения трамвая, а также увеличение безопасности и снижение времени задержки.

Анализ проблемных пересечений с трамвайными путями, выявил адресный перечень, по которому необходимо произвести работы по исключению данных переездов для автомобильного движения (таблица 6.10.2). Ликвидация переездов возможна при наличии существующих или создании альтернативных подъездов к объектам притяжения (частные дома, торговые центры и пр.).

Таблица 6.10.2

Адресный перечень по исключению переездов через трамвайные пути в городе Новосибирске

№ п/п	Участок	Проблема	Решение	Обоснование/выводы/рекомендации

1	2	3	4	5
1	Ул. Петухова на участке от остановочного пункта «Элсиб» до остановочного пункта «Транспортная»	На участке 800 метров имеется 8 переездов через трамвайные пути, что влияет на безопасность движения и снижает пропускную способность. На некоторых пересечениях не обеспечена видимость	Предлагается сохранить 3 места для разворота (переезда): в районе остановочного пункта «Элсиб»; ближайший переезд от примыкания ул. Виктора Уса к ул. Петухова в сторону ул. Сибиряков-Гвардейцев; второй переезд в сторону ул. Палласа от примыкания ул. Виктора Уса	1. Минимальное расстояние между местами для разворота – 500 м 2. Условия безопасности движения 3. Обеспечение транспортной доступности жилмассива Акатуйский
2	Ул. Петухова на участке от остановочного пункта «Транспортная» до остановочного пункта «ул. Палласа»	На участке 440 метров имеется 2 переезда через трамвайные пути, что влияет на безопасность движения и снижает пропускную способность. На некоторых пересечениях не обеспечена видимость	Предлагается исключить все переезды (в створе Аянского переулка и в районе дома № 55). Развороты осуществлять через ул. Бородина и в районе остановочного пункта «Транспортная»	1. Минимальное расстояние между соседними местами для разворота – 500 м 2. Обеспечение безопасности движения
3	Ул. Петухова на участке от остановочного пункта «ул. Палласа» до остановочного пункта «Молкомбинат»	На участке около 2000 метров имеется 8 переездов через трамвайные пути, что влияет на безопасность движения и снижает пропускную способность. На некоторых пересечениях не обеспечена видимость	Предлагается исключить все, кроме переездов у: грузового терминала (улица Петухова, дом № 51/5); в створе въезда/выезда с авторынка и прилегающих предприятий (ул. Петухова, дом № 51/1); напротив дома № 51/2, напротив дома № 35/9, в створе въезда/выезда на территорию Сибирского грузового терминала	1. Минимальное расстояние между соседними местами для разворота – 500 м 2. Обеспечение безопасности движения
4	Ул. Титова на участке от остановочного пункта «пос. Южный» до остановочного пункта «ул. Бийская»	На участке 300 метров имеется 3 переезда через трамвайные пути, что влияет на безопасность движения и снижает пропускную способность. На некоторых пересечениях не обеспечена видимость	Предлагается сохранить переезды на пересечениях с ул. Окинской и ул. Бийской	Ул. Окинская и ул. Бийская являются составляющими УДС города

№ п/п	Участок	Проблема	Решение	Обоснование/выводы/рекомендации
1	2	3	4	5
5	Ул. Титова на участке от ул. Бийской до ул. Связистов	На участке 750 метров имеется 8 переездов через трамвайные пути, что влияет на безопасность движения и снижает пропускную способность. На некоторых пересечениях не обеспечена видимость	До устройства альтернативных подъездов предлагается сохранить существующие проезды, так как они являются подъездами к жилым домам, а проезд по объездным дорогам не всегда возможен (особенно в зимнее время). Необходимо провести дополнительный анализ существующей ситуации, по результатам которого принять решение о закрытии/сохранении подъездов. Необходимо обустройство ТСОДД	Рекомендуется организовать боковой проезд между трамвайными путями и жилой застройкой от ул. Титова, дом № 221 до ул. Танкистов, дом № 31. После создания альтернативных подъездов возможно ликвидировать существующие проезды на частную территорию
6	Ул. Титова от ул. Связистов до ул. Троллейной	На участке 1500 метров имеется 18 переездов через трамвайные пути, что влияет на безопасность движения и снижает пропускную способность. На некоторых пересечениях не обеспечена видимость	До устройства альтернативных подъездов предлагается сохранить существующие проезды, так как они являются единственными подъездами к жилым домам. Переезды в створе улиц необходимо оставлять, так как они являются частью перекрестков. Необходимо провести дополнительный анализ существующей ситуации, по результатам которого принять решение о закрытии/сохранении подъездов. Необходимо обустройство ТСОДД	Существующие проезды являются подъездами к жилым домам. Альтернативные подъезды отсутствуют. Статус проездов между домами и трамвайными путями вдоль ул. Титова и ул. Гурьевская не известен, возможность движения по нему не подтверждается (наличие препятствий в виде шлагбаумов, снега в зимний период). Рекомендуется организовать боковые проезды между трамвайными путями и жилой застройкой на всем
7	Ул. Гурьевская от ул. Ленинградской до ул. Воинской. На участке от ул. Ленинградской до ул. Белинского все переезды выполнены в границах перекрестков, трамвайные пути расположены по середине про-	На участке 1300 метров имеется 15 переездов через трамвайные пути, что влияет на безопасность движения и снижает пропускную способность. На некоторых пересечениях не обеспечена видимость		

№ п/п	Участок	Проблема	Решение	Обоснование/выводы/рекомендации
1	2	3	4	5
	езжей части; на остальном протяжении трамвайные пути проходят вдоль жилой застройки			протяжении рассматриваемых участков ул. Титова и ул. Гурьевская. После создания альтернативных подъездов возможно ликвидировать существующие проезды на частную территорию
8	Ул. Никитина на участке от ул. Воинской до ул. Есенина	На участке 2000 метров имеется 9 переездов через трамвайные пути, что влияет на безопасность движения и снижает пропускную способность. На некоторых пересечениях не обеспечена видимость	Предлагается сохранить существующие переезды. Необходимо провести дополнительный анализ существующей ситуации, по результатам которого принять решение о закрытии/сохранении подъездов. Необходимо обустройство ТСОДД	Существующие переезды (без учета перекрестков пересекающих и примыкающих улиц) обеспечивают подъезд к прилегающим территориям, в том числе к АЗС, магазинам, СТО, частной территории). После организации альтернативных подъездов возможна ликвидация существующих проездов
9	Гусинобродское шоссе от ул. Есенина до остановочного пункта «Гусинобродское шоссе»	На участке 1700 метров имеется 6 переездов через трамвайные пути, что влияет на безопасность движения и снижает пропускную способность. На некоторых пересечениях не обеспечена видимость	Нерегулируемые выезды в створе примыканий ул. Суркова и ул. Геофизической Необходимо провести дополнительный анализ существующей ситуации, по результатам которого принять решение о закрытии/сохранении подъездов. Выезд на Гусинобродское шоссе напротив дома № 31/3 возможно ликвидировать, так как существует регулируе-	Для подъезда к объектам притяжения существуют альтернативные проезды

№ п/п	Участок	Проблема	Решение	Обоснование/выводы/рекомендации
1	2	3	4	5
			мый дублер (соседний в сторону ул. Доватора).	
10	Ул. Трикотажная. Переезды в районе дома № 47 и дома № 49	Оба переезда организованы с разных сторон у основания путепровода, проходящего над железной дорогой. На данных пересечениях при повороте, автомобилисты занимают трамвайные пути, в ожидании проезда встречного транспорта, при этом трамваю, двигающемуся с путепровода, необходимо значительно снижать скорость перед данной помехой. Все это влияет на безопасность движения и снижает пропускную способность	Предлагается сохранить существующий переезд напротив дома № 49. Перенести переезд, расположенный у дома № 47 к дому № 41. Детальная проработка представлена в подразделе 6.10.5 «Мероприятия по безопасности дорожного движения в местах концентрации ДТП». Необходимо провести дополнительный анализ существующей ситуации, по результатам которого принять решение о закрытии/сохранении подъездов.	Наличие данных переездов (мест для разворота, поворота) через трамвайные пути не противоречит требованиям нормативов в области градостроительства и ОДД и целям обеспечения безопасности движения. Законность разворота в районе дома № 49 подтверждается существующими ТСОДД (знаки 6.3.1 «Место для разворота»).

6.10.4. Организация приоритета проезда перекрестков со светофорным регулированием для общественного транспорта

Предоставление приоритета городскому общественному транспорту на светофорных объектах является важной формой обеспечения приоритетного проезда общественного транспорта в городских зонах. В городе Новосибирске наиболее целесообразно применять активируемое регулирование, которое использует ДТ, подключенные через дорожные контроллеры (далее – ДК) СО в единую систему. Решение о включении и (или) продлении разрешающих сигналов по каждому из возможных направлений движения на перекрестке может приниматься периферийным ДК самостоятельно, или вырабатывается в ЦУП в режиме реального времени. То есть, информация, полученная от ДТ, обрабатывается непосредственно в ДК, либо поступает в ЦУП, где с помощью специального ПО и оборудования преобразуется в импульсы для управления светофорами. То есть, ДТ «активируют» импульсы управления светофорами по направлениям для всех видов транспорта.

В случаях, когда требуется обеспечить исключительные условия для транспорта, имеющего приоритет в движении, в качестве сигнала с ДТ может

использоваться управляющий сигнал из ЦУП или кодированная посылка запроса приоритета от бортового устройства. То есть, ДТ в данном варианте будет виртуальным.

Принципы обеспечения приоритета общественному транспорту

Множество различных вариантов обеспечения такого приоритета на регулируемых перекрестках можно разделить на системы пассивного и активного приоритета. Такая классификация зависит, главным образом, от использования системы детектирования, определяющей присутствие общественного транспорта.

1.1 Пассивный приоритет.

«Пассивные» системы используют упрощенную форму предоставления приоритета на светофорах, при которой длительность разрешающего сигнала в направлении движения общественного транспорта будет больше, чем в ином случае. Оставшаяся часть цикла затем распределяется между другими направлениями.

1.2. Активный приоритет.

В «активных» системах приоритет общественного транспорта предоставляется путем реагирования светофоров на прибытие каждого транспортного средства, обнаруженного на подходе к светофору. Большинство разработок связано именно с «активными» системами, которые обеспечивают наибольшую эффективность в обеспечении приоритетных проездов транспортных средств. Активный приоритет может предоставляться общественному транспорту различными способами реализации в зависимости от наличия инфраструктуры для поддержки такой реализации. Для создания приоритета общественному транспорту различают следующие принципы его предоставления:

1.2.1. Приоритет для всего общественного транспорта.

Весь общественный транспорт имеет право на приоритетный проезд независимо от того, движется он с опозданием или нет. Этот принцип называется стратегией «максимальной скорости», поскольку его цель заключается в повышении скорости движения всех трамваев/автобусов. Однако следует отметить, что когда интенсивность движения единиц общественного транспорта велика, предоставление приоритета большому их количеству может вызвать задержки транспортных средств, следующих в «конфликтных» направлениях. Это является одним из простейших принципов реализации приоритета, так как единственная необходимая информация – это ожидаемое время прибытия транспортного средства к светофору. Силу воздействия данного принципа можно изменять, указывая уровень предоставляемого приоритета (например: полный приоритет, только продление разрешающего сигнала светофора, ограниченный приоритет с учетом условий движения). Предоставление полного приоритета всему общественному транспорту может привести к неприемлемым задержкам общего транспортного потока, особенно когда интенсивность движения трамваев/автобусов высока и предоставление приоритета приводит к большому количеству повторных вызовов разрешающего сигнала светофора. Ущерб, наносимый общему транспортному потоку, можно уменьшить путем:

ограничения/отключения повторных вызовов разрешающего сигнала на перекрестках с высокой интенсивностью общего транспортного потока или высокими уровнями насыщения;

применения полного приоритета только при низких или средних уровнях интенсивности движения общественного транспорта.

1.2.2. Дифференцированный/условный приоритет.

Приоритет может предоставляться конкретным транспортным средствам, соответствующим предварительно заданным критериям. Единственной общей стратегией является «предоставление приоритета только опаздывающим единицам общественного транспорта». Единицы общественного транспорта, отстающие от графика, получают приоритет; транспортные средства (входящие в систему общественного транспорта), следующие по графику или опережающие его, не получают приоритет.

Данная стратегия превосходит стратегию предоставления приоритета всем транспортным средствам, поскольку она обеспечивает хороший баланс между экономией времени поездки и экономией времени ожидания пассажиров, и снижает воздействие на общий транспортный поток. Аналогичная стратегия может использоваться для транспортных средств, работающих с соблюдением интервалов движения, то есть приоритет предоставляется на основе интервалов движения между ними. Целью такой стратегии является улучшение регулярности перевозок, а не соблюдение графика движения. Стратегия «дифференцированного приоритета» предпочтительна в тех случаях, когда перевозки осуществляются с высокой частотой (например, средний интервал движения составляет 12 минут и меньше), когда пассажиры обычно прибывают на остановки в случайном порядке.

Методы детектирования и определения местоположения общественного транспорта.

Первым требованием для обеспечения приоритетного проезда перекрестков со светофорным регулированием трамваем (или автобусом) является наличие средств определения местоположения, позволяющих обнаружить трамвай (автобус) на подходе к светофору (локализация транспортного средства). Варианты реализации такого процесса распределены по следующим общим категориям:

2.1. Методы, предусматривающие оснащение оборудованием внешней инфраструктуры.

Эти методы обеспечивают детектирование трамваев (автобусов) без необходимости установки бортового оборудования. Одним из примеров являются петлевые датчики, которые могут идентифицировать транспортное средство на основе формы характеристик, полученных при детектировании. Этот метод можно применять только тогда, когда трамваи (автобусы) являются постоянной и отдельной категорией транспортных средств.

2.2. Методы, предусматривающие оснащение бортовым оборудованием транспортных средств (единиц общественного транспорта).

Данные методы позволяют определять местоположение трамваев (автобусов) исключительно с помощью бортового оборудования. Одним из элементов системы является система позиционирования GPS, которая обеспечивает «непре-

рывное» определение местоположения транспортного средства с точностью примерно 5 – 10 м (до 2 м с применением дифференциальной коррекции сигнала). Далее бортовое программное обеспечение может определить местоположение транспортного средства по отношению к светофорам. Местонахождение транспортного средства на фиксированном маршруте также может определяться с помощью одометра, однако, вследствие возникновения суммарных ошибок, данный метод применяется все реже.

Комплексы бортовых устройств (модулей) для обеспечения приоритетного проезда общественного транспорта размещаются непосредственно в кабинах подвижного состава с выносом на кузов, в случае необходимости, внешних антенн связи.

Комплекты бортовых устройств формируются для каждого борта индивидуальным номером маршрута. Этот номер должен быть доступен либо в составе информационных пакетов взаимодействия между бортовым модулем и модулем придорожной инфраструктуры, либо сообщаться придорожному модулю средствами межцентрового взаимодействия систем по запросу, в соответствии с уникальным номером борта. С использованием данного номера формируются индивидуальные режимы работы СО и информационных табло на остановках общественного транспорта.

Кнопки управления, информационные табло и индикаторы бортового модуля размещаются в кабинах подвижного состава общественного транспорта непосредственно на приборных панелях; они должны быть четко видны и понимаемы, доступны для использования, и не должны препятствовать восприятию водителем информации о работоспособности управляемого им транспортного средства.

2.3. Методы с оснащением оборудованием инфраструктуры и транспортных средств.

Эти методы обеспечивают детектирование транспортного средства с использованием связи между бортовым оборудованием и соответствующей инфраструктурой. Типичным примером является использование пары «петлевой датчик – транспондер». Система предусматривает оснащение трамваев (автобусов) транспондерами, обменивающимися информацией с индуктивной петлей, устанавливаемой по трассе перед светофорами. Это обеспечивает надежное детектирование транспортных средств, оснащенных соответствующим оборудованием, в определенных местах. Системы могут быть либо децентрализованными, либо входить в состав централизованной системы автоматического определения местоположения транспортных средств (AVL). Другие методы, в основе которых лежит автоматическое определение местоположения транспортных средств, включают непрерывное определение местоположения бортовым оборудованием автобуса с помощью одометра и придорожных маяков, при этом данные о местоположении регулярно запрашиваются центром AVL с использованием средств радиосвязи.

Места дислокации комплектов устройств, устанавливаемых на УДС города Новосибирска (придорожных модулей), для обеспечения приоритетного проезда

общественного транспорта должны определятся индивидуально для каждого узла УДС, исходя из обеспечения реализации различных типовых сценариев работы АСУДД.

Основными типовыми сценариями работы подсистемы приоритетного проезда общественным транспортом являются:

сценарий 1 – работа узла УДС с остановочным пунктом перед перекрестком.

Изначально светофорный объект работает в штатном режиме, обеспечивая чередование фаз в цикле светофорного регулирования. При этом может быть реализован как алгоритм жесткого управления, жесткого координированного управления, так и алгоритм локального адаптивного регулирования с коррекцией длительности фаз по показаниям локальных ДТ.

При приближении к перекрестку борта общественного транспорта он попадает в зону уверенной радиосвязи (300 – 500 м) и бортовой модуль приоритетного пропуска начинает ежесекундно транслировать координату своего местонахождения в модуль придорожной инфраструктуры. В обратную сторону, дорожный контроллер (далее – ДК) ежесекундно отсылает оставшееся время горения сигнальной группы, соответствующей направлению движения борта на перекрестке. В случае индикации оставшегося времени горения разрешающего сигнала – используется зеленый цифровой индикатор, расположенный в кабине, а для индикации оставшейся длительности горения запрещающего сигнала – красный. Это индивидуальное табло обратного отсчета для борта работает независимо от наличия на перекрестке стационарных табло. В случае активизации запроса приоритета – значения обратного отсчета корректируются на фактические.

Модуль придорожной инфраструктуры содержит обновляемый граф маршрута с размеченными виртуальными зонами вызова, и, получив от бортового модуля координаты, выполняется их фильтрация и проецирование на граф с последующей оценкой попадания в заранее определенные геозоны вызова.

Существует несколько типов геозон, имеющих различное функциональное предназначение. Первая геозона сигнализирует о входе борта общественного транспорта в зону возможного вызова приоритета – на рисунке 6.10.29 это зона 1 типа.

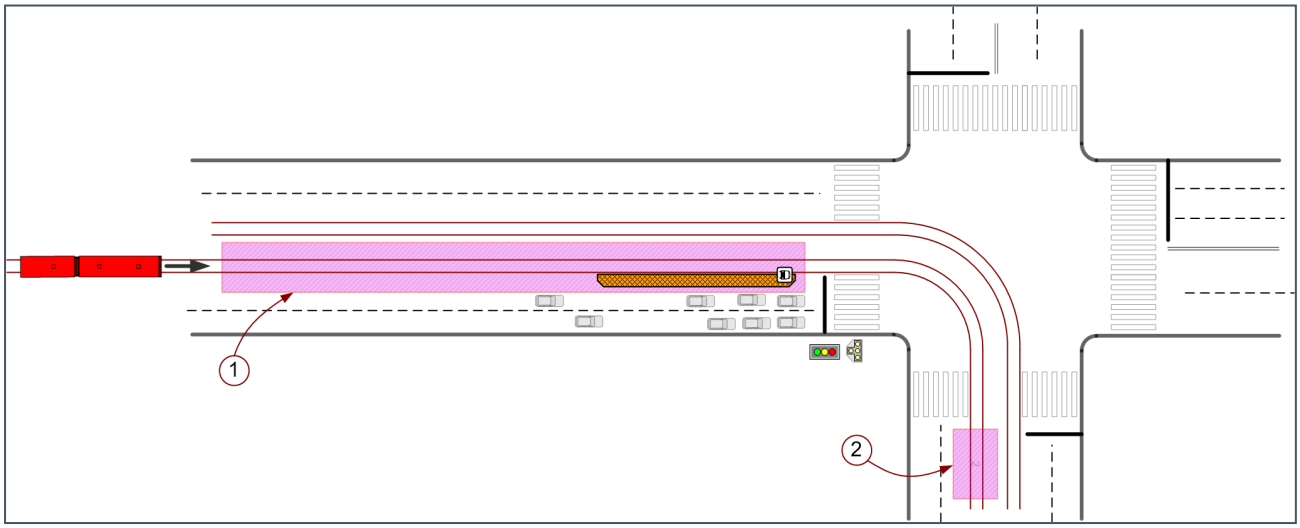


Рисунок 6.10.29. Схема расположения геозон при реализации алгоритма приоритетного пропуска общественного транспорта

При попадании в эту зону, в кабине водителя начинает мигать с частотой 1 Гц зеленая кнопка ручного подтверждения вызова, при этом водитель может реализовать две возможности:

первая – не нажимать кнопку. Такой сценарий применяется, когда борт идет с опережением расписания движения и (или) не нуждается в приоритетном пропуске. В этом случае, борт не будет влиять на светофорный цикл и проедет перекресток в ближайшей подходящей фазе. Кабинное табло обратного отсчета позволяет водителю дополнительно сориентироваться в необходимости вызова с учетом времени посадки пассажиров;

вторая – при окончании посадки пассажиров, перед закрытием дверей водитель нажимает кнопку вызова приоритета. С помощью бортового модуля запрос транслируется в ДК в виде признака срабатывания зоны детекции с заданным номером (то есть, в частном случае, запрос может быть аналогично сформирован стационарным детектором, что бывает полезным для дублирования функций вызова на некоторых критических перекрестках). Получив запрос, ДК начинает скорейшее выполнение перехода в заранее сконфигурированную фазу. Переход осуществляется с выдержкой минимального времени текущей фазы и длительностей промежуточных тактов, обеспечивающих безопасность светофорного регулирования.

С момента начала выполнения контроллером запроса, по каналу бортовой модуль → модуль придорожной инфраструктуры проходит подтверждение выполнения и зеленый индикатор кнопки вызова переходит из мигающего в постоянно включенное состояние. На индикаторе кабинного табло обратного отсчета показывается скорректированное время до включения разрешающего движения сигнала и максимальное время, оставшееся до последующего перехода в «красный» (после фактического включения зеленого сигнала). Вызывная фаза в общем случае является специально описанной фазой для обеспечения приоритет-

ного проезда. Для примера, на рисунке 6.10.30 показана фаза с запрещенным пешеходным переходом и запрещенным движением автомобилей в попутном направлении. В частном случае – это может быть задано обычной фазой из состава фаз штатного цикла светофорного регулирования.

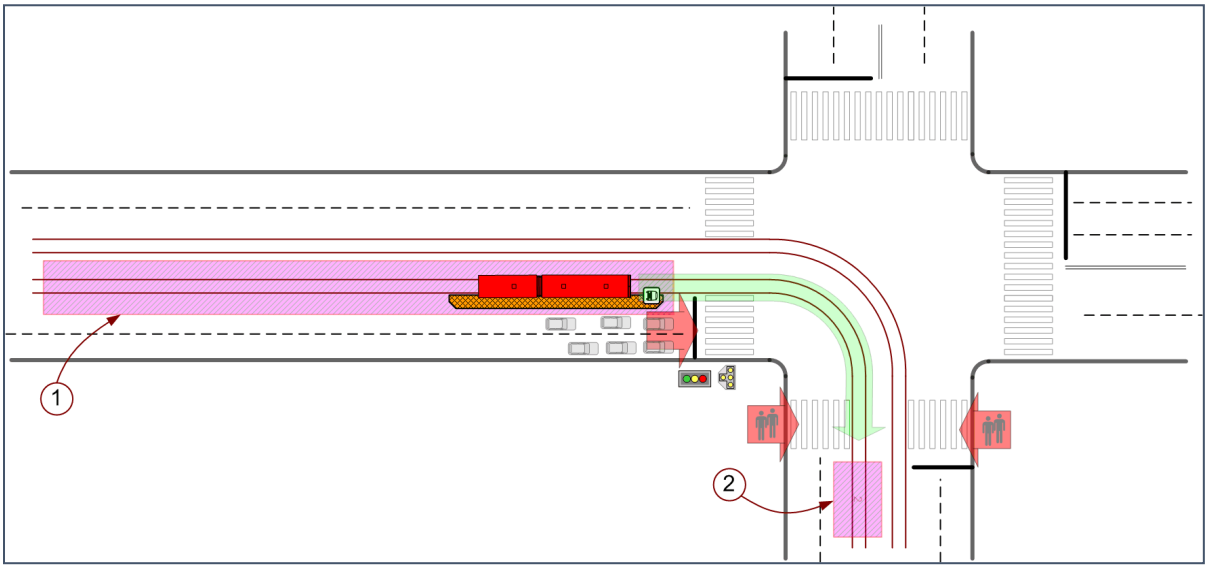


Рисунок 6.10.30. Обеспечение приоритетного проезда общественному транспорту при наличии остановочного пункта перед перекрестком

Вызванная специальная фаза имеет конфигурируемый параметр – максимальная длительность. Вне зависимости от времени завершения маневра бортом общественного транспорта в зоне перекрестка, вызванная фаза не будет длиться дольше установленного времени. Однако, если бортовой и придорожный модули сформируют сигнал геозоны 2 типа (рисунок 6.10.29) и передадут его в подключенный к соответствующему каналу ДТ ДК – произойдет укорочение вызывной фазы и светофорный объект перейдет в штатный режим работы;

сценарий 2 – работа узла УДС без остановочного пункта перед перекрестком.

При второй ситуации, когда остановочный пункт не расположен перед перекрестком и предпочтителен вариант пропуска борта общественного транспорта на перекрестке без полной остановки – используется геозона 3 типа (рисунок 6.10.31). Срабатывание геозоны 3 типа обрабатывается бортовым модулем и выполняется автоматическое «нажатие» кнопки вызова. С точки зрения бортовой индикации и способа обработки запроса дорожным контроллером – действие этой зоны и действие кнопки ручного вызова аналогичны.

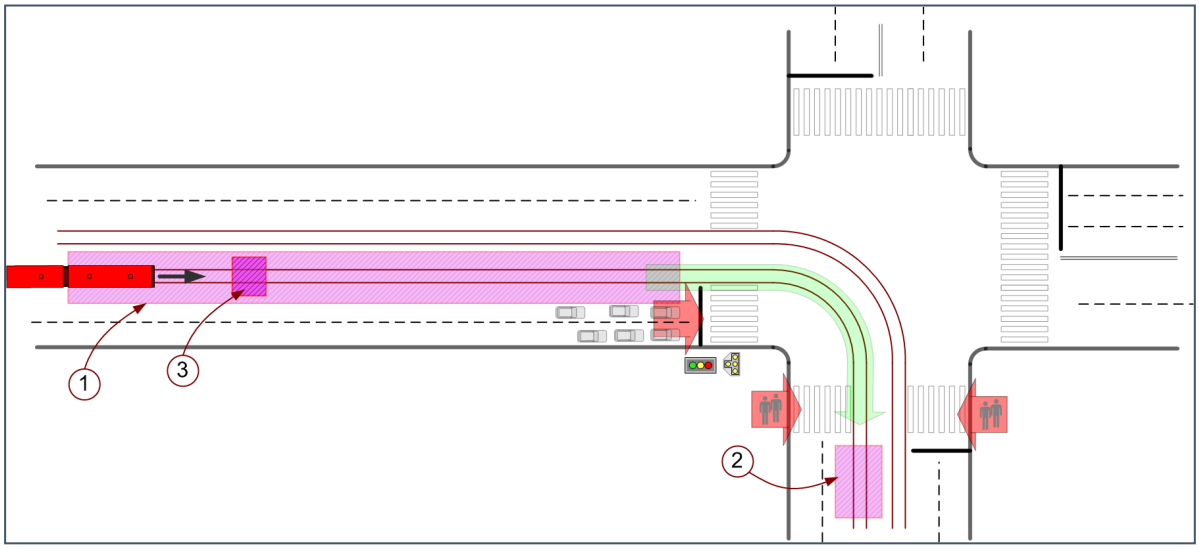


Рисунок 6.10.31. Обеспечение приоритетного проезда общественному транспорту без остановочного пункта перед перекрестком

При выборе мест размещения периферийного оборудования в составе модуля придорожной инфраструктуры рекомендуется руководствоваться возможностью реализации управления СО исходя из концепции условного (дифференциального) приоритета движения общественного транспорта.

Среди различных реализованных технологий детектирования и определения местоположения транспортных средств широкое применение нашли нижеуказанные технические средства.

Петли/транспондеры: один или несколько детекторов устанавливаются в местах, оптимальных с точки зрения обеспечения приоритетного проезда трамваев (автобусов), с учетом ограничений, существующих на конкретном участке (например, остановке). Когда детектор обнаруживает транспортное средство, оснащенное соответствующим транспондером, на контроллер светофора, расположенного далее по ходу движения, посылается запрос на предоставление приоритета. Запрос посылается по кабелю, соединяющему петлю с контроллером.

Маяки: система аналогична петлям и транспондерам, но с использованием наземных маяков, расположенных на подходе к перекрестку. Один из вариантов этой технологии - оптический маяк, установленный на светофорной мачте. Также возможно использование радио-маяков.

GPS: спутниковая технология, обеспечивающая обнаружение транспортного средства в точках, запрограммированных в бортовой компьютер (также называемых «виртуальными петлевыми датчиками» или «виртуальными точками»). При прохождении транспортного средства через каждую такую «виртуальную точку» запускается сеанс связи между транспортным средством и придорожным оборудованием. Эта технология требует радиосвязи между транспортным средством и контроллером светофора, расположенного далее по ходу движения для запроса приоритета.

Методы предоставления приоритета общественному транспорту.

3.1. Методы продления и повторного вызова разрешающего сигнала.

Эти методы обеспечивают увеличение длительности горения зеленого сигнала, если транспортное средство детектируется на подходе к светофору ближе к концу периода горения разрешающего сигнала (продление зеленого), или повторный вызов зеленого сигнала, если на светофоре горит красный свет (укороченный красный). Эти методы обычно используются в тех случаях, когда детектирование происходит рядом с перекрестком (например, на расстоянии до 150 м), и реализуются с учетом ограничений (максимальное время продления сигнала; минимальное время горения зеленого сигнала для неприоритетной фазы (фаз) и т.д.).

3.2. Методы, использующие скользящие показатели.

В этих методах используется информация о местоположении приближающегося транспортного средства, который находится на достаточно большом удалении от перекрестка и используется постепенная адаптация времени включения соответствующего зеленого сигнала и длительности его горения в соответствии с прогнозируемым временем прибытия транспортного средства (рисунок 6.10.32). Преимущество этих методов заключается в более «мягком» воздействии на планы работы светофоров, которое в меньшей степени подвергает риску координацию в их работе. Однако, они больше зависят от точности прогнозирования времени прибытия общественного транспорта на перекресток, что можно обеспечить только непрерывным позиционированием, либо с помощью большого количества маяков, либо высокоточным D- GPS.

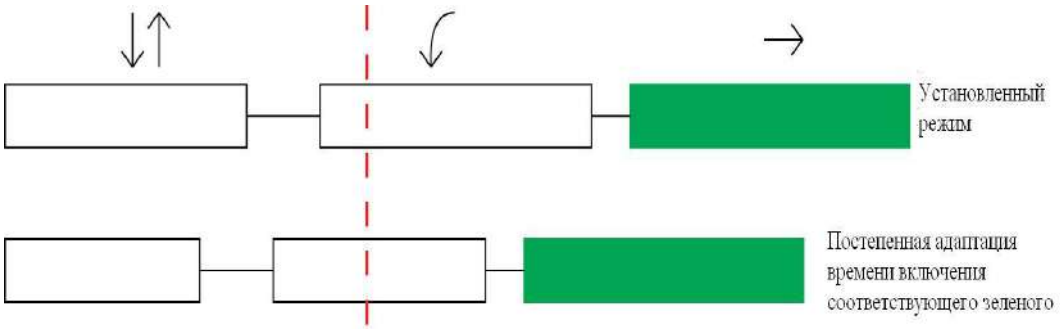


Рисунок 6.10.32. Методы предоставления приоритета общественному транспорту

3.3. Изменение очередности фаз.

Две категории стратегий предоставления приоритета общественному транспорту, описанные выше, обычно реализуются без воздействия на обычную структуру фаз светофорного регулирования. В качестве альтернативы, в системах предоставления приоритета общественному транспорту, часто используется более сильная форма приоритизации – назначение специальной фазы для общественного транспорта при его обнаружении (рисунок 6.10.33). Эта фаза добавляется в последовательность при следующей возможности. Это может означать фактиче-

ский «пропуск» или задержку других фаз (рисунок 6.10.34) и позволяет повторно включать зеленый сигнал в фазе для трамвая (автобуса), если он детектируется в период между зелеными сигналами сразу после окончания «трамвайной» фазы.

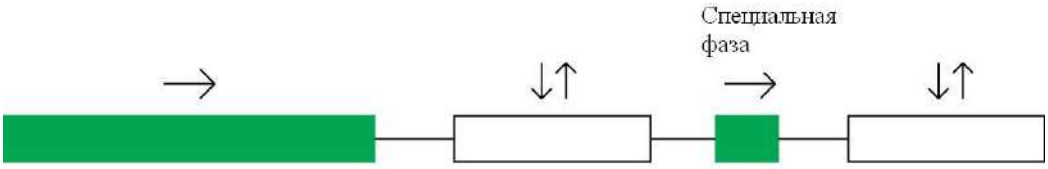


Рисунок 6.10.33. Пропуск общественного транспорта посредством особой транспортной фазы

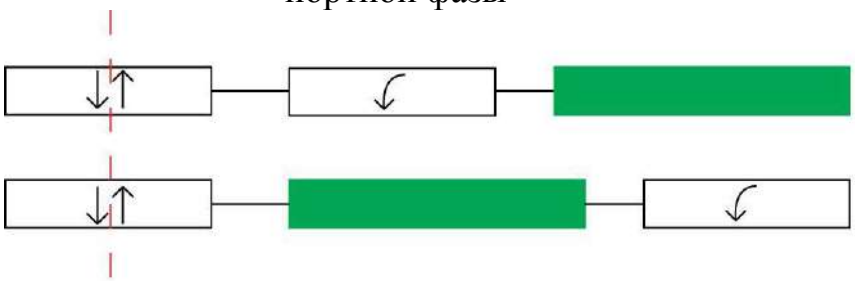


Рисунок 6.10.34. Пропуск общественного транспорта посредством изменения очередности фаз

3.4. Пропуск фазы.

Этот метод позволяет пропускать одну или несколько фаз в нормальной их последовательности при обнаружении транспортного средства, для ускоренного вызова специальной фазы. Фазы для пешеходов также могут пропускаться, хотя это часто не разрешается из соображений безопасности (рисунок 6.10.35).

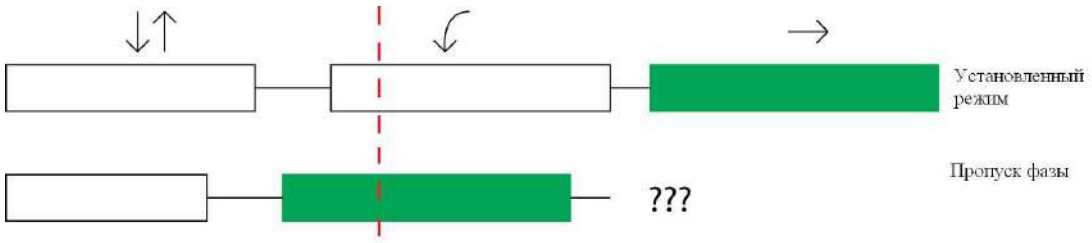


Рисунок 6.10.35. Пропуск общественного транспорта посредством пропуска фазы

Рекомендуется внедрить систему активного приоритета для реализации мероприятий по организации приоритета проезда для общественного транспорта.

Данная система должна работать на основе дифференцированного принципа предоставления приоритета. Для этого требуется наличие следующих системных компонентов:

программно-аппаратный комплекс, реализованный в ЦУП;

модуль АСУДД «Приоритетный пропуск общественного транспорта»;

дорожные контроллеры, способные поддерживать соответствующие алгоритмы приоритетного пропуска.

В настоящее время наблюдается низкая привлекательность трамвая, как вида общественного транспорта у потенциальных пассажиров. Одной из основных причин низкого спроса на перемещение посредством трамвая является невысокая средняя скорость движения трамваев. Отлаженная система предоставления приоритета трамваям при проезде перекрестков с помощью соответствующих настроек светофорного оборудования позволяет существенно снизить задержки на маршруте. Весь комплекс мероприятий по улучшению трамвайной инфраструктуры, а именно: предоставление приоритета при проезде перекрестков, обособление трамвайных путей, устройство посадочных платформ, оптимизация размещения остановочных пунктов, ремонт трамвайных путей, замен подвижного состава, позволят сделать трамвай наиболее комфортным, быстрым, безопасным, устойчивым средством передвижения в границах города Новосибирска. Ниже приводятся пояснения о возможности предоставления приоритета трамваю при проезде перекрестков со светофорным регулированием на основных маршрутах следования.

Трамваям, следующим по ул. Богдана Хмельницкого и ул. Дуси Ковальчук возможно предоставлять приоритетное право проезда перекрестков на всем протяжении в обоих направлениях.

Трамваям, следующим по связке улиц: ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная возможно обеспечить приоритет при проезде перекрестков, за исключением примыкания ул. Трикотажной к проспекту Дзержинского (только при движении в сторону ул. Волочаевской) и примыканию ул. Учительской к ул. Богдана Хмельницкого (только при движении к ул. Богдана Хмельницкого).

Трамваям, следующим по ул. Волочаевской, необходимо предоставить приоритетное право проезда перекрестков. При этом на перекрестке проспекта Дзержинского и ул. Волочаевской приоритетом должны обладать трамваи, поворачивающие с проспекта Дзержинского на ул. Волочаевскую и в обратном направлении.

Трамваям, следующим по ул. Гурьевской, возможно предоставление приоритета за исключением перекрестка с ул. Кирова.

Трамваям, следующим по ул. Зыряновской, необходимо обеспечить приоритет при проезде перекрестка ул. Зыряновская – ул. Гурьевская. На пересечении с ул. Восход предоставление приоритета проезда должно сохраниться по ул. Восход.

По ул. Серебренниковской необходимо обеспечить приоритетный проезд трамваев, за исключением перекрестка ул. Серебренниковская – Октябрьская магистраль.

Трамваям, следующим по ул. Мичурина, возможно обеспечить приоритетный проезд, за исключением перекрестка с ул. Гоголя.

Трамваям, следующим по ул. Мира, возможно обеспечить приоритет при проезде регулируемых перекрестков. При этом следует учитывать, что на пере-

крестках ул. Мира с ул. Сибиряков-Гвардейцев и ул. Мира с ул. Ватутина необходимы такие алгоритмы регулирования, которые основываются исключительно на принципе условного приоритета. Данное условие связано с тем, что через указанные транспортные узлы проходит несколько конфликтующих маршрутов одного или разных видов общественного транспорта. То есть, например, в узле ул. Мира – ул. Ватутина происходит пересечение трамвайных маршрутов с автобусными, на перекрестке ул. Мира с ул. Сибиряков-Гвардейцев происходит пересечение конфликтующих трамвайных маршрутов. В ситуации, когда запрос на первоочередное право проезда поступает в управляющую аппаратуру одновременно от двух единиц общественного транспорта, следующих в разных фазах светофорного цикла, приоритет отдается тому борту, который следует по маршруту с большим отставанием от графика движения.

При движении трамвая по ул. Сибиряков-Гвардейцев приоритетным правом проезда необходимо наделить трамваи. Исключение составляет перекресток с ул. Немировича-Данченко.

При движении трамваев по ул. Вертковской необходимо наделить приоритетным правом проезда трамвай. Исключение составляет перекресток с ул. Станиславского.

При движении по ул. Троллейная и ул. Титова возможно обеспечить приоритетное право проезда регулируемых перекрестков трамваями на всем протяжении улиц. На пересечении ул. Титова и ул. Троллейной при одновременной подаче сигналов на приоритетный проезд от двух единиц, следующих в разных фазах, первоочередное право проезда предоставляется тому трамваю, чье отставание от графика больше.

Трамваям, маршруты следования которых проходят по ул. Широкой, ул. Ватутина, ул. Котовского и ул. Блюхера возможно обеспечить приоритет при проезде регулируемых перекрестков за исключением пересечений с ул. Ватутина, ул. Станиславского.

При анализе возможности предоставления приоритета трамваям были обозначены перекрестки с крупными стволовыми магистралями общегородского значения, на которых в первую очередь должны учитываться интересы транспорта, следующего по данным крупным магистралям. Существуют алгоритмы, позволяющие и в подобных транспортных узлах обеспечивать приоритет проезда трамваям. Данные алгоритмы предусматривают мероприятия по изменению режимов регулирования, которые компенсируют накопившуюся задержку после проезда трамвая. В этом случае для определения возможности применения данных алгоритмов и расчета параметров светофорного регулирования необходимы, в числе прочих, данные по интервалу следования трамваев.

Также в составе данного подраздела предлагается оптимизация существующей схемы ОДД для общественного транспорта, следующего с ул. Восход на ул. Бориса Богаткова и обратно. При движении по участку ул. Кирова между ул. Восход и ул. Бориса Богаткова у автобусов, троллейбусов возникают трудности с перестроением из правого ряда в левые. Особенно эта проблема актуальна для транспорта, следующего со стороны Октябрьского моста на ул. Бориса Богат-

кова. В данном случае дополнительные трудности обусловлены наличием остановки «ГПНТБ» на ул. Кирова и, как следствие, уменьшение протяженности зоны перестроения. Таким образом, для улучшения условий движения общественного транспорта предлагаются следующие мероприятия.

В рамках реконструкции СО ул. Кирова – ул. Восход и ул. Кирова – ул. Бориса Богаткова необходимо предусмотреть выделенную фазу для движения только общественного транспорта. При этом повороты налево возможно осуществлять с правых полос, которые являются выделенными. Ниже представлены ориентировочные траектории движения общественного транспорта в выделенной фазе (рисунок 6.10.36). При расчете параметров светофорного регулирования необходимо предусмотреть длительность разрешающего сигнала для транспорта, следующего по ул. Кирова в прямом направлении, достаточную для проезда группы единиц общественного транспорта, накопившегося за время ожидания разрешающего сигнала.

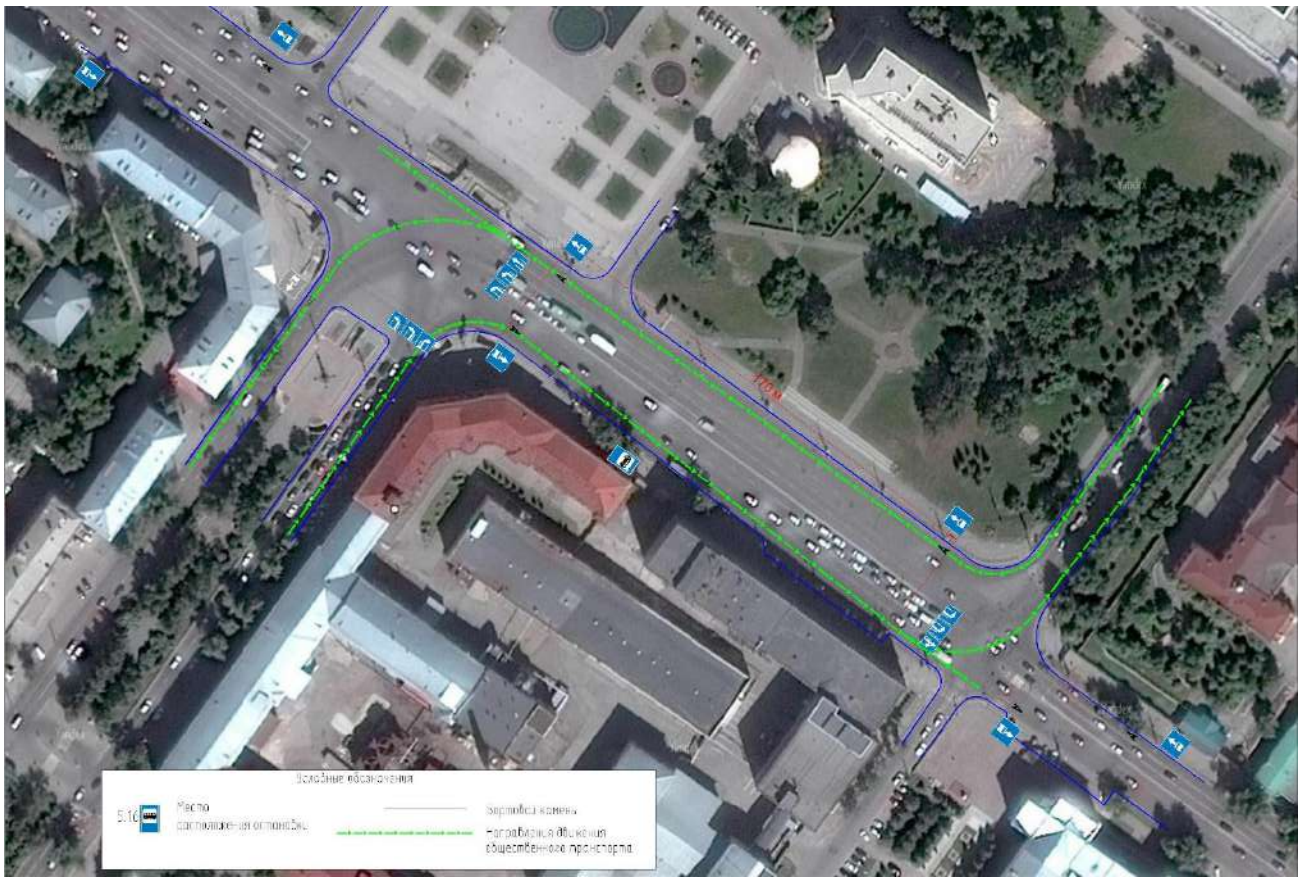


Рисунок 6.10.36. Предоставление приоритета общественному транспорту за счет выделенной фазы

6.10.5. Мероприятия по безопасности дорожного движения в местах концентрации ДТП

Согласно статистическим данным существуют места концентрации ДТП с участием трамваев. К таким «очагам» аварийности в первую очередь следует отнести следующие участки УДС:

1. Перекрестки ул. Мичурина с ул. Державина и с ул. Романова.
2. Проезды на прилегающую территорию от ул. 9-й Гвардейской Дивизии в районе дома № 17 и дома № 19.
3. Примыкание улиц Полтавской и Волховской в месте пересечения их с трамвайными путями.
4. Ул. Трикотажная в районе дома № 47 и дома № 49.
5. Перекресток ул. Троллейная – ул. Пархоменко.

Перекрестки ул. Мичурина с ул. Державина и с ул. Романова, а также проезды на прилегающую территорию в районе дома № 17 и дома № 21 по ул. 9-й Гвардейской Дивизии и узел слияния улиц Полтавской и Волховской характеризуются возникновением ДТП по причине недостаточной видимости водителями автомобилей приближающегося трамвая. В рамках КСОДД предлагаются следующие мероприятия по устранению причин ДТП:

вынос из треугольника видимости всех препятствий, мешающих обзору, в том числе запрет стоянки при подъезде к пересечению;

установка знака 2.5 «Движение без остановки запрещено» перед пересечением проезжей части с трамвайными путями; установка знаков 1.5 «Пересечение с трамвайной линией» по ГОСТ Р 52290-2004 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» на всех подходах к трамвайным путям;

установка выпуклых сферических зеркал для обеспечения видимости трамвая, приближающегося слева и справа по ул. Мичурина и ул. 9-й Гвардейской Дивизии;

строительство светофорных объектов на перекрестках ул. Мичурина – ул. Державина и ул. Мичурина – ул. Романова.

Участки ул. Трикотажной в районе дома № 47 и дома № 49 расположены с двух сторон путепровода через железнодорожные пути. В настоящее время на ул. Трикотажной трамвайные пути расположены на одном уровне с проезжей частью. Данные участки пользуются спросом на разворот транспортных средств. При совершении разворота водители автомобилей обязаны уступить дорогу транспорту, движущемуся во встречном направлении. При этом зачастую возникают конфликтные ситуации с участием трамваев, следующих в попутном направлении вниз с путепровода. Описанные конфликтные ситуации нередко заканчиваются ДТП.

До момента обособления трамвайных путей по ул. Трикотажной предлагается следующий комплекс мероприятий по повышению уровня безопасности движения:

устройство места для разворота у дома № 41, в районе дома № 47 развороты и повороты налево необходимо запретить, с помощью разметки 1.2 (обозначает край проезжей части) вдоль трамвайных путей, знаков 4.1.2 «Движение направо» на выездах с прилегающей территории;

обустройство необходимыми ТСОДД места для разворота в районе дома № 41 (знаки, разметка);

ограничение максимальной скорости до 40 км/час при приближении к месту разворота;

установка КФН скоростного режима в местах действия знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» (40 км/час).

Со стороны дома № 49 перечисленные мероприятия уже реализованы. То есть необходимо только обновление установленных ТСОДД.

На перекрестке ул. Троллейная – ул. Пархоменко основной причиной ДТП является непредоставление преимущества трамваям автомобилями, совершающими повороты направо или налево с ул. Троллейной на ул. Пархоменко. Данный перекресток является регулируемым. Предложением по снижению количества ДТП с трамваями является введение режима регулирования, при котором движение трамваев и автомобилей по ул. Троллейной будет осуществляться в разных фазах. Подобный режим возможно реализовать посредством применения светофоров типа Т.5 для регулирования движения трамваев. Таким образом, для внедрения описанного мероприятия требуется реконструкция СО.

6.10.6. Мероприятия по организации выделенных полос для движения общественного транспорта

Приоритет для движения общественного транспорта создается для обеспечения перевозки наибольшего количества человек за наименьший отрезок времени и с наименьшими затратами на содержание инфраструктуры.

Средствам общественного транспорта в сети городских дорог должно быть предоставлено наивысшее преимущество организационными и строительными мерами так, чтобы их движение было достаточно быстрое и безопасное. Оптимальное решение – это отделение линии для средств городского транспорта, для трамваев оптимальны приподнятые трамвайные линии, или линии, отделенные от полос для моторного транспорта высокими блоками. Следующим необходимым условием для преференции общественного транспорта и одновременно для безопасности и комфорта пассажиров является грамотное размещение остановок.

Основная цель создания выделенных полос – обеспечение подъезда общественного транспорта к остановкам строго по заданному расписанию и интервалам движения. Объем перевозок на маршрутах с выделенными полосами значительно выше по сравнению с обычными городскими маршрутами. Количество остановочных пунктов на таких маршрутах разное, причем они в большинстве случаев являются пересадочными на другие виды городского транспорта.

Развитие выделенных полос в городе – это возможность, позволяющая улучшить работу общественного транспорта в условиях плотного движения. Тем самым горожане получают альтернативу нахождению в пробках, как следствие - меньше причин использовать для поездок личный автомобиль.

По состоянию на 2019 г. в городе Новосибирске обустроено 35 участков выделенных полос для движения автомобильного транспорта общего пользования, общей протяженностью 38,4 км, в том числе оборудованные камерами фото-видеофиксации – 3,5 км на 3 участках, а также 25,9 км обособленного двойного трамвайного пути.

В таблице 6.10.3 представлен перечень участков улиц для организации движения общественного транспорта по выделенной полосе по состоянию на 2019 год, схема существующих выделенных полос – рисунок 6.10.37.

Таблица 6.10.3

Перечень участков улиц для организации движения общественного транспорта по выделенной полосе по состоянию на 2019 год

№ п\п	Улицы	Участки
1	Красный проспект (нечетная сторона)	от Мочищенского шоссе до ул. Писарева
		от ул. Писарева до ул. Орджоникидзе
		от ул. Ленина до ул. Сибревкома
	Красный проспект (четная сторона)	от пл. Инженера Будагова до пл. Ленина
		от ул. Орджоникидзе до ул. Писарева
		от пл. Калинина до ТЦ Эльдорадо
2	ул. Плановая	от ул. Дуси Ковальчук до места разворота (четная сторона)
3	ул. Нарымская	от пл. Лунинцев до пл. Трубникова (четная сторона)
		от ул. Дуси Ковальчук до ул. Челюскинцев (нечетная сторона)
4	ул. Станиславского	от ул. Котовского до пл. Труда (нечетная сторона)
		от пл. Энергетиков до ул. Немировича-Данченко (четная сторона)
		на разворотном кольце в районе остановочного пункта «Станиславский ж\м»
5	ул. Жуковского	от ул. Тимирязева до Мочищенского шоссе
6	ул. Д.Ковальчук	от ул. Залесского до пл. Калинина
		от пл. Калинина до дома № 179
		от пл. Калинина до дома № 266
		от ООТ «Университет путей сообщения» до ул. Залесского
7	ул. Покрышкина	от ул. Титова до ул. Сибиряков-Гвардейцев (обе стороны)
8	пр. Дзержинского	от ул. Красина до ул. Трикотажной (обе стороны)
9	ул. Фрунзе	от ул. Ипподромской до ул. Ольги Жилиной
10	ул. Ипподромская	в границах остановочного пункта «Плехановский ж\м» (обе стороны)
11	Октябрьская магистраль	от ул. Ипподромской до Красного проспекта (обе стороны)

№ п\п	Улицы	Участки
12	ул. Кирова	от ул. Шевченко до ул. Сакко и Ванцетти (четная сторона)
		от ул. Никитина до Октябрьской магистрали (нечетная сторона)
13	ул. Советская	от ул. Державина до ул. Ленина
14	ул. Аэропорт	от аэропорта «Северный» до Мочищенского шоссе
15	ул. Широкая	от ул. Троллейной до пл. Труда (нечетная сторона)
16	ул. Кошурникова	от ул. Бориса Богаткова до въезда в магазин «Активный отдых»
17	ул. Доватора	в заездном кармане остановочного пункта «Волочаевский ж\м»
18	Пр. Димитрова	от Вокзальной магистрали до съезда с ул. Дмитрия Шамшурина
19	ул. Гоголя	от ул. Каменской до дома № 32А по ул. Каменской
20	проезд Энергетиков	от пл. Энергетиков до остановочного пункта «Лесоперевалка» на проезде Энергетиков
21	ул. Восход	от ул. Кирова до ул. Зыряновской
22	пл. К.Маркса	От ул. Блюхера до ул. Ватутина
23	ул. Ватутина	от ул. Новогодняя до ул. Аникина

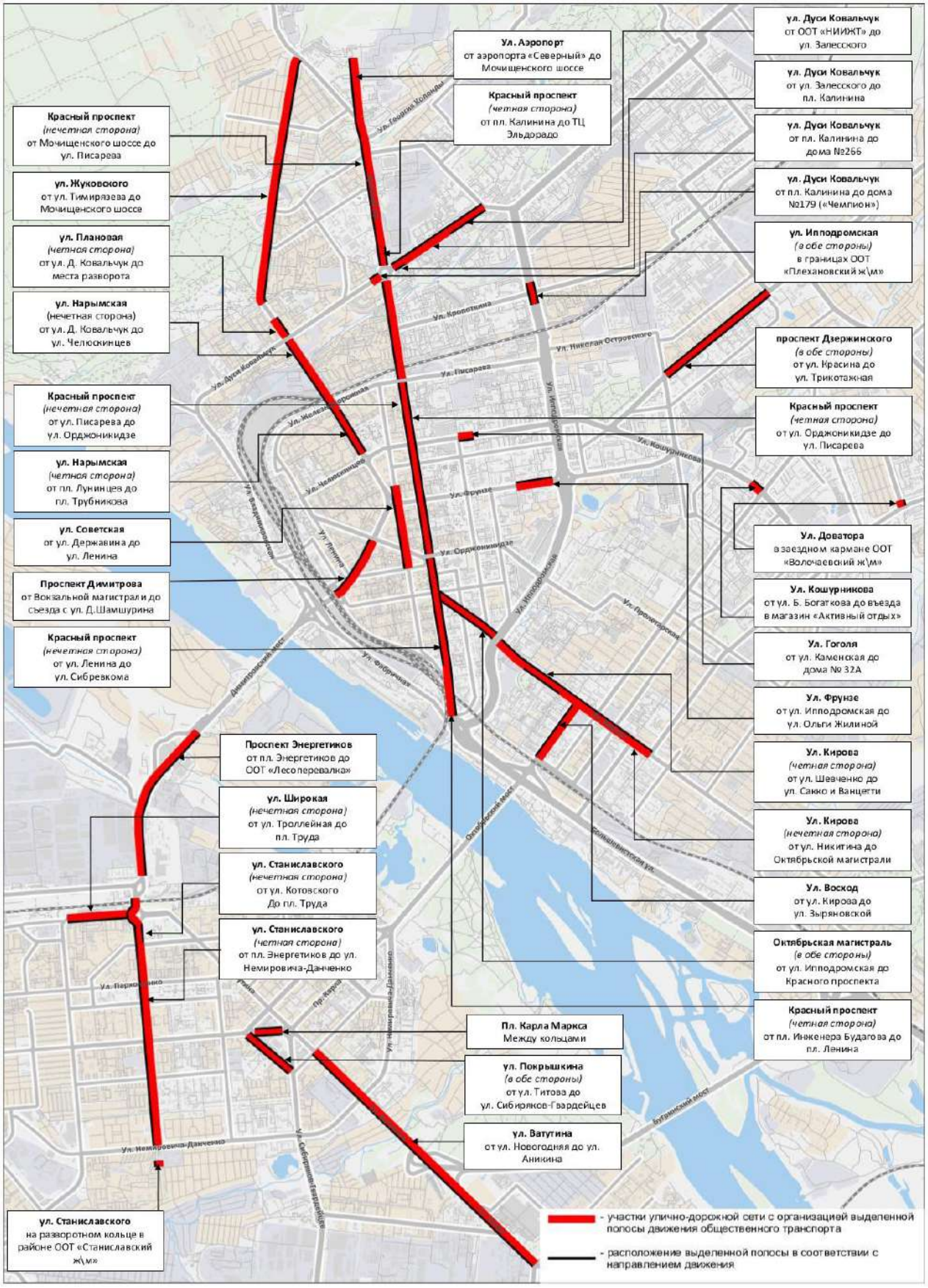


Рисунок 6.10.37. Схема существующих участков выделенных полос по состоянию на 2019 г.

В 2020 – 2021 годах предусматривается создание выделенных полос для движения безрельсовых видов общественного транспорта, предназначенных для придания приоритета общественному транспорту в общем потоке движения, что позволяет увеличить скорость движения автобусов и троллейбусов на 15-30%, а также сократить число дорожно-транспортных происшествий с участием общественного транспорта. При проектировании коридоров приоритетного движения наземного общественного транспорта необходимо предусматривать их оснащение устройствами фото-видеофиксации нарушения статуса выделенной полосы и обеспечение приоритета проезда перекрестков маршрутными транспортными средствами.

Таблица 6.10.4 Перечень мероприятий по организации выделенных полос для движения общественного транспорта в период до 2021 г;

Рисунок 6.10.38 Схема мероприятий по организации выделенных полос в г. Новосибирске на период до 2021 г.;

Таблица 6.10.4

Перечень мероприятий по организации выделенных полос для движения общественного транспорта в период до 2021 г.

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий до 2021г.			Параметры
			Срок	2020	2021	
1	3.1	Организация выделенной полосы движения по ул. Челюскинцев от ул. Советской до ул. Ленина	2020	+		Формирование выделенной полосы с реконструкцией автодороги. Протяженность – 1097м
2	3.2	Организация выделенной полосы движения по ул. Кошурникова от улицы Бориса Богаткова до ул. Селезнева	2020	+		Формирование выделенной полосы без реконструкции автодороги. Протяженность – 2211м
3	3.3	Организация выделенной полосы движения по ул. Гоголя от ул. Селезнева до ул. Советской	2020	+		Формирование выделенной полосы с реконструкцией автодороги. Протяженность – 2091м
4	3.4	Организация выделенной полосы движения по четной стороне ул. Восход	2020	+		Формирование выделенной полосы с реконструкцией автодороги. Протяженность – 830м
5	3.5	Организация выделенной полосы движения по Вокзальной магистрали на всем протяжении	2020	+		Протяженность – 1336м

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий до 2021г.			Параметры
			Срок	2020	2021	
6	3.6	Организация выделенной полосы движения по ул. Дуси Ковальчук от остановочного пункта «Городская» больница до ул. Плановой	2020	+		Протяженность – 2530м
7	3.7	Организация выделенной полосы движения по ул. Бориса Богаткова от дома № 163 до ул. Доватора	2020	+		Протяженность – 2395м
8	3.8	Организация выделенной полосы движения по ул. Титова от ул. Покрышкина до ул. Троллейной	2020	+		Протяженность – 1843м
9	3.9	Организация выделенной полосы движения по Гусинобродскому шоссе от ул. Кошурникова до ул. Коминтерна	2020	+		Протяженность – 2610м
10	3.10	Организация выделенной полосы движения по пр. Карла Маркса от станции метро Площадь Маркса до площади имени профессора Лыщинского	2021		+	Протяженность – 1693м
11	3.11	Организация выделенной полосы движения по ул. Большевистская и Бердскому шоссе от пл. Инженера Будагова до разъезда Иня	2021		+	Протяженность – 8064м
12	3.12	Организация выделенной полосы движения по пр. Димитрова на всем протяжении	2021		+	Протяженность – 1184м
13	3.13	Организация выделенной полосы движения по Димитровскому мосту на всем протяжении	2021		+	Протяженность – 1878м
14	3.14	Организация выделенной полосы движения по проезду Энергетиков на всем протяжении	2021		+	Протяженность – 2267м
15	3.15	Организация выделенной полосы движения по ул. Выборной от ул. Кирова до остановки общественного	2021		+	Организация выделенной полосы путем реконструкции ул. Выборной. Количество полос движе-

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий до 2021г.			Параметры
			Срок	2020	2021	
		транспорта «Стенд»				ния 3+3. Протяженность – 2758м
16	3.16	Организация односторонней выделенной полосы движения по ул. Ленина от пр. Димитрова до пл. им. Гарина-Михайловского	2021		+	Протяженность – 818м
17	3.17	Организация выделенной полосы движения по ул. Орджоникидзе от ул. Советской до Красного проспекта	2021		+	Протяженность – 270м
18	3.18	Организация выделенной полосы движения по ул. Немировича-Данченко от ул. Ватутина до площади имени профессора Лыщинского	2021		+	Протяженность – 2076м
19	3.19	Организация выделенной полосы движения по Советскому шоссе от Петухова до ул. Аникина	2021		+	Протяженность – 2130м
20	3.20	Организация выделенной полосы движения по ул. Владимировской	2021		+	Протяженность – 2587м
21	3.21	Организация выделенной полосы движения по ул. Дуси Ковальчук от ул. Плановой до ул. Владимировской	2021		+	Протяженность – 1120м

Суммарная протяженность выделенных полос, предлагаемых к реализации в период до 2021 г. составляет 43,7 км, в т.ч. в 2020 году – 16,9 км, в 2021 году – 26,8 км.

Ниже приводится характеристика улиц, на которых предусмотрена организация выделенных полос и описание необходимых сопутствующих мероприятий.

1. Ул. Челюскинцев от ул. Советской до ул. Ленина.

На данной улице движение организовано по трем – четырем полосам. То есть для организации выделенной полосы не требуется мероприятий по изменению существующих планировочных решений. При этом выделенную полосу необходимо предусмотреть за счет крайней правой полосы. Узким местом на данной улице является участок в районе примыкания ул. Салтыкова-Щедрина при

движении в сторону пл. им. Гарина-Михайловского. В этом месте проезжая часть сужается до двух полос. Вследствие этого возникает необходимость реконструкции данного участка с целью расширения. Вдоль ул. Челюскинцев расположено множество центров притяжения. Также существуют специальные расширения проезжей части для парковки автомобилей. Для обеспечения безопасного, бесконфликтного и бесперебойного движения общественного транспорта необходимо ликвидировать все парковочные «карманы». Для минимизации количества нарушений, связанных с движением по выделенным полосам для общественного транспорта прочих транспортных средств, требуется установка КФН. Протяженность рассматриваемого участка составляет около 1 км. Предлагается установка КФН на перегонах между перекрестками по два комплекса с каждой стороны улицы на участке от ул. Ленина до ул. Нарымской и по 1 шт. на участке от ул. Нарымской до ул. Советской.

2. Ул. Кошурникова от улицы Бориса Богаткова до ул. Селезнева.

На рассматриваемом участке ул. Кошурникова движение осуществляется по трем (от ул. Селезнева до проспекта Дзержинского) и четырем (от проспекта Дзержинского до ул. Бориса Богаткова) полосам. Выделенные полосы возможно организовать по крайним правым полосам без изменения существующей планировки. Эпизодически встречающиеся «карманы» под парковку индивидуального транспорта предлагается сохранить с одновременными мероприятиями по упорядочиванию размещения автомобилей в данных местах. КФН Правил дорожного движения, связанных с выездом или парковкой на выделенной полосе, предлагается установить по одному с каждой стороны на следующих перегонах: ул. Селезнева – проспект Дзержинского; проспект Дзержинского – ул. Фрунзе, ул. Фрунзе – ул. Федосеева, ул. Федосеева – ул. Бориса Богаткова.

3. Ул. Гоголя от ул. Селезнева до ул. Советской.

На ул. Гоголя движение осуществляется не менее чем по трем полосам в каждом направлении. То есть существует возможность организации выделенных полос справа по ходу движения. Отсутствует необходимость в проведении мероприятий по уширению проезжей части. Вдоль ул. Гоголя расположено множество объектов притяжения граждан. При этом для временного хранения автомобилей предусмотрены специальные парковочные «карманы». Для обеспечения безопасного, бесконфликтного и бесперебойного движения общественного транспорта необходимо ликвидировать все парковочные «карманы». Также требуется усиление контроля за соблюдением требований Правил дорожного движения. Кроме того, необходимо установить КФН, фиксирующие нарушения на выделенных полосах. КСОДД предусмотрена установка 1 КФН с каждой стороны на следующих перегонах: ул. Ипподромская – ул. Семьи Шамшиных, ул. Семьи Шамшиных – Красный проспект.

4. Четная сторона ул. Восход.

В настоящее время по четной стороне ул. Восход движение возможно по трем полосам. Фактически движение осуществляется по двум полосам из-за припаркованных в правой полосе автомобилей. Организация выделенной полосы общественного транспорта возможна без реконструкции улицы по правой полосе.

Для обеспечения безопасного, бесконфликтного и бесперебойного движения общественного транспорта необходимо ликвидировать все парковочные «карманы». С целью минимизации нарушений Правил дорожного движения, связанных с расположением транспортных средств на выделенных полосах, необходимо применять КФН. Предлагается установить два КФН с равным шагом около 250 м в районе дома № 20 и дома № 28.

5. Вокзальная магистраль на всем протяжении.

Вокзальная магистраль – это улица с движением интенсивного транспортного потока. Движение осуществляется по трем полосам в каждую сторону. Вдоль данной улицы расположено множество объектов притяжения. С обилием данных объектов притяжения связано наличие парковки (зачастую хаотичной) на правой полосе. Выделенную полосу возможно организовать на крайних правых полосах, тем самым запретив парковку вдоль улицы. Кроме того, для обеспечения безопасного, бесконфликтного и бесперебойного движения общественного транспорта необходимо ликвидировать все парковочные «карманы». С целью минимизации нарушений Правил дорожного движения, связанных с расположением транспортных средств на выделенных полосах предусмотрена установка КФН по одному комплексу с каждой стороны улицы на следующих перегонах: площадь им. Ленина – проспект Димитрова, проспект Димитрова – ул. Ленина.

6. Ул. Дуси Ковальчук от остановочного пункта «Городская больница» до ул. Плановой.

На указанном участке ул. Дуси Ковальчук движение осуществляется по трем полосам в каждую сторону. Таким образом, возможна организация выделенных полос на крайних правых полосах движения. Ул. Дуси Ковальчук характеризуется большим количеством центров притяжения различной направленности. Тем не менее, для обеспечения безопасного, бесконфликтного и бесперебойного движения общественного транспорта необходимо ликвидировать все парковочные «карманы». С целью минимизации нарушений Правил дорожного движения, связанных с расположением транспортных средств на выделенных полосах предлагается установить по одному КФН с каждой стороны улицы на следующих перегонах: ул. Залесского – ул. Больничная, ул. Больничная – площадь им. Калинина, площадь им. Калинина – ул. Плановая.

7. Ул. Бориса Богаткова от дома №163 до ул. Доватора.

На данном участке ул. Бориса Богаткова движение организовано по трем полосам в каждую сторону. Существует возможность без дополнительных мероприятий по перепланировке устроить выделенные полосы на месте правых полос движения. Для обеспечения безопасного, бесконфликтного и бесперебойного движения общественного транспорта необходимо ликвидировать все парковочные «карманы». В рамках работ по профилактике нарушений необходимо установить по одному КФН с каждой стороны на следующих перегонах: ул. Доватора – ул. Есенина, ул. Есенина – ул. Адриена Лежена, ул. Адриена Лежена – ул. Кошурникова.

8. Ул. Титова от ул. Покрышкина до ул. Троллейной.

На данном участке ул. Титова движение организовано по четырем полосам

в каждом направлении. Возможно устроить выделенные полосы за счет правых полос движения. Предлагается ликвидация существующих парковочных «карманов» для обеспечения бесконфликтного и безопасного движения общественного транспорта. Также в этом случае становится возможным обеспечить расчетное время прибытия единиц подвижного состава на остановочные пункты. Для профилактики нарушений, связанных с движением по выделенной полосе, необходимо установить по одному КФН с каждой стороны на следующих перегонах: ул. Римского-Корсакова – ул. Станиславского, ул. Станиславского – ул. Троллейная.

9. Гусинобродское шоссе от ул. Коминтерна до ул. Есенина и ул. Никитина от ул. Есенина до ул. Кошурникова.

На данном участке Гусинобродского шоссе движение организовано по трем полосам в каждом направлении. Возможно обособить правые полосы для устройства выделенных полос общественного транспорта. При устройстве выделенных полос одним из следствий является запрет остановки на них. На ул. Никитина при подъезде к ул. Кошурникова распределение полос для встречных направлений меняется: для движения в направлении центра города становится четыре полосы, в обратном направлении – две полосы. Поэтому при движении в город устроить выделенную полосу возможно на всем рассматриваемом участке, при движении в область выделенную полосу необходимо начать в районе дома № 162 там, где число полос в указанном направлении становится равным трем. Для профилактики нарушений, связанных с движением по выделенной полосе, необходимо установить по одному КФН с каждой стороны на следующих перегонах: ул. Волочаевская – ул. Доватора, ул. Доватора – ул. Есенина, ул. Есенина – ул. Кошурникова.

10. Проспект Карла Маркса от станции метро Площадь Маркса до площади имени профессора Лыщинского.

На проспекте Карла Маркса движение организовано по четырем полосам – по две в каждую сторону. При организации выделенных полос для движения индивидуального транспорта останется по одной полосе. На перспективу 2022 – 2034 годов требуется расширение данного проспекта на две полосы. На период до 2022 года организация выделенных полос возможна за счет крайних правых полос. При этом необходима ликвидация существующих парковочных «карманов» для обеспечения бесконфликтного и безопасного движения общественного транспорта. Также в этом случае становится возможным обеспечить расчетное время прибытия единиц подвижного состава на остановочные пункты. Для профилактики нарушений, связанных с движением по выделенной полосе, необходимо установить по одному КФН с каждой стороны на перегоне площадь имени профессора Лыщинского – ул. Геодезическая и по два КФН с каждой стороны на перегоне ул. Геодезическая – площадь им. Карла Маркса.

11. Ул. Большевистская и Бердское шоссе от пл. Инженера Будагова до разъезда Иня.

На указанной связке улицы и шоссе движение организовано по трем-четырем полосам на разных участках. Выделенные полосы для общественного

транспорта возможно устроить без мероприятий по изменению существующего планировочного решения за счет крайних правых полос. Предлагается сохранить существующие локальные расширения проезжей части для парковки автомобилей (например, в районе дома № 119А), так как значимых помех движению общественному транспорту это не нанесет, а потребность в парковочном пространстве частично удовлетворит. Для профилактики нарушений, связанных с движением по выделенной полосе, необходимо установить КФН. Протяженность рассматриваемого участка составляет 8 км. КФН предлагается разместить по обеим сторонам с шагом около 1 км.

12. Проспект Димитрова на всем протяжении.

На проспекте Димитрова движение осуществляется по трем полосам в каждом направлении. Возможно устройство выделенных полос за счет правых полос движения. На участке от Вокзальной магистрали до проезда Виктора Ващука по нечетной стороне предпринята попытка организации выделенной полосы. Однако, согласно проведенным обследованиям данная полоса не полностью выполняет своих функций. Данный факт объясняется наличием припаркованных автомобилей, в том числе в парковочных «карманах». Существенные помехи создаются не только в связи с самим процессом парковки и выезда на УДС, но и по причине парковки с нарушением требований Правил дорожного движения (парковка вне специальных уширений, несоответствующая требованиям ТСОДД постановка транспортных средств в пределах парковочных «карманов»). При организации выделенных полос предлагается ликвидация всех парковок вдоль проспекта Димитрова (решения по парковкам для органов государственной власти и органов местного самоуправления, расположенных вдоль проспекта Димитрова, должны приниматься отдельно в каждом конкретном случае).

Для минимизации нарушений, связанных с движением по выделенной полосе, необходимо установить по одному КФН с каждой стороны на следующих перегонах: площадь им. Кондратюка – Вокзальная магистраль, Вокзальная магистраль – ул. Ленина, ул. Ленина – Димитровский мост.

13. Димитровский мост на всем протяжении.

Движение по Димитровском мосту также, как и по проспекту Димитровскому осуществляется по трем полосам. Организация выделенных полос возможна за счет правых полос движения на мосту. Для минимизации нарушений, связанных с движением по выделенной полосе, необходимо установить с равным шагом по два КФН с каждой стороны.

14. Проезд Энергетиков на всем протяжении.

Проезд Энергетиков вмещает в поперечном сечении 6 полос (по три полосы в каждую сторону). Организация выделенных полос возможна за счет правых полос движения. Парковочные «карманы» на проезде Энергетиков отсутствуют, запрет остановки вводится автоматически с устройством выделенной полосы. Для минимизации количества несанкционированных выездов на выделенную полосу предлагается установка КФН. Установка КФН предусмотрена: по одному комплексу с каждой стороны дороги на перегоне Димитровский мост – примыкание ул. Моторной к проезду Энергетиков, а также по два комплекса с каждой стороны

проезда Энергетиков на перегоне между примыканием ул. Моторной к проезду Энергетиков до площади Энергетиков.

15. Ул. Выборная от ул. Кирова до остановки общественного транспорта «Стенд».

Движение по ул. Выборной на рассматриваемом участке организовано по четырем полосам движения (по две в каждую сторону). Устройство выделенной полосы возможно за счет правых полос движения. При этом в 2022-2023 годах планируется реконструкция ул. Выборной с расширением до параметров, обеспечивающих движение по трем полосам в каждом направлении. Предлагается ликвидация существующих парковочных «карманов» для обеспечения бесконфликтного и безопасного движения общественного транспорта. Также в этом случае становится возможным обеспечить расчетное время прибытия единиц подвижного состава на остановочные пункты. Парковочное пространство в этом случае необходимо организовать на прилегающей территории. Для профилактики нарушений, связанных с движением по выделенной полосе, необходимо установить по одному КФН с каждой стороны с равным шагом в трех сечениях ул. Выборной.

16. Ул. Ленина от проспекта Димитрова до площади им. Гарина-Михайловского.

По ул. Ленина организовано одностороннее движение по трем полосам в сторону площади им. Гарина-Михайловского. При этом существуют парковочные «карманы» слева и справа. Организация выделенной полосы на ул. Ленина возможна за счет правой полосы движения. При этом необходима ликвидация парковочных «карманов» для обеспечения бесконфликтного, безопасного и бесперебойного движения общественного транспорта. С левой стороны парковку возможно сохранить. Для профилактики нарушений, связанных с движением по выделенной полосе, необходимо установить КФН в двух сечениях (ориентировочно у дома № 27 и дома № 57).

17. Ул. Орджоникидзе от ул. Советской до Красного проспекта.

По ул. Орджоникидзе движение организовано по трем полосам в каждом направлении. Выделенные полосы возможно устроить за счет правых полос. При этом необходима ликвидация парковочных «карманов» для обеспечения бесконфликтного, безопасного и бесперебойного движения общественного транспорта. Протяженность участка – 270 м. Для профилактики нарушений, связанных с движением по выделенной полосе, необходимо установить КФН с двух сторон в одном сечении данного участка.

18. Ул. Немировича-Данченко от ул. Ватутина до площади имени профессора Лыщинского.

На рассматриваемом участке ул. Немировича-Данченко движение осуществляется по четырем полосам движения в каждую сторону. Предусматривается устройство выделенных полос за счет правых полос движения. Существующие парковочные «карманы» предлагается ликвидировать с целью обеспечения бесконфликтного, безопасного и бесперебойного движения общественного транспорта. В рамках КСОДД предусматривается установка КФН,

связанных с движением по выделенной полосе, следующим образом: по одному с каждой стороны на перегоне ул. Ватутина – ул. Таймырская, по два с каждой стороны на перегоне ул. Таймырская – ул. Новогодняя, по одному с каждой стороны на перегоне ул. Новогодняя – площадь имени профессора Лыщинского.

19. Советское шоссе от ул. Петухова до ул. Аникина.

Советское шоссе на данном участке имеет в сечении четыре полосы движения. Организация выделенных полос для общественного транспорта возможна по правым полосам. В данной ситуации необходимо учитывать, что в этом случае пропускная способность Советского шоссе для индивидуального транспорта снизится в два раза. С учетом того, что данная магистраль является транзитной, устройство выделенных полос приведет к возникновению сложностей в передвижении индивидуального и прочего (кроме общественного) транспорта в зоне тяготения. В перспективе необходимо расширение Советского шоссе. Запрет остановки вводится автоматически с устройством выделенной полосы. Для минимизации количества несанкционированных выездов на выделенную полосу предлагается установка КФН. Установка КФН предусмотрена с двух сторон в четырех сечениях приблизительно с равным шагом.

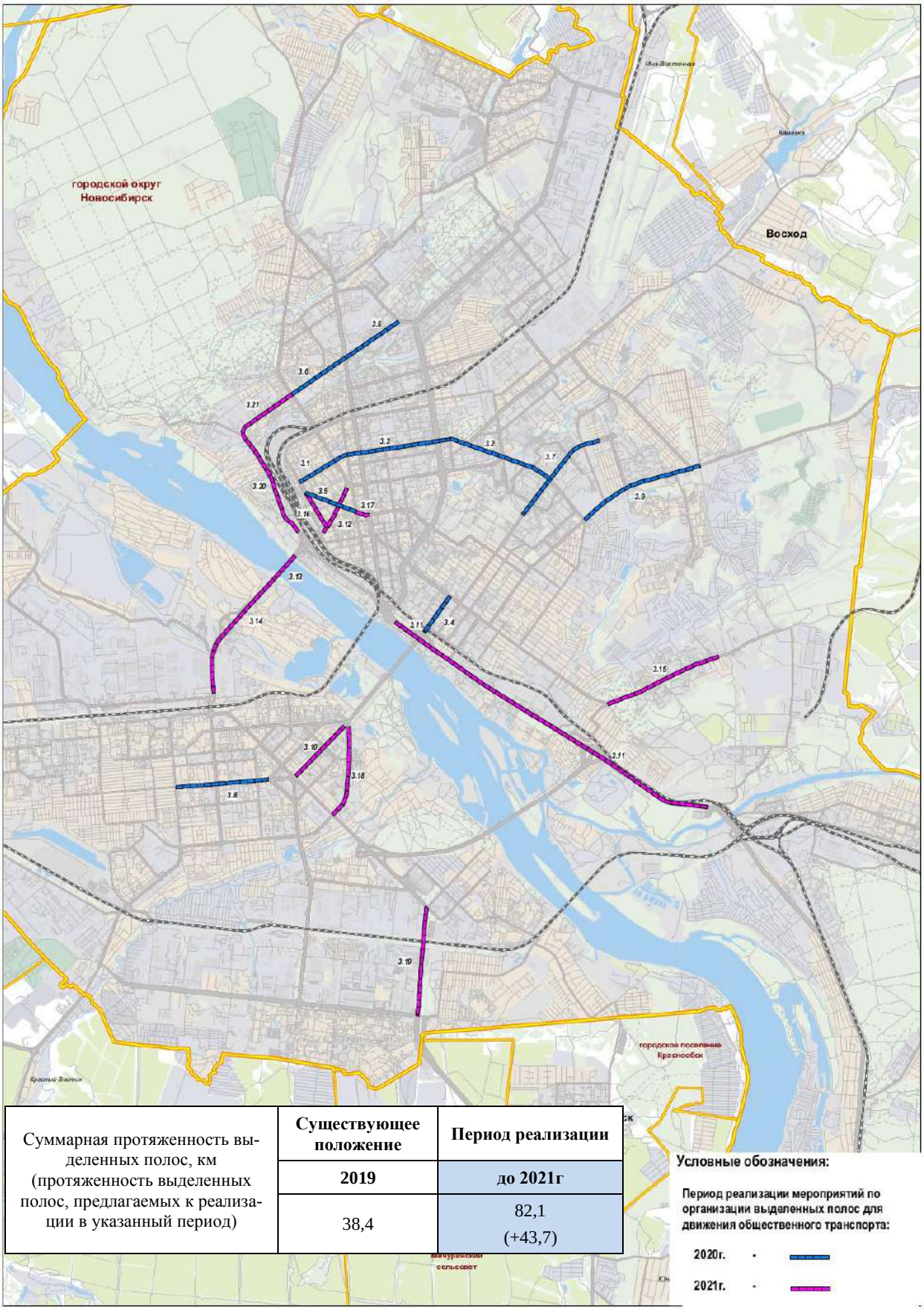
20. Ул. Владимировская.

На ул. Владимировской практически на всем протяжении движение осуществляется по трем полосам в каждом направлении. Выделенные полосы необходимо организовать за счет правых полос. В районе остановки общественного транспорта «Школа № 84» проезжая часть сужается, вследствие чего общее количество полос уменьшается до четырех. Поэтому на данном участке необходимо проведение реконструкции улицы с расширением до шести полос за счет газонов, тротуаров. Существующие парковочные «карманы» предлагается ликвидировать с целью обеспечения бесконфликтного, безопасного и бесперебойного движения общественного транспорта. В рамках КСОДД предусматривается установка КФН, связанных с движением по выделенной полосе, следующим образом: на перегонах между светофорными объектами, в пяти сечениях, по одному КФН на каждой стороне в одном сечении.

21. Ул. Дуси Ковальчук от ул. Плановой до ул. Владимировской.

На данном участке ул. Дуси Ковальчук движение организовано по трем полосам движения в каждом направлении. Выделенные полосы необходимо организовать за счет правых полос. Мероприятий по реконструкции в этом случае не требуется. При устройстве выделенных полос требуется ликвидировать существующие парковочные «карманы» для безопасного движения и прогнозируемого прибытия к остановочным пунктам единиц общественного транспорта. Для профилактики нарушений Правил дорожного движения, связанных с расположением транспортных средств на выделенных полосах, необходимо установить КФН. Предлагается разместить с каждой стороны по одному КФН, в трех сечениях, ориентировочно с одинаковым шагом, на перегонах между СО.

Для обеспечения выполнения требований знаков, запрещающих остановку, дополнительно необходимо установить знаки дорожные «Фотовидеофиксация» и «Работает эвакуатор».



Суммарная протяженность выделенных полос, км (протяженность выделенных полос, предлагаемых к реализации в указанный период)	**Существующее положение**	**Период реализации**
	2019	**до 2021г**
	38,4	82,1 (+43,7)

Рисунок 6.10.38. Схема мероприятий по организации выделенных полос в городе Новосибирске на период до 2021 г.

6.11. Оценка эффективности мероприятий

Для оценки эффективности мероприятий по организации дорожного движения на краткосрочную перспективу рассматривались три показателя:

изменение среднесетевой скорости, км/час;

изменение усредненного значения коэффициента загрузки в целом на УДС;

изменение количества мест концентрации ДТП.

Для вычисления указанных показателей сравнивались их базовые значения, соответствующие существующей ситуации, и значения с учетом сценария краткосрочной перспективы (до 2022 года).

Для получения перспективных показателей проведены манипуляции по учету в прогнозном варианте развития (сценарии) следующих аспектов:

изменение социально-экономических показателей;

мероприятия по УДС;

мероприятия по ОДД;

мероприятия по изменению условий движения общественного транспорта;

мероприятия по устранению мест концентрации ДТП.

В результате были получены значения изменений показателей, представленные в таблице 6.11.1.

Таблица 6.11.1

Изменение показателей эффективности

№ п/п	Показатель	Единица измерения	Размерность	Изменение показателя
1	2	3	4	5
1	Изменение среднесетевой скорости	%	В целом по городу	увеличение на 1,3%
2	Изменение количества мест концентрации ДТП		В целом по городу	100%
3	Изменение коэффициента загрузки по ключевым узлам		По ключевым узлам	снижение на 2%

Данные показатели характеризуют произошедшие изменения как положительные. После реализации мероприятий прогнозируется увеличение скорости движения транспорта, снижение загрузки на УДС. При этом необходимо учитывать, что данные положительные изменения происходят на фоне повышения уровня автомобилизации и снижения пропускной способности УДС за счет устройства выделенных полос для общественного транспорта без изменений параметров проезжей части.

Значения изменений рассмотренных показателей в абсолютных величинах невелики. Однако, при рассмотрении данных показателей с точки зрения выхода на сеть всех пользователей суммарный эффект будет значительным.

Для наглядного представления прогнозируемых изменений показателей качества отдельных зон, участков и узлов сети в состав отчета включены картограммы уровня загрузки на 2019 и 2021 годы (рисунки 6.11.1, 6.11.2). Данные картограммы свидетельствуют о снижении уровня загрузки после проведения мероприятий на ряде магистралей в 2021 году, в том числе на участке Бердского шоссе, ул. Большевистской, Гусинобродском шоссе, ул. Кедровой, 1-м Мочищенском шоссе, ул. Тайгинской.

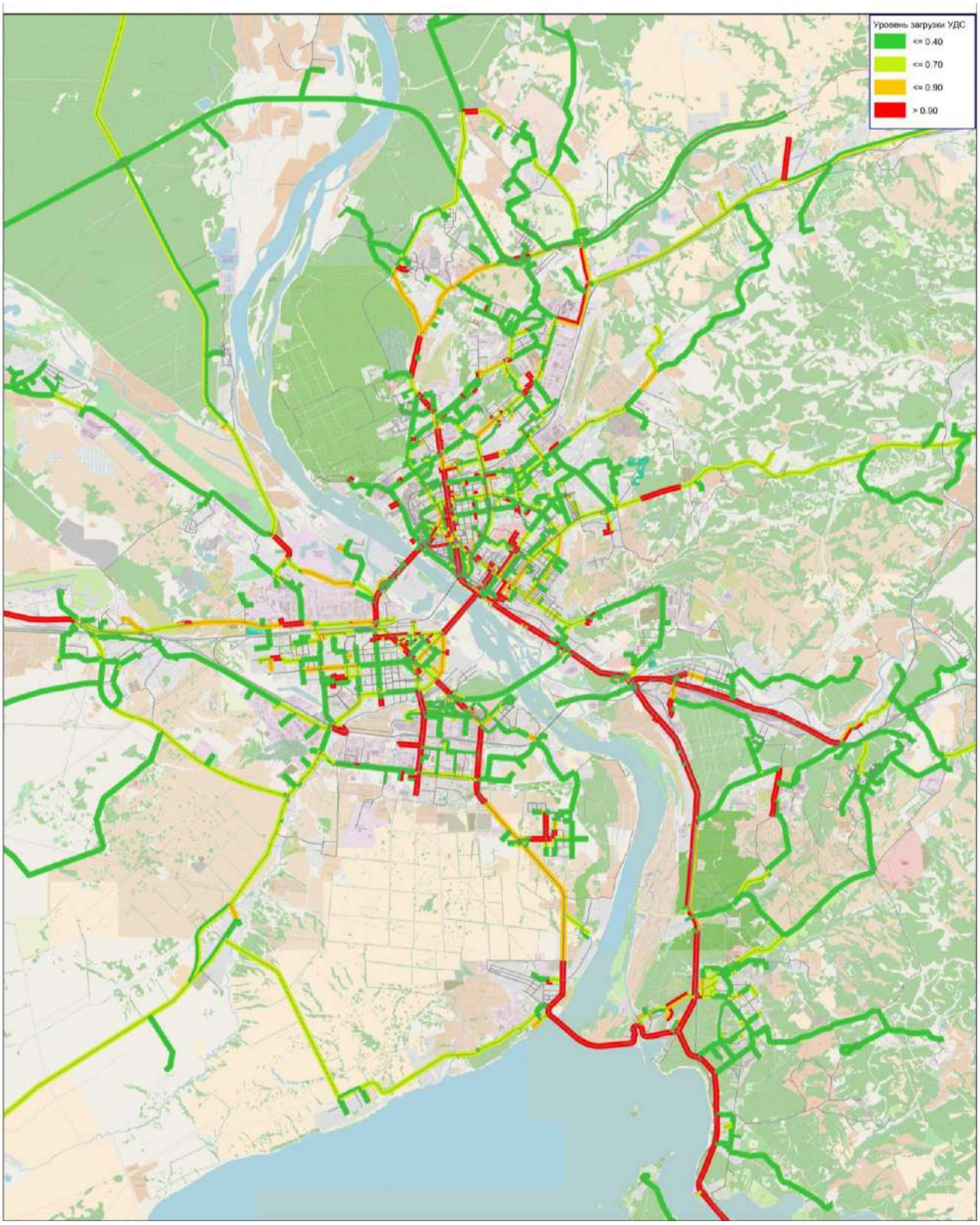


Рисунок 6.11.1. Картограмма уровня загрузки на УДС на 2019 год

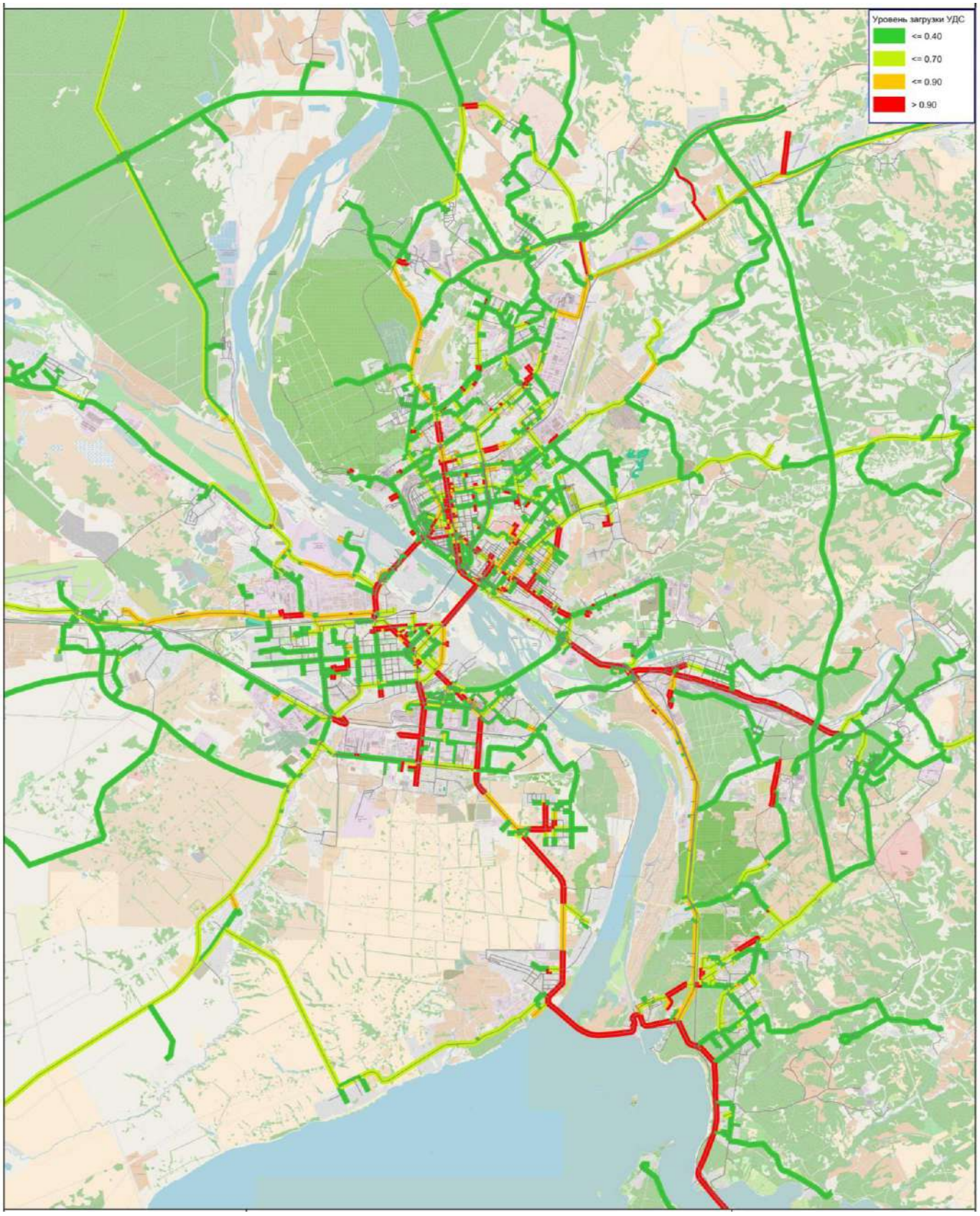


Рисунок 6.11.2. Картограмма уровня загрузки на УДС на 2021 год

7. Формирование перечня мероприятий на 2023, 2028, 2034 годы

7.1. Автомобильные дороги

Транспортная сеть города Новосибирска должна обеспечивать скорость, комфорт и безопасность передвижения между населенными пунктами и в их пределах, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами региональной и всероссийской сетей. Вместе с этим, высокая связность территории и развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что в свою очередь способствует развитию экономики района и повышению благосостояния населения.

В целях повышения качественного уровня улично-дорожной сети города Новосибирска, снижения уровня аварийности, связанного с состоянием дорожного покрытия и доступности территорий перспективной застройки, предлагается на расчетный срок реализовать следующий комплекс мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции улично-дорожной сети (таблицы 7.1.1 – 7.1.3).

При условии несоответствия существующей ширины проезжей части нормативным требованиям по пропуску общественного транспорта на участке автодороги от ул. Праздничной до Гусинобродского тракта, где на 2023 год планируется прохождение автобусного маршрута № 6, необходимо предусмотреть реконструкцию автодороги на указанном участке.

Таблица 7.1.1

Перечень мероприятий по развитию улично-дорожной сети до 2023 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	Протяженность, км	Площадь, кв. м
1	2	3	4	5
Улично-дорожная сеть				
1	Реконструкция ул. Аэропорт от Красного проспекта до привокзальной площади аэропорта Новосибирск-Северный	2021, 2022	0,992	
2	Строительство автомобильной дороги общего пользования. Продолжение Красного проспекта в южном направлении через территорию выносимого аэропорта до ул. Аэропорт***	2021, 2022	3,0	
3	Строительство Юго-Западного транзита с мостовым переходом через реку Обь. Участок от ул. Большевистской до ул. Кирова**	2021, 2022	0,998	
4	Строительство ул. Доватора от ул. Выборной до Гусинобродского шоссе**	2021, 2022	4,066	
5	Строительство автомобильной дороги общего пользования в Кировском районе. Участок от ул. Оловозаводской по ул. Сержанта Коротаева, ул. Ком-	2021 – 2023	3,974	

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	Протяженность, км	Площадь, кв. м
1	2	3	4	5
	сомольской, ул. Бронной с выездом на ул. Федора Горячева (по оси 1-го Гранатового переулка)			
6	Реконструкция Мочищенского шоссе от ул. Кедровой до Краснояровского шоссе	2021, 2022	2,804	
7	Строительство Юго-Западного транзита с мостовым переходом через реку Обь. Участок от пересечения ул. Кирова и ул. Выборной до ул. Доватора**	2022, 2023	1,408	
8	Строительство Левобережной рокады. Участок по ул. Стартовой от дамбы Октябрьского моста до насыпи Транссибирской железной дороги	2022, 2023	0,896	
9	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Спортивной от ул. Танкистов до ул. Дукача	2021, 2022	1,322	
10	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Татьяны Снежиной от ул. Виталия Потылицына до ул. Доватора	2022	0,590	
11	Реконструкция ул. Лобова	2021, 2022	0,737	
12	Строительство автодороги от ул. Виктора Уса до территории новой жилой застройки*	2022	1,0	
13	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Мясниковой от ул. Тюленина до продолжения Красного проспекта**	2020 – 2022	1,653	
14	Реконструкция ул. Кедровой от Мочищенского шоссе до ул. Краузе**	2020 – 2022	2,735	
15	Реконструкция ул. Большой от ул. 2-й Станционной до Колыванского шоссе**	2020 – 2022	1,265	
16	Строительство автодороги от ул. Гэсстроевской вдоль домов № 7 и № 9 по пер. Обскому с выездом на ул. Оловозаводскую в районе дома № 20 по ул. XX Партсъезда	2023	0,620	
17	Строительство автодороги от ул. Герцена (вдоль дома № 6) до ул. Саввы Кожевникова (вдоль дома № 17)	2023	0,314	
18	Реконструкция ул. Фадеева**	2022, 2023	1,596	
19	Реконструкция ул. Выборной от ул. Кирова до остановки общественного транспорта «Стенд» для организации выделенной полосы движения*	2022, 2023	2,758	
20	Реконструкция ул. Титова от ул. Бийской до ул. Троллейной*	2022, 2023	2,300	
21	Реконструкция Морского проспекта на участке от Бердского шоссе до ул. Жемчужной*	2022, 2023	0,500	
22	Реконструкция проспекта Строителей на участке от ул. Российской до проспекта Академика Лаврентьева*	2022, 2023	0,200	
23	Реконструкция проспекта Строителей на участке от ул. Российской до ул. Кутателадзе*	2022, 2023	0,200	
24	Реконструкция ул. Кутателадзе от проспекта Строителей до ул. Демакова*	2022, 2023	0,700	

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	Протяженность, км	Площадь, кв. м
1	2	3	4	5
25	Строительство продолжения ул. Кутателадзе от ул. Демакова до ул. Иванова*	2022, 2023	1,500	
26	Реконструкция Бердского шоссе от проспекта Строителей до границы города****	2020, 2023	6,5	
27	Реконструкция подъезда к микрорайону Затон от ул. Большой до ул. Междуреченской*	2023	1,85	
28	Строительство автомобильной дороги «Кольцово – Академгородок» с устройством многоуровневой транспортной развязки по усеченный клеверный лист в районе Нижней Ельцовки*	2021-2023	3,5	
29	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Титова в Ленинском районе (участок от ул. Бийской до ул. Дукача)**	2020 – 2023	2,174	
Транспортные развязки				
30	Строительство транспортной развязки на пересечении ул. Доватора и ул. Лобова**	2020 – 2022		73555
31	Строительство транспортной развязки на пересечении ул. Кирова, ул. Выборной с Юго-Западным транзитом**	2022, 2023		66068
32	Строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении Юго-Западного транзита и продолжения ул. Доватора**	2022 – 2023		83800
33	Реконструкция съездов на транспортной развязке Октябрьского моста на ул. Большевистскую	2021, 2022		13653
34	Строительство транспортной развязки на пересечении Бердского шоссе – Морского проспекта*	2021 – 2023		
35	Строительство транспортной развязки на пересечении Бердского шоссе – проспекта Строителей*	2020 – 2023		
36	Строительство многоуровневой транспортной развязки по типу усеченный клеверный лист в районе Нижней Ельцовки на пересечении планируемой автомобильной дороги «Кольцово – Академгородок» с Бердским шоссе*	2021 – 2023		
Искусственные дорожные сооружения				
37	Центральный мостовой переход через р. Обь в створе ул. Ипподромской в составе:	2020 – 2022		
37.1	Центральный мостовой переход через р. Обь в створе ул. Ипподромской		0,609	
37.2	Развязка в разных уровнях на пл. Инженера Будагова			52106
37.3	Подходы к центральному мосту на левом берегу реки Оби от пл. Энергетиков до Центрального моста		3,417	
37.4	Подходы к центральному мосту на правом берегу реки Оби от Центрального моста до ул. Ипподромской		0,424	
37.5	Путепровод над подъездным путём к ТЭЦ-2 и ТЭЦ-3		1,356	
37.6	Развязка в разных уровнях на Площади труда и площади Энергетиков подходов Центрального моста на			66975

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	Протяженность, км	Площадь, кв. м
1	2	3	4	5
	Левом берегу			
37.7	Строительство тоннеля под Транссибирской железнодорожной линией (основной ход) в районе створа ул. Стартовой		0,15	
38	Строительство автомобильного моста через реку Иня	2021, 2022	0,121	
39	Строительство путепровода на Юго-Западном транзите через железнодорожную линию**	2020 – 2022	0,085	

Примечания: * Предлагается включить мероприятие в состав действующей ПКРТИ;
** Предлагается внести изменения в действующую ПКРТИ в части корректировки сроков реализации мероприятия;
*** Предлагается внести изменения в действующую ПКРТИ в части корректировки наименования мероприятия;
*** Предлагается внести изменения в действующую ПКРТИ в части корректировки наименования и сроков реализации мероприятия.

Таблица 7.1.2

Перечень мероприятий по развитию улично-дорожной сети до 2028 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	Протяженность, км	Площадь, кв. м
1	2	3	4	5
Улично-дорожная сеть				
1	Реконструкция ул. Доватора от Гусинобродского шоссе до ул. Бориса Богаткова**	2023, 2024	1,977	
2	Строительство Юго-Западного транзита с мостовым переходом через реку Обь. Участок от ул. Ватутина до ул. Сибиряков-Гвардейцев**	2023 – 2025	1,398	
3	Строительство Юго-Западного транзита с мостовым переходом через реку Обь. Участок от ул. Сибиряков-Гвардейцев до Толмачевского шоссе**	2023 – 2025	3,785	
4	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Кирова от ул. Выборной до ул. Ключ-Камышенское плато	2023 – 2025	3,972	
5	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Дукача от ул. Титова до ул. Станционной	2024, 2025	2,185	
6	Реконструкция автомобильной дороги по ул. Учительской (от ул. Богдана Хмельницкого до пересечения с ул. Объединения)	2023, 2024	1,579	
7	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Ключ- Камышенское плато от проектируемого участка ул. Кирова до насыпи железной дороги	2025, 2026	0,892	
8	Строительство Юго-Западного транзита с мостовым	2024,	1,876	

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	Протяженность, км	Площадь, кв. м
1	2	3	4	5
	переходом через р. Обь. Участок от Толмачевского шоссе до границы города (ул. Малыгина)	2025		
9	Строительство ул. Татьяны Снежиной от ул. Доватора до ул. Татьяны Снежиной	2023, 2024	0,972	
10	Реконструкция ул. Сибиряков-Гвардейцев от ул. Петухова до ул. Зорге и далее до границы города	2024, 2025	1,142	
11	Строительство автодороги по границе города от ул. Громова до ул. Сибиряков-Гвардейцев	2026, 2027	0,813	
12	Строительство автодороги от проектной улицы, идущей параллельно Советскому шоссе до ул. Зорге, 227, и далее по границе городской черты до ул. Громова	2025 – 2026	1,750	
13	Реконструкция автодороги от перекрестка ул. Оловозаводской – ул. Тюменской до перекрестка ул. Мира – ул. Аникина	2023, 2024	0,832	
14	Строительство автодороги от ул. Виктора Уса параллельно ул. Петухова до пл. Кирова	2025, 2026	0,703	
15	Строительство автодороги от ул. Зорге до Советского шоссе	2024, 2025	0,966	
16	Реконструкция ул. Лейтенанта Амосова на всем ее протяжении	2024, 2025	0,556	
17	Реконструкция ул. Солидарности от дома 99 до ул. Лейтенанта Амосова	2024, 2025	0,707	
18	Реконструкция автомобильной дороги по ул. Победы на участке от ул. Жуковского до конечного остановочного пункта «ул. Победы»*	2023, 2024	1,1	
19	Строительство автомобильной дороги в продолжение ул. Демакова до автомобильной дороги «Академгородок – Каменушка»*	2024, 2025	2,1	
20	Реконструкция ул. Российской на участке от проспекта Строителей до ул. Арбузова*	2022 – 2025	0,9	
21	Строительство продолжения ул. Лескова до ул. Ипподромской*	2028	0,8	
22	Реконструкция ул. Лескова от ул. Бориса Богаткова до ул. Белинского*	2028	0,6	
Транспортные развязки				
23	Строительство транспортной развязки на пересечении Советского шоссе с ул. Мира	2023, 2024		62720
24	Строительство транспортной развязки в разных уровнях с железнодорожной линией на стыке улиц Троллейной, Хилокской и Толмачевского шоссе (в рамках строительства Юго-Западного транзита)	2024, 2025		114714
25	Строительство транспортной развязки на стыке Юго-Западного транзита и ул. Сибиряков-Гвардейцев**	2023 – 2025		77268
26	Строительство транспортной развязки в разных уров-	2026 –		83800

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	Протяженность, км	Площадь, кв. м
1	2	3	4	5
	нях на пересечении Левобережной рокады и Юго-Западного транзита	2028		
27	Строительство транспортной развязки по Старому шоссе на пересечении ул. Одоевского и железнодорожной линии в районе платформы Матвеевка**	2023 – 2028		87910
Искусственные дорожные сооружения				
28	Строительство путепровода через железнодорожную линию на продолжении Красного проспекта	2022 – 2024	0,085	
29	Строительство путепровода трамвая над подъездной железнодорожной линией в районе дома 53 по ул. Новая Заря	2023 – 2025	0,085	
30	Строительство путепровода над железнодорожной линией и Советского шоссе в створе ул. Петухова	2023 – 2025	0,085	
31	Строительство путепровода через Транссибирскую железнодорожную линию по ул. Дукача	2024, 2025	0,085	
32	Реконструкция автомобильного моста по Бердскому шоссе через реку Нижнюю Ельцовку*	2028		

Примечания: * Предлагается включить мероприятие в состав действующей ПКРТИ;
** Предлагается внести изменения в действующую ПКРТИ в части корректировки сроков реализации мероприятия.

Таблица 7.1.3

Перечень мероприятий по развитию улично-дорожной сети до 2034 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	Протяженность, км	Площадь, кв. м
1	2	3	4	5
Улично-дорожная сеть				
1	Строительство Левобережной рокады. Участок по ул. Стартовой от дамбы Октябрьского моста до ул. Сибиряков-Гвардейцев	2028 – 2030	4,054	
2	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Кулагина от ул. Ипподромской до ул. Красина	2029, 2030	1,375	
3	Реконструкция ул. Тайгинской от ул. Богдана Хмельницкого до ул. Кайтымовской	2030	0,515	
4	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Кирова от ул. Ключ-Камышенское плато до границы города Новосибирска*	2031 – 2034	1,6	
5	Строительство Юго-Западного транзита с мостовым переходом через реку Обь. Участок от ул. Доватора до границы города Новосибирска*	2031 – 2034	4,2	
6	Строительство автомобильной дороги в продолжении	2027 –	0,7	

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	Протяженность, км	Площадь, кв. м
1	2	3	4	5
	Морского проспекта до трассы «Академгородок - Каменушка»*	2030		
7	Реконструкция ул. Русской*	2034	1,9	
Транспортные развязки				
8	Строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении Левобережной рокады и ул. Ватутина	2029, 2030		27980
9	Строительство транспортной развязки на пересечении Бердского шоссе – ул. Русской*	2025 – 2030		
Искусственные дорожные сооружения				
10	Южный мостовой переход через р. Обь в составе:	2027 – 2030		
10.1	Строительство Южного мостового перехода через р. Обь	2028 – 2030	0,945	
10.2	Подход на правом берегу в направлении СНТ «Импульс»	2028 – 2030	2,553	
10.3	Развязка на пресечении с Бердским шоссе	2028 – 2030		99780
10.4	Подход на левом берегу по оси ул. Набережной от Советского шоссе до пос. Юный Ленинец	2028 – 2030	2,049	
10.5	Развязка в разных уровнях с Советским шоссе в районе СНТ «Элитное-М»	2027 – 2029		99780
11	Строительство Левобережной рокады: тоннель на пересечении ул. Стартовой и дамбы Октябрьского моста	2028 – 2030	0,175	

Примечания: * Предлагается включить мероприятие в состав действующей ПКРТИ

7.2. Организация дорожного движения

7.2.1. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Оптимизация скоростных режимов на УДС и принудительное обеспечение соблюдения ограничений скорости, соответствующих типам дорог и их функциям, может дать немедленное повышение безопасности дорожного движения как в плане сокращения количества ДТП, так и в плане снижения тяжести травм.

Существующие ограничения максимальной скорости движения ТС на территории города Новосибирска в целом удовлетворяют нормативным требованиям и местным условиям ОДД. Между тем, для устранения конфликтов ценным является улучшение инфраструктуры, предназначенной для управления скоростью и влияющей на поведение участников дорожного движения. В связи с этими обстоятельствами введение дополнительных ограничений по скоростному режиму движения ТС на отдельных участках или в различных зонах на территории города

Новосибирска без проведения реконструктивных мероприятий УДС и ее соответствующего обустройства ТСОДД представляется нецелесообразным. Поэтому актуально предусмотреть использование простых и малозатратных мер в условиях финансовых ограничений, позволяющих снижать риски аварийности на опасных участках.

Физическое регулирование скорости при реконструкции УДС в городе Новосибирске должно включать в себя следующие меры: применение искусственных неровностей; устройство возвышенного (приподнятого) пешеходного перехода; устройство участков дороги (пешеходных переходов, зон остановок маршрутного транспорта) с разным типом и цветом дорожного покрытия; канализирование движения (разделение потоков автомобилей, резервирование избыточной ширины проезжей части, выделение пешеходных путей и др.); ограничение доступа транспортных средств к пешеходным пространствам; введение зональных ограничений (организация пешеходных зон, жилых зон).

На территории города Новосибирска востребованы мероприятия по усилению контроля за соблюдением скоростного режима, что будет способствовать повышению уровня безопасности дорожного движения. Решением данных проблем является дополнительная установка на УДС КФН ПДД.

7.2.2. Мероприятия по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, применению реверсивного движения

В настоящее время организовано одностороннее движение на нескольких улицах города (ул. Урицкого от ул. Ленина до Вокзальной магистрали; ул. Чаплыгина от Красного проспекта до ул. Советской; ул. Октябрьская от ул. Серебренниковской до Красного проспекта; ул. Коммунистическая от Красного проспекта до ул. Серебренниковской).

На краткосрочную перспективу предложено введение одностороннего движения на улицах, перечень которых представлен в разделе 6.2.2.

На срок до 2023 года предлагается устройство одностороннего движения по ул. Романова от ул. Советской до Красного проспекта в направлении Красного проспекта; по ул. Потанинская от Красного проспекта до ул. Советской в направлении ул. Советской.

Схематично предлагаемые мероприятия по введению одностороннего движения представлены на рисунке 7.2.2.1

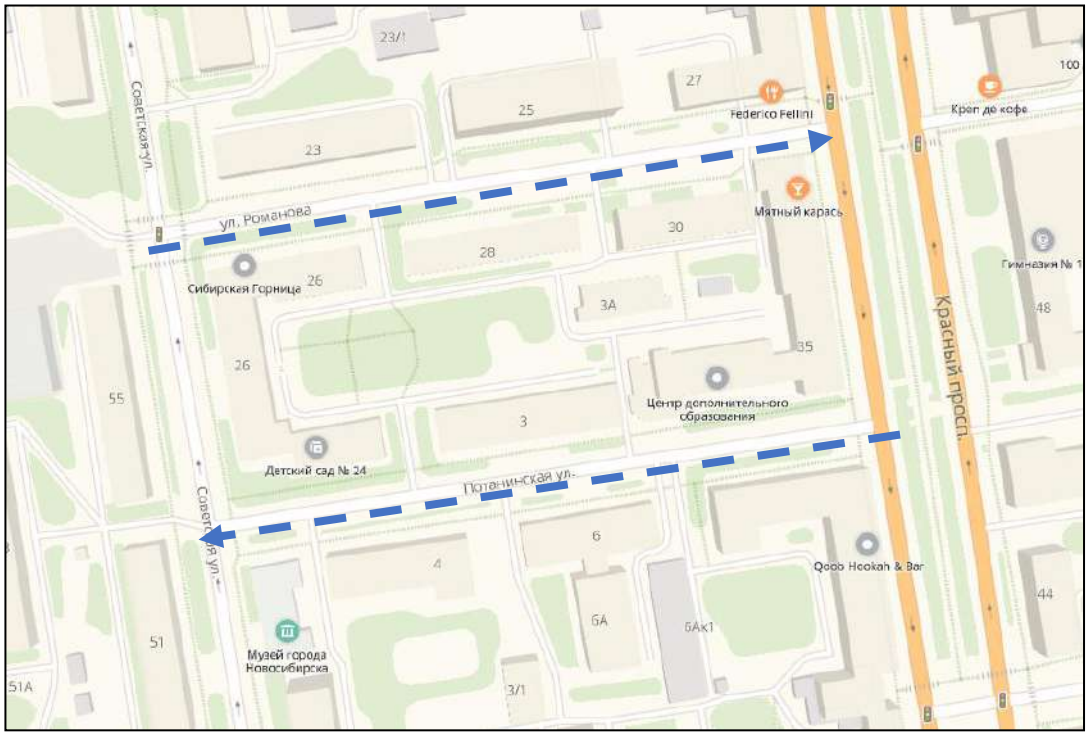


Рисунок 7.2.2.1. Мероприятия по введению одностороннего движения

7.2.3. Мероприятия по введению светофорного регулирования и корректировке режимов работы имеющихся светофорных объектов

КСОТ определены участки улично-дорожной сети с движением по ним транспорта общего пользования (далее – ТОП), на которых ранее не было движения ТОП, а значит, возникает необходимость введения светофорного регулирования на некоторых перекрестках. В таблицах 7.2.3.1 – 7.2.3.3 представлены такие объекты.

Год введения светофорного регулирования на перекрестках указан приблизительно и зависит от фактических дат запуска подвижного состава ТОП по маршрутам, а также от готовности строящихся объектов транспортной инфраструктуры.

Таблица 7.2.3.1

Перечень мероприятий по введению светофорного регулирования до 2023 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Строительство СО на пересечении Красный проспект – ул. Мясниковой	2022

1	2	3
2	Строительство СО на пересечении Красный проспект – ул. Тюленина	2022
3	Строительство СО на пересечении ул. Красных Зорь – ул. Тайгинская	2023
4	Строительство СО на пересечении Колыванского шоссе – ул. Болтнева	2023
5	Строительство СО на ул. Виктора Уса – пересечение с проездом возле дома № 12В	2023
6	Строительство СО на пересечении ул. Доватора – ул. Выборная	2022
7	Строительство СО на пересечении ул. Взлетная – ул. Ключ-Камышенское плато (возле планетария)	2023

Таблица 7.2.3.2

Перечень мероприятий по введению светофорного регулирования до 2028 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Строительство СО на пересечении ул. Лобова – проезда Далидовича	2024
2	Строительство СО на пересечении ул. Кирова – ул. Ключ-Камышенское плато	2025
3	Строительство СО на пересечении ул. Дукача – ул. Невельского	2025
4	Строительство СО на пересечении ул. Дукача – ул. Спортивная	2025

Таблица 7.2.3.3

Перечень мероприятий по введению светофорного регулирования до 2034 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Строительство СО на пересечении Каменское шоссе – ул. Звонарева	2029

7.2.4. Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения данных, периодичности их актуализации

Назначение и основные функциональные характеристики системы мониторинга дорожного движения описаны в разделе 6.2.4.

Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, в том числе установке детекторов, модернизации системы видеонаблюдения, системы метеомониторинга, а также организации сбора и хранения данных на долгосрочную перспективу представлены в разделе 7.4 в рамках концепции единой АСУДД.

7.3. Мероприятия по изменению существующих планировочных решений, устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями, повышению пропускной способности перекрестков, расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видео фиксации нарушений правил дорожного движения

Основными направлениями деятельности на долгосрочный период времени, способными улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью являются:

ликвидация мест концентрации ДТП;

формирование законопослушного поведения на дорогах;

совершенствование организации дорожного движения;

установка дорожных знаков на опасных участках дорог;

устройство освещения на УДС;

развитие системы фото-, видеофиксации нарушений ПДД.

В таблицах 7.3.1 – 7.3.3 представлен перечень мероприятий по предупреждению потенциальных точек возможной концентрации ДТП.

Таблица 7.3.1

Перечень мероприятий по предупреждению возможных мест концентрации ДТП до 2023 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Устройство КФН ПДД на Красном проспекте (участок нового строительства)	2022
2	Устройство КФН ПДД на ул. Доватора (участок нового строительства)	2023

1	2	3
3	Устройство КФН ПДД на ул. Спортивной (участок нового строительства)	2022
4	Устройство КФН ПДД на центральном мостовом переходе	2022
5	Устройство наружного освещения с двух сторон проезда между Каменским шоссе и Гусинобродским Трактом на участке от ул. Амбулаторной до Гусинобродского Тракта (3200 м)	2023

Таблица 7.3.2

Перечень мероприятий по предупреждению возможных мест концентрации ДТП до 2028 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Устройство КФН ПДД на Юго-Западном транзите (участок нового строительстваот ул. Сибиряков-Гвардейцев до Толмачевского шоссе)	2025
2	Устройство КФН ПДД на ул. Кирова (участок нового строительства)	2025
3	Устройство КФН ПДД на ул. Дукача (участок нового строительства)	2025
4	Устройство КФН ПДД на ул. Лобова (участок нового строительства)	2025

Таблица 7.3.3

Перечень мероприятий по предупреждению возможных мест концентрации ДТП до 2034 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Устройство КФН ПДД на Левобережной рокаде (участок нового строительства от дамбы Октябрьского моста до ул. Сибиряков-Гвардейцев)	2030
2	Устройство КФН ПДД на ул. Кулагина (участок нового строительства)	2030
3	Устройство КФН ПДД на Южном мостовом переходе	2030

7.4. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения. Мероприятия по развитию АСУДД

7.4.1. Мероприятия на расчетный период по координированному управлению светофорными объектами

КСОДД предусматривается в период до 2023 года:

1. Реализовать планы координации на улицах:

ул. Кошурникова;

ул. Гоголя (от ул. Кошурникова до площади Лунинцев);

проспект Дзержинского;

ул. Нарымская;

проспект Димитрова;

Красный проспект (участок нового строительства);

Центральный мостовой переход (в том числе, подходы к мостовому переходу);

Юго-Западный транзит (по мере ввода в эксплуатацию участков строительства).

В период до 2028 года:

1. Реализовать планы координации на улицах:

ул. Фрунзе;

ул. Челюскинцев;

Вокзальная магистраль;

ул. Волочаевская;

ул. Станционная;

Юго-Западный транзит (по мере ввода в эксплуатацию участков строительства).

В период до 2034 года:

1. Реализовать планы координации на улицах:

ул. Большевистская;

ул. Трикотажная;

ул. Авиастроителей;

ул. Учительская;

Левобережная рокада;

Южный мостовой переход (в том числе, подходы к мостовому переходу).

На этапах до 2034 года предлагается также выполнить мероприятия по актуализации (корректировке) планов координации на тех магистралях, где к этому моменту координированное управление уже реализовано. На заключительных этапах в пределах периода прогнозирования необходимо выполнить работы по организации сетевого адаптивного управления светофорными объектами на всей УДС города Новосибирска.

7.4.2. Мероприятия на расчетный период по устройству системы фиксации нарушений ПДД

КСОДД предусматривается выполнение мероприятий по устройству системы фиксации нарушений ПДД с установкой периферийных устройств с возможностью передачи, хранения и обработки данных. Мероприятия по данному направлению представлены в разделе 7.3.

7.4.3. Мероприятия на расчетный период по мониторингу транспортных потоков и метеорологической обстановки

Установка детекторов транспорта.

На перспективу до 2023 года предлагается установка детекторов транспорта для последующей реализации адаптивного (активируемого) регулирования на следующих транспортных узлах:

площадь им. Ленина (4 шт.);

ул. Кошурникова – ул. Бориса Богаткова (4 шт.);

ул. Кошурникова – проспект Дзержинского (4 шт.);

ул. Гоголя – ул. Ипподромская (4 шт.);

ул. Гоголя – Красный проспект (4 шт.);

площадь Лунинцев (4 шт.).

На перспективу до 2028 года предлагается установка детекторов транспорта для последующей реализации адаптивного (активируемого) регулирования на следующих транспортных узлах:

площадь им. Кондратюка (4 шт.);

ул. Ленина – Вокзальная магистраль (4 шт.);

Вокзальная магистраль – проспект Димитрова (4 шт.);

ул. Фрунзе – ул. Ипподромская (8 шт.);

ул. Фрунзе – ул. Кошурникова (4 шт.).

На перспективу до 2034 года предлагается установка детекторов транспорта для последующей реализации адаптивного (активируемого) регулирования на следующих транспортных узлах:

ул. Большевистская – въезды на Октябрьский мост (8 шт.);

ул. Большевистская – ул. Хитровская (3 шт.);

ул. Трикотажная – проспект Дзержинского (3 шт.);

ул. Учительская – ул. Авиастроителей (4 шт.).

Установка камер видеонаблюдения.

На перспективу до 2023 года предлагается установка камер видеонаблюдения на следующих транспортных узлах:

площадь им. Ленина (2 шт.);

ул. Кошурникова – ул. Бориса Богаткова (2 шт.);

ул. Кошурникова – проспект Дзержинского (2 шт.);

ул. Гоголя – ул. Ипподромская (2 шт.);

ул. Гоголя – Красный проспект (2 шт.);

площадь Лунинцев (2 шт.);

Центральный мостовой переход (2 шт.).

На перспективу до 2028 года предлагается установка камер видеонаблюдения на следующих транспортных узлах:

площадь им. Кондратюка (2 шт.);

ул. Ленина – Вокзальная магистраль (2 шт.);

Вокзальная магистраль – проспект Димитрова (2 шт.);

ул. Фрунзе – ул. Ипподромская (4 шт.);

ул. Фрунзе – ул. Кошурникова (2 шт.);

Развязка на пересечении Левобережной рокады и Юго-Западного транзита (4 шт.).

На перспективу до 2034 года предлагается установка камер видеонаблюдения на следующих транспортных узлах:

ул. Большевистская – ул. Хитровская (2 шт.);

ул. Трикотажная – проспект Дзержинского (2 шт.);

ул. Учительская – ул. Авиастроителей (2 шт.);

развязка на пересечении Левобережной рокады и ул. Ватутина (2 шт.);

Южный мостовой переход (2 шт.).

Установка АДМС.

На перспективу размещение АДМС до 2023 года – на Центральном мостовом переходе, до 2033 года – на Южном мостовом переходе (приложение 7).

При выборе дополнительных мест дислокации АДМС необходимо учитывать:

рекомендации профильных организаций города Новосибирска;

возможности энергоснабжения, охраны и обеспечения связи в оцениваемой для возможности размещения АДМС точке;

характер рельефа, близость размещения и характеристики открытых водных поверхностей и другие особенности отдельных зон в границах рассматриваемой территории;

технологические возможности по комплектованию АДМС различными средствами контроля (датчики и иное оборудование).

Мероприятия по усовершенствованию систем мониторинга транспортных потоков, видеонаблюдения, системы фиксации нарушений ПДД заключаются в их территориальном масштабировании, в том числе и вне административных границ города, и усовершенствовании аппаратной базы ЦУП.

7.5. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства, включая размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

Для обеспечения эффективного использования парковочного пространства на долгосрочную перспективу предлагается следующий комплекс мероприятий.

1. Предложения по запрету парковки на отдельных элементах УДС в границах муниципального образования.

Следствием создания выделенных полос для общественного транспорта является запрет на остановку транспортных средств на выделенных полосах с

одновременной ликвидацией существующих расширений («карманов») для парковки. Это правило касается существующих полос для движения общественного транспорта, а также выделенных полос движения, планируемых к организации на расчетный срок.

Для обеспечения выполнения требований знаков, запрещающих остановку, дополнительно необходимо установить таблички «Фотовидеофиксация» и «Работает эвакуатор». Одновременно необходима активная работа по предотвращению нарушений, выявлению нарушителей и наказания нарушителей, в том числе принудительная эвакуация транспортных средств.

2. Организация перехватывающих парковок.

Перечень мероприятий на долгосрочную перспективу представлен в таблицах 7.5.1 – 7.5.2.

Таблица 7.5.1

Перечень мероприятий по развитию парковочного пространства на срок до 2023 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Перехватывающая парковка на 100 мест в составе ТПУ «Нижняя Ельцовка»	2021, 2022
2	Перехватывающая парковка на 100 мест в составе ТПУ «Чемской»	2021, 2022
3	Перехватывающая парковка на 200 мест в составе ТПУ «Бердское шоссе»	2021, 2022
4	Перехватывающая парковка в составе ТПУ «Университетский проспект» (вместимость уточняется проектом)	2022 – 2024
5	Перехватывающая парковка в составе ТПУ «Гусинобродская» (вместимость уточняется проектом)	2021 – 2023
6	Перехватывающая парковка в составе ТПУ «Спортивная» (вместимость уточняется проектом)	2022

Таблица 7.5.2

Перечень мероприятий по развитию парковочного пространства на срок до 2028 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Перехватывающая парковка на 400 мест в составе ТПУ «Сеятель»	2023, 2024

1	2	3
2	Перехватывающая парковка на 150 мест в составе ТПУ «Матвеевка»	2023, 2024
3	Перехватывающая парковка в составе ТПУ «Клещиха» (вместимость уточняется проектом)	2020 – 2025
4	Перехватывающая парковка в составе ТПУ «Университетсткий проспект»	2022 – 2024
5	Перехватывающая парковка на 100 мест в составе ТПУ «Родники»	2023 – 2024

Таблица 7.5.3

Перечень мероприятий по развитию парковочного пространства на срок до 2034 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Перехватывающая парковка на 100 мест в составе ТПУ «Нордмолл»	2030

ТПУ «Нижняя Ельцовка», ТПУ «Чемской» и ТПУ «Бердское шоссе» будут располагаться вблизи границы города Новосибирска. Использование перехватывающих парковок при данных ТПУ, позволит водителям добраться в центральную часть города доступными видами транспорта за короткое время.

ТПУ «Сеятель», ТПУ «Матвеевка» будут располагаться на одноименных остановочных платформах железной дороги. ТПУ «Спортивная» организовывается на базе одноименной перспективной станции метрополитена. ТПУ «Чистая Слобода», ТПУ «Университетский проспект» организовываются на базе одноименных (перспективной и существующей) остановочных платформ железной дороги. Эти ТПУ также предполагают пересадку с автомобилей на общественный транспорт (в том числе, пригородные электропоезда), с последующей доставкой пассажиров в центральную часть города доступными видами транспорта за короткое время.

Таким образом, создание указанных парковок позволит снизить нагрузку на УДС и парковочное пространство города Новосибирска, создаваемую гражданами, стремящимися добраться из ближайшего пригорода в центральную часть.

Схема расположения перспективных перехватывающих парковок представлена на рисунке 7.5.1.

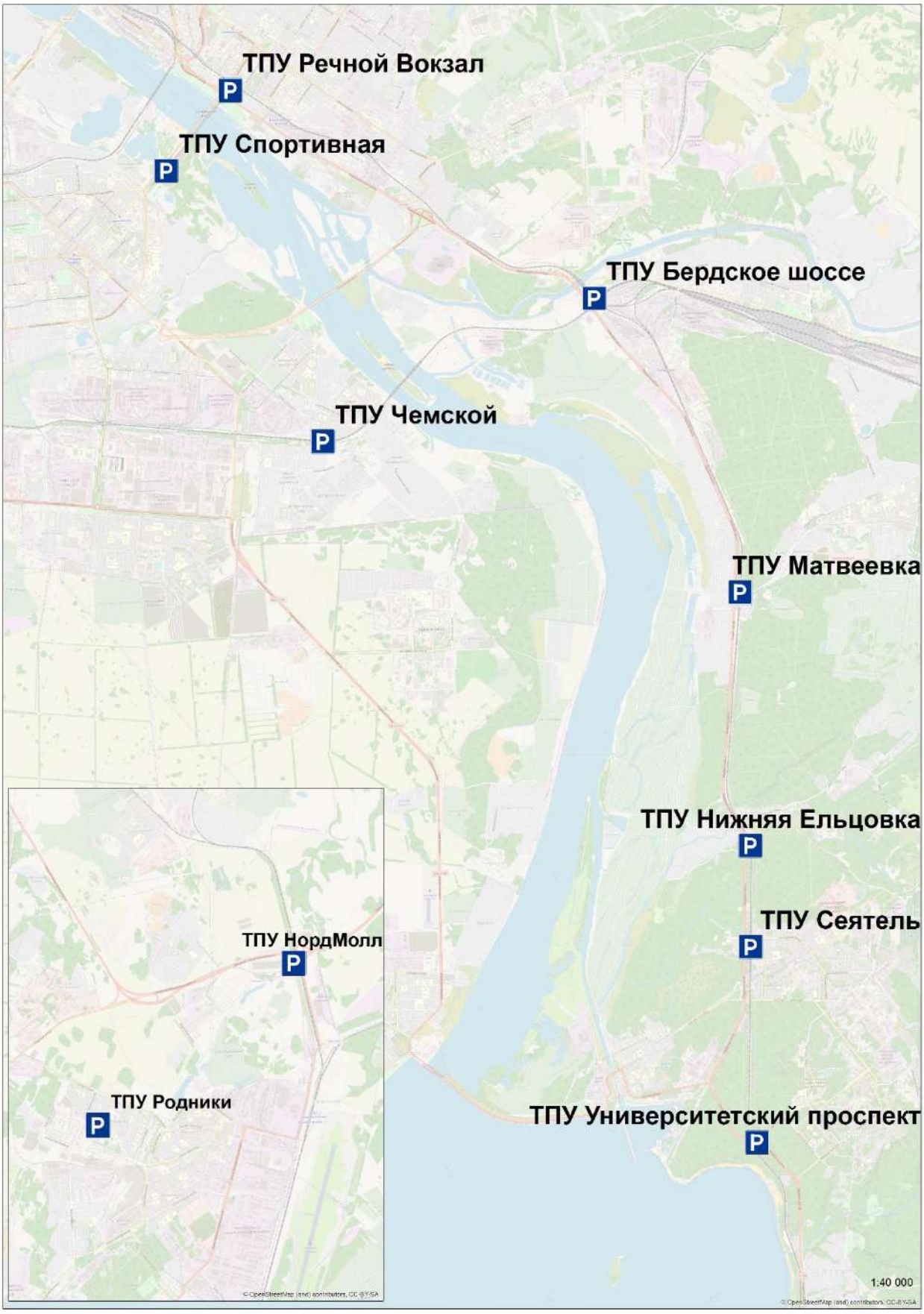


Рисунок 7.5.1. Схема расположения перспективных перехватывающих парковок

Строительство перехватывающих парковок необходимо осуществлять совместно с реализацией концепции приоритетного пропуска общественного транспорта. Так как без создания альтернативного, быстрого, удобного и прогнозируемого с точки зрения временных затрат способа передвижения по центральной части города система использования перехватывающих парковок будет нежизнеспособной.

Также нельзя забывать о возможности передвигаться по городу на велосипеде, оставив автомобиль на перехватывающей парковке.

3. Организация платных парковок.

В дополнение к уже существующим платным парковкам, а также к платным парковочным зонам, запланированным к организации на краткосрочный период, предлагается введение целого ряда парковочных зон, покрывающих большую площадь в центральной части города.

Перечень мероприятий по созданию платных парковок на долгосрочную перспективу

До 2023 года предлагается введение следующих парковочных зон:
платная парковочная зона № 57 (2022 год, до 2700 машино-мест);
платная парковочная зона № 44 (2023 год, до 1300 машино-мест).
До 2028 года предлагается введение следующих парковочных зон:
платная парковочная зона № 46 (2024 год, до 1700 машино-мест);
платная парковочная зона № 49 (2025 год, до 700 машино-мест);
платная парковочная зона № 55 (2026 год, до 1100 машино-мест);
платная парковочная зона № 56 (2027 год, до 1800 машино-мест);
платная парковочная зона № 53 (2028 год, до 700 машино-мест).
До 2034 года предлагается введение следующих парковочных зон:
платная парковочная зона № 51 (2029 год, до 380 машино-мест);
платная парковочная зона № 54 (2029 год, до 340 машино-мест);
платная парковочная зона № 47 (2030 год, до 1500 машино-мест).

Мероприятия по организации платных парковок схематично представлены на рисунках 7.5.2 – 7.5.4.

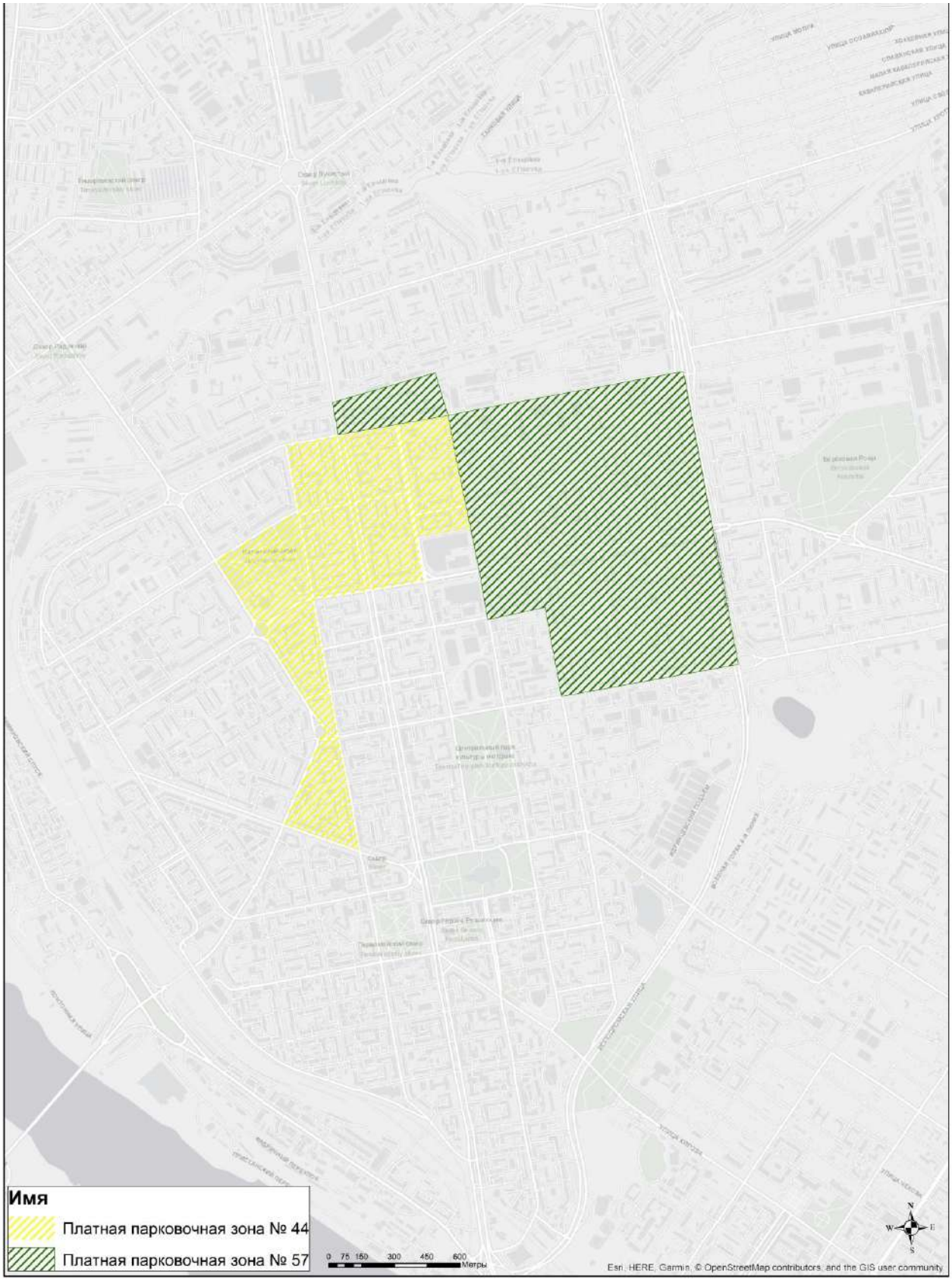


Рисунок 7.5.2. Мероприятия по организации платных парковок до 2023 года

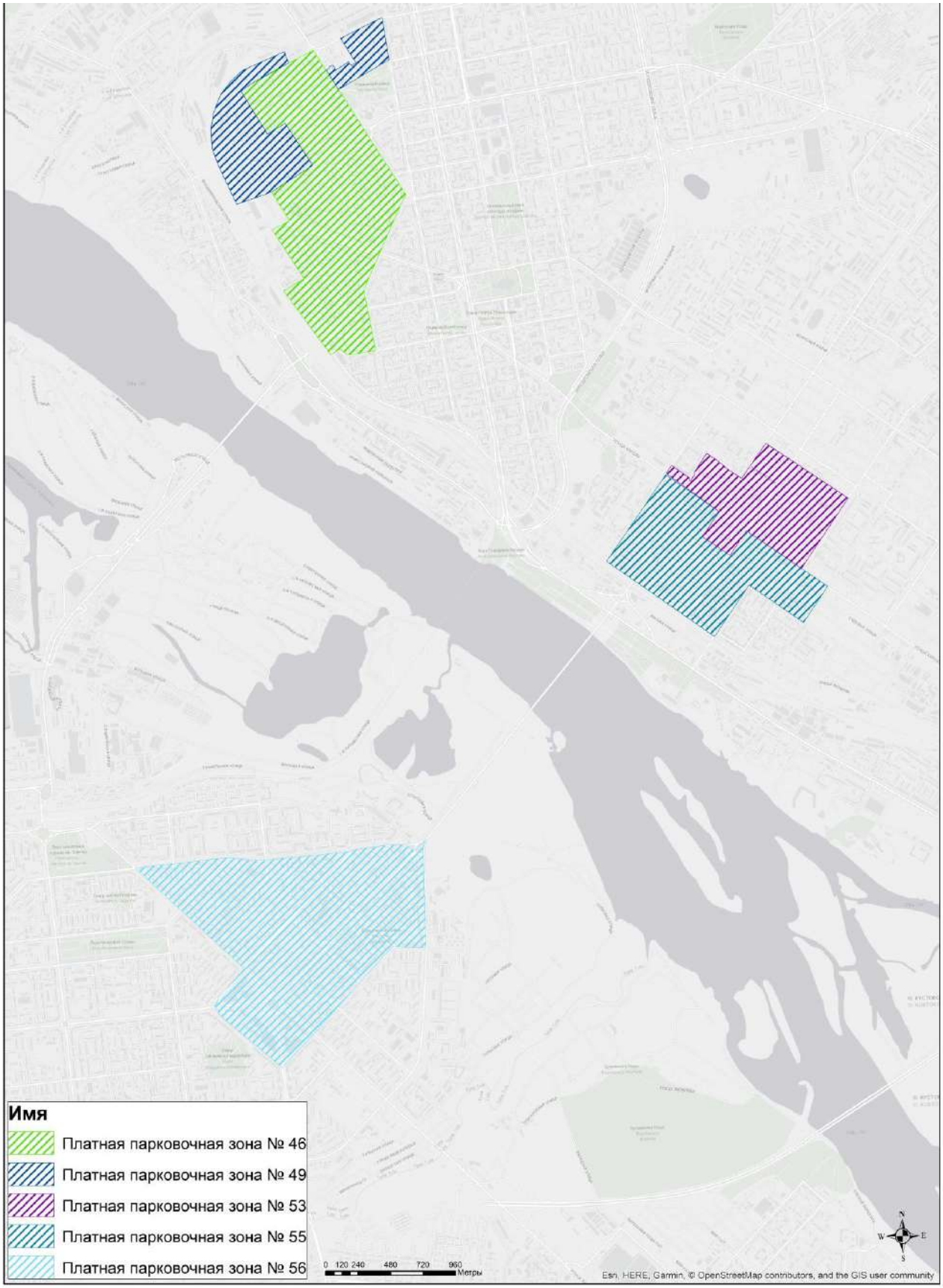


Рисунок 7.5.3. Мероприятия по организации платных парковок до 2028 года

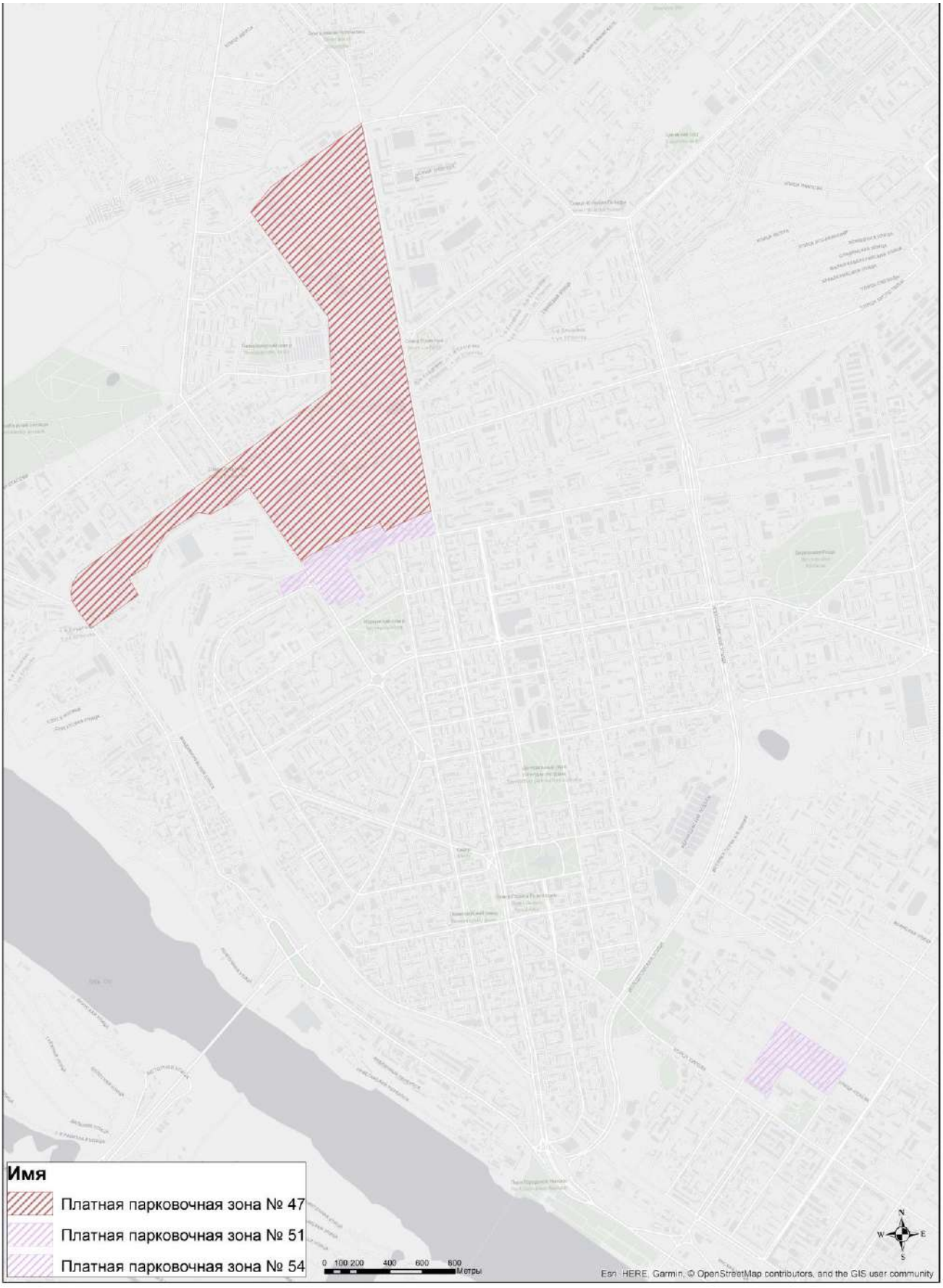


Рисунок 7.5.4. Мероприятия по организации платных парковок до 2034 года

5. Организация специализированных стоянок.

Согласно проведенным обследованиям с учетом сменяемости задержанных транспортных средств на перспективу до 2034 года резерва существующих спецстоянок будет достаточно для размещения на них всех эвакуированных автомобилей. Таким образом, увеличение количества специализированных стоянок, на долгосрочную перспективу до 2034 года, в городе Новосибирске не предусмотрено.

7.6. Грузовой автомобильный транспорт и терминально-складская инфраструктура

Продолжением развития инфраструктуры грузового транспорта после 2021 года является дальнейшее строительство объездных автомобильных дорог, в том числе Юго-Западный транзит.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, связанных со строительством зон отстоя грузовых автомобилей.

Обустройство площадок отстоя грузового транспорта на въездах в город Новосибирск, (площадка № 4, ул. Первомайская, 53, земельный участок с кадастровым номером 54:35:083920:314) (рисунок 7.6.1);

строительство новых индустриальных логистических парков (складские комплексы общего пользования, без учета складских комплексов производственных компаний, ул. Георгия Колонды, в границах кадастрового квартала 54:35:041690 и близлежащих незадействованных земельных участков). Парк № 5 (рисунок 7.6.2);

строительство новых индустриальных логистических парков (складские комплексы общего пользования, без учета складских комплексов производственных компаний, ул. Кедровая, 28/1, земельные участки с кадастровыми номерами 54:35:041005:35, 54:35:041005:36, 54:35:041005:69). Парк № 6 (рисунок 7.6.3).

При разработке проектной документации по устройству логистического парка № 6 необходимо провести анализ существующей транспортной ситуации и оценить степень влияния вновь построенного объекта на дальнейшее функционирование транспортной системы в зоне тяготения. На основе результатов данного анализа следует предусмотреть мероприятия по минимизации негативного влияния логистического парка на состояние транспортно-дорожного комплекса.



Рисунок 7.6.1. Местоположение участка для площадки отстоя грузового транспорта № 4



Рисунок 7.6.2. Местоположение участка для строительства индустриального логистического парка № 5



Рисунок 7.6.3. Местоположение участка для строительства индустриального логистического парка № 6

На рисунке 7.6.4 отмечены ориентировочные места размещения указанных выше объектов инфраструктуры грузового транспорта.

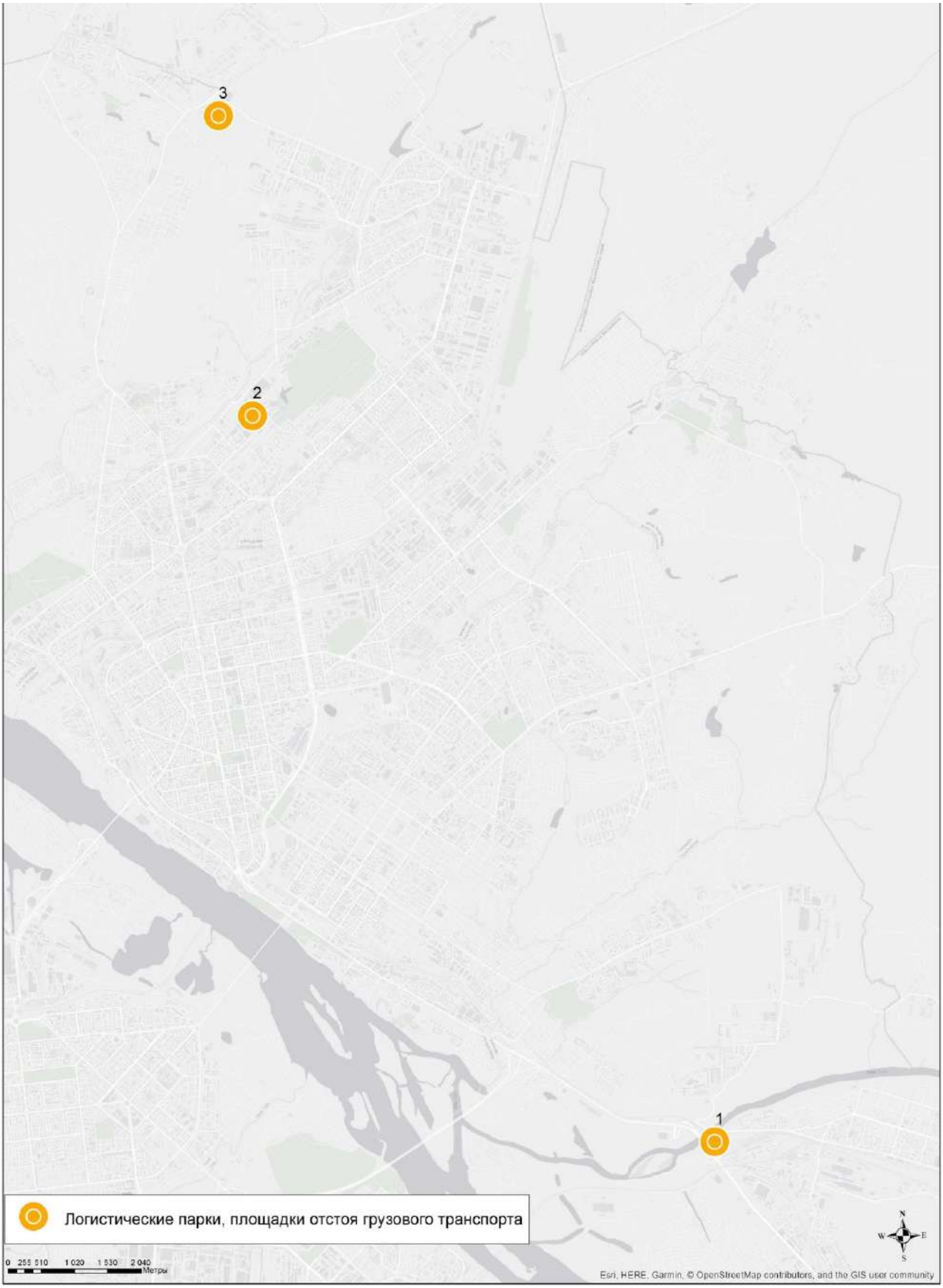


Рисунок 7.6.4. Схема размещения логистических парков и площадок отстоя грузового транспорта

Инфраструктура обслуживания грузового транспорта при реализация всех запланированных мероприятий на расчетный период видится как целостный комплекс, обеспечивающий нужды города Новосибирска.

На рисунке 7.6.5 представлен весь комплекс мероприятий по развитию инфраструктуры грузового транспорта на расчетный период с учетом ввода в эксплуатацию основных транзитных маршрутов грузовых автомобилей.

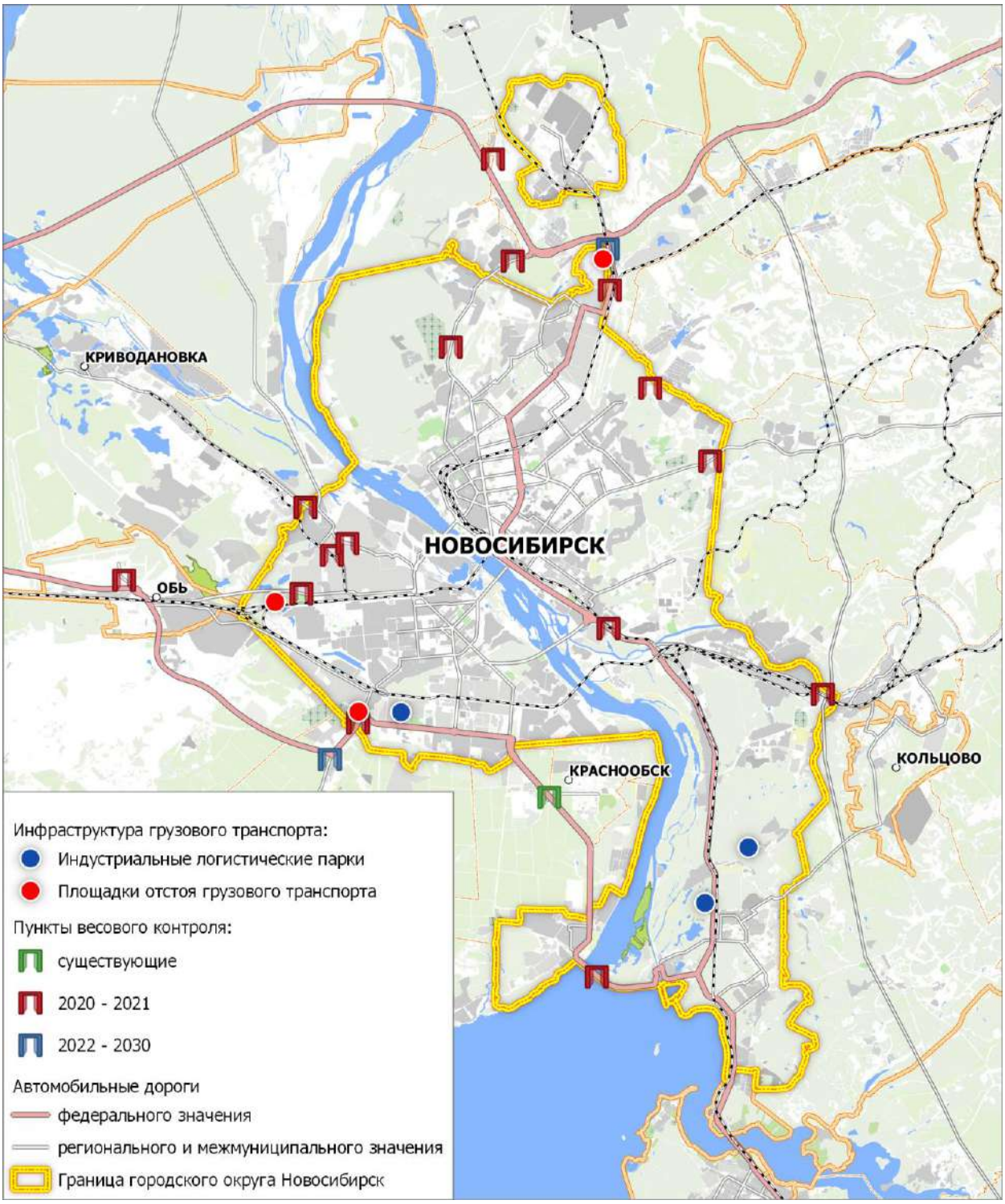


Рисунок 7.6.5. Развитие инфраструктуры грузового транспорта

7.7. Велосипедная инфраструктура

На краткосрочный период предложен ряд мероприятий, расширяющих сеть дорожек для велотранспорта, а также предлагающих организовать элементы велоинфраструктуры на транспортно-пересадочных узлах.

Велотранспорт необходимо развивать и на долгосрочную перспективу. Основной перечень мероприятий по развитию велосипедного движения представлен в таблицах 7.7.1 – 7.7.3 и на рисунке 7.7.1.

Таблица 7.7.1

Перечень мероприятий по развитию велосипедного движения на срок до 2023 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	Обоснование
1	2	3	6
1	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Российской от ул. Героев Труда до перекрестка проспект Академика Лаврентьева – ул. Кутателадзе	2022	Связь микрорайона «Нижняя зона Академгородка» с ТПУ «Сеятель»
2	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Арбузова от ул. Российская до поселка Каинская Заимка	2022	Связь поселка Каинская Заимка с Академгородком и ТПУ «Сеятель»
3	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры от ул. Фабричной до соединения с дорожкой в парке «Городское начало» в районе ул. Большевистская, 2	2022	Связь Красного проспекта с парком «Городское начало» и ТПУ «Речной вокзал»
4	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проспекту Строителей от ул. Героев Труда до проспекта Академика Лаврентьева	2022	Связь микрорайонов «Нижняя зона Академгородка» и «Верхняя зона Академгородка» с ТПУ «Сеятель»
5	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры от парка «Городское начало» до железнодорожного остановочного пункта «Речной вокзал»	2023	Связь Красного проспекта и парка «Городское начало» с ТПУ «Речной вокзал»
6	Строительство дополнительных наклонных въездов надземного перехода на перекрестке Морского проспекта и Бердского шоссе	2023	Доступная среда для рекреационных поездок до пляжа «Центральный»
7	Реконструкция надземного перехода над железнодорожной линией в районе Центрального пляжа Академгородка для	2022, 2023	Доступная среда для рекреационных поездок до пляжа «Центральный»

1	2	3	6
	обеспечения проезда веловодителей		
8	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Октябрьской магистрали на всем протяжении	2023	Связь микрорайона «Восход» с деловой частью города
9	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ленина, от площади им. Ленина до проспекта Димитрова	2023	Связь делового центра города с ТПУ «Площадь им. Гарина-Михайловского», связь с велодорожками на Дмитровском мосту – связь между Железнодорожным и Ленинским районами
10	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проезду Энергетиков – Димитровский мост – проспект Димитрова до ул. Ленина	2023	Связь между Железнодорожным и Ленинским районами, связь с деловой частью города
11	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Морскому проспекту, от проспекта Академика Лаврентьева до Бердского шоссе	2022	Связь микрорайона «Верхняя зона Академгородка» с ТПУ «Сеятель», рекреационные поездки до пляжа «Центральный» и внутри микрорайона
12	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Инженерной, от ул. Кутаталадзе до ул. Академика Будкера и участок ул. Николаева	2023	Связь микрорайона «Верхняя зона Академгородка» с ТПУ «Сеятель», рекреационные поездки внутри микрорайона
13	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проспекту Академика Лаврентьева на всем протяжении	2022	Связь микрорайона «Верхняя зона Академгородка» с ТПУ «Сеятель», рекреационные поездки внутри микрорайона
14	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Морскому проспекту на всем протяжении	2022	Связь микрорайона «Верхняя зона Академгородка» с пляжем «Центральный»
15	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры от перекрестка Морского проспекта и Бердского шоссе до пляжа «Центральный»	2023	Рекреационные поездки по Академгородку

Таблица 7.7.2

Перечень мероприятий по развитию велосипедного движения на срок до 2028 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	Обоснование
1	2	3	6
1	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Пирогова на всем протяжении	2024	Связь микрорайона «Верхняя зона Академгородка»с ТПУ «Сеятель», рекреационные поездки внутри микрорайона
2	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Гоголя, от ул. Советской до ул. Селезнева	2024	Связь Дзержинского района с деловой частью города
3	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ильича на всем протяжении	2024	Связь микрорайона «Верхняя зона Академгородка» с ТПУ «Сеятель», рекреационные поездки внутри микрорайона
4	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Дуси Ковальчук	2025	Связь Заельцовского района и микрорайона «Богдана Хмельницкого» с центральной деловой частью города и ТПУ «Заельцовская»
5	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Владимировской от Туннельного спуска до ул. Сухарной	2025	Связь микрорайона «Прибрежный» с Ленинским районом
6	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Сухарной от ул. Владимировской до пер. Обские зори	2025	Подъезд к Заельцовскому парку, рекреационные поездки вдоль парка
7	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Красному проспекту, от пл. им. Калинина до ул. Аэропорт	2025	Связь микрорайона «Аэропорт» с ТПУ «Заельцовская»

1	2	3	6
8	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Кирова, от Октябрьской магистрали до ул. Никитина	2026	Связь микрорайонов «Никитинский» и «Восход с деловой частью города
9	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Восход, от ул. Зыряновской до ул. Кирова	2024	Связь микрорайона «Восход» с ТПУ «Речной вокзал», связь Октябрьского района с ТПУ «Речной вокзал»
10	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Немировича-Данченко	2025	Связь Кировского района и Станиславского жилмассива с ТПУ «Спортивная» и Октябрьским районом
11	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Октябрьскому мосту	2024	Связь правого и левого берега города Новосибирска
12	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ватутина, от ул. Немировича-Данченко до ул. Широкой	2028	Связь Кировского района с ТПУ «Площадь Труда»
13	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проспекту Карла Маркса, от площади им. Карла Маркса до Октябрьского моста	2024	Связь правого и левого берега города Новосибирска
14	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Титова, от площади им. Карла Маркса до ул. Станиславского	2028	Связь Западного жилмассива с площадью им. Карла Маркса
15	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры в Затулинском жилмассиве (в рамках проекта «Городская среда»), в том числе по ул. Петухова (от Советского шоссе до ул. Хилокской)	2027	Связь Затулинского жилмассива с центральной частью Левого берега, рекреационные поездки внутри Затулинского жилмассива
16	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Кошурникова, от ул. Гоголя до ул. Никитина	2026	Связь Октябрьского района с ТПУ «Плехановская» и деловой частью города
17	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Челюскинцев от ул.	2024	Связь деловой части города с ТПУ «площадь им. Гарина-Михайловского»

1	2	3	6
	Ленина до ул. Нарымской		
18	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Богдана Хмельницкого, от ул. Дуси Ковальчук до ул. Тайгинской	2027	Связь микрорайона «Богдана Хмельницкого» микрорайона «Снегири», «Родники» с ТПУ «Заельцовская»
19	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Тайгинской от ул. Богдана Хмельницкого до ул. Красных зорь	2027	Связь микрорайонов «Богдана Хмельницкого», «Снегири», «Родники» с ТПУ «Заельцовская»
20	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Красных Зорь	2027	Связь микрорайона «Снегири», «Родники» с ТПУ «Заельцовская», рекреационные поездки
21	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Курчатова	2027	Связь микрорайона «Снегири», «Родники» с ТПУ «Заельцовская», рекреационные поездки
22	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Тюленина	2027	Связь микрорайона «Родники» с ТПУ «Заельцовская», рекреационные поездки
23	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Мясниковой от Красного проспекта до ул. Гребенщикова	2027	внутрирайонные рекреационные поездки
24	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Гребенщикова от ул. Мясниковой до Красного проспекта	2027	внутрирайонные рекреационные поездки
25	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Красному проспекту от ул. Тюленина до ул. Мясниковой	2027	внутрирайонные рекреационные поездки
26	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по улице вдоль микрорайон «Юбилейный» между ул. Курчатова и ул. Объединения	2027	Связь микрорайона «Юбилейный» с ТПУ «Заельцовская», рекреационные поездки
27	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Макаренко	2027	внутрирайонные рекреационные поездки

1	2	3	6
28	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Столетова	2027	внутрирайонные рекреационные поездки
29	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Объединения от железнодорожного переезда до ул. Богдана Хмельницкого	2027	Связь микрорайона «Юбилейный» с ТПУ «Заельцовская»
30	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Никитина, от ул. Кирова до ул. Кошурникова	2026	Связь Октябрьского района с ТПУ «Речной вокзал»
31	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Танковой	2025	Связь микрорайона «Богдана Хмельницкого», жилмассивов Кропоткинского и Плехановского с ТПУ «Плехановская»
32	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ипподромской, от ул. Танковой до ул. Гоголя	2025	Связь микрорайона «Ипподромский» с ТПУ «Плехановская»
33	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Сибиряков-Гвардейцев, до ул. Немировича-Данченко	2026	Связь Затулинского жилмассива с центральной частью Левого берега
34	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Владимировской, от Чернышевского спуска до Владимирского спуска	2025	Связь микрорайона «Прибрежный с Ленинским районом
35	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ленина, от проспекта Димитрова до ул. Челюскинцев	2024	Связь делового центра города с ТПУ «площадь им. Гарина-Михайловского», связь с велодорожками на Дмитровском мосту – связь между Железнодорожным и Ленинским районами
36	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Бориса Богаткова от ул. Федосеева до ул. Доватора	2026	Связь микрорайона «Золотая Нива» с ТПУ «Гусинобородская» и «Плехановская», рекреационные поездки внутри микрорайона Золотая Нива
37	Устройство линейного объекта велоинфра-	2026	Связь микрорайона «Золотая Нива»с

1	2	3	6
	структуры по ул. Федосеева		ТПУ «Гусинобородская» и «Плехановская», рекреационные поездки внутри микрорайона Золотая Нива
38	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Адриена Лежена	2026	Связь микрорайона «Золотая Нива» с ТПУ «Гусинобородская» и «Плехановская», рекреационные поездки внутри микрорайона «Золотая Нива»
39	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Гусинобродскому шоссе от ул. Кошурникова до ул. Волочаевской	2026	Связь жилмассива «Волочаевский» с ТПУ «Гусинобородская», рекреационные поездки внутри микрорайона
40	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Есенина от ул. Никитина до ул. Национальной	2026	Связь с ТПУ «Гусинобородская», рекреационные поездки внутри микрорайона
41	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Доватора от ул. Бориса Богаткова до Гусинобродского шоссе	2026	Связь с ТПУ «Гусинобородская» и «Плехановская», рекреационные поездки внутри микрорайона
42	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Волочаевской от ул. Татьяны Снежиной до Гусинобродского шоссе	2026	Связь жилмассива «Восточный МЖК» с ТПУ «Гусинобородская», рекреационные поездки внутри микрорайона
43	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Лазурной от ул. Волочаевской до ул. Доватора	2026	Связь жилмассива «Восточный МЖК» с ТПУ «Гусинобородская», рекреационные поездки внутри микрорайона
44	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Доватора от Гусинобродского шоссе до ул. Лазурной	2026	Связь жилмассива «Восточный МЖК» с ТПУ «Гусинобородская», рекреационные поездки внутри микрорайона
45	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Связистов от ул. Волховской до ул. Троллейной	2026	Рекреационные поездки внутри микрорайона
46	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Волховской от ул. Связистов до ул. Полтавской	2026	Рекреационные поездки внутри микрорайона

1	2	3	6
47	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Полтавской от ул. Волховской до ул. Александры Плотниковой	2026	Рекреационные поездки внутри микрорайона
48	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Александры Плотниковой от ул. Полтавской до ул. Троллейной	2026	Рекреационные поездки внутри микрорайона
49	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. 9-ой Гвардейской Дивизии от ул. Полтавская до ул. Троллейная	2026	Рекреационные поездки внутри микрорайона
50	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Петухова от Советского шоссе до ул. Шевелева	2027	Связь микрорайона «Южно-Чемской» с центральной частью Левого берега, рекреационные поездки внутри микрорайона
51	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Шевелева	2027	Связь микрорайона «Южно-Чемской» с центральной частью Левого берега, рекреационные поездки внутри микрорайона
52	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Сотникова	2027	Связь микрорайона «Южно-Чемской» с центральной частью Левого берега, рекреационные поездки внутри микрорайона
53	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Чистякова	2027	Связь микрорайона «Южно-Чемской» с центральной частью Левого берега, рекреационные поездки внутри микрорайона
54	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Дмитрия Шмонина	2027	Связь микрорайона «Южно-Чемской» с центральной частью Левого берега, рекреационные поездки внутри микрорайона
55	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Комсомольской	2027	Связь микрорайона «Северо-Чемской» с центральной частью Левого берега, ре-

1	2	3	6
			креационные поездки внутри микрорайона
56	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Тюменская от ул. Комсомольская до ул. Аникина	2027	Связь микрорайона «Северо-Чемской» с центральной частью Левого берега, рекреационные поездки внутри микрорайона
57	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Сержанта Коротаева	2027	Связь микрорайона «Северо-Чемской» с центральной частью Левого берега, рекреационные поездки внутри микрорайона
58	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Аникина от ул. Сержанта Коротаева до ул. Ватутина	2027	Связь микрорайона «Северо-Чемской» с центральной частью Левого берега, рекреационные поездки внутри микрорайона
59	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Мира от ул. Аникина до ул. Сибиряков-Гвардейцев	2027	Связь микрорайона «Северо-Чемской» с центральной частью Левого берега
60	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Саввы Кожевникова	2027	Рекреационные поездки внутри микрорайона «Бугринская роща»
61	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ватутина от ул. Мира до ул. Немировича-Данченко	2027	Связь микрорайона «Северо-Чемской» с центральной частью Левого берега

Таблица 7.7.3

Перечень мероприятий по развитию велосипедного движения на срок до 2034 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	Обоснование
1	2	3	6
1	Устройство линейного объекта велоинфра-	2029	Связь с ТПУ «Площадь труда» и правым

1	2	3	6
	структуры по ул. Станиславского, от ул. Немировича-Данченко до проезда Энергетиков		берегом города Новосибирска
2	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Троллейной, от ул. Связистов до ул. Пархоменко	2029	Связь жилмассива «Юго-Западный» с центральной частью города Новосибирска
3	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Нарымской (участок ул. Плановой), от ул. Челюскинцев до ул. Стасова	2031	Связь микрорайона «Ботанический» с деловой частью города Новосибирска
4	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Жуковского, от ул. Стасова до ул. Северной	2032	Связь Заельцовского района с деловой частью города Новосибирска
5	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Кирова – ул. Выборная, от ул. Никитина до ул. Вилюйской	2029	Связь микрорайона «Зеленый бор» с ТПУ «Речной вокзал»
6	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Титова, от площади Станиславского до ул. Порт-Артурской	2030	Связь микрорайона «Западный» с центром левого берега города
7	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Дмитрия Донского	2032	Связь микрорайона «Ботанический» с деловой частью города и ТПУ «Заельцовская», рекреационные поездки внутри Ботанического жилмассива
8	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Дачной	2032	Связь микрорайона «Ботанический» с деловой частью города и ТПУ «Заельцовская», рекреационные поездки внутри Ботанического жилмассива
9	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. М. Перевозчикова	2032	Связь микрорайона «Ботанический» с деловой частью города и ТПУ «Заельцовская, рекреационные поездки внутри Ботанического жилмассива
10	Устройство линейного объекта велоинфра-	2032	Связь микрорайона «Золотая горка и севе-

1	2	3	6
	структуры по проспкту Дзержинского от микрорайона «Золотая горка (ул. Дежнева) до ул. Кошурникова		ро-восточной части города с центром Новосибирска
11	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Трикотажной от проспекта Дзержинского до ул. Авиастроителей	2032	Связь двух магистралей города Новосибирска
12	Ул. Авиастроителей от ул. Трикотажной до ул. Учительской	2032	Связь двух каркасных магистралей города Новосибирска
13	Ул. Учительская от ул. Авиастроителей до ул. Богдана Хмельницкого	2032	Связь двух каркасных магистралей города Новосибирска
14	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Порт-Артурской от ул. Титова до ул. Спортивной	2030	Связь жилмассива Чистая Слобода с центром левого берега города, рекреационные поездки внутри жилмассива
15	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Спортивной	2030	Связь жилмассива Чистая Слобода с центром левого берега города, рекреационные поездки внутри жилмассива
16	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Холмистой	2030	Связь жилмассива Чистая Слобода с центром левого берега города, рекреационные поездки внутри жилмассива
17	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Пархоменко от ул. Ватутина до ул. Новосибирской	2030	Связь жилмассива Троллейный с центром левого берега города, рекреационные поездки внутри жилмассива
18	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Пермская от ул. Пархоменко до ул. Демьяновская	2030	Связь жилмассива Троллейный с центром левого берега города, рекреационные поездки внутри жилмассива
19	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Демьяновская от ул. Пермская до ул. Троллейная	2030	Связь жилмассива Троллейный с центром левого берега города, рекреационные поездки внутри жилмассива
20	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Троллейной от ул. Демьяновской до ул. Пархоменко	2030	Связь жилмассива Троллейный с центром левого берега города, рекреационные поездки внутри жилмассива

1	2	3	6
21	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Котовского	2030	Связь микрорайона «Сад Кирова» с ТПУ «Площадь Труда», центром левого берега города, рекреационные поездки внутри микрорайона
22	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Блюхера от ул. Ватутина до площади имени профессора Лыщинского	2030	Связь с велоинфраструктурой на Октябрьском мосту
23	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Римского-Корсакова от ул. Пархоменко до ул. Немировича-Данченко	2030	Связь микрорайона «Сад Кирова» с центральной частью левого берега города, связь с основной сетью веломаршрутов
24	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Степной от ул. Троллейной до ул. Римского-Корсакова	2030	Связь основного веломаршрута по ул. Троллейная с центральной частью левого берега города

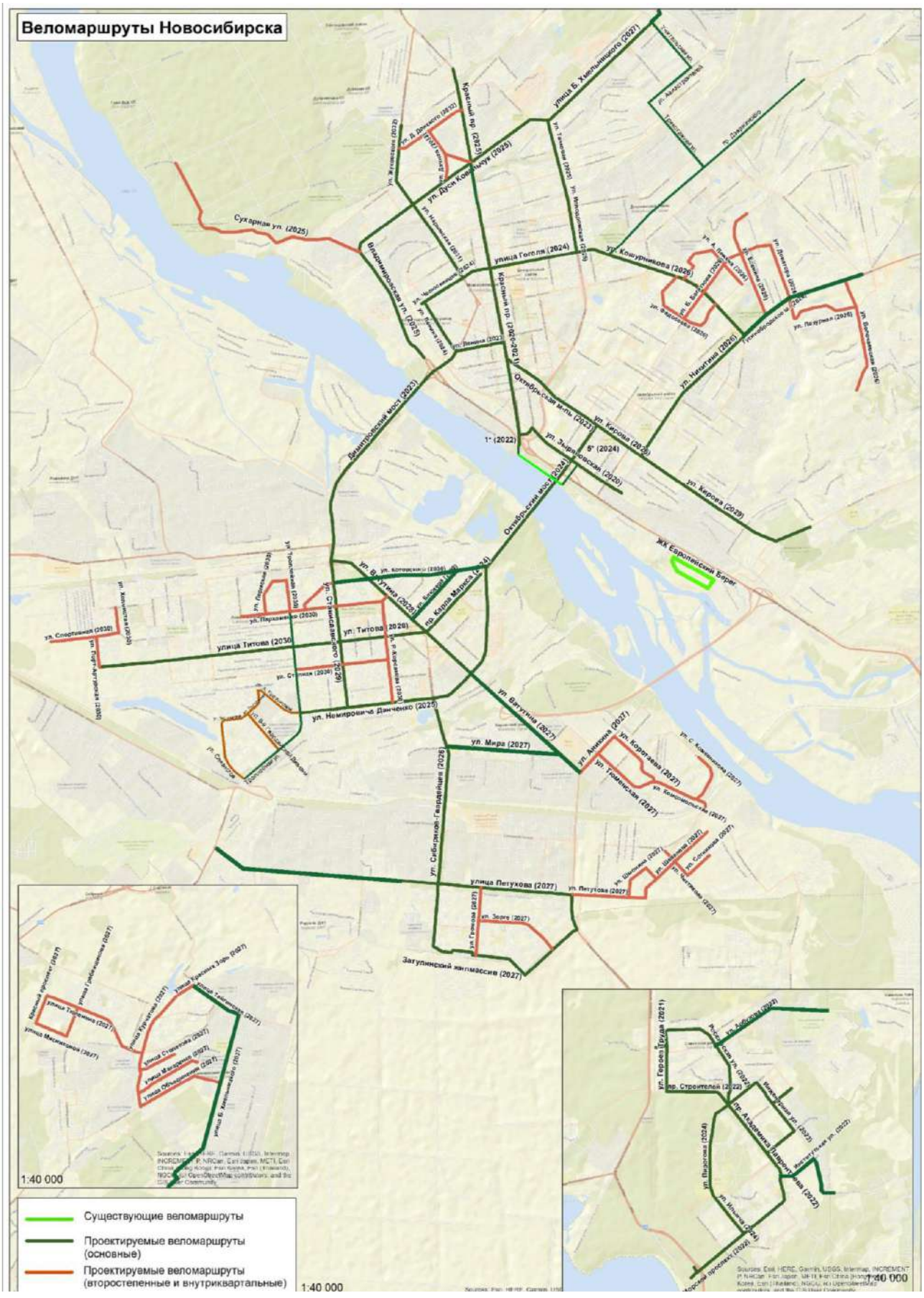

Веломаршруты Новосибирска
Существующие веломаршруты
Проектируемые веломаршруты (основные)
Проектируемые веломаршруты (второстепенные и внутриквартальные)
1:40 000
1:40 000
1:40 000

Рисунок 7.7.1. Схема реализации мероприятий по развитию велоинфраструктуры

Основной задачей создания велоинфраструктуры является обеспечение безопасности всех участников движения. Для большинства развитых стран велосипеды являются важным видом внутреннего транспорта, который играет важную роль в обеспечении социального развития и замещения автомобильного транспорта в процессе перемещения населения внутри городских образований и в пригородных поездках. Массовое применение велотранспортных средств влечет за собой изменения во многих секторах экономики и в социальной сфере, в ситуации на рынке труда, в градостроительной политике, в организации розничной торговли, отдыха, в других аспектах жизни общества. Велотранспорт создает целый спектр преимуществ. Он обеспечивает:

мобильность для всех, вне зависимости от возраста и дохода;

способствует укреплению здоровья;

не требует существенных затрат и выгоден экономически;

экологичен, не производит шума и не требует больших площадей для передвижения и парковок.

Для большего комфорта следует использовать твердое покрытие (асфальт или бетон). Рекомендуется мягкое обособление веломаршрутов в другом уровне (на один см ниже уровня тротуара). Так же необходима разметка в виде изображения велосипеда и стрелок, указывающих направление движения.

Для повышения привлекательности поездок на велосипеде рекомендуется у входов в здания социального и коммерческого назначения оборудовать велосипедными парковками. Их расположение не должно ограничивать движение транспорта или мешать пешеходам. Удобными велопарковками считаются те, что обеспечивают возможность прицепиться не только колесами, но главное – рамой (универсальная конструкция в виде П-образные стойки прекрасно справляется с данной задачей). В местах приложения труда или где возможно долговременное хранение велосипеда будет не лишним защита велопарковки от осадков, например в виде навеса.

Все нерегулируемые пересечения должны оборудоваться знаком «стоп» и знаком предупреждения о движении велосипедиста в соответственном направлении. Все веломаршруты выделяются яркой разметкой, т.к. велосипедист имеет право быстро проезжать данный участок, имея преимущество.

В городе Новосибирске было предложено два варианта внедрения веломаршрутов, которое наилучшим образом будут подходить к сложившейся ситуации и удовлетворит всех пользователей уличного пространства:

вариант совмещения веломаршрутов с задействованием проезжей части;

внедрение веломаршрутов с задействованием тротуаров.

Наглядное совмещение веломаршрутов с задействованием проезжей части показано на рисунке 7.7.2.

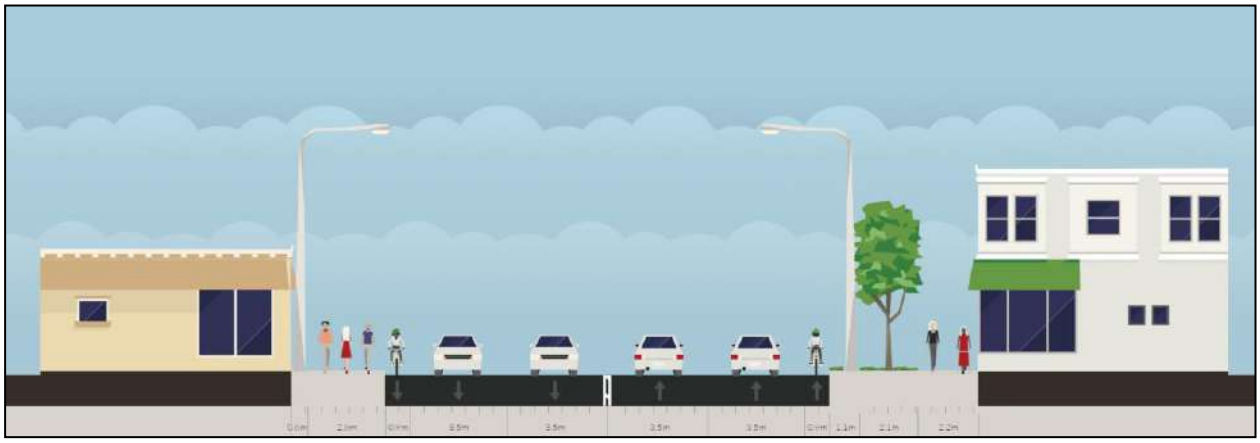


Рисунок 7.7.2. Совмещение веломаршрутов с задействованием проезжей части

Вариант совмещения веломаршрутов с задействованием проезжей части.

Данный подход смешивания трафиков привлекают неопытных велосипедистов и способствуют повышению их уверенности. Обеспечивается высокая безопасность движения вдоль отрезков дорог с высокой интенсивностью движения. Особое внимание стоит уделить приоритету велосипедиста на примыканиях второстепенных дорог. Для обеспечения лучшей видимости участников движения, велодорожка всегда располагается ближе к проезжей части, в то же время являясь дополнительной буферной зоной между пешеходами и автомобилями. В создании обособленной велосети есть свои плюсы. Веломаршруты на всей протяженности улицы обеспечивает максимально возможную прямолинейность и непрерывность веломаршрута. Это повышает привлекательность использования велосипеда как транспорта.

Все подъезды к дорогам обеспечиваются пандусами, обеспечивающими плавный заезд/съезд велосипедиста, а также дублирующимися на пешеходных переходах, для обеспечения комфортного передвижения маломобильных групп граждан, а так же пешеходов с колясками и детей на колесных транспортных средствах. В местах въезда автотранспорта на частную территорию через пешеходную часть, рекомендуется повышать уровень заезда автомобиля, сохраняя уровень тротуара и веломаршрута. На пересечении пешеходных путей и веломаршрутов приоритет отдается пешеходам, заменяя сплошную боковую разметку веломаршрута прерывистой.

Улицы, на которых рекомендуется внедрить веломаршруты с задействованием проезжей части:

от ул. Фабричной до соединения с дорожкой в парке «Городское начало» в районе ул. Большевистская, 2;

Октябрьской магистрали на всем протяжении;

ул. Гоголя – от ул. Советской до ул. Селезнева;

Октябрьскому мосту;

ул. Ипподромская – от ул. Танковой до ул. Гоголя;

ул. Адриена Лежена;

ул. Есенина – от ул. Никитина до ул. Национальной;

ул. Зорге;

Красному проспекту – от площади им. Калинина до ул. Аэропорт (от ул. Дуси Ковальчук до ул. Северной – веломаршрут вдоль аллеи, от ул. Северной до ул. Аэропорт – вдоль проезжей части);

ул. Петухова – от Советского шоссе до ул. Хилокской;

ул. Богдана Хмельницого – от ул. Учительской до ул. Тайгинской;

ул. Тайгинская – от ул. Богдана Хмельницого до ул. Красных Зорь;

по ул. Красных Зорь;

по ул. Курчатова;

по ул. Тюленина;

ул. Мясниковой – от Красного проспекта до ул. Гребенщикова;

вдоль микрорайона «Юбилейный» между ул. Курчатова и ул. Объединения;

ул. Столетова – от дома № 5 по ул. Макаренко до дома № 23 по ул. Столетова;

ул. Объединения от железнодорожного переезда до ул. Богдана Хмельницкого;

Гусинобродское шоссе – от ул. Есенина до ул. Волочаевской;

ул. Лазурная – от ул. Волочаевской до ул. Доватора;

ул. Ватутина – от ул. Мира до ул. Немировича-Данченко;

проспект Дзержинского, ул. Трикотажная, ул. Авиастроителей, ул. Учительская на участках, где невозможно создание обособленного веломаршрута (велодорожки). Окончательные решения принимаются на стадии проектирования.

Наглядное совмещение веломаршрутов с задействованием тротуаров показано на рисунке 7.7.3.

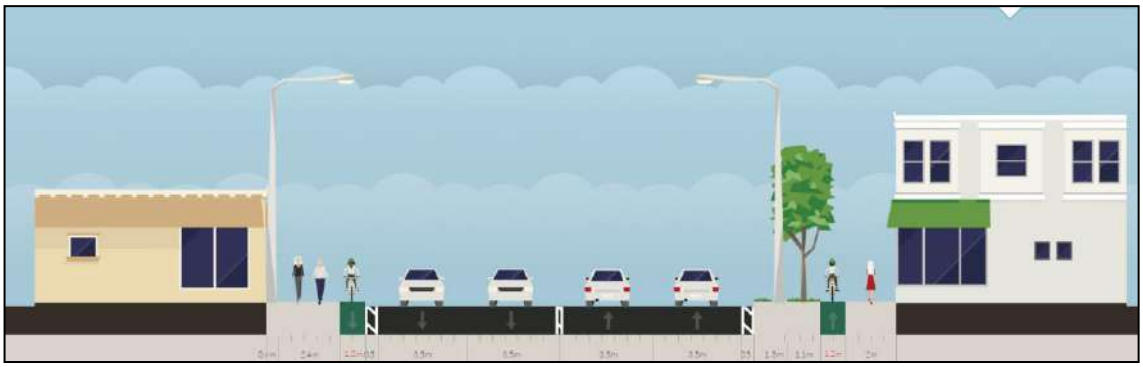


Рисунок 7.7.3. Совмещение веломаршрутов с задействованием тротуаров

Вариант внедрения веломаршрутов с задействованием тротуаров.

Чем дальше от дороги находятся велосипедисты, тем в большей безопасности они себя ощущают.

Преимущества таких веломаршрутов:

полное изолирование от других участников движения;

высокий комфорт и безопасность передвижения;

свобода выбора скоростного режима.

Единственный существенный недостаток, который характерен такому типу дороги, связан с запретом передвижения по основной автомобильной дороге, если есть специально отведенное место для велосипедистов. Но автомобилям, мотоциклам и прочему транспорту, отличному от велосипедов, также запрещается передвигаться по этой дороге. Пешеходам разрешается использовать этот элемент дорожной инфраструктуры только в случае отсутствия специальных дорожек или тротуаров для их передвижения.

Улицы, на которых рекомендуется внедрить веломаршруты с задействованием тротуаров:

ул. Российская – от ул. Героев Труда до перекрестка проспекта Академика Лаврентьева и ул. Кутателадзе;

проспект Строителей – от ул. Героев Труда до проспекта Академика Лаврентьева;

от парка «Городское начало» до железнодорожного остановочного пункта «Речной вокзал»;

ул. Ленина – от площади им. Ленина до проспекта Димитрова;

Морской проспект – от проспекта Академика Лаврентьева до Бердского шоссе;

ул. Инженерная – от ул. Кутаталадзе до ул. Академика Будкера и участок ул. Николаева;

проспект Академика Лаврентьева на всем протяжении;

от перекрестка Морского проспекта и Бердского шоссе до пляжа «Центральный»;

ул. Пирогова на всем протяжении;

ул. Ильича на всем протяжении;

ул. Дуси Ковальчук;

ул. Кирова от Октябрьской магистрали до ул. Никитина;

ул. Восход – от ул. Зыряновской до ул. Кирова;

ул. Немировича-Данченко;

ул. Ватутина – от ул. Немировича-Данченко до ул. Широкой;

проспект Карла Маркса от площади им. Карла Маркса до Октябрьского моста;

ул. Титова от площади им. Карла Маркса до ул. Станиславского;

в Затулинском жилмассиве (в рамках проекта «Городская среда»), в том числе по ул. Петухова;

ул. Кошурникова – от ул. Гоголя до ул. Никитина;

ул. Челюскинцев – от ул. Ленина до ул. Нарымской;

ул. Богдана Хмельницого – от ул. Дуси Ковальчук до ул. Учительской;

ул. Никитина – от ул. Кирова до ул. Кошурникова;

ул. Танковая;

ул. Сибиряков-Гвардейцев до ул. Немировича-Данченко;

ул. Владимировская – от Чернышевского спуска до Владимирского спуска;

ул. Ленина – от проспекта Димитрова до ул. Челюскинцев;

ул. Бориса Богаткова – от ул. Федосеева до ул. Доватора;
ул. Федосеева;
ул. Доватора – от ул. Бориса Богаткова до Гусинобродского шоссе;
ул. Нарымская (участок ул. Плановой) – от ул. Челюскинцев до ул. Стасова;
ул. Жуковского – от ул. Стасова до ул. Северной;
ул. Кирова/ул. Выборная – от ул. Никитина до ул. Вилюйской;
ул. Титова – от площади Станиславского до ул. Порт-Артурской;
ул. Дмитрия Донского;
ул. Дачная;
ул. М. Перевозчикова;
ул. Порт-Артурская – от ул. Титова до ул. Спортивной;
ул. Холмистая;
ул. Пархоменко – от ул. Ватутина до ул. Новосибирской;
ул. Пермская – от ул. Пархоменко до ул. Демьяновской;
ул. Троллейная – от ул. Демьяновской до ул. Пархоменко;
ул. Котовского;
ул. Блюхера – от ул. Ватутина до площади имени профессора Лыщинского;
ул. Римского-Корсакова – от ул. Пархоменко до ул. Немировича-Данченко;
ул. Степная – от ул. Троллейной до ул. Римского-Корсакова;
проезд Энергетиков – Димитровский мост – проспект Димитрова до ул. Ленина;
ул. Владимировская – от Туннельного спуска до ул. Сухарной;
Гусинобродское шоссе – от ул. Кошурникова до ул. Есенина;
ул. Громова;
ул. Станиславского – от ул. Немировича-Данченко до проезда Энергетиков;
ул. Демьяновская – от ул. Пермской до ул. Троллейной;
ул. Спортивная;
ул. Арбузова – от ул. Российской в направлении поселка Каинская Заимка до границы города Новосибирска;
ул. Академика Ржанова, ул. Институтская, ул. Ионосферная – от проспекта Академика Лаврентьева до границы города Новосибирска;
Красный проспект – от ул. Тюленина до ул. Мясниковой;
ул. Столетова – от дома № 23 до ул. Объединения;
ул. Макаренко;
ул. Гребенщикова – от ул. Мясниковой до Красного проспекта (тротуар по нечетной стороне);
ул. Сухарная – от ул. Владимировской до переулка Обские Зори (обочина);
ул. Волочаевская – от ул. Татьяны Снежиной до Гусинобродского шоссе;
ул. Доватора – от Гусинобродского шоссе до ул. Лазурной;
ул. Комсомольская;
ул. Тюменская – от ул. Комсомольской до ул. Аникина;
ул. Сержанта Коротаева;
ул. Аникина – от ул. Сержанта Коротаева до ул. Мира (обочина);
ул. Мира – от ул. Аникина до ул. Сибиряков-Гвардейцев;

ул. Саввы Кожевникова;
улицы в Юго-западном жилмассиве;
проспект Дзержинского, ул. Трикотажная, ул. Авиастроителей, ул. Учительская на участках, где возможно создание обособленного веломаршрута (велодорожки). Окончательные решения принимаются на стадии проектирования.

7.8. Пешеходная инфраструктура

Перечень мероприятий на долгосрочную перспективу представлен в таблицах 7.8.1 – 7.8.2 и на рисунке 7.8.1.

Таблица 7.8.1

Перечень мероприятий по организации движения пешеходов на срок до 2023 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны бульвар по Красному проспекту (от площади им. Ленина до площади Инженера Будагова)*	2020 – 2022
2	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны Михайловская набережная*	2020 – 2022
3	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны Затулинский парк, включая: аллею им А. И. Петухова; Затулинский парк аттракционов; сквер «Союз Кировчан»; проектируемая сеть в составе жилых кварталов в районе расположения Затулинского парка, соединяющая улицы Зорге и Петухова; сквер у кинотеатра «Рассвет»;	2020 – 2022
4	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны Большой центральный парк, включая: парк культуры и отдыха «Центральный»; ул. Ленина, площадь им. Ленина, Красный проспект; Первомайский сквер; Театральный сквер; сквер «Героев Революции»; сквер возле института Водного транспорта; сквер Студенческих отрядов; сквер за зданием Академического театра оперы и балета	2020 – 2022
5	Обустройство пешеходных подходов к железнодорожному остановочному пункту Плехановская	2022
6	Обустройство пешеходных подходов к железнодорожному остановочному пункту Жилмассив	2022
7	Обустройство пешеходных подходов к железнодорожному	2022

1	2	3
	остановочному пункту Матвеевка	
8	Обустройство пешеходных подходов к железнодорожному остановочному пункту Береговая	2022
9	Обустройство пешеходных подходов к железнодорожной станции Нижняя Ельцовка	2022
10	Формирование ТПУ «Метро Молодежная: строительство надземного пешеходного перехода от вестибюля станции метро Молодежная через Гусинобродское шоссе до автовокзала	2022, 2023
11	Реконструкция подземного перехода на пересечении проспекта Димитрова и ул. Владимировской	2023

Примечание: * – начало строительства (реконструкции), учтено в разделе 6.8.

Таблица 7.8.2

Перечень мероприятий по организации движения пешеходов на срок до 2028 года

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Формирование ТПУ «Бердское шоссе»: строительство пешеходного моста в районе разъезда Иня-Южная	2024, 2025
2	Строительство пешеходного моста через ул. Станционную к остановочной платформе «Западная площадка»	2024, 2025
3	Строительство пешеходного продолжения бульвара Молодежи до ул. Арбузова	2022 – 2025

Схематично мероприятия по развитию пешеходной инфраструктуры на расчетный период представлены на рисунках 7.8.1 и 7.8.2.

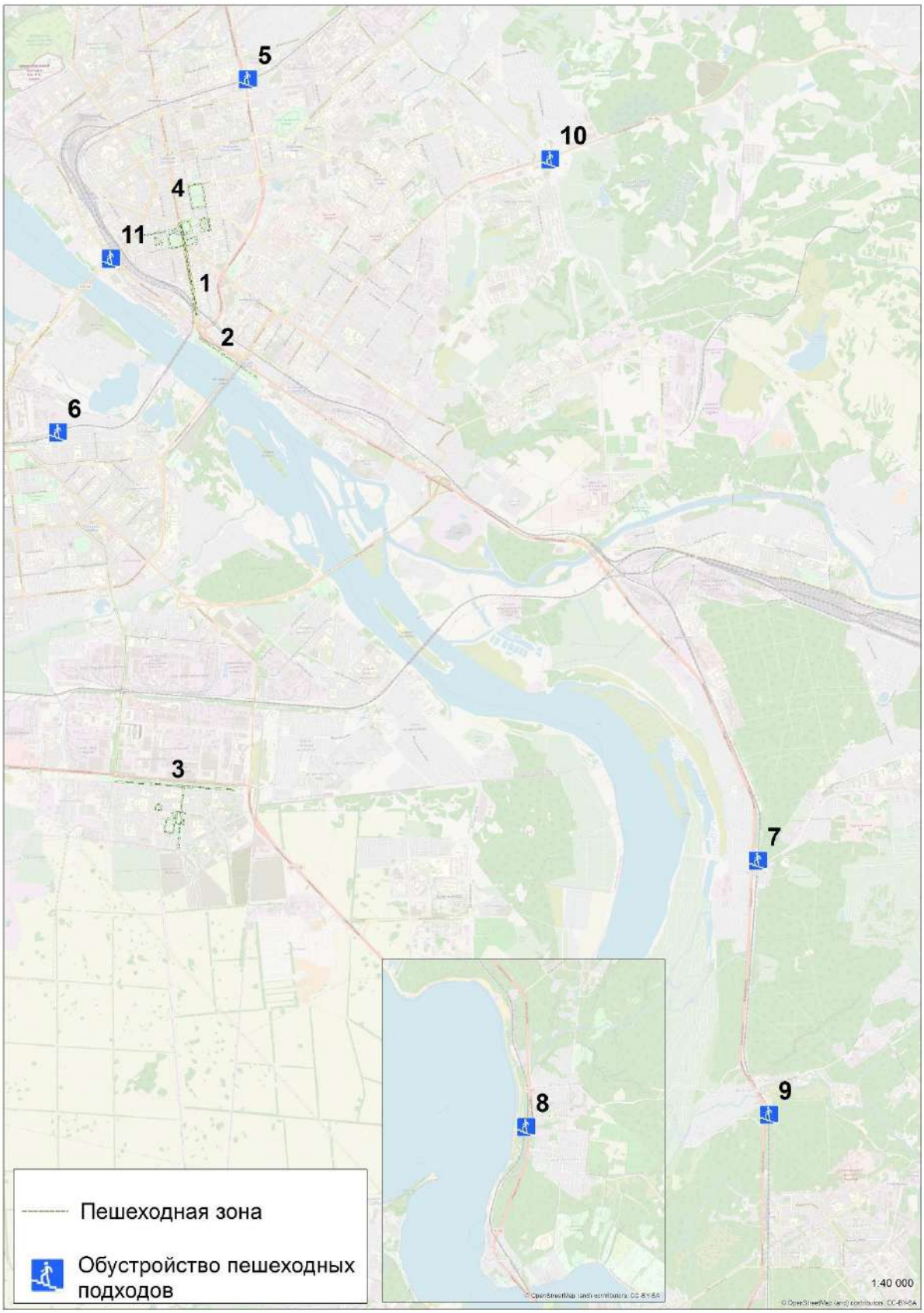


Рисунок 7.8.1. Мероприятия по развитию пешеходной инфраструктуры до 2023 года

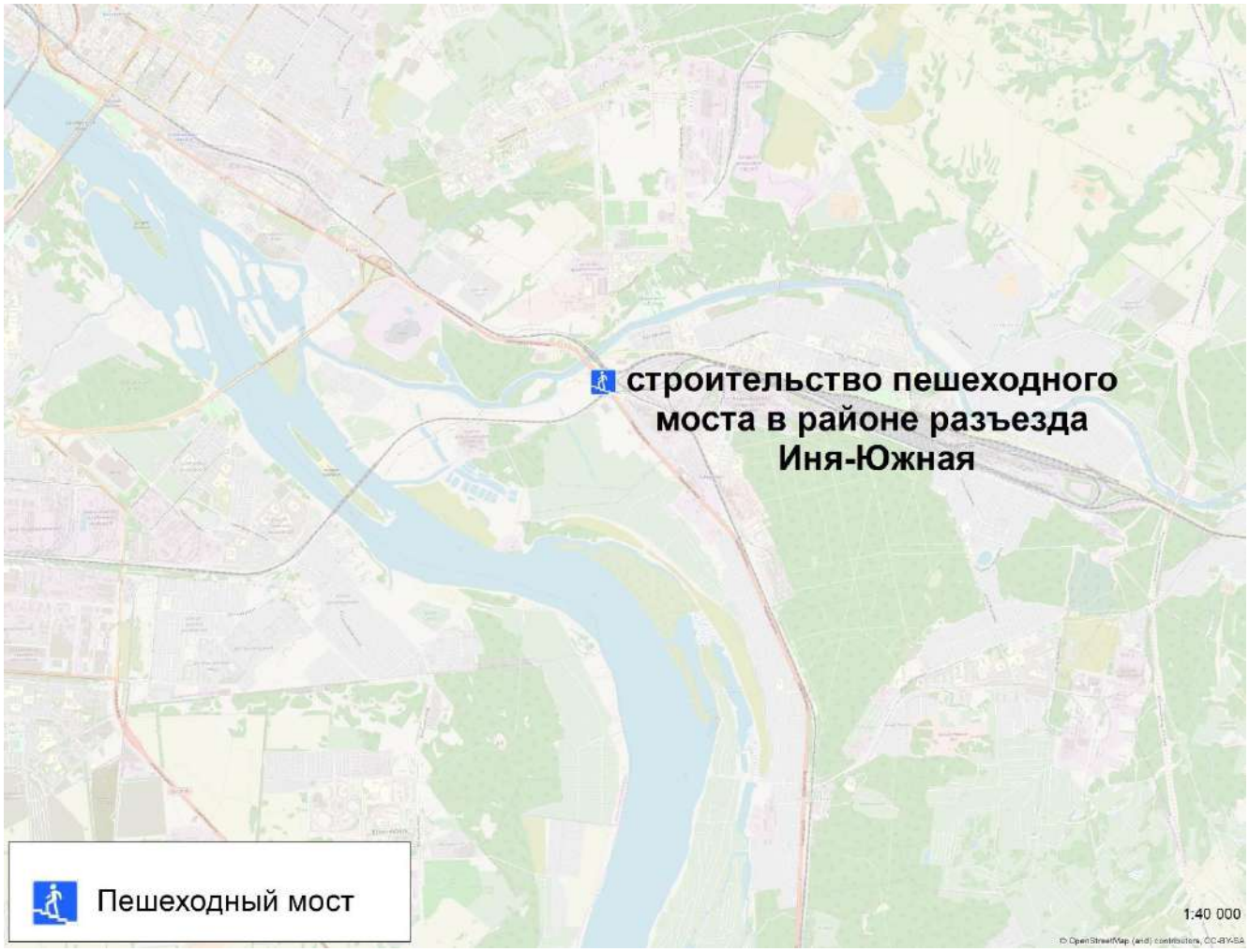


Рисунок 7.8.2. Мероприятия по развитию пешеходной инфраструктуры до 2028 года

7.9. Мероприятия по обеспечению приоритета общественного транспорта

Обособление трамвайных путей

Трамвай в городе Новосибирске считается самым эффективным наземным видом транспорта с точки зрения объемов перевозимых пассажиров в расчете на одну поездку

В городе Новосибирске существуют улицы с организованными на них трамвайными путями в одном уровне с проезжей частью. Это относится к улицам как на правом берегу реки Обь, так и на левом.

К основным участкам улично-дорожной сети, с подобной организацией трамвайных путей, относятся:

ул. Богдана Хмельницкого;

ул. Дуси Ковальчук;

ул. Трикотажная;

ул. Волочаевская;

ул. Учительская;

ул. Гурьевская;
ул. Мира;
ул. Сибиряков-Гвардейцев;
ул. Серебренниковская;
ул. Авиастроителей.

В рамках мероприятий по обеспечению приоритета общественному транспорту (трамваям) на долгосрочный период необходимо продолжать работы по обособлению трамвайных путей. Данное мероприятие способствует увеличению скорости движения трамваев на маршруте, повышению уровня безопасности.

На рисунке 7.9.1 представлены два варианта схем обособления трамвайных путей, расположенных на одном уровне с проезжей частью.

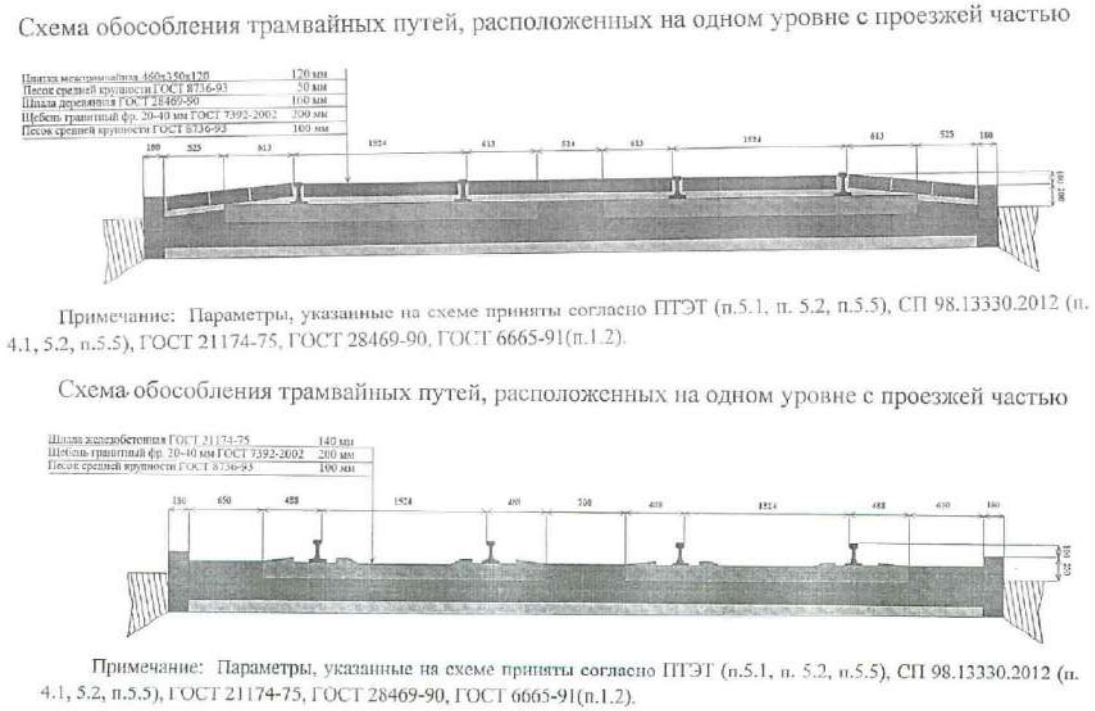


Рисунок 7.9.1. Схемы обособления трамвайных путей, расположенных на одном уровне с проезжей частью

В случае конструктивного обособления трамвайного полотна, становится возможным организовать в местах его остановок выделенные площадки для посадки и высадки пассажиров.

На рисунке 7.9.2 приведено типовое решение организации дорожного движения при обустройстве выделенной площадки для посадки и высадки пассажиров трамвая. При реализации данной схемы для сохранения существующего количества полос движения и их ширины, необходимо предусмотреть локальное уширение проезжей части, в местах размещения выделенных посадочных платформ, а также запрет стоянки и остановки транспортных средств в месте локального уширения, а также на подъезде к нему.

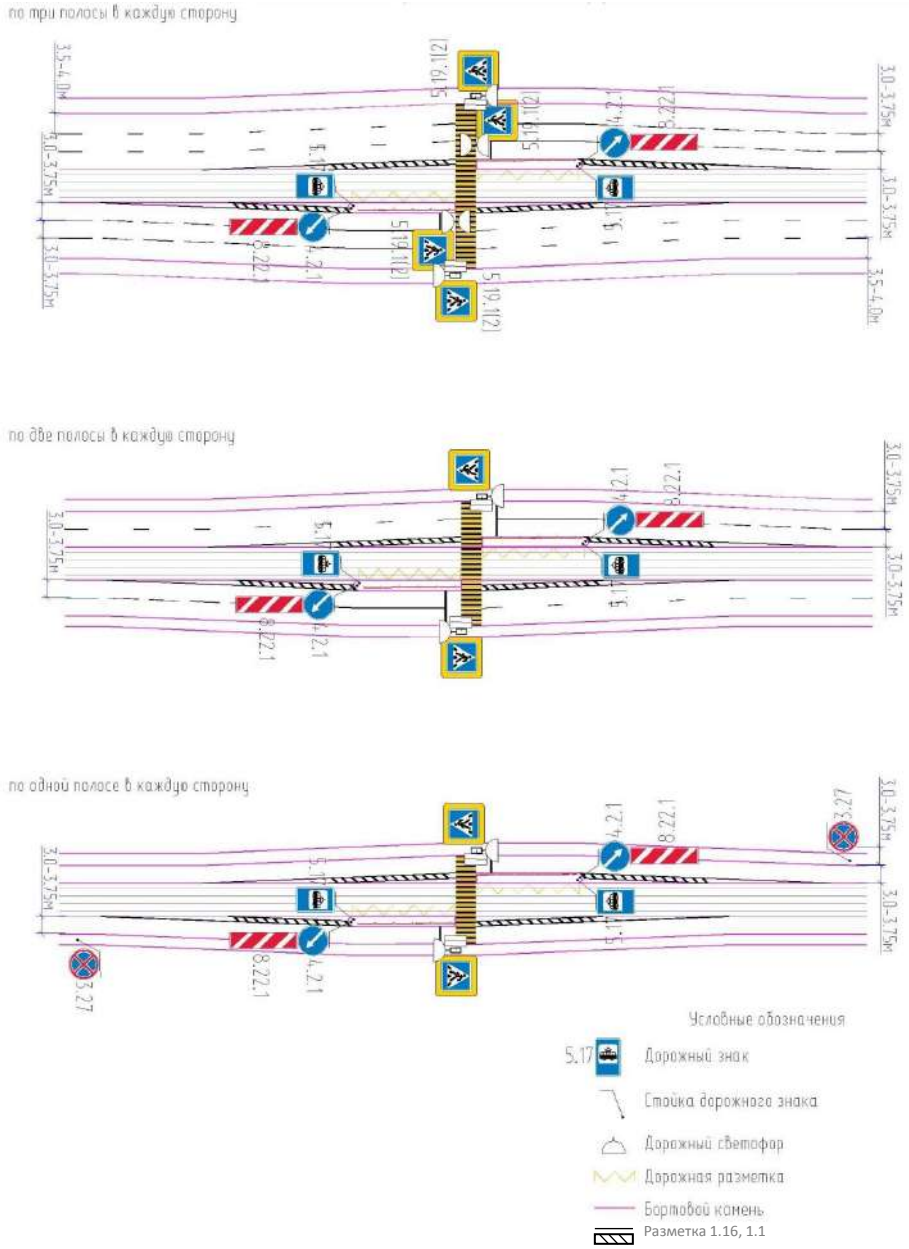


Рисунок 7.9.2. Типовая схема организации дорожного движения при обустройстве выделенной площадки для посадки и высадки пассажиров трамвая.

Организация выделенных полос

Запланированная к реализации на краткосрочный период система выделенных полос для общественного транспорта в городе Новосибирске подлежит дальнейшему развитию в среднесрочной перспективе.

таблица 7.9.1 Перечень мероприятий по организации выделенных полос для движения общественного транспорта на периоды до 2023, 2028 и 2034 гг.;

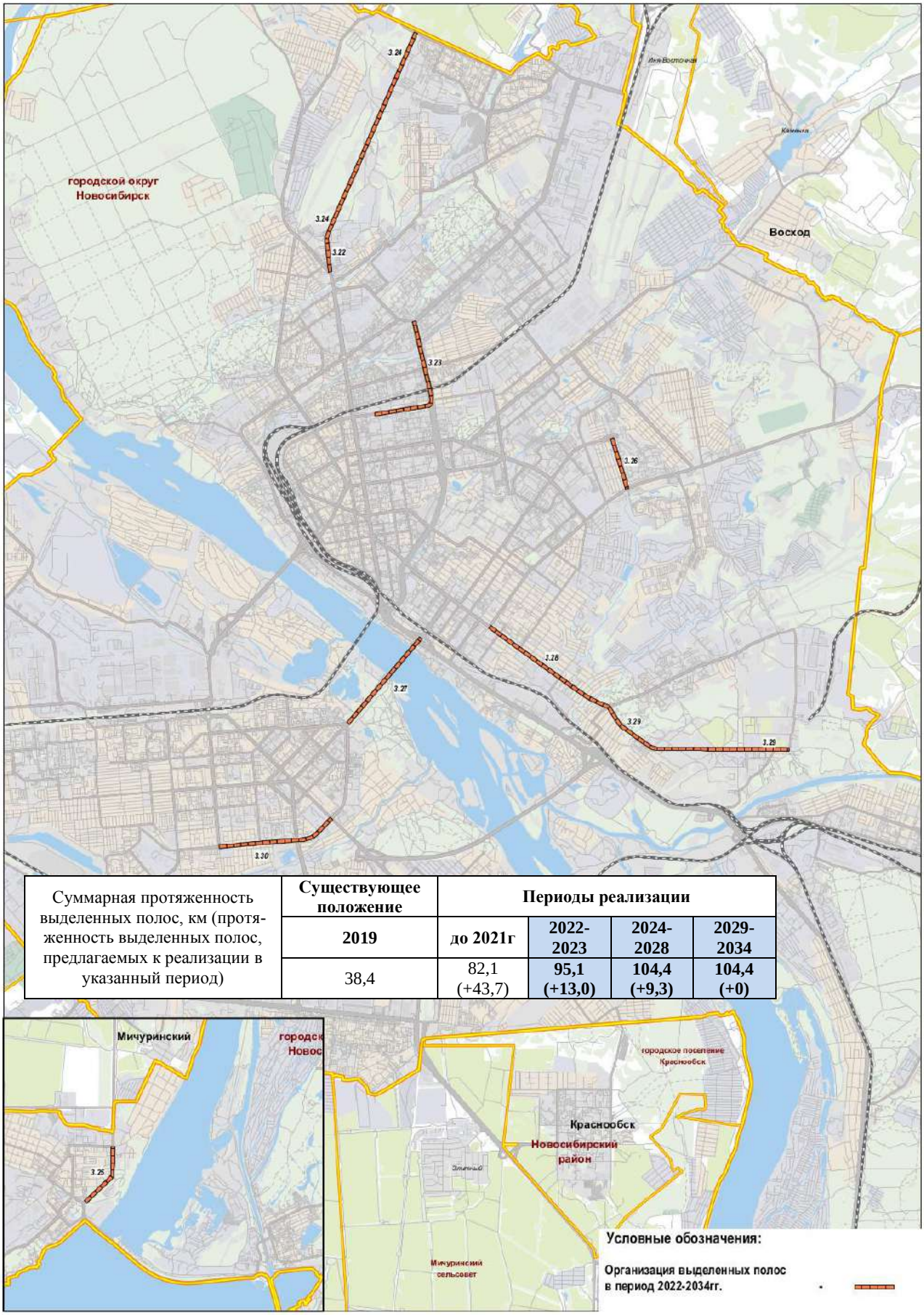
рисунок 7.9.3 Схема мероприятий по организации выделенных полос в городе Новосибирске на периоды до 2023, 2028 и 2034 гг.;

рисунок 7.9.4 Сводная схема мероприятий по организации выделенных полос в городе Новосибирске на весь срок реализации КСОДД.

Таблица 7.9.1

Перечень мероприятий по организации выделенных полос для движения общественного транспорта на периоды до 2023, 2028 и 2034 гг.

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Срок реализации	Параметры
1	3.22	Организация выделенной полосы движения по ул. Аэропорт от привокзальной площади аэропорта Новосибирск-Северный до сквера Чаплыгина	2022	Протяженность – 679м
2	3.23	Организация выделенной полосы движения от трамвайного кольца по ул. Писарева, ул. Ипподромская, ул. Танковая до ул. Богдана Хмельницкого	2022	Протяженность – 2941м
3	3.24	Организация выделенной полосы движения по перспективной магистрали в продолжение Красного проспекта от привокзальной площади аэропорта Новосибирск-Северный до ул. Краузе	2022	Протяженность – 4402м
4	3.25	Организация выделенной полосы движения по ул. Приморской на всем протяжении	2022	Организация выделенной полосы путем реконструкции ул. Приморская. Количество полос движения 2+2. Протяженность – 1411м
5	3.26	Организация выделенной полосы движения по ул. Доватора	2023	Протяженность – 977м
6	3.27	Организация выделенной полосы движения по Октябрьскому мосту от пощади имени профессора Лыщинского до ул. Зыряновской	2023	Протяженность – 2561м
7	3.28	Организация выделенной полосы движения по ул. Кирова от ул. Никитина до ул. Выборной	2024	Протяженность – 2910м
8	3.29	Организация выделенной полосы движения по перспективной магистрали в продолжение ул. Кирова на Ключ-Камышенское плато от ул. Выборной	2025	Протяженность – 3974м
9	3.30	Организация выделенной полосы движения по ул. Немировича-Данченко от ул. Ватутина до ул. Станиславского	2025	Протяженность – 2430м



Суммарная протяженность выделенных полос, км (протяженность выделенных полос, предлагаемых к реализации в указанный период)	**Существующее положение**	**Периоды реализации**			
	2019	**до 2021г**	**2022-2023**	**2024-2028**	**2029-2034**
	38,4	82,1 (+43,7)	**95,1 (+13,0)**	**104,4 (+9,3)**	**104,4 (+0)**

Рисунок 7.9.3. Схема мероприятий по организации выделенных полос в городе Новосибирске на периоды до 2023, 2028 и 2034 гг.

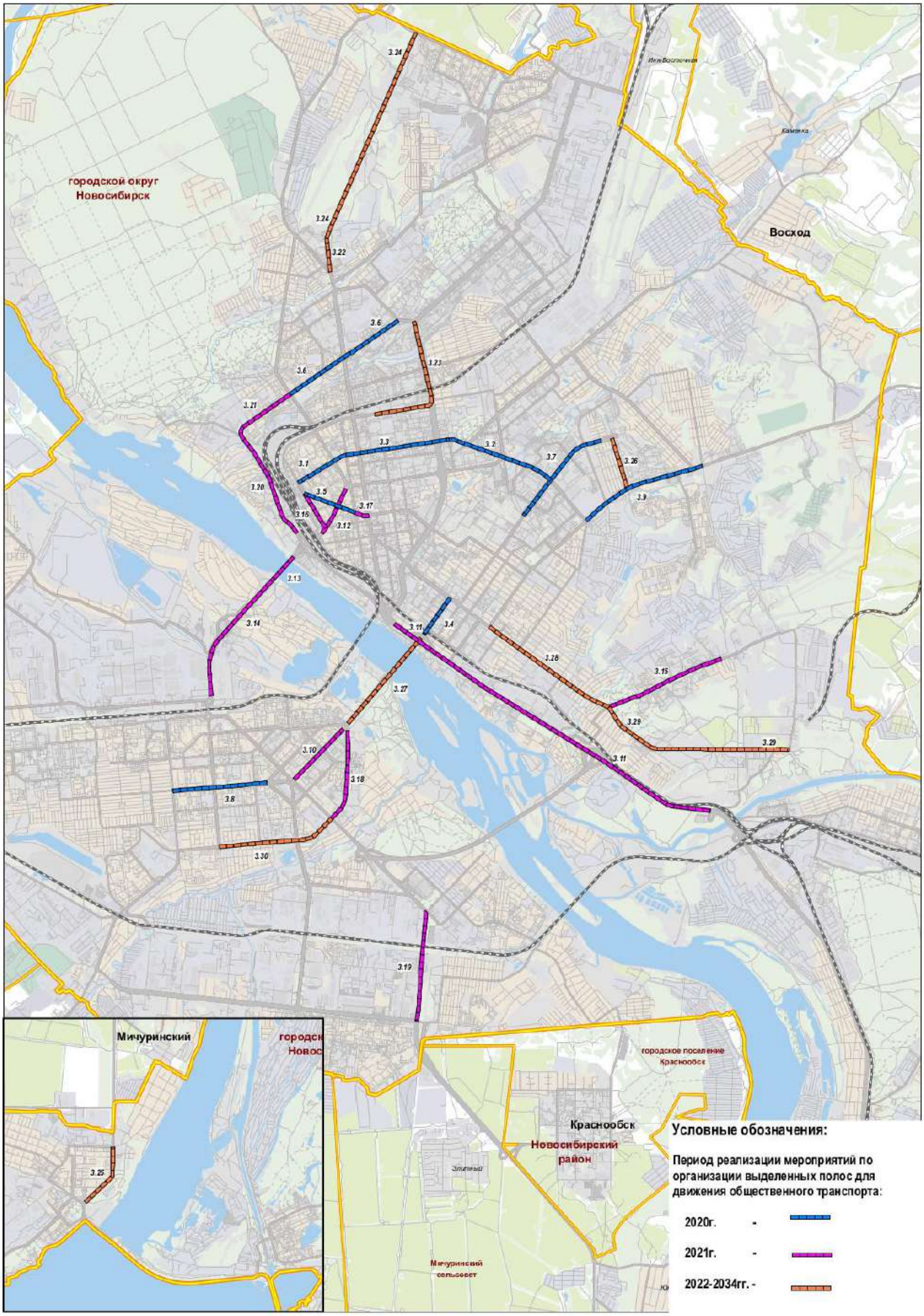


Рисунок 7.9.4. Сводная схема мероприятий по организации выделенных полос в городе Новосибирске на весь срок реализации КСОДД

Организация транспортно-пересадочных узлов

В комплексе с мероприятиями по формированию парковочного пространства, развитию пешеходной инфраструктуры, развитию сети метрополитена и трамвая и в продолжение системы ТПУ, формируемых в 2020 – 2021 гг., предлагается создать на территории города Новосибирска развитую сеть ТПУ. Так, на долгосрочную перспективу предлагается сформировать 24 ТПУ со сроками, зависящими от готовности инфраструктуры, строительства метрополитена и трамвайных линий, а также в полном соответствии с материалами КСООТ.

Таблица 7.9.2

Перечень мероприятий по формированию транспортно-пересадочных узлов

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации
1	2	3
1	Формирование ТПУ «Речной вокзал»	2021, 2022
2	Формирование ТПУ «Университетский проспект»	2022 – 2024
3	Формирование ТПУ «Клещиха»	2020 – 2025
4	Формирование ТПУ «Новосибирский автовокзал-Главный»	2022 – 2023
5	Формирование ТПУ «Нижняя Ельцовка»	2021, 2022
6	Формирование ТПУ «Чемской»	2021 – 2025
7	Формирование ТПУ «Бердское шоссе»	2021 – 2025
8	Формирование ТПУ «Матвеевка»	2021 – 2024
9	Формирование ТПУ «Метро Гусинобродская»	2021 – 2023
10	Формирование ТПУ «Спортивная»	2022
11	Формирование ТПУ «Сеятель»	2023, 2024
12	Формирование ТПУ «Заельцовская»	2024, 2025
13	Формирование ТПУ «Пермская»	2026 – 2028
14	Формирование ТПУ «Плехановская»	2027 – 2029
15	Формирование ТПУ «Березовая роща»	2029, 2030
16	Формирование ТПУ «Родники»	2023, 2024
17	Формирование ТПУ «ул. Дукача»	2024, 2025
18	Формирование ТПУ «ул. Невельского»	2024, 2025
19	Формирование ТПУ «площадь Труда»	2025, 2026

1	2	3
20	Формирование ТПУ «Левобережный»	2027, 2028
21	Формирование ТПУ «Камышенская»	2028, 2029
22	Формирование ТПУ «Нордмолл»	2030
23	Формирование ТПУ «Магистральная»	2030
24	Формирование ТПУ «площадь Гарина-Михайловского»	2030 – 2034

7.10. Оценка эффективности мероприятий

Для оценки эффективности мероприятий по организации дорожного движения, строительству и реконструкции УДС на долгосрочную перспективу рассматривались три показателя:

1. Изменение среднесетевой скорости, км/час;

2. Изменение усредненного значения коэффициента загрузки в целом на улично-дорожной сети;

3. Изменение количества мест концентрации ДТП.

Для вычисления указанных показателей сравнивались их базовые значения, соответствующие ситуации на 2021 год, и значения с учетом сценария долгосрочной перспективы (до 2034 года).

Для получения перспективных показателей были проведены манипуляции по учету в прогнозном варианте развития (сценарии) следующих аспектов:

изменение социально-экономических показателей;

мероприятия по улично-дорожной сети;

мероприятия по ОДД;

мероприятия по общественному транспорту;

мероприятия по устранению мест концентрации ДТП.

В результате были получены значения изменений показателей, представлены в таблицах 7.10.1 – 7.10.3.

Таблица 7.10.1

Изменение показателей эффективности в период до 2023 года

№ п/п	Показатель	Единица измерения	Размерность	Изменение показателя
1	2	3	4	5
1	Изменение среднесетевой скорости	%	В целом по городу	увеличение на 2,1%
2	Изменение количества мест концентрации ДТП		В целом по городу	Снижение на 5,3%
3	Изменение коэффициента загрузки по ключевым узлам		По ключевым узлам	снижение на 4%

Таблица 7.10.2

Изменение показателей эффективности в период до 2028 года

№ п/п	Показатель	Единица измерения	Размерность	Изменение показателя
1	2	3	4	5
1	Изменение среднесетевой скорости	%	В целом по городу	увеличение на 2,6%
2	Изменение количества мест концентрации ДТП		В целом по городу	Предупреждение потенциальных мест концентрации
3	Изменение коэффициента загрузки по ключевым узлам		По ключевым узлам	снижение на 5%

Таблица 7.10.3

Изменение показателей эффективности в период до 2034 года

№ п/п	Показатель	Единица измерения	Размерность	Изменение показателя
1	2	3	4	5
1	Изменение среднесетевой скорости	%	В целом по городу	увеличение на 3,0%
2	Изменение количества мест концентрации ДТП		В целом по городу	Предупреждение потенциальных мест концентрации
3	Изменение коэффициента загрузки по ключевым узлам		По ключевым узлам	снижение на 7%

Результаты изменений средней скорости по видам транспорта в транспортной модели города Новосибирска, представлены в таблицах 7.10.4 – 7.10.6.

Таблица 7.10.4

Изменение показателей качества по видам транспорта на 2023 год

№ п/п	Показатель	Единица измерения	Размерность	Изменение показателя

1	2	3	4	5
1.1	Изменение среднесетевой скорости, легковые	%	В целом по городу	увеличение на 1,5%
1.2	Изменение среднесетевой скорости, грузовые		В целом по городу	увеличение на 1,1%

Таблица 7.10.5

Изменение показателей качества по видам транспорта на 2028 год

№ п/п	Показатель	Единица измерения	Размерность	Изменение показателя
1	2	3	4	5
1.1	Изменение среднесетевой скорости, легковые	%	В целом по городу	увеличение на 1,7%
1.2	Изменение среднесетевой скорости, грузовые		В целом по городу	увеличение на 1,3%

Таблица 7.10.6

Изменение показателей качества по видам транспорта на 2034 год

№ п/п	Показатель	Единица измерения	Размерность	Изменение показателя
1	2	3	4	5
1.1	Изменение среднесетевой скорости, легковые	%	В целом по городу	увеличение на 1,8%
1.2	Изменение среднесетевой скорости, грузовые		В целом по городу	увеличение на 1,3%

Данные показатели характеризуют произошедшие изменения как положительные. После реализации мероприятий прогнозируется увеличение скорости движения транспорта, снижение загрузки на УДС. При этом необходимо учитывать, что данные положительные изменения происходят на фоне повышения уровня автомобилизации и снижения пропускной способности УДС за счет устройства выделенных полос для общественного транспорта без изменений параметров проезжей части.

7.10.1. Анализ результатов моделирования отдельных зон, участков и узлов сети

Для оценки результатов моделирования, с учетом предлагаемых мероприятий, было выбрано несколько наиболее крупных объектов города Новосибирска.

Ниже на рисунках приведены сравнительные изохронограммы времени, затрачиваемого на поездку по городу на текущий момент и на прогнозный период с учетом ввода в эксплуатацию разработанных предложений.

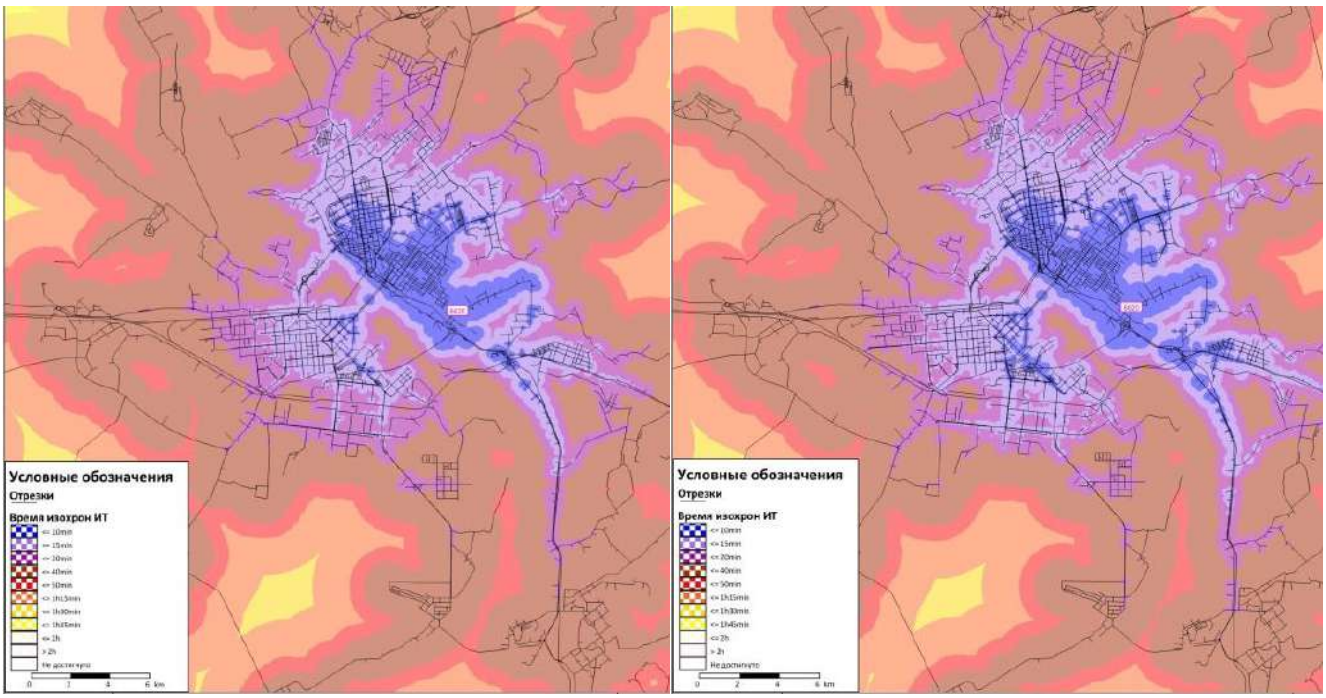


Рисунок 7.10.1. Изохронограммы Юго-Западный транзит 2018 и 2023 гг.

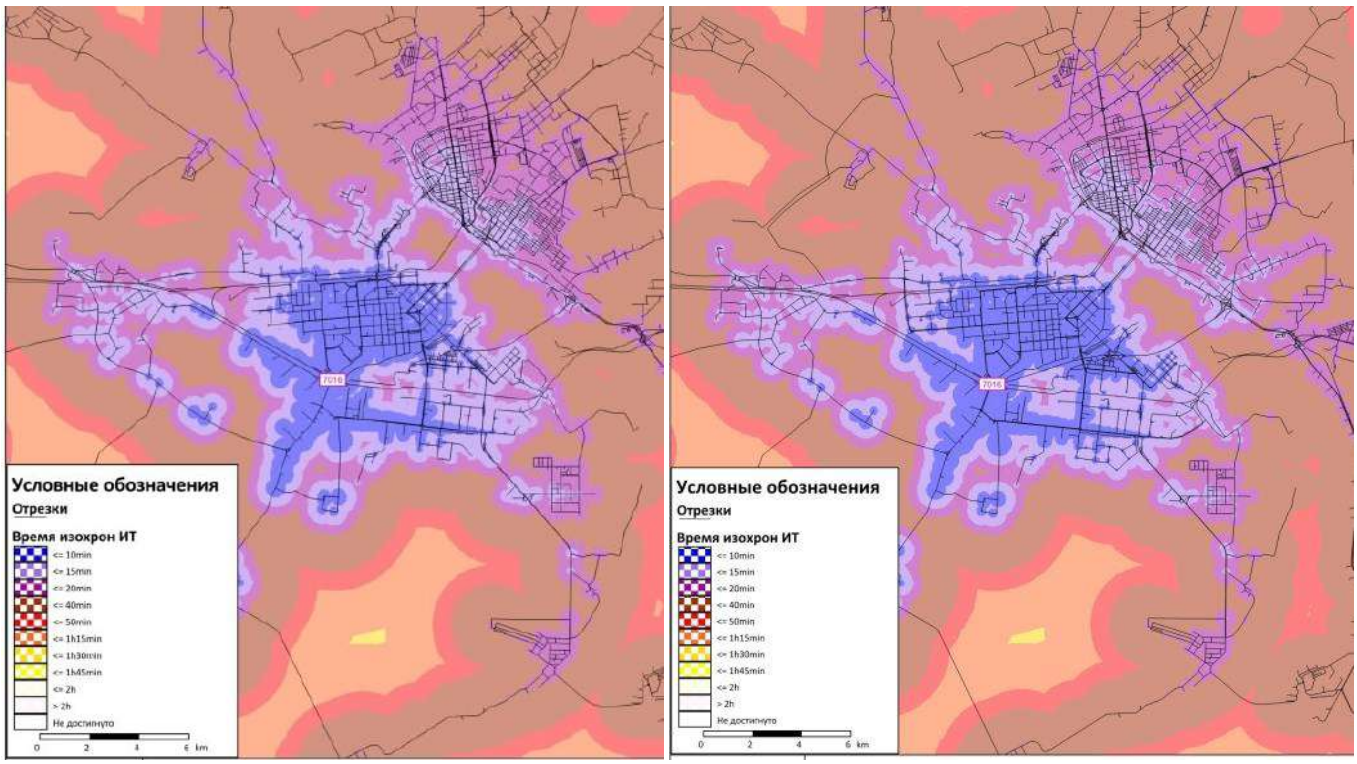


Рисунок 7.10.2. Изохронограммы Юго-Западный транзит 2018 и 2028 гг.

На изохронограммах на рисунках 7.10.1 и 7.10.2 наглядно видно как изменяется скорость проезда по УДС с учетом использования Юго-Западного транзита. Сокращается время проезда к более отдаленным узлам сети, проезд до главных магистралей Кировского района сокращается до пределов 10 минут.

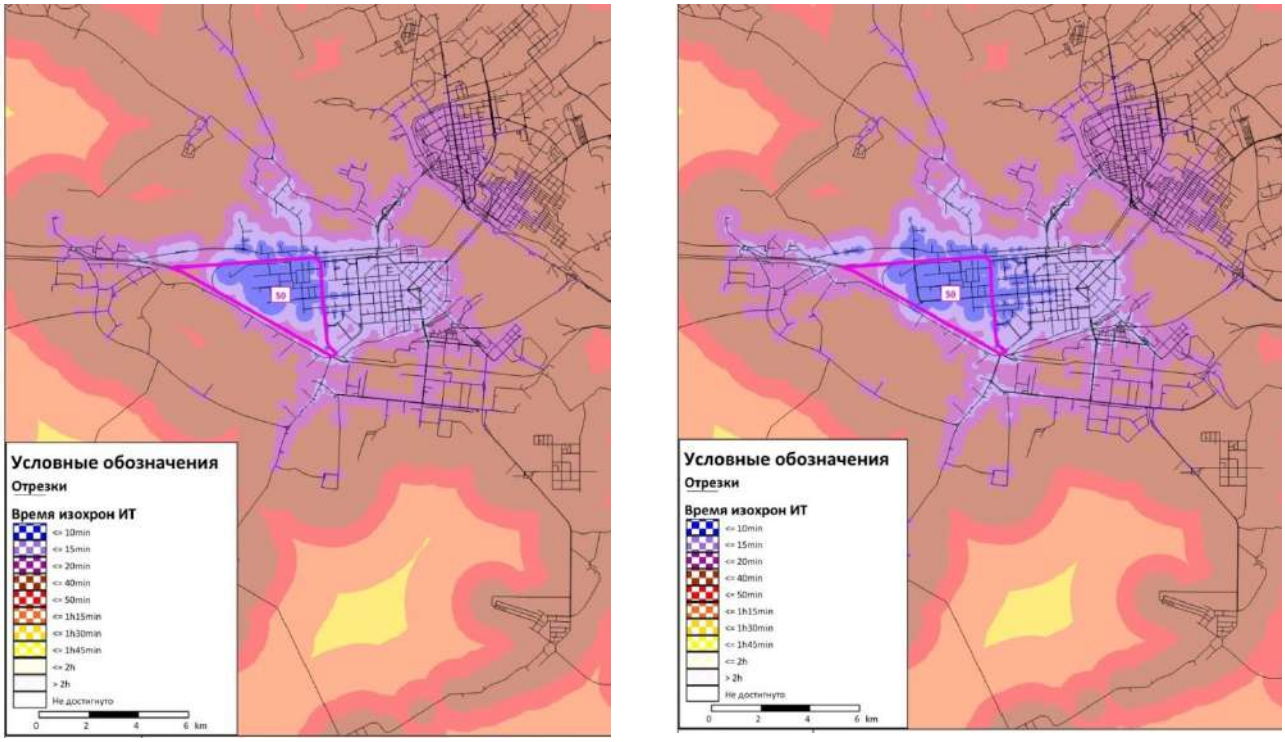


Рисунок 7.10.3. Изохронограммы жилого массива Чистая Слобода 2018 и 2028 гг.

По изохронограммам для жилого массива Чистая Слобода также наглядно видно улучшение транспортной доступности данного микрорайона и сокращение времени проезда в Ленинском районе города Новосибирска.

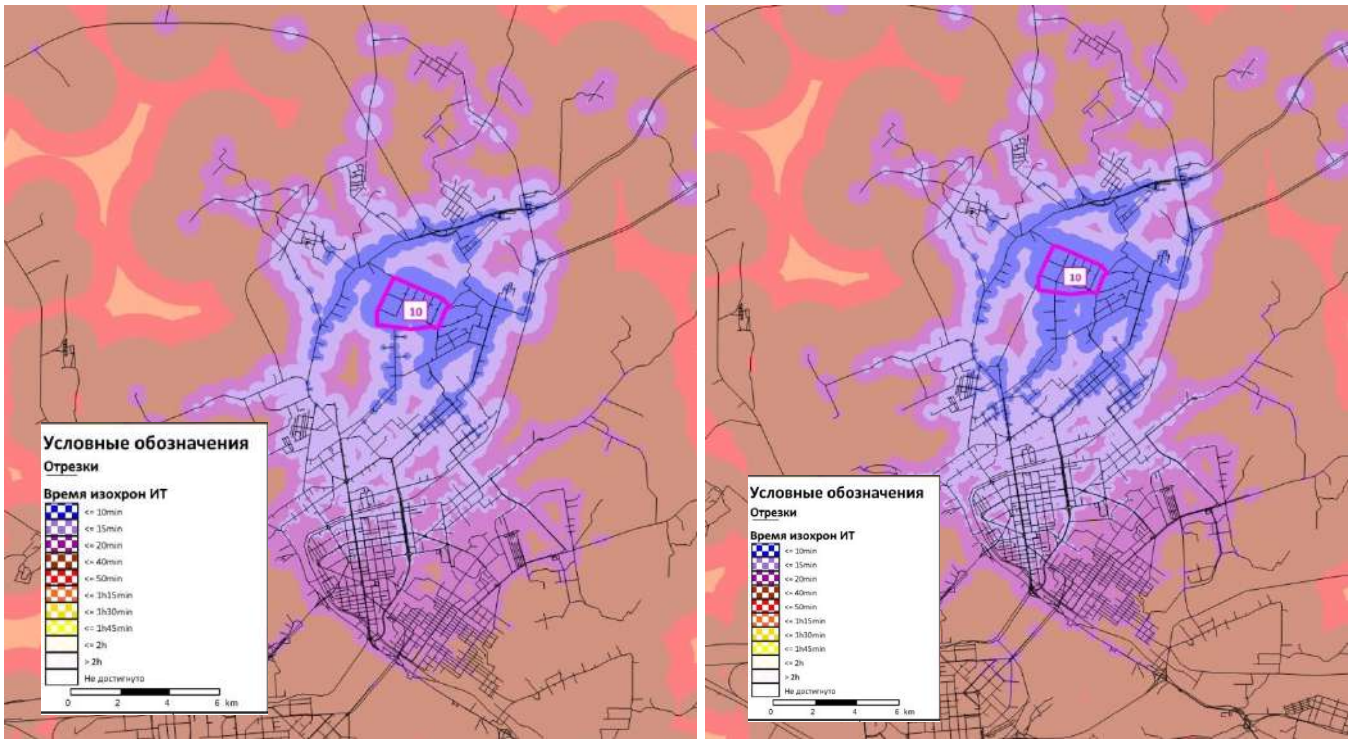


Рисунок 7.10.4. Изохронограммы микрорайона Родники 2018 и 2034 гг.

По изохронограммам для микрорайона Родники также наглядно видно улучшение транспортной доступности данного микрорайона и сокращение времени проезда в Калининском и Заельцовском районах города Новосибирска.

На рисунках 7.10.5 – 7.10.7 представлены картограммы нагрузки на УДС в 2023, 2028 и 2034 годах.

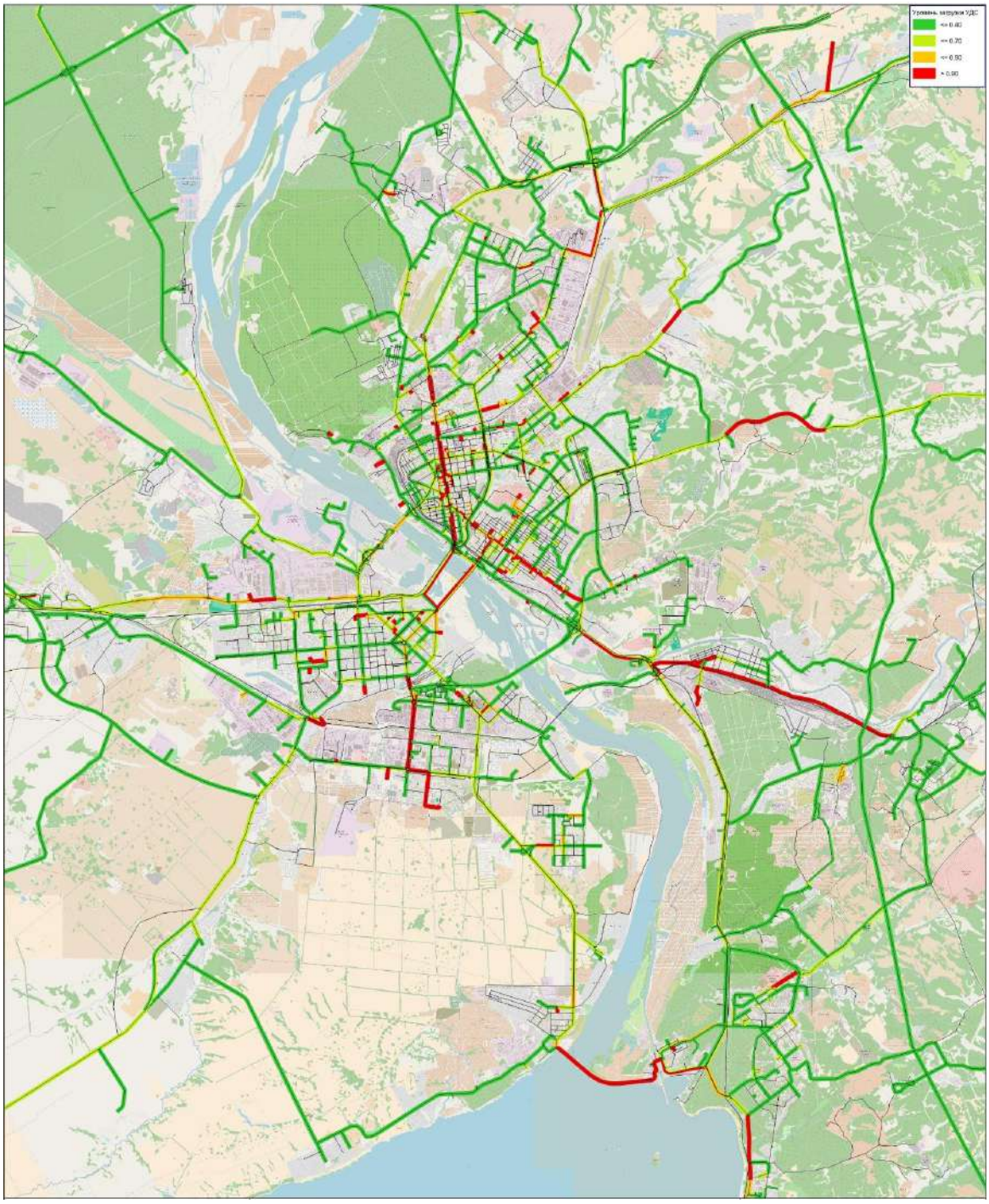


Рисунок 7.10.5. Картограмма загрузки УДС 2023 год

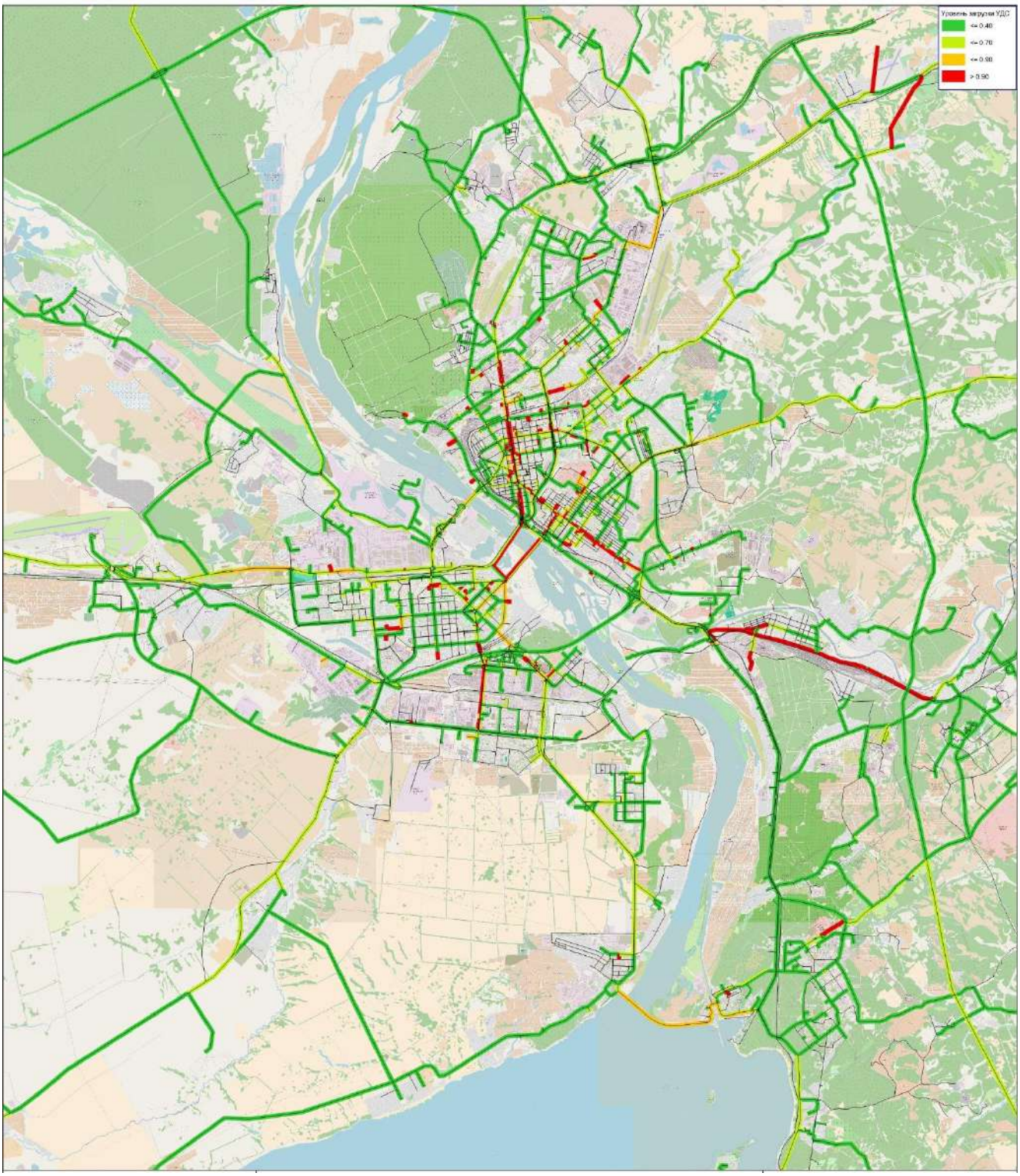


Рисунок 7.10.6. Картограмма загрузки УДС 2028 год

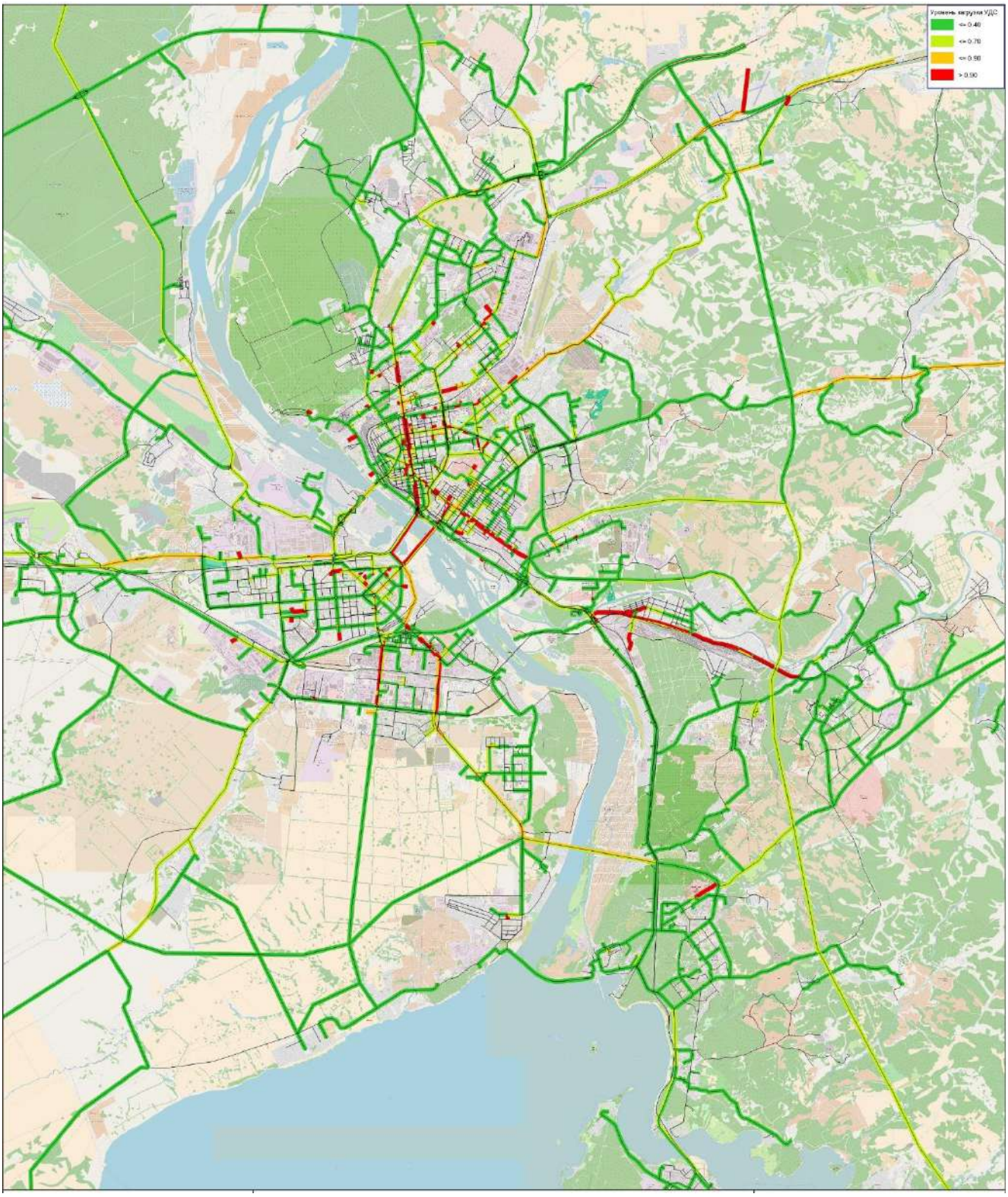


Рисунок 7.10.7. Картограмма загрузки УДС 2034 год

Из представленных картограмм видно, как перераспределяется нагрузка на новые (проектируемые) элементы улично-дорожной сети и снижается нагрузка на отдельных участках УДС.

7.10.2. Оценка эффективности мероприятий

Для оценки эффективности мероприятий по формированию единого парковочного пространства, развитию инфраструктуры для грузового транспорта, велосипедной и пешеходной инфраструктуры, а также мероприятий по обеспечению приоритета общественного транспорта технического и реконструктивного характера использовалась количественная оценка основных параметров по сравнению с 2021 годом.

Оценка эффективности по данному блоку мероприятий представлена в таблице 7.10.2.1.

Таблица 7.10.2.1

Изменение показателей эффективности

№ п/п	Тип мероприятия	Динамика изменения (в % к предыдущему году)											
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Расширение платных парковочных зон	+24,6	+33,3	+23,9	+7,6	+11,6	+22,5	+6	+3,1	+18,9	0	0	0
2	Расширение вместимости перехватывающих парковок на ТПУ	+109	+8,7	+44	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Расширение вместимости площадок отстоя грузового транспорта	+40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Увеличение площади индустриальных логистических парков	+47,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Расширение велоинфраструктуры	+38	+227	+12,6	+19,4	+14,3	+11,1	+19,5	+10,3	+7,8	+11,1	+7,2	+6,7
6	Расширение пешеходной инфраструктуры	+1,5	+0,1	0	+0,1	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Расширение системы выделенных полос для общественного транспорта	+7,7	+3,2	+2,8	+6,3	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Развитие трамвайных линий	+7,4	0	0	+26	0	0	0	+3,1	+2,6	+12	+42	+12
9	Развитие линий метрополитена	0	+23	0	+6,9	0	0	+7,5	0	0	0	0	+24
10	Реконструкция обособленных трамвайных линий	0	0	0	+52	0	0	0	0	0	0	0	0

8. Оценка объемов, источников финансирования и социально-экономической эффективности мероприятий

Общая стоимость строительства мероприятий по организации дорожного движения составляет 112 089,4 млн руб. с учетом налога на добавленную стоимость. В стоимость включены проектно-изыскательские и строительно-монтажные работы. Источником финансирования мероприятий на местной улично-дорожной сети является муниципальный бюджет.

Сроки реализации, технические характеристики, а также стоимость мероприятий по организации дорожного движения на расчетные сроки приведены в таблицах 8.1 –8.4.

8.1. Перечень, стоимость и сроки реализации мероприятий на 2020 – 2021 годы

Таблица 8.1.1

Перечень, стоимость и сроки реализации мероприятий на 2020 – 2021 годы

№ п/п	Мероприятие	Срок окончания	Строительство	Реконструкция	Протяженность, км	Площадь, га	Количество, шт.	Стоимость, млн. рублей
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Мероприятия по изменению скоростного режима движения								
1.1	Введение ограничения максимальной скорости (40 км/ч) на ул. Краузе	2020, 2021		+			50 знаков, 50 стоек с фундаментами	0,3
1.2	Введение ограничения максимальной скорости (40 км/ч) на перекрестке ул. Немировича-Данченко – ул. Лыщинского	2020, 2021		+			20 знаков, 20 стоек с фундаментами	0,1
	Итого							0,4
2. Мероприятия по изменению существующей схемы ОДД								
2.1	Строительство дополнительной полосы на подходе к перекрестку на проспекте Дзержинского для движения транспортных средств на ул. Волочаевскую при движении от ул. Трикотажной	2020, 2021	+		0,1			0,03
2.2	Обустройство регулируемого перекрестка путем установки СО на пересечении проспекта Дзержинского и ул. Авиационной. При этом необходимо включить в координацию с соседним светофорным объектом на перекрестке проспекта Дзержинского – ул. Волочаевская	2020, 2021	+				1	3,7
2.3	Реконструкция СО на пересечении ул. Адриена Лежена с ул. Бориса	2020, 2021		+			1	1,1

	Богаткова							
2.4	Реконструкция СО на пересечении ул. Авиастроителей с ул. 25 лет Октября	2020, 2021		+			1	1,1
2.5	Реконструкция СО на пересечении ул. Большевистской и дороги в районе дома № 229 ул. Большевистской	2020, 2021	+				1	1,1
2.6	Строительство СО на пересечении ул. Кошурникова с ул. Добролюбова	2020, 2021	+				1	2,6
2.7	Обустройство СО с дополнительной секцией, разрешающей движение транспортных средств с левым поворотом в районе дома № 59 на Бердском шоссе (участок от ул. Большевистской до Старого шоссе). При этом необходима полная реконструкция светофорного объекта для приведения в соответствие с требованиями нормативов в области ОДД	2020, 2021	+				1	3,2
2.8	Обустройство СО с дополнительной секцией, разрешающей движение транспортных средств с левым поворотом на пересечении Старого шоссе с ул. Одоевского. При этом необходимо в режимах регулирования предусмотреть запрет рассматриваемого поворота налево при закрытом переезде через железнодорожные пути	2020, 2021	+				1	2,6
2.9	Перепланировка с введением светофорного регулирования перекрестков Бердское шоссе – Морской проспект, Бердское шоссе – Университетский проспект	2020, 2021	+		0,2			18,4
2.10	Обустройство дополнительных полос для движения направо на Бердское шоссе со стороны ул. Балтийской и проспекта Строителей (пересечение Бердского шоссе и проспекта Строителей)	2020, 2021	+		0,2			0,1
2.11	Обустройство дополнительной полосы для поворота направо с ул. Военной на ул. Ипподромскую в сторону ул. Большевистской (ул. Ипподромская, на участке от ул. Писарева до площади Инженера Будагова)	2020, 2021	+		0,1			0,03
2.12	Строительство СО на перекрестке ул. Николаева – ул. Инженерной	2020, 2021	+				1	2,6
2.13	Строительство СО на перекрестке в районе торгового центра «Район», ул. Новоуральская, 17	2020	+				1	2,6
2.14	Реконструкция светофорного объекта с перепланировкой на пере-	2020, 2021		+			1	2,6

	крестке Советского шоссе – ул. Петухова							
2.15	Перепланировка, реконструкция светофорного объекта на перекрестке ул. Большой – ул. 2-й Станционной	2020, 2021		+			1	– *
2.16	Реконструкция СО на перекрестке 1-го Мочищенского шоссе – ул. Кедровой	2020, 2021		+			1	2,6
2.17	Реконструкция светофорного объекта с перепланировкой на перекрестке ул. Богдана Хмельницкого – ул. Писемского	2020, 2021		+			1	1,3
2.18	Строительство транспортной развязки на площади Труда в рамках работ по строительству моста в створе ул. Ипподромской	2020, 2021		+			1	315,0
2.19	Реконструкция СО, изменение схемы ОДД на выездах из микрорайона «Восточный» на Гусинобродское шоссе	2020, 2021		+			1	0,9
2.20	Реконструкция СО, перепланировка на перекрестке ул. Порт-Артурской – ул. Станционной	2020, 2021		+			1	9,2
2.21	Реконструкция СО, перепланировка на перекрестке ул. Тюменской – ул. Аникина	2020, 2021		+			1	9,2
2.22	Перепланировка (приведение к Т-образному перекрестку) перекрестка ул. Хилокской – ул. Толмачевской, устройство СО	2020, 2021		+			1	9,2
2.23	Изменение схемы ОДД, перепланировка перекрестка ул. Жуковского – ул. Дмитрия Донского	2020, 2021		+			1	5,5
2.24	Изменение режимов регулирования, перепланировка перекрестка ул. Объединения – ул. Курчатова	2020, 2021		+			1	5,5
2.25	Актуализация режимов регулирования СО на перекрестке ул. Объединения – ул. Богдана Хмельницкого	2020, 2021		+			1	0,2
2.26	Перепланировка перекрестка ул. Громова – ул. Петухова	2020, 2021		+			1	5,5
2.27	Перепланировка, изменение схемы ОДД на перекрестке ул. Сибиряков-Гвардейцев – ул. Петухова	2020, 2021		+			1	5,5
2.28	Перепланировка, установка необходимых ТСОДД на перекрестке ул. Виктора Уса – ул. Петухова	2020, 2021		+			1	9,2
2.29	Перепланировка, реконструкция СО на перекрестке Мочищенского шоссе – ул. Жуковского	2020, 2021		+			1	9,2
2.30	Изменение схемы ОДД на перекрестке ул. Титова – ул. Петропавловской	2020, 2021		+			1	5,5

2.31	Перепланировка СО на площади Сибиряков-Гвардейцев	2020, 2021		+			1	5,5
2.32	Устройство регулируемого пешеходного перехода вызывного действия на перекрестке ул. Титова – переулка Широкого	2020, 2021	+				1	1,3
2.33	Устройство регулируемого пешеходного перехода вызывного действия по ул. Бориса Богаткова, 107	2020, 2021	+				1	1,3
2.34	Устройство СО на перекрестке ул. Дачной – ул. М. Перевозчикова	2020, 2021	+				1	1,3
2.35	Устройство регулируемого пешеходного перехода вызывного действия по ул. Волочаевской (ул. Трактовая (дом № 1 к. 1)	2020, 2021	+				1	1,3
2.36	Установка транспортного ограждения первой группы на участке ул. Фрунзе от ул. Ипподромской до ул. Кошурникова	2020, 2021	+		1,16			2,7
2.37	Установка транспортного ограждения первой группы на ул. Кошурникова на участке от проспекта Дзержинского до ул. Адриена Лежена	2020, 2021	+		1,25			3,0
2.38	Установка транспортного ограждения первой группы на ул. Бориса Богаткова на участке от ул. Кошурникова до ул. Адриена Лежена	2020, 2021	+		0,58			1,4
2.39	Установка транспортного ограждения первой группы на ул. Большевистской, на участке от дома № 32 до дома № 44	2020, 2021	+		0,3			0,7
2.40	Установка транспортного ограждения парапетного типа для разделения транспортного потока на ул. Большевистской от дома № 119а до дома № 123/1	2020, 2021	+		0,3			0,7
2.41	Установка парапетного ограждения на разделительной полосе ул. Немировича-Данченко в направлении ул. Таймырской (50 м)	2020, 2021	+		0,05			0,1
2.42	Установка транспортного ограждения первой группы на ул. Балтийской, 33	2020, 2021	+		0,4			0,9
2.43	Строительство регулируемого пешеходного перехода через ул. Титова напротив дома № 1	2020, 2021		+			1	2,6
2.44	Строительство регулируемого пешеходного перехода через ул. Ватутина напротив дома № 27	2020, 2021		+			1	2,6
2.45	Реконструкция СО на перекрестка ул. Восход – ул. Кирова и ул. Бориса Богаткова – ул. Кирова	2020, 2021		+			2	5,3
2.46	Перепланировка перекрестка ул. Богдана Хмельницкого и ул. Танковой – расширение ул. Богдана Хмельницкого на подходе к перекрестку на одну полосу движения на протяжении 100 м	2020, 2021		+			1	8,58

2.47	Строительство СО вызывного действия на пешеходном переходе по адресу проспект Дзержинского, 2/1	2020, 2021	+				1	2,6
2.48	Строительство СО вызывного действия на пешеходном переходе по адресу ул. Сибиряков-Гвардейцев, 64	2020, 2021	+				1	2,6
2.49	Строительство СО на пересечении ул. Большой с дорогой в микрорайон Затон	2020, 2021	+				1	2,6
2.50	Строительство СО на пересечении ул. Прокопьевской и ул. Бронной	2020, 2021	+				1	2,6
2.51	Строительство СО на пересечении Северного проезда и проезда от ул. Петухова (у дома № 29А)	2020, 2021	+				1	2,6
2.52	Строительство СО на перекрестке ул. Приморской – ул. Динамовцев	2020, 2021	+				1	2,6
2.53	Строительство СО (регулируемый пешеходный переход) в районе дома № 3 по ул. Хилокской	2020, 2021	+				1	2,6
2.54	Строительство СО (регулируемый пешеходный переход) в районе дома № 21 по ул. Титова	2020, 2021	+				1	2,6
2.55	Строительство СО (регулируемый пешеходный переход) в районе дома № 44 по ул. Титова	2020, 2021	+				1	2,6
2.56	Строительство СО (регулируемый пешеходный переход) в районе дома № 205 по ул. Титова у перекрестка с ул. Новоалтайской	2020, 2021	+				1	2,6
2.57	Строительство СО на перекрестке ул. Титова – ул. Бийской, в том числе устройство пешеходных переходов	2020, 2021	+				1	2,6
2.58	Строительство СО на перекрестке ул. Кирова – ул. Автогенной	2020, 2021	+				1	2,6
2.59	Строительство СО (регулируемый пешеходный переход) в районе дома №122/2 по ул. Выборной	2020, 2021	+				1	2,6
2.60	Устройство регулируемого пешеходного перехода вызывного действия на перекрестке ул. Волочаевской – ул. Технической	2020, 2021	+				1	1,3
2.61	Строительство СО (регулируемый пешеходный переход) в районе дома № 188 по ул. Николая Островского	2020, 2021	+				1	2,6
2.62	Строительство СО на перекрестке ул. Кедровой – ул. Кубовой	2020, 2021	+				1	2,6
2.63	Установка транспортного ограждения парапетного типа для разделения транспортных потоков на проспекте Строителей (1100 м)	2020, 2021	+		1,1			2,6
2.64	Строительство СО на перекрестке ул. Мясниковой – ул. Тюленина	2020, 2021	+				1	2,6

2.65	Строительство СО на перекрестке ул. Порт-Артурской – дороги к ЖК «Радуга Сибири»	2020, 2021	+				1	2,6
	Итого							522,64
3. Велосипедная инфраструктура								
3.1	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Пирогова на всем протяжении	2021	+		1,785			13,5
3.2	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Российской от ул. Героев Труда до перекрестка проспекта Академика Лаврентьева и ул. Кутателадзе	2020	+		2,16			16,3
3.3	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Героев Труда до дома № 31, далее через внутриквартальный проезд к железнодорожной станции «Сеятель» и через ее привокзальную площадь к ул. Российской	2020	+		1,36			10,3
3.4	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проспекту Строителей от ул. Героев Труда до проспекта Академика Лаврентьева	2021	+		1,205			9,1
3.5	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Красному проспекту от ТПУ «Гагаринская» до площади Инженера Будагова	2021	+		3,854			29,1
3.6	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры от ул. Фабричной до соединения с дорожкой в парке «Городское начало»	2021	+		0,372			2,8
3.7	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры от парка «Городское начало» до железнодорожной станции «Речной вокзал»	2020	+		0,441			3,3
3.8	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Мостовой от Красного проспекта до ул. Зыряновской, а также по ул. Зыряновской от ул. Мостовой до железнодорожной станции Новосибирск-Южный (ул. Зыряновская, 133/1)	2020	+		2,13			16,1
	Итого							100,5
4. Пешеходная инфраструктура								
4.1	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны бульвара по Красному проспекту (от площади им. Ленина до площади Инженера Будагова) (стоимость реализации учитывается на год ввода в эксплуатацию)	2020 – 2022	+		1,7			6,8
4.2	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны Михайлов-	2020 – 2022	+		1,5			6,0

	ской набережной (стоимость реализации учитывается на год ввода в эксплуатацию)							
4.3	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны Затулинский парк, включая: аллею им А. И. Петухова; Затулинский парк аттракционов; сквер «Союз Кировчан»; проектируемая сеть в составе жилых кварталов в районе расположенияЗатулинского парка, соединяющая улицы Зорге и Петухова; сквер у кинотеатра «Рассвет» (стоимость реализации учитывается на год ввода в эксплуатацию)	2020 – 2022	+		13+ 1+2+10+8= 34 км			135,0
4.4	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны Большой центральный парк, включая: парк культуры и отдыха «Центральный»; ул. Ленина, площадь им. Ленина, Красный проспект; Первомайский сквер; Театральный сквер; сквер «Героев Революции»; сквер возле института Водного транспорта; сквер Студенческих отрядов; сквер за зданием Академического театра оперы и балета (стоимость реализации учитывается на год ввода в эксплуатацию)	2020 – 2022	+		3+7+3,5+3,5+1 +1+1= 20 км			79,4
4.5	Строительство внеуличного пешеходного перехода через ул. Кошурникова и ул. Фрунзе (пересечение ул. Фрунзе с ул. Красина и ул. Кошурникова)	2020, 2021	+				1	105,0
4.6	Строительство тротуара на ул. Автогенной	2020, 2021	+			0,9		15,9
4.7	Обустройство надземного пешеходного перехода на пересечении Старого шоссе с ул. Одоевского	2020, 2021	+				1	63,0
4.8	Обустройство тротуара на ул. Баганской	2020, 2021	+			1,0		17,7
4.9	Обустройство надземного пешеходного перехода в районе пересечения ул. Приморской с ул. Часовой	2020, 2021	+				1	63,0
4.10	Обустройство надземного пешеходного перехода в районе пересече-	2020, 2021	+				1	63,0

	ния ул. Приморской с ул. Молодости							
4.11	Строительство надземного пешеходного перехода в районе дома № 36 по Старому шоссе	2020, 2021	+				1	63,0
4.12	Строительство надземного пешеходного перехода на перекрестке Бердское шоссе – ул. Русская	2020, 2021	+				1	63,0
4.13	Ликвидация наземного пешеходного перехода через Октябрьскую магистраль со стороны ул. Серебренниковской на перекрестке с Красным проспектом и ул. Максима Горького	2020		+			Демонтаж светофорных колонок со знаками и светофорами, установка пешеходных ограждений - 100 м	0,5
4.14	Строительство надземного пешеходного перехода в районе остановочного пункта «Разъезд Иня»	2021	+				1	63,0
4.15	Строительство надземного пешеходного перехода в районе дома № 44 по ул. Большевистской	2021	+				1	63,0
4.16	Строительство надземного пешеходного перехода на пересечении ул. Большевистской – ул. Добролюбова	2021	+				1	63,0
4.17	Строительство надземного пешеходного перехода в районе дома № 130 по ул. Большевистской	2021	+				1	63,0
4.18	Строительство надземного пешеходного перехода в районе дома № 59 по Бердскому шоссе	2021	+				1	63,0
4.19	Строительство надземного пешеходного перехода в районе дома № 61а по Бердскому шоссе	2021	+				1	63,0
4.20	Строительство надземного пешеходного перехода через Бердское шоссе в районе остановки общественного транспорта «ДОЦ им. Тюле-	2021	+				1	63,0

	нина»							
4.21	Строительство тротуара с искусственным освещением между комплексом домов на ул. Пирогова в районе Центральной клинической больницы и проспекта Академика Лаврентьева (350 м х 1,5 м)	2021	+		0,35			1,8
4.22	Строительство тротуара с искусственным освещением от ул. Золотодолинской до ул. Зеленая в жилом районе Кирова (4000 м х 1,5 м)	2021	+		4			14,5
4.23	Строительство тротуаров с обеих сторон ул. Прокопьевской (2000 м х 1,5 м) х 2	2021	+		2			14,5
4.24	Строительство тротуаров с обеих сторон Северного проезда от Советского шоссе до ул. Сибиряков-Гвардейцев (2300 м х 1,5 м) х 2	2021	+		2,3			16,7
4.25	Строительство тротуаров с обеих сторон ул. Нахимова на участке от дома № 55 до дома № 2 (800 м х 1,5 м) х 2	2021	+		0,8			5,8
4.26	Строительство тротуара на проспекте Строителей со стороны лесного массива на участке от ул. Героев Труда до остановочного пункта «Проспект Строителей» (500 м х 1,5 м)	2021	+		0,5			2,4
4.27	Строительство тротуара на ул. Тайгинской на участке от ул. Красных Зорь до ул. Кайтымовской (1500 м х 3,0 м)	2021	+		1,5			10,9
4.28	Строительство тротуара по обеим сторонам ул. Хилокской на участке от ул. Петухова до Толмачевского шоссе (1000 м х 1,5 м) х 2	2021	+		1			7,3
4.29	Строительство тротуара по нечетной стороне ул. Титова на участке от ул. Троллейной до ул. Бийской (2300 м х 1,5 м)	2021	+		2,3			11,1
4.30	Строительство тротуара по ул. Николая Островского на участке от ул. Ипподромской до ул. Красина (1200 м х 3,0 м)	2021	+		1,2			8,7
4.31	Строительство тротуара по ул. Кубовой на участке от остановочного пункта «Магазин № 20» до остановочного пункта «Объединение № 4» (900 м х 3,0 м)	2021	+		0,9			6,5
	Итого							1222,5
5. Парковочное пространство								
5.1	Перехватывающая парковка на 200 мест в составе ТПУ «Метро Молодежная»	2020 – 2023	+				200 машино-мест	71,0
5.2	Перехватывающая парковка на 100 мест в составе ТПУ «Нижняя Ельцовка» (стоимость реализации учитывается на год ввода в	2021, 2022	+				100 машино-мест	35,5

	эксплуатацию)							
5.3	Перехватывающая парковка на 100 мест в составе ТПУ «Чемской» (стоимость реализации учитывается на год ввода в эксплуатацию)	2021, 2022	+				100 машино-мест	35,5
5.4	Перехватывающая парковка в составе ТПУ «Новосибирск-Западный»	2020, 2021	+				100 машино-мест	35,5
5.5	Перехватывающая парковка в составе ТПУ «Чистая Слобода»	2020, 2021	+				150 машино-мест	53,3
5.6	Перехватывающая парковка в составе ТПУ «Клещиха» (стоимость реализации учитывается на год ввода в эксплуатацию)	2020 – 2025	+				100 машино-мест	35,5
5.7	Перехватывающая парковка на 200 мест в составе ТПУ «Бердское Шоссе» (стоимость реализации учитывается на год ввода в эксплуатацию)	2021, 2022	+				200 машино-мест	71,0
5.8	Перехватывающая парковка в составе ТПУ «Метро Гусинобродская» (стоимость реализации учитывается на год ввода в эксплуатацию)	2021 – 2023	+				150 машино-мест	53,3
5.9	Парковка в составе ТПУ «Речной вокзал» на 150 м/мест	2020 – 2022	+				150 машино-мест	53,3
5.10	Организация платной парковочной зоны № 48	2020	+				2000 машино-мест	105,0
5.11	Организация платной парковочной зоны № 52	2020	+					
5.12	Организация платной парковочной зоны № 50	2020	+				2200 машино-мест	115,5
5.13	Организация платной парковочной зоны № 45	2021	+				3000 машино-мест	157,5
5.14	Введение ограничений стоянки и остановки транспортных средств на УДС города Новосибирска	2021, 2022	+			540+320+180+400+1350+400 (кв. м)	50+30+30+80+150+100 (знаков)	2,8
	Итого							824,7
6. Искусственное освещение								
6.1	Строительство искусственного освещения проезжей части на ул. Николая Островского на участке от ул. Красина до ул. Ипподромской	2020, 2021	+		1,2			2,9

6.2	Строительство искусственного освещения Гусинобродского Тракта на участке от Гусинобродского шоссе до границы города Новосибирска	2020, 2021	+		0,83			2,0
6.3	Строительство искусственного освещения на ул. Кошурникова на участке от ул. Бориса Богаткова до ул. Стофато	2020, 2021	+		0,4			1,0
6.4	Строительство искусственного освещения на ул. Баганской	2020, 2021	+		2,0			4,8
6.5	Строительство искусственного освещения на ул. Балтийской на участке от ул. Шлюзовой до Бердского шоссе (2100 м)	2020, 2021	+		0,87			2,1
6.6	Строительство искусственного освещения на ул. Пирогова в районе местанахождения Государственного бюджетного учреждения здравоохранения Новосибирской области «Центральная клиническая больница» (ул. Пирогова, 25)	2020, 2021	+		0,5			1,2
6.7	Строительство искусственного освещения на ул. Балтийской, 33	2020, 2021	+		0,2			0,5
6.8	Строительство искусственного освещения с обеих сторон ул. Прокопьевской (2000 м х 2)	2020, 2021	+		4			9,5
6.9	Строительство искусственного освещения с обеих сторон Северного проезда от Советского шоссе до ул. Сибиряков-Гвардейцев (2300м х 2)	2020, 2021	+		4,6			10,9
6.10	Строительство искусственного освещения на ул. Тайгинской на участке от дома № 2а до ул. Кайтымовской (250 м)	2020, 2021	+		0,5			1,2
	Итого							36,1
7. Внедрение АСУДД								
7.1	Установка КФН на ул. Краузе	2020, 2021	+				2	6,3
7.2	Устройство КФН на ул. Большевистской от дома № 119а до дома № 123/1	2020, 2021	+				1	3,2
7.3	Устройство КФН на пересечении ул. Большевисткой с ул. Днепрогэсовской	2020, 2021	+				1	3,2
7.4	Устройство КФН на пересечении ул. Большевисткой с ул. Добролюбова	2020, 2021	+				1	3,2
7.5	Устройство КФН на ул. Большевистской, 229	2020, 2021	+				1	3,2
7.6	Устройство КФН на Красном проспекте от дома № 50 до дома № 52	2020, 2021	+				1	3,2
7.7	Устройство КФН на ул. Богдана Хмельницкого, от дома № 14 до дома № 18	2020, 2021	+				1	3,2

7.8	Устройство КФН на пересечении ул. Троллейной с ул. 9-й Гвардейской Дивизии	2020, 2021	+				1	3,2
7.9	Устройство КФН на пересечении проспекта Карла Маркса с ул. Геодезической	2020, 2021	+				1	3,2
7.10	Устройство КФН на пересечении ул. Титова с ул. Пермской	2020, 2021	+				1	3,2
7.11	Устройство КФН на ул. Бориса Богаткова, 107	2020, 2021	+				1	3,2
7.12	Устройство КФН на ул. Авиастроителей от дома № 3 до дома № 4	2020, 2021	+				1	3,2
7.13	Устройство КФН на ул. Ватутина, 19	2020, 2021	+				1	3,2
7.14	Устройство КФН на ул. Ватутина, 27	2020, 2021	+				1	3,2
7.15	Устройство КФН на пересечении ул. Фрунзе с ул. Кошурникова и ул. Красина	2020, 2021	+				1	3,2
7.16	КФН на пересечении ул. Немировича-Данченко с ул. Станиславского	2020, 2021	+				1	3,2
7.17	Устройство КФН на пересечении проспекта Дзержинского с ул. Авиационной	2020, 2021	+				1	3,2
7.18	Устройство КФН на ул. Приморской, 19	2020, 2021	+				1	3,2
7.19	Устройство КФН на пересечении ул. Дачной с ул. Перевозчикова	2020, 2021	+				1	3,2
7.20	Устройство КФН на ул. Балтийской, 33	2020, 2021	+				1	3,2
7.21	Устройство КФН на пересечении ул. Российской с ул. Иванова	2020, 2021	+				1	3,2
7.22	Устройство КФН на ул. Волочаевской (ул. Тракторная, 1 к. 1)	2020, 2021	+				1	3,2
7.23	Устройство КФН на ул. Выборной, 125/1	2020, 2021	+				1	3,2
7.24	Устройство КФН на пересечении ул. Забалуева с ул. Связистов и ул. Невельского	2020, 2021	+				1	3,2
7.25	Устройство КФН на пересечении ул. Котовского с ул. Станиславского	2020, 2021	+				1	3,2
7.26	Устройство КФН на пересечении ул. Троллейной с ул. Немировича-Данченко	2020, 2021	+				1	3,2
7.27	Устройство КФН на пересечении ул. Титова с переулком Широким	2020, 2021	+				1	3,2
7.28	Устройство КФН на пересечении ул. Титова с ул. Бийской	2020, 2021	+				1	3,2
7.29	Устройство КФН на пересечении ул. Блюхера с ул. Геодезической	2020, 2021	+				1	3,2
7.30	Устройство КФН на пересечении ул. Ватутина с ул. Котовского	2020, 2021	+				1	3,2
7.31	Устройство детекторов транспорта на площади им. Станиславского	2020 – 2022	+				4	6,3
7.32	Устройство детекторов транспорта на площади им. Карла Маркса	2020 – 2022	+				9	14,2

7.33	Устройство детекторов транспорта на площади Труда	2020 – 2022	+				4	6,3
7.34	Устройство детекторов транспорта на площади Энергетиков	2020 – 2022	+				4	6,3
7.35	Устройство детекторов транспорта на пересечении ул. Дуси Ковальчук – ул. Нарымской	2020 – 2022	+				4	6,3
7.36	Устройство детекторов транспорта на площади им. Калинина	2020 – 2022	+				4	6,3
7.37	Устройство координированного управления СО на ул. Немировича-Данченко	2020, 2021	+				14	2,9
7.38	Устройство координированного управления СО на проспекте Карла Маркса	2020, 2021	+				4	0,8
7.39	Устройство координированного управления СО на ул. Станиславского	2020, 2021	+				9	1,9
7.40	Устройство координированного управления СО на ул. Ватутина и далее ул. Широкой на участке от ул. Немировича-Данченко до площади Труда	2020, 2021	+				8	1,7
7.41	Устройство координированного управления СО на ул. Блюхера	2020, 2021	+				6	1,3
7.42	Устройство координированного управления СО на ул. Котовского	2020, 2021	+				6	1,3
7.43	Устройство координированного управления СО на Красном проспекте	2020, 2021	+				15	3,2
7.44	Устройство координированного управления СО на ул. Ипподромской	2020, 2021	+				7	1,5
7.45	Устройство координированного управления СО на ул. Дуси Ковальчук и ул. Владимировской на участке от Туннельного спуска до ул. Танковой	2020, 2021	+				14	2,9
7.46	Устройство координированного управления СО на ул. Богдана Хмельницкого от ул. Дуси Ковальчук до ул. Тайгинской	2020, 2021	+				8	1,7
7.47	Устройство координированного управления СО на ул. Кирова	2020, 2021	+				7	1,5
7.48	Устройство координированного управления СО на ул. Никитина и далее на Гусинобродском шоссе от ул. Кирова до ул. Коминтерна	2020, 2021	+				15	3,2
7.49	Установка камер видеонаблюдения на площади им. Станиславского	2020 – 2022	+				2	0,3
7.50	Установка камер видеонаблюдения на площади им. Карла Маркса	2020 – 2022	+				2	0,3
7.51	Установка камер видеонаблюдения на площади Труда	2020 – 2022	+				2	0,3
7.52	Установка камер видеонаблюдения на площади Энергетиков	2020 – 2022	+				2	0,3
7.53	Установка камер видеонаблюдения на ул. Дуси Ковальчук – ул. Нарымской	2020 – 2022	+				2	0,3

7.54	Установка камер видеонаблюдения на площади им. Калинина	2020 – 2022	+				2	0,3
7.55	Установка камер видеонаблюдения на Бугринском мосту	2020 – 2022	+				2	0,3
7.56	Установка камер видеонаблюдения на Октябрьском мосту	2020 – 2022	+				2	0,3
7.57	Установка камер видеонаблюдения на Димитровском мосту	2020 – 2022	+				2	0,3
7.58	Установка камер видеонаблюдения на развязке при съезде с Бугринского моста на ул. Ватутина	2020 – 2022	+				1	0,2
7.59	Установка камер видеонаблюдения на развязке при съезде с Бугринского моста на ул. Большевистскую	2020 – 2022	+				1	0,2
7.60	Установка камер видеонаблюдения на развязке при съезде с Октябрьского моста на ул. Большевистскую	2020 – 2022	+				1	0,2
7.61	Установка камер видеонаблюдения на развязке при съезде с Димитровского моста на ул. Фабричную	2020 – 2022	+				1	0,2
7.62	Устройство АДМС на Бугринском мосту	2020 – 2022	+				1	2,2
7.63	Устройство АДМС на Октябрьском мосту	2020 – 2022	+				1	2,2
7.64	Устройство АДМС на Димитровском мосту	2020 – 2022	+				1	2,2
7.65	Устройство АДМС на путепроводе в створе ул. Толмачевской на участке между ул. Хилокской и ул. Троллейной	2020 – 2022	+				1	2,2
7.66	Устройство КФН на пересечении ул. Немировича-Данченко с ул. Лыщинского	2020, 2021	+				2	6,3
7.67	Устройство КФН на пересечении проспекта Карла Маркса с ул. Космической	2020, 2021	+				2	6,3
7.68	Устройство КФН на пересечении ул. Станционной с ул. Порт-Артурской	2020, 2021	+				1	3,2
	Итого							196,8
8. Мероприятия по обеспечению приоритета общественного транспорта								
8.1	Установка КФН для выделенных полос	2020, 2021	+				174 шт.	522,0
8.2	Оптимизация остановочных пунктов:	2020, 2021		+				130,6
8.2.1	Установка дорожных знаков на стойках с фундаментами	2020, 2021					50 шт.	0,3
8.2.2	Нанесение разметки	2020, 2021					600 кв. м	0,6
8.2.3	Строительство СО	2020, 2021					1	2,6
8.2.4	Реконструкция СО	2020, 2021					3	1,1

8.2.5	Устройство посадочных платформ (длина 20 м)	2020, 2021					3	42,0
8.2.6	Устройство посадочных платформ (длина 40 м)	2020, 2021					2	84,0
8.3	Обособление трамвайных путей на ул. Трикотажной	2020, 2021	+				Протя-женность 1500 м	472,5
8.4	Обособление трамвайных путей на ул. Сибиряков-Гвардейцев	2020, 2021	+				Протя-женность 4740 м	1493,1
8.5	Обособление трамвайных путей на ул. Серебренниковской	2020, 2021	+				Протя-женность 1600 м	504,0
8.6	Обособление трамвайных путей на ул. Учительской	2020, 2021	+				Протя-женность 1100 м	346,5
8.7	Устройство посадочных платформ (L=40 м) с установкой ТСОДД на остановочном пункте «Гипроуголь», остановочном пункте «Горбольница», остановочном пункте «НИИЖТ», остановочном пункте «Площадь им. Калинина»	2020, 2021	+				8 шт.	462,0
8.8	Ликвидация переездов через трамвайные пути посредством установки бортового камня	2020, 2021	+				700 м	2,1
8.9	Организация приоритета проезда перекрестков со светофорным регулированием трамваям – реконструкция СО с заменой управляющей аппаратуры	2020, 2021		+			80	42,0
8.10	Мероприятия по безопасности в местах концентрации ДТП с трамваями	2020, 2021	+					9,2
8.10.1	Установка знаков	2020, 2021	+				30	0,2
8.10.2	Установка выпуклых сферических зеркал	2020, 2021	+				4	0,1
8.10.3	Установка комплексов фотовидеофиксации нарушений (превышение скорости)	2020, 2021	+				2	6,3
8.10.4	Строительство СО	2020, 2021	+				2	2,6
8.11	Реконструкция площади им. Гарина-Михайловского	2020, 2021		+				12,1

8.12	Обособление парковочного пространства на площади им. Калинина	2020, 2021		+				50,4
8.13	Организация выделенной полосы движения по ул. Челюскинцев от ул. Советская до ул. Ленина	2020	+		1,097			1,4
8.14	Организация выделенной полосы движения по ул. Кошурникова от улицы Бориса Богаткова до ул. Селезнева	2020	+		2,211			2,8
8.15	Организация выделенной полосы движения по ул. Гоголя от ул. Селезнева до ул. Советская	2020	+		2,091			2,7
8.16	Организация выделенной полосы движения по четной стороне ул. Восход	2020	+		0,830			1,1
8.17	Организация выделенной полосы движения по Вокзальной магистрали на всем протяжении	2020	+		1,336			1,7
8.18	Организация выделенной полосы движения по ул. Дуси Ковальчук от остановочного пункта «Городская» больница до ул. Плановой	2020	+		2,530			3,3
8.19	Организация выделенной полосы движения по ул. Бориса Богаткова от дома № 163 до ул. Доватора	2020	+		2,395			3,1
8.20	Организация выделенной полосы движения по ул. Титова от ул. Покрышкина до ул. Троллейной	2020	+		1,843			2,4
8.21	Организация выделенной полосы движения по Гусинобродскому шоссе от ул. Кошурникова до ул. Коминтерна	2020	+		2,610			3,4
8.22	Организация выделенной полосы движения по пр. Карла Маркса от станции метро Площадь Маркса до площади имени профессора Лыщинского	2021	+		1,693			2,2
8.23	Организация выделенной полосы движения по ул. Большевистская и Бердскому шоссе от пл. Инженера Будагова до разъезда Иня	2021	+		8,064			10,4
8.24	Организация выделенной полосы движения по пр. Димитрова на всем протяжении	2021	+		1,184			1,5
8.25	Организация выделенной полосы движения по Димитровскому мосту на всем протяжении	2021	+		1,878			2,4
8.26	Организация выделенной полосы движения по проезду Энергетиков на всем протяжении	2021	+		2,267			2,9
8.27	Организация выделенной полосы движения по ул. Выборной от ул. Кирова до остановки общественного транспорта «Стенд»	2021	+		2,758			3,6

8.28	Организация односторонней выделенной полосы движения по ул. Ленина от пр. Димитрова до пл. им. Гарина-Михайловского	2021	+		0,818			1,1
8.29	Организация выделенной полосы движения по ул. Орджоникидзе от ул. Советской до Красного проспекта	2021	+		0,270			0,3
8.30	Организация выделенной полосы движения по ул. Немировича-Данченко от ул. Ватутина до площади имени профессора Лыщинского	2021	+		2,076			2,7
8.31	Организация выделенной полосы движения по Советскому шоссе от Петухова до ул. Аникина	2021	+		2,130			2,7
8.32	Организация выделенной полосы движения по ул. Владимировской	2021	+		2,587			3,3
8.33	Организация выделенной полосы движения по ул. Дуси Ковальчук от ул. Плановой до ул. Владимировской	2021	+		1,120			1,4
	Итого							4102,9
9. Мероприятия по развитию автомобильных дорог местного значения городского округа (улично-дорожная сеть)								
9.1	Строительство автомобильной дороги общего пользования к садоводческим обществам в районе ул. Благовещенской в Советском районе	2020	+		0,15			11,7
9.2	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Обогатительной. Участок от ул. Аникина до примыкания к Бугринскому мосту	2020	+		0,465			23,4
9.3	Строительство продолжения ул. Одоевского до западной границы городской черты	2020	+		1,248			204,6
9.4	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Республиканской в Дзержинском районе (участок от ул. Кропоткина до ул. Авиастроителей)	2021	+		0,451			44,5
9.5	Реконструкция ул. Приморской на всем протяжении	2020, 2021		+	1,407			279,9
9.6	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Петухова и ул. Николая Сотникова от Советского шоссе до ул. Прокопьевской	2020, 2021	+		3,404			558,0
9.7	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Зыряновской от ул. Серебренниковской до ул. Восход	2020, 2021	+		0,968			158,7
9.8	Реконструкция Гусинобродского шоссе от ул. Волочаевской до город-	2020,		+	3,91			777,8

	ской черты	2021						
9.9	Реконструкция ул. Объединения от ул. Окружной до железнодорожного переезда	2020, 2021		+	1,449			203,6
9.10	Реконструкция ул. Софийской на всем протяжении	2020, 2021		+	4,082			669,1
9.11	Реконструкция Советского шоссе от ул. Петухова до ул. Аникина для организации выделенной полосы движения общественного транспорта	2020, 2021		+	2,2			1094,4
9.12	Строительство ул. Лобова до ул. Доватора	2020, 2021	+		1,693			277,3
9.13	Реконструкция и строительство участков ул. Связистов от ул. Волховской до ул. Титова	2021	+	+	1,25			107,2
9.14	Реконструкция ул. Ватутина от площади им. Карла Маркса до ул. Новогодней с устройством дополнительной полосы движения по четной стороне	2020		+	0,3			135,1
9.15	Строительство продолжения ул. Горской до ул. Планировочной	2021	+		0,3			25,7
9.16	Реконструкция ул. Громова от ул. Петухова до границы города	2020, 2021		+	1,17			133,3
9.17	Реконструкция транспортного узла на пересечении ул. Восход с ул. Большевистской и ул. Зыряновской: строительство съезда с ул. Большевистской на Октябрьский мост, расширение путепровода над железнодорожными путями на две полосы	2020, 2021	+					– **
	Итого							4704,3
10. Мероприятия по развитию инфраструктуры грузового транспорта								
10.1	Устройство АПВГК на дамбе ГЭС	2020, 2021	+				1	55,6
10.2	Устройство АПВГК на Ордынском шоссе в районе дома № 9	2020, 2021	+				1	55,6
10.3	Устройство АПВГК на ул. Большевистской в районе дома № 270	2020, 2021	+				1	55,6
10.4	Устройство АПВГК на ул. Станционной в районе дома №78, к.3	2020, 2021	+				1	55,6
10.5	Устройство АПВГК на ул. 2-я Станционной в районе дома № 27	2020, 2021	+				1	55,6
10.6	Устройство АПВГК на ул. Большой в районе дома № 500	2020, 2021	+				1	55,6
10.7	Устройство АПВГК на Гусинобродском Тракте в районе дома № 122	2020, 2021	+				1	55,6
10.8	Устройство АПВГК на Каменском шоссе в районе дома № 169	2020, 2021	+				1	55,6
10.9	Устройство АПВГК на ул. Тайгинская в районе дома № 80	2020, 2021	+				1	55,6
10.10	Устройство АПВГК на 1-м Мочищенском шоссе в районе дома № 20	2020, 2021	+				1	55,6

10.11	Устройство площадки отстоя грузового транспорта на въезде в город Новосибирск (площадка № 1 в районе поселка Клюквенный (Пашинское шоссе)	2020	+				220 м/м	81,4
10.12	Устройство площадки отстоя грузового транспорта на въезде в город Новосибирск (площадка № 2 в районе садоводческого некоммерческого товарищества «Золотая осень»	2020	+				180 м/м	66,6
10.13	Устройство площадки отстоя грузового транспорта на въезде в город Новосибирск (площадка № 3 в районе ул. Хилокской, 19	2021	+				200 м/м	74,0
10.14	Строительство индустриальных логистических парков (складские комплексы общего пользования, без учета складских комплексов производственных компаний). Парк № 3, площадь – 31460 м2 (в районе ул. Зеленая Горка)	2020	+			3,15		110,5
10.15	Строительство индустриальных логистических парков (складские комплексы общего пользования, без учета складских комплексов производственных компаний). Парк № 4, площадь – 21450 м2 (в районе Бердского шоссе, 400)	2021	+			2,15		7,5
	Итого							896,0
11. Мероприятия по организации одностороннего движения								
11.1	Организация одностороннего движения по ул. Чаплыгина в направлении от ул. Советской в сторону ул. Революции	2020 – 2022	+				30 знаков, 30 стоек с фундаментами	0,2
11.2	Организация одностороннего движения по ул. Октябрьской в направлении от проезда Виктора Ващука в сторону ул. Серебренниковской	2020 – 2022	+				80 знаков, 80 стоек с фундаментами	0,5
11.3	Организация одностороннего движения по ул. Коммунистической в направлении от проезда Виктора Ващука в сторону ул. Серебренниковской	2020 – 2022	+				70 знаков, 70 стоек с фундаментами	0,4
11.4	Организация одностороннего движения по ул. Свердлова в направлении от ул. Серебренниковской в сторону проезда Виктора Ващука	2020 – 2022	+				50 знаков, 50 стоек с	0,3

							фунда-ментами	
	Итого							1,4
	Итого по всем разделам							12608,0

Примечания: * –проект находится на стадии разработки рабочей документации и приведен в информационных целях;

** – мероприятия учтены в составе мероприятия «Реконструкция съездов на транспортной развязке Октябрьского моста на ул. Большевистскую».

8.2. Перечень, стоимость и сроки реализации мероприятий на срок до 2023 года

Таблица 8.2.1

Перечень, стоимость и сроки реализации мероприятий на срок до 2023 года

№ п/п	Мероприятие	Срок окончания	Строительство	Реконструкция	Протяженность, км	Площадь, кв. м	Количество, шт.	Стоимость, млн. рублей
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Мероприятия по строительству и реконструкции УДС								
1	Реконструкция ул. Аэропорт от Красного проспекта до привокзальной площади аэропорта Новосибирск-Северный	2021, 2022		+	0,992			234,5
2	Строительство автомобильной дороги общего пользования. Продолжение Красного проспекта в южном направлении через территорию выносимого аэропорта до ул. Аэропорт	2021, 2022	+		3,0			589,5
3	Строительство Юго-Западного транзита с мостовым переходом через реку Обь. Участок от ул. Большевистской до ул.	2020 – 2022	+		0,998			199,1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Кирова							
4	Строительство ул. Доватора от ул. Выборной до Гусинобродского шоссе	2020 – 2022	+		4,066			1475,7
5	Строительство автомобильной дороги общего пользования в Кировском районе. Участок от ул. Оловозаводской по ул. Сержанта Коротаева, ул. Комсомольской, ул. Бронной с выездом на ул. Федора Горячева (по оси 1-го Гранатового переулка)	2021 – 2023	+		3,974			651,4
6	Реконструкция Мочищенского шоссе от ул. Кедровой до Краснояровского шоссе	2021, 2022		+	2,804			459,6
7	Строительство «Юго-Западного транзита» с мостовым переходом через реку Обь. Участок от пересечения ул. Кирова и ул. Выборной до ул. Доватора	2022, 2023	+		1,408			280,1
8	Строительство Левобережной рокады. Участок по ул. Стартовой от дамбы Октябрьского моста до насыпи Транссибирской железной дороги	2022, 2023	+		0,896			178,1
9	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Спортивной от ул. Танкистов до ул. Дукача	2021, 2022	+		1,322			100,8
10	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Татьяны Снежиной от ул. Виталия Потылицына до ул. Доватора	2022	+		0,590			45,0
11	Реконструкция ул. Лобова	2021, 2022		+	0,737			120,8
12	Строительство автодороги от ул. Виктора Уса до территории новой жилой застройки	2022	+		1,0			85,8
13	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Мясниковой от ул. Тюленина до продолжения Красного проспекта	2020 – 2022	+		1,653			270,9
14	Реконструкция ул. Кедровой от Мочищенского шоссе до ул. Краузе	2020 – 2022		+	2,735			448,3
15	Реконструкция ул. Большой от ул. 2-й Станционной до Колыванского шоссе	2020-2022		+	1,265			500,3

1	2	3	4	5	6	7	8	9
16	Строительство автодороги от ул. Гэсстроевской вдоль домов № 7 и № 9 по пер. Обскому с выездом на ул. Оловозаводскую в районе дома № 20 по ул. XX Партсъезда	2023	+		0,620			47,3
17	Строительство автодороги от ул. Герцена (вдоль дома № 6) до ул. Саввы Кожевникова (вдоль дома № 17)	2023	+		0,314			24,0
18	Реконструкция ул. Фадеева	2022, 2023		+	1,596			261,6
19	Реконструкция ул. Выборной от ул. Кирова до остановки общественного транспорта «Стенд» для организации выделенной полосы движения	2022, 2023		+	2,758			236,6
20	Реконструкция Бердского шоссе от проспекта Строителей до границы города	2023		+	6,5			1292,9
21	Реконструкция ул. Титова на участке от ул. Бийской до ул. Троллейной	2022, 2023		+	2,3			98,7
22	Реконструкция Морского проспекта на участке от Бердского шоссе до ул. Жемчужной	2022, 2023		+	0,5			21,4
23	Реконструкция проспекта Строителей на участке от ул. Российской до проспекта Академика Лаврентьева	2022, 2023		+	0,2			8,6
24	Реконструкция проспекта Строителей на участке от ул. Российской до ул. Кутателадзе	2022, 2023		+	0,2			8,6
25	Реконструкция ул. Кутателадзе от проспекта Строителей до ул. Демакова	2022, 2023		+	0,7			30,0
26	Строительство продолжения ул. Кутателадзе от ул. Демакова до ул. Иванова	2022, 2023	+		1,5			128,7
27	Реконструкция подъезда к микрорайону Затон от ул. Большой до ул. Междуреченской	2023		+	1,85			79,4
28	Строительство автомобильной дороги «Кольцово – Академгородок» с устройством многоуровневой транспортной развязки по типу усеченный клеверный лист в районе Нижней Ельцовки	2021 – 2023	+		3,5			300,2
29	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Титова в Ленинском районе (участок от ул. Бийской до ул.	2020 – 2023	+		2,174			208,6

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Дукача)							
30	Строительство транспортной развязки на пересечении ул. Доватора и ул. Лобова	2020 – 2022	+			7355500		668,6
31	Строительство транспортной развязки на пересечении ул. Кирова, ул. Выборной с Юго-Западным транзитом	2022, 2023	+			6606800		600,5
32	Строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении Юго-Западного транзита и продолжения ул. Доватора	2022, 2023	+			8380000		752,9
33	Реконструкция съездов на транспортной развязке Октябрьского моста на ул. Большевистскую	2021, 2022		+		1365300		124,1
34	Строительство транспортной развязки на пересечении Бердского шоссе – Морского проспекта	2021 – 2023	+					756,0
35	Строительство транспортной развязки на пересечении Бердского шоссе – проспекта Строителей	2020 – 2023	+					756,0
36	Строительство многоуровневой транспортной развязки по типу усеченный клеверный лист в районе Нижней Ельцовки на пересечении планируемой автомобильной дороги «Кольцово – Академгородок» с Бердским шоссе	2021 – 2023	+					1134,0
37	Центральный мостовой переход через реку Обь в створе ул. Ипподромской в составе:							40006,4
37.1	Центральный мостовой переход через реку Обь в створе ул. Ипподромской	2020 – 2022	+		0,609			
37.2	Развязка в разных уровнях на площади Инженера Будагова	2020 – 2022	+			5210600		
37.3	Подходы к центральному мосту на левом берегу реки Оби от площади Энергетиков до Центрального моста	2020 – 2022	+		3,417			
37.4	Подходы к центральному мосту на правом берегу реки Оби от Центрального моста до ул. Ипподромской	2020 – 2022	+		0,424			
37.5	Путепровод над подъездным путем к ТЭЦ-2 и ТЭЦ-3	2020 – 2022	+		1,356			
37.6	Развязка в разных уровнях на площади Труда и площади Энергетиков подходов Центрального моста на Левом берегу	2020 – 2022	+			6697500		
37.7	Строительство тоннеля под Транссибирской железнодорож-	2020 – 2022	+		0,150			

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	ной линией (основной ход) в районе створа ул. Стартовой							
38	Строительство автомобильного моста через реку Иня	2021, 2022	+		0,121			577,3
39	Строительство путепровода на Юго-Западном транзите через железнодорожную линию	2020 – 2022	+		0,085			621,9
	Итого							54384,1
2. Велосипедная инфраструктура								
1	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Российской от ул. Героев Труда до перекрестка проспекта Академика Лаврентьева и ул. Кутателадзе	2022	+		2,160			12,5
2	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Арбузова от ул. Российской до пос. Каинская Заимка	2022	+		2,5			14,5
3	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры от ул. Фабричной до соединения с дорожкой в парке «Городское начало» в районе ул. Большевистская, 2	2022	+		0,372			2,2
4	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры от парка «Городское начало» до железнодорожного остановочного пункта «Речной вокзал»	2023	+		0,441			2,5
5	Строительство дополнительных наклонных въездов надземного перехода на перекрестке Морского проспекта и Бердского шоссе	2023	+		0,015			31,5
6	Реконструкция надземного перехода над железнодорожной линией в районе Центрального пляжа Академгородка для обеспечения проезда веловодителей	2022, 2023		+	0,05			25,2
7	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проспекту Строителей от ул. Героев Труда до проспекта Академика Лаврентьева	2022	+		1,205			7,0
8	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Октябрьской магистрали на всем протяжении	2023	+		1			5,8
9	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ленина, от площади им. Ленина до проспекта Димитрова	2023	+		0,85			4,9
10	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проез-	2023	+		4			23,1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	ду Энергетиков – Димитровский мост – проспект Димитрова, до ул. Ленина							
11	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Морскому проспекту от проспекта Академика Лаврентьева до Бердского шоссе	2022	+		1,1			6,4
12	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Инженерной, от ул. Кутателадзе до ул. Академика Будкера и участок ул. Николаева	2023	+		3,1			17,9
13	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проспекту Академика Лаврентьева на всем протяжении	2022	+		2,167			12,5
14	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Морскому проспекту на всем протяжении	2022	+		1,906			11,0
15	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры от перекрестка Морского проспекта и Бердского шоссе до пляжа «Центральный»	2023	+		0,386			2,2
	Итого							179,2
3. Пешеходная инфраструктура								
1	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны бульвар по Красному проспекту (от площади им. Ленина до площади Инженера Будагова)	2022	+		1,7			6,8
2	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны Михайловская набережная	2022	+		1,5			6,0
3	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны Затулинский парк, включая: аллею им А. И. Петухова; Затулинский парк аттракционов; сквер «Союз Кировчан»; проектируемая сеть в составе жилых кварталов в районе расположения Затулинского парка, соединяющая улицы Зорге и Петухова; сквер у кинотеатра «Рассвет»;	2022	+		13+ 1+2+10+8= 34 км			135,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9
4	Создание, развитие и благоустройство пешеходной зоны Большой центральный парк, включая: парк культуры и отдыха «Центральный»; ул. Ленина, площадь им. Ленина, Красный проспект; Первомайский сквер; Театральный сквер; сквер «Героев Революции»; сквер возле института Водного транспорта; сквер Студенческих отрядов; сквер за зданием Академического театра оперы и балета	2022	+		3+7+3,5+3,5+1 +1+1= 20 км			79,4
5	Обустройство пешеходных подходов к железнодорожному остановочному пункту «Плехановская»	2022	+					4,8
6	Обустройство пешеходных подходов к железнодорожному остановочному пункту «Жилмассив»	2022	+					4,8
7	Обустройство пешеходных подходов к железнодорожному остановочному пункту «Матвеевка»	2022	+					4,8
8	Обустройство пешеходных подходов к железнодорожному остановочному пункту «Береговая»	2022	+					4,8
9	Обустройство пешеходных подходов к железнодорожной станции «Нижняя Ельцовка»	2022	+					4,8
10	Формирование ТПУ «Метро Молодежная»: строительство надземного пешеходного перехода от вестибюля станции метро Молодежная через Гусинобродское шоссе до автовокзала	2022, 2023	+		0,045			*
11	Реконструкция подземного перехода на пересечении проспекта Димитрова и ул. Владимировской	2023		+	0,040			*
	Итого							251,2
4. Парковочное пространство								
1	Формирование ТПУ «Нижняя Ельцовка»: строительство перехватывающей парковки	2021, 2022	+				100	**
2	Формирование ТПУ «Чемской»: строительство перехватыва-	2021, 2022	+				100	**

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	ющей парковки							
3	Формирование ТПУ «Бердское шоссе»: строительство перехватывающей парковки	2021, 2022	+				200	**
4	Платная парковочная зона № 44	2023	+			143,6		68,3
5	Платная парковочная зона № 57	2022	+			85,26		141,8
6	Формирование ТПУ «Спортивная»	2022	+					55,5
7	Формирование ТПУ «Университетский проспект»	2022 – 2024	+					37,0
8	Перехватывающая парковка в составе ТПУ «Гусинобродская»	2021 – 2023	+				150	55,5
	Итого							358,1
5. Внедрение АСУДД								
1	Реализация планов координации на улицах ул. Кошурникова; ул. Гоголя (от ул. Кошурникова до площади Лунинцев); проспект Дзержинского; ул. Нарымская; проспект Димитрова; Красный проспект (участок нового строительства); Центральный мостовой переход (в том числе, подходы к мостовому переходу); Юго-Западный транзит (по мере ввода в эксплуатацию участков строительства)	2023	+					12,0
2	Установка детекторов транспорта	2023	+				24	37,8
3	Установка камер видеонаблюдения	2023	+				14	2,3
4	Установка систем метеомониторинга	2023	+				1	2,2
	Итого							54,3
6. Мероприятия по обеспечению приоритета общественного транспорта								
1	Строительство участка Дзержинской линии метрополитена от станции метро Золотая Нива до станции метро Гусинобродская	2020 – 2023	+		2,202			***
2	Строительство соединительной линии метро от станции Гусинобродская до станции Молодежная	2020 – 2023	+		1,099			***
3	Строительство соединительной линии метро от станции Молодежная до электродепо «Волочаевское»	2020 – 2023	+		0,359			***
4	Проектирование и строительство электродепо «Волочаевское»	2020 – 2023	+					***

1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Строительство станции метро Гусинобродская	2020 – 2023	+					***
6	Строительство станции метро Молодежная	2020 – 2023	+					***
7	Строительство станции метро Спортивная	2020 – 2022	+					***
8	Реконструкция станции метро Площадь Ленина: строительство дополнительных выходов	2022, 2023		+	0,025		1	***
9	Реконструкция станции метро Сибирская. Строительство дополнительных выходов	2022, 2023		+	0,1		1	***
10	Организация выделенной полосы движения по ул. Аэропорт от привокзальной площади аэропорта Новосибирск-Северный до сквера Чаплыгина	2022	+		0,679			0,9
11	Организация выделенной полосы движения от трамвайного кольца по ул. Писарева, ул. Ипподромская, ул. Танковая до ул. Богдана Хмельницкого	2022	+		2,941			3,8
12	Организация выделенной полосы движения по перспективной магистрали в продолжение Красного проспекта от привокзальной площади аэропорта Новосибирск-Северный до ул. Краузе	2022	+		4,402			5,7
13	Организация выделенной полосы движения по ул. Приморской на всем протяжении	2022	+		1,411			1,8
14	Организация выделенной полосы движения по ул. Доватора	2023	+		0,977			1,3
15	Организация выделенной полосы движения по Октябрьскому мосту от пл. Лыщинского до ул. Зыряновской	2023	+		2,561			3,3
16	Формирование ТПУ «Речной вокзал»: строительство, предназначенное для движения на велосипедах надземного перехода между верхним и нижним вестибюлями станции метро Речной вокзал, Реконструкция двух выходов из подземного перехода через ул. Большевистскую у станции метро Речной вокзал (15 метров) с достройкой объединенного терминала железнодорожного остановочного пункта «Речной вокзал»	2021, 2022	+		0,087			*
17	Строительство трамвайной линии в Плющихинский жилмассив	2020 – 2022	+		4,197			****

1	2	3	4	5	6	7	8	9
18	Строительство трамвайного кольца по проектной ул. Татьяны Снежиной (конечный пункт хранения трамваев)	2022	+		0,450			****
19	Строительство трамвайной линии по Гусинобродскому шоссе от перспективного автовокзала «Восточный» до Гусинобродского кладбища с устройством конечного разворотного пункта	2020 – 2022	+		0,6			****
20	Формирование ТПУ «Университетский проспект»	2022 – 2024	+					*
21	Формирование ТПУ «Новосибирский автовокзал-Главный»	2022, 2023	+					*
22	Формирование ТПУ «Нижняя Ельцовка»	2021, 2022	+					*
23	Формирование ТПУ «Метро Гусинобродская»	2021 – 2023	+					*
24	Формирование ТПУ «Спортивная»	2022	+					*
	Итого							16,7
7. Мероприятия по развитию инфраструктуры грузового транспорта								
1	Обустройство площадок отстоя грузового транспорта на въездах в город Новосибирск, (площадка № 4)	2022	+				240	88,8
2	Строительство новых индустриальных логистических парков (складские комплексы общего пользования, без учета складских комплексов производственных компаний). Парк № 5	2022	+			2,57		90,2
3	Строительство новых индустриальных логистических парков (складские комплексы общего пользования, без учета складских комплексов производственных компаний). Парк № 6	2022	+			3		105,3
	Итого							284,3
8. Организация дорожного движения								
1	Организация одностороннего движения по ул. Романова от ул. Советской до Красного проспекта	2023	+				30 знаков, 30 стоек с фундаментами	0,2
2	Организация одностороннего движения по ул. Потанинской от Красного проспекта до ул. Советской	2023	+				30 знаков, 30 стоек с фундаментами	0,1
3	Строительство СО на пересечении Красного проспекта и ул.	2022	+					1,1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Мясниковой							
4	Строительство СО на пересечении Красного проспекта и ул. Тюленина	2022	+					1,1
5	Строительство СО на пересечении ул. Красных Зорь – ул. Тайгинской	2023	+					1,1
6	Строительство СО на пересечении Колыванского шоссе – ул. Андрея Болтнева	2023	+					1,1
7	Строительство СО на пересечении ул. Виктора Уса – пересечение с проездом возле дома № 12В	2023	+					1,1
8	Строительство СО на пересечении ул. Доватора – ул. Выборной	2022	+					1,1
9	Строительство СО на пересечении ул. Взлетной – ул. Ключ-Камышенское плато (возле планетария)	2023	+					1,1
10	Устройство наружного освещения с двух сторон проезда между Каменским шоссе и Гусинобродским Трактом на участке от ул. Амбулаторной до Гусинобродского Тракта (3200 м)	2023	+		3,2			7,6
	Итого							15,6
	Итого по всем разделам							55543,5

Примечания: * учтено в составе мероприятий по формированию ТПУ в КСОТ;
** учтено в мероприятиях на 2020, 2021 годы;
*** учтено в составе мероприятий по развитию метрополитена в КСОТ;
**** учтено в составе мероприятий по развитию инфраструктуры городского электротранспорта в КСОТ.

8.3. Перечень, стоимость и сроки реализации мероприятий на срок до 2028 года

Таблица 8.3.1

Перечень, стоимость и сроки реализации мероприятий на срок до 2028 года

№ п/п	Мероприятие	Срок окончания	Строительство	Реконструкция	Протяженность, км	Площадь, кв. м	Количество, шт.	Стоимость, млн. рублей
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Мероприятия по строительству и реконструкции УДС								
1	Реконструкция ул. Доватора от Гусинобродского шоссе до ул. Бориса Богаткова	2023, 2024		+	1,977			214,2
2	Строительство Юго-Западного транзита с мостовым переходом через реку Обь. Участок от ул. Ватутина до ул. Сибиряков-Гвардейцев	2023 – 2025	+		1,398			278,1
3	Строительство Юго-Западного транзита с мостовым переходом через реку Обь. Участок от ул. Сибиряков-Гвардейцев до Толмачевского шоссе	2023 – 2025	+		3,758			752,9
4	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Кирова от ул. Выборной до ул. Ключ-Камышенское плато	2023 – 2025	+		3,972			660,1
5	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Дукача от ул. Титова до ул. Станционной	2024, 2025	+		2,185			358,2
6	Реконструкция автомобильной дороги по ул. Учительской (от ул. Богдана Хмельницкого до пересечения с ул. Объединения)	2023, 2024		+	1,579			258,9
7	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Ключ-Камышенское плато от проектируемого участка ул. Кирова до насыпи железной дороги	2025, 2026	+		0,892			68,1
8	Строительство Юго-Западного транзита с мостовым переходом через р. Обь. Участок от Толмачевского шоссе до границы города (ул. Малыгина)	2024, 2025	+		1,876			373,2
9	Строительство ул. Татьяны Снежиной от ул. Доватора до ул. Татьяны Снежиной	2023, 2024	+		0,972			164,6
10	Реконструкция ул. Сибиряков-Гвардейцев от ул. Петухова до	2024 – 2025		+	1,142			227,2

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	ул. Зорге и далее до границы города							
11	Строительство автодороги по границе города от ул. Громова до ул. Сибиряков-Гвардейцев	2026, 2027	+		0,813			191,8
12	Строительство автодороги от проектной улицы, идущей параллельно Советскому шоссе до ул. Зорге, 227 и далее по границе городской черты до ул. Громова	2025, 2026	+		1,750			286,8
13	Реконструкция автодороги от перекрестка ул. Оловозаводской – ул. Тюменской до перекрестка ул. Мира – ул. Аникина	2023, 2024		+	0,832			136,4
14	Строительство автодороги от ул. Виктора Уса параллельно ул. Петухова до площади им. Кирова	2025, 2026	+		0,703			53,6
15	Строительство автодороги от ул. Зорге до Советского шоссе	2024, 2025	+		0,966			158,3
16	Реконструкция ул. Лейтенанта Амосова на всем ее протяжении	2024, 2025		+	0,556			91,1
17	Реконструкция ул. Солидарности от дома № 99 до ул. Лейтенанта Амосова	2024, 2025		+	0,707			115,9
18	Реконструкция автомобильной дороги по ул. Победы на участке от ул. Жуковского до конечного остановочного пункта «ул. Победы»	2023, 2024		+	1,1			45,4
19	Строительство автомобильной дороги в продолжение ул. Демакова до автомобильной дороги «Академгородок – Каменушка»	2024, 2025	+		2,1			173,5
20	Реконструкция ул. Российской на участке от проспекта Строителей до ул. Арбузова	2022 – 2025		+	0,9			74,3
21	Строительство продолжения ул. Лескова до ул. Ипподромской	2028	+		0,8			132,2
22	Реконструкция ул. Лескова от ул. Бориса Богаткова до ул. Белинского	2028		+	0,6			49,6
23	Строительство транспортной развязки на пересечении Советского шоссе с ул. Мира	2023, 2024	+			6272000		570,1
24	Строительство транспортной развязки в разных уровнях с железнодорожной линией на стыке улиц Троллейной, Хилокской и Толмачевского шоссе (в рамках строительства Юго-Западного транзита)	2024, 2025	+			11471400		1042,6

1	2	3	4	5	6	7	8	9
25	Строительство транспортной развязки на стыке «Юго-Западного транзита» и ул. Сибиряков-Гвардейцев	2023 – 2025	+			7726800		702,3
26	Строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении Левобережной рокады и Юго-Западного транзита	2026 – 2028	+			8380000		761,7
27	Строительство транспортной развязки по Старому шоссе на пересечении ул. Одоевского и железнодорожной линии в районе платформы «Матвеевка»	2023 – 2028	+			8791000		3949,3
28	Строительство путепровода через Транссибирскую железнодорожную линию по ул. Дукача	2024, 2025	+		0,085			437,7
29	Строительство путепровода трамвая над подъездной железнодорожной линией в районе дома № 53 по ул. Новая Заря	2023 – 2025	+		0,085			621,9
30	Строительство путепровода через железнодорожную линию на продолжении Красного проспекта	2022 – 2024	+		0,085			622,0
31	Строительство путепровода над железнодорожной линией и Советского шоссе в створе ул. Петухова	2023 – 2025	+		0,085			598,9
32	Реконструкция автомобильного моста по Бердскому шоссе через реку Нижняя Ельцовка	2028		+				2730,0
	Итого							16900,9
2. Велосипедная инфраструктура								
1	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Пирогова на всем протяжении	2024	+		1,785			10,3
2	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Гоголя, от ул. Советской до ул. Селезнева	2024	+		2			11,6
3	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ильича на всем протяжении	2024	+		0.875			5,1
4	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Дуси Ковальчук	2025	+		4,2			24,3
5	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Владимировской, от Туннельного спуска до ул. Сухарной	2025	+		1,5			8,7
6	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Су-	2025	+		4,3			24,9

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	харной от ул. Владимировской до переулка Обские Зори							
7	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Красному проспекту, от площади им. Калинина до ул. Аэропорт	2025	+		2,4			13,9
8	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Кирова, от Октябрьской магистрали до ул. Никитина	2026	+		1,8			10,4
9	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры в Затулинском жилмассиве, в том числе по ул. Петухова (от Советского шоссе до ул. Хилокской)	2027	+		15			86,7
10	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Немировича-Данченко	2025	+		5			28,9
11	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Восход, от ул. Зыряновской до ул. Кирова	2024	+		0,8			4,6
12	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Октябрьскому мосту	2024	+		2,3			13,3
13	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ватутина, от ул. Немировича-Данченко до ул. Широкой	2028	+		3,3			19,1
14	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проспекту Карла Маркса, от площади им. Карла Маркса до Октябрьского моста	2024	+		1,5			8,7
15	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Титова, от площади Карла Маркса до ул. Станиславского	2028	+		1,1			6,4
16	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Кошурникова, от ул. Гоголя до ул. Никитина	2026	+		2,9			16,8
17	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Челюскинцев от ул. Ленина до ул. Нарымской	2024	+		0,8			4,6
18	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Богдана Хмельницкого, от ул. Дуси Ковальчук до ул. Тайгинской	2027	+		6,3			36,4
19	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Тайгинской от ул. Богдана Хмельницкого до ул. Красных зорь	2027	+		1,0			5,8

1	2	3	4	5	6	7	8	9
20	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Красных Зорь	2027	+		0,9			5,2
21	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Курчатова	2027	+		2,3			13,3
22	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Тюленина	2027	+		2,1			12,1
23	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Мясниковой от Красного проспекта до ул. Гребенщикова	2027	+		0,6			3,5
24	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Гребенщикова от ул. Мясниковой до ул. Тюленина	2027	+		0,6			3,5
25	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Красному проспекту от ул. Тюленина до ул. Мясниковой	2027	+		0,6			3,5
26	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по улице вдоль микрорайона «Юбилейный» между ул. Курчатова и ул. Объединения	2027	+		0,9			5,2
27	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Макаренко	2027	+		1,3			7,5
28	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Столетова	2027	+		0,9			5,2
29	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Объединения от железной дороги до ул. Богдана Хмельницкого	2027	+		1,6			9,2
30	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Никитина, от ул. Кирова до ул. Кошурникова	2026	+		2,9			16,8
31	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Танковой	2025	+		0,45			2,6
32	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ипподромской, от ул. Танковой до ул. Гоголя	2025	+		1,2			6,9
33	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Сибиряков-Гвардейцев, до ул. Немировича-Данченко	2026	+		4,6			26,6
34	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул.	2025	+		0,8			4,6

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Владимировской, от Чернышевского спуска до Владимирского спуска							
35	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ленина, от проспекта Димитрова до ул. Челюскинцев	2024	+		1			5,8
36	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Бориса Богаткова от ул. Федосеева до ул. Доватора	2026	+		2,2			12,7
37	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Федосеева	2026	+		1,9			11,0
38	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Адриена Лежена	2026	+		1,7			9,8
39	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Гусинобродскому шоссе от ул. Кошурникова до ул. Волочаевской	2026	+		2,5			14,5
40	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Есенина от ул. Никитина до ул. Национальной	2026	+		2,0			11,6
41	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Доватора от ул. Бориса Богаткова до Гусинобродского шоссе	2026	+		1,0			5,8
42	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Волочаевской от ул. Татьяны Снежиной до Гусинобродского шоссе	2026	+		2,1			12,1
43	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Лазурной от ул. Волочаевской до ул. Доватора	2026	+		1,2			6,9
44	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Доватора от Гусинобродского шоссе до ул. Лазурной	2026	+		0,4			2,3
45	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Связистов от ул. Волховской до ул. Троллейной	2026	+		1,2			6,9
46	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Волховской от ул. Связистов до ул. Полтавской	2026	+		0,3			1,7
47	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Полтавской от ул. Волховской до ул. Александры Плотниковой	2026	+		0,5			2,9
48	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул.	2026	+		0,9			5,2

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Александры Плотниковой от ул. Полтавской до ул. Троллейной							
49	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. 9-й Гвардейской Дивизии от ул. Полтавской до ул. Троллейной	2026	+		0,9			5,2
50	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Петухова от Советского шоссе до ул. Шевелева	2027	+		1,4			8,1
51	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Шевелева	2027	+		1,7			9,8
52	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Сотникова	2027	+		0,7			4,0
53	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Александра Чистякова	2027	+		0,7			4,0
54	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Дмитрия Шмонина	2027	+		1,0			5,8
55	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Комсомольской	2027	+		0,9			5,2
56	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Тюменской от ул. Комсомольской до ул. Аникина	2027	+		1,3			7,5
57	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Сержанта Коротаева	2027	+		1,2			6,9
58	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Аникина от ул. Сержанта Коротаева до ул. Мира	2027	+		0,9			5,2
59	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Мира от ул. Аникина до ул. Сибиряков-Гвардейцев	2027	+		2,5			14,5
60	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Саввы Кожевникова	2027	+		0,9			5,2
61	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ватутина от ул. Мира до ул. Немировича-Данченко	2027	+		2,2			12,7
	Итого							669,5
3. Пешеходная инфраструктура								
1	Формирование ТПУ «Бердское шоссе»: строительство пеше-	2024, 2025	+		0.275			263,5

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	ходного моста в районе разъезда Иня-Южная							
2	Строительство пешеходного моста через ул. Станционную к остановочному пункту «Западная площадка»	2024, 2025	+		0.05			137,6
3	Строительство пешеходного продолжения бульвара Молодежи до ул. Арбузова	2022 – 2025	+					10,7
	Итого							411,8
4. Парковочное пространство								
1	Формирование ТПУ «Сеятель»: реконструкция перехватывающей парковки	2023, 2024	+				400	148,0
2	Формирование ТПУ «Матвеевка»: строительство перехватывающей парковки	2023, 2024	+				150	55,5
3	Платная парковочная зона № 46	2024	+				1700	628,9
4	Платная парковочная зона № 49	2025	+				700	259,0
5	Платная парковочная зона № 53	2028	+				700	259,0
6	Платная парковочная зона № 55	2026	+				1100	406,9
7	Платная парковочная зона № 56	2027	+				1800	665,9
8	Формирование ТПУ «Родники»: строительство перехватывающей парковки	2023, 2024	+				100	37,0
	Итого							2460,2
5. Внедрение АСУДД								
1	Реализация планов координации на ул. Фрунзе; ул. Челюскинцев; Вокзальная магистраль; ул. Волочаевская; ул. Станционная; Юго-Западный транзит (по мере ввода в эксплуатацию участков строительства)	2028	+					9,0
2	Установка детекторов транспорта	2028	+				24	37,8
3	Установка камер видеонаблюдения	2028	+				16	2,7
	Итого							49,5
6. Мероприятия по обеспечению приоритета общественного транспорта								
1	Строительство участка Ленинской линии метрополитена от станции метро Площадь Маркса до станции метро Площадь	2023, 2025	+					*

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Станиславского							
2	Строительство участка Ленинской линии метрополитена от станции метро Площадь Станиславского до станции метро Пермская	2026 – 2028	+					*
3	Строительство станции метро Площадь Станиславского	2023 – 2025	+					*
4	Строительство станции метро Пермская	2026 – 2028	+					*
5	Реконструкция станции метро Заельцовская, строительство дополнительных выходов	2024, 2025		+	0.080		1	*
6	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Богдана Хмельницкого от площади им. Калинина до ул. Учительской	2024, 2025		+	4.435			**
7	Строительство трамвайной линии в Южно-Чемской жилмассив от ул. Петухова до железнодорожного остановочного пункта «Чемской»	2023 – 2025	+		5.641			**
8	Строительство трамвайной линии по ул. Дукача от ул. Титова до реконструируемого трамвайного парка	2024, 2025	+		2.044			**
9	Строительство трамвайной линии от трамвайного кольца на Юго-Западном жилмассиве до трамвайного кольца на остановке «Молочный комбинат»	2024, 2025	+		2.592			**
10	Строительство трамвайной линии от площади им. Кирова в Затулинский жилмассив по ул. Сибиряков-Гвардейцев	2024, 2025	+		3.157			**
11	Строительство трамвайного кольца в районе дома № 227 по ул. Зорге	2025	+		0.237			**
12	Строительство трамвайной линии в микрорайон Родники	2023 – 2025	+		4.828			**
13	Реконструкция Филиала № 3 Ленинского троллейбусного депо МКП «ГЭТ» в трамвайный парк	2024, 2025		+				**
14	Строительство трамвайного кольца по ул. Краузе (конечный	2024, 2025	+		0.531			**

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	пункт хранения трамваев)							
15	Строительство трамвайного кольца по ул. Бронной (конечный пункт хранения трамваев)	2024, 2025	+		0.290			**
16	Организация выделенной полосы движения по ул. Кирова от ул. Никитина до ул. Выборная	2024	+		2,910			3,8
17	Организация выделенной полосы движения по перспективной магистрали в продолжение ул. Кирова на Ключ-Камышенское плато от ул. Выборная	2025	+		3,974			5,1
18	Организация выделенной полосы движения по ул. Немировича-Данченко от ул. Ватутина до ул. Станиславского	2025	+		2,430			3,1
19	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Богдана Хмельницкого от площади им. Калинина (от ул. Дуси Ковальчук) до ул. Учительской	2024, 2025		+	2.6			**
20	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по проспекту Дзержинского	2024, 2025		+	2.42			**
21	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Авиастроителей от ул. Учительской до ул. Трикотажной	2024, 2025		+	0.96			**
22	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Волочаевской от проспекта Дзержинского до кольца в районе Гусинобродского шоссе	2024, 2025		+	3.4			**
23	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Мира от ул. Сибиряков-Гвардейцев до ул. Оловозаводской	2024, 2025		+	2.43			**
24	Реконструкция трамвайных путей на площади Сибиряков-Гвардейцев с устройством подземного пешеходного перехода с выходом на трамвайную остановку	2024, 2025		+	0.08			**

1	2	3	4	5	6	7	8	9
25	Формирование ТПУ «Клещиха»	2020 – 2025	+					***
26	Формирование ТПУ «Чемской»	2021 – 2025	+					***
27	Формирование ТПУ «Бердское шоссе»	2021 – 2025	+					***
28	Формирование ТПУ «Матвеевка»	2021 – 2024	+					***
29	Формирование ТПУ «Сеятель»	2023, 2024	+					***
30	Формирование ТПУ «Заельцовская»	2024, 2025	+					***
31	Формирование ТПУ «Пермская»	2026 – 2028	+					***
32	Формирование ТПУ «Родники»	2023, 2024	+					***
33	Формирование ТПУ «ул. Дукача»	2024, 2025	+					***
34	Формирование ТПУ «ул. Невельского»	2024, 2025	+					***
35	Формирование ТПУ «площадь Труда»	2025, 2026	+					***
36	Формирование ТПУ «Левобережный»	2027, 2028	+					***
	Итого							12,0
7. Мероприятия по организации дорожного движения								
1	Строительство СО на пересечении ул. Лобова и проезда Далидовича	2024	+				1	1,1
2	Строительство СО на пересечении ул. Кирова и ул. Ключ-Камышенское плато	2025	+				1	1,1
3	Строительство СО на пересечении ул. Дукача и ул. Невельского	2025	+				1	1,1
4	Строительство СО на пересечении ул. Дукача и ул. Спортивной	2025	+				1	1,1
	Итого							4,4
	Итого по всем разделам							20508,3

Примечания: * учтено в составе мероприятий по развитию метрополитена в КСОТ;
** учтено в составе мероприятий по развитию инфраструктуры городского электротранспорта в КСОТ;
*** учтено в составе мероприятий по формированию ТПУ в КСОТ.

8.4. Перечень, стоимость и сроки реализации мероприятий на срок до 2034 года

Таблица 8.4.1

Перечень, стоимость и сроки реализации мероприятий на срок до 2034 года

№ п/п	Мероприятие	Срок окончания	Строительство	Реконструкция	Протяженность, км	Площадь, га	Количество, шт.	Стоимость, млн. рублей
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Мероприятия по строительству и реконструкции УДС								
1	Строительство Левобережной рокады. Участок по ул. Стартовой от дамбы Октябрьского моста до ул. Сибиряков-Гвардейцев	2028 – 2030	+		4,054			723,8
2	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Кулагина от ул. Ипподромской до ул. Красина	2029, 2030	+		1,375			94,2
3	Реконструкция ул. Тайгинской от ул. Богдана Хмельницкого до ул. Кайтымовской	2030		+	0,515			75,8
4	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Кирова от ул. Ключ-Камышенское плато до границы города Новосибирска	2031 – 2034	+		1,6			265,0
5	Строительство «Юго-Западного транзита» с мостовым переходом через реку Обь. Участок от ул. Доватора до границы города Новосибирска	2031 – 2034	+		4,2			749,9
6	Строительство автомобильной дороги в продолжении Морского проспекта до трассы «Академгородок – Каменушка»	2027 – 2030	+		0,7			58,0
7	Реконструкция ул. Русской	2034		+	1,9			157,3
8	Строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении Левобережной рокады и ул. Ватутина	2029, 2030	+			27,98		228,3
9	Строительство транспортной развязки на пересечении Бердского шоссе – ул. Русской	2025 – 2030	+					330,0
10	Южный мостовой переход через р. Обь в составе:	2027 – 2030	+					

1	2	3	4	5	6	7	8	9
10.1	Строительство Южного мостового перехода через реку Обь	2028 – 2030	+		0,945			17076,2
10.2	Подход на правом берегу в направлении СНТ «Импульс»	2028 – 2030	+		2,553			455,9
10.3	Развязка на пресечении с Бердским шоссе	2028 – 2030	+			99,78		804,7
10.4	Подход на левом берегу по оси ул. Набережной от Советского шоссе до пос. Юный Ленинец	2028 – 2030	+		2,049			365,9
10.5	Развязка в разных уровнях с Советским шоссе в районе СНТ «Элитное-М»	2027 – 2029	+			99,78		804,7
11	Строительство Левобережной рокады: тоннель на пересечение ул. Стартовой и дамбы Октябрьского моста	2028 – 2030	+		0,175			786,2
	Итого							22975,9
2. Парковочное пространство								
1	Платная парковочная зона № 47	2030	+				1500	78,8
2	Платная парковочная зона № 51	2029	+				380	20,0
3	Платная парковочная зона № 54	2029	+				340	17,9
4	Формирование ТПУ «Нордмолл»: строительство перехватывающей парковки	2030	+				100	37,0
								153,7
3. Велосипедная инфраструктура								
1	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Станиславского, от ул. Немировича-Данченко до проезда Энергетиков	2029	+		2,6			15,0
2	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Троллейной, от ул. Связистов до ул. Пархоменко	2029	+		3,5			20,2
3	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Нарымской (участок ул. Плановой), от ул. Челюскинцев до ул. Стасова	2031	+		2,1			12,1
4	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Жуковского, от ул. Стасова до ул. Северной	2032	+		1			5,8
5	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Кирова – ул. Выборной, от ул. Никитина до ул. Вилюйской	2029	+		5			28,9

1	2	3	4	5	6	7	8	9
6	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Титова, от площади Станиславского до ул. Порт-Артурской	2030	+		4,4			25,4
7	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Дмитрия Донского	2032	+		1,33			7,7
8	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Дачной	2032	+		1,0			5,8
9	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. М. Перевозчикова	2032	+		0,5			2,9
10	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проспекту Дзержинского от квартала «Золотая горка» (ул. Дежнева) до ул. Кошурникова	2032	+		5,0			28,9
11	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Трикотажной от проспекта Дзержинского до ул. Авиастроителей	2032	+		1,5			8,7
12	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Авиастроителей от ул. Трикотажной до ул. Учительской	2032	+		1,0			5,8
13	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Учительская от ул. Авиастроителей до ул. Богдана Хмельницкого	2032	+		1,1			6,4
14	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Порт-Артурской от ул. Титова до ул. Спортивной	2030	+		0,6			3,5
15	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Спортивной	2030	+		1,2			6,9
16	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Холмистой	2030	+		0,5			2,9
17	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Пархоменко от ул. Ватутина до ул. Новосибирской	2030	+		2,7			15,6
18	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Пермской от ул. Пархоменко до ул. Демьяновской	2030	+		0,6			3,5
19	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Демьяновской от ул. Пермской до ул. Троллейной	2030	+		0,3			1,7

1	2	3	4	5	6	7	8	9
20	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Троллейной от ул. Демьяновской до ул. Пархоменко	2030	+		0,6			3,5
21	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Котовского	2030	+		3,1			17,9
22	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Блюхера от ул. Ватутина до площади имени профессора Лыщинского	2030	+		1,6			9,2
23	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Римского-Корсакова от ул. Пархоменко до ул. Немировича-Данченко	2030	+		1,8			10,4
24	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Степной от ул. Троллейной до ул. Римского-Корсакова	2030	+		1,6			9,2
	Итого							257,9
4. Внедрение АСУДД								
1	Реализация планов координации на ул. Большевистской, ул. Трикотажной, ул. Авиастроителей, ул. Учительской, Левобережной рокаде, Южном мостовом переходе (в том числе подходы к мостовому переходу)	2034	+					8,4
2	Установка детекторов транспорта	2034	+				18	28,4
3	Установка камер видеонаблюдения	2034	+				10	1,7
4	Установка систем метеомониторинга	2034	+				1	2,2
	Итого							40,7
5. Мероприятие по организации дорожного движения								
1	Строительство СО на пересечении Каменского шоссе и ул. Звонарева	2029	+				1	1,1
	Итого							1,1
	Итого по всем разделам							23429,3

8.5. Оценка социально-экономической эффективности мероприятий

Оценка социально-экономической эффективности мероприятий выполнена на основе положений, изложенных в Методических рекомендациях по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденных Министерством экономики РФ, Министерством финансов РФ, Государственным комитетом РФ по строительной, архитектурной и жилищной политике РФ 21.06.1999 № ВК 477.

С учетом значительного числа рассматриваемых мероприятий, планируемых к реализации до 2034 года, и различных сроков их реализации для всего перечня мероприятий была произведена оценка социально-экономических эффектов:

сокращение потерь времени пребывания в пути пассажиров;

создание новых рабочих мест и повышение уровня занятости;

повышение уровня жизни населения в связи с ростом их доходов;

сокращение транспортных затрат на перевозку грузов и пассажиров в результате улучшения дорожных условий.

Социально-экономическая эффективность реализации мероприятий оценивается на основе расчетных значений следующих показателей:

чистый дисконтированный доход (далее – ЧДД). Для признания проекта эффективным должен быть больше нуля;

индекс доходности (PI) (должен быть больше единицы).

ЧДД – сумма дисконтированных потоков чистых выгод по проекту, определяемая по формуле:

$$\text{ЧДД} = \sum_{t=0}^{\text{T}} (R_t - З_t)(1 + E)^{-t},$$

где R_t – результаты от осуществления проекта на t-м шаге расчета;

$З_t$ – затраты на реализацию проекта на том же шаге;

E – норма дисконта;

T – горизонт расчета;

t – номер шага.

Если ЧДД положительный, проект является эффективным (при заданной норме дисконта) и может быть принят к реализации.

Индекс доходности дисконтированных затрат (ИД) представляет собой отношение суммы дисконтированных денежных притоков к сумме дисконтированных денежных оттоков и определяется по формуле:

$$\text{ИД} = \sum_{t=0}^{\text{T}} (R_t)(1 + E)^{-t} / \sum_{t=0}^{T} (З_t)(1 + E)^{-t}$$

Индекс доходности инвестиций всегда больше единицы для проектов с положительным ЧДД и наоборот.

В качестве ставки дисконтирования, применяемой при расчете всех перечисленных выше показателей, используется ключевая ставка Центрального Банка

РФ. Ключевая ставка Центрального банка РФ может использоваться в качестве ставки дисконтирования, как один из индикаторов приемлемого уровня доходности для государства.

В составе затрат при расчете социально-экономической эффективности учитывались капитальные вложения в строительство, реконструкцию объектов транспорта с распределением их по годам.

Планируемые к реализации мероприятия были разбиты на группы в зависимости от срока реализации.

Основные показатели социально-экономической эффективности от реализации всего перечня мероприятий представлены в таблице 8.5.1.

Таблица 8.5.1

Основные показатели социально-экономической эффективности от реализации предлагаемых мероприятий

№ п/п	Показатели	Единица измерения	Значение	Доля, %
1	2	3	4	5
1	Социально-экономический эффект:	млн. рублей	254942	100
2	эффект от сокращения времени в пути	млн. рублей	85139	33
3	эффект от сокращения транспортно-эксплуатационных расходов	млн. рублей	164880	65
4	эффект от повышения уровня занятости	млн. рублей	704	менее 1
5	эффект от повышения уровня жизни населения в связи с ростом их доходов	млн. рублей	4219	2
6	Дисконтированные эффекты	млн. рублей	124030	–
7	Чистый дисконтированный доход	млн. рублей	9667	–
8	Индекс доходности	–	1,09	–

9. Предложения по корректировке мероприятий ПКРТИ

С учетом проектных мероприятий подготовлен перечень предложений по внесению изменений в состав действующей ПКРТИ (таблица 9.1).

Таблица 9.1

Предложения по корректировке мероприятий ПКРТИ

1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта				
1.1. Железнодорожный транспорт: обустройство пешеходных подходов к железнодорожным остановочным пунктам				
ПКРТИ			Предложение по корректировке мероприятий ПКРТИ	
№ ме-	Наименование мероприятия	Период	Наименование мероприятия	Период реа-

роприятия ПКРТИ		реализации	ятия	лизации
Включить в ПКРТИ мероприятие			Перенос железнодорожной станции «Обское море» в створ Морского проспекта	2026 – 2028
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию ТПУ				
2.1. Создание ТПУ				
ПКРТИ			Предложение по корректировке мероприятий ПКРТИ	
№ мероприятия ПКРТИ	Наименование мероприятия	Период реализации	Наименование мероприятия	Период реализации
2.1.3	Формирование ТПУ «Молодежная»: строительство надземного пешеходного перехода от вестибюля станции метро Молодежная через Гусинобродское шоссе до автовокзала	2022, 2023	Формирование ТПУ «Метро Молодежная»: строительство надземного пешеходного перехода от вестибюля станции метро Молодежная через Гусинобродское шоссе до автовокзала	Без изменений
2.1.9	Формирование ТПУ «Снегири»: строительство перехватывающей парковки	2021, 2022	Исключить мероприятие	Исключить мероприятие
Включить в ПКРТИ мероприятие			Формирование ТПУ «Гагаринская»: дополнительное строительство (соединительная галерея) выхода из метро до остановочного пункта железной дороги	2019, 2020
Включить в ПКРТИ мероприятие			Формирование ТПУ «Площадь Маркса»: строительство западной части подземного пешеходного перехода станции метро Площадь Маркса к остановке трамвая и через ул. Покрышкина	2019, 2020
Включить в ПКРТИ мероприятие			Формирование ТПУ «Золотая Нива»: включение в узел городского электрического транспорта в связи со строительством трамвайной линии по ул.	2019, 2020

	Кошурникова к станции метро Золотая Нива	
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «Автовокзал»: организация дополнительных выходов с платформ электропоезда на Красный проспект, реорганизация расположения остановок автобусного и трамвайного транспорта	2019, 2020
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «Чемской»: строительство остановочного пункта железной дороги и организация отстойно-разворотной площадки	2020
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «Новосибирск-Западный»: организация пересадочности пассажиров железнодорожного, автобусного и трамвайного транспорта общего пользования, строительство перехватывающей парковки	2020, 2021
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «Чистая Слобода»: организация пересадочности пассажиров автобусного и трамвайного транспорта, строительство перехватывающей парковки, остановочного пункта железной дороги и организация отстойно-разворотной площадки	2020, 2021
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «Клещиха»: строительство ОП железной дороги, строительство Западного автовокзала и перехватывающей парковки, организация отстойно-разворотной площадки	2020 – 2025
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ	2021, 2022

	«Речной вокзал»: строительство объединенного терминала железнодорожного остановочного пункта «Речной вокзал», строительство перехватывающей парковки (150 мест)	
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «Матвеевка»: устройство пешеходных подходов, организация отстойно-разворотной площадки	2021, 2022
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «Метро Гусинобродская»: организация пересадочности пассажиров метрополитена, трамвайного и автобусного транспорта общего пользования, организация перехватывающей парковки	2021 – 2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «Спортивная»: организация пересадочности пассажиров метрополитена, автобусного и троллейбусного транспорта общего пользования, организация перехватывающей парковки и отстойно-разворотной площадки	2022
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «Университетский проспект»: строительство перехватывающей парковки и организация отстойно-разворотной площадки. На месте существующего или переносимого к Морскому проспекту ОП – формирование сезонного ОП «Обское море» для осуществления остановок электропоездов в летнее время	2022 – 2024
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ	2024, 2025

	«Заельцовская»: строительство дополнительных выходов метро к остановке трамвая и через ул. Дуси Ковальчук	
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «Пермская»: организация пересадочности пассажиров автобусного и трамвайного транспорта общего пользования, пользователей перспективной станции метрополитена «Пермская», организация отстойно-разворотной площадки	2026 – 2028
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «Плехановская»: организация пересадочности пассажиров железнодорожного, автобусного и трамвайного транспорта общего пользования	2027 – 2029
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «Березовая Роща»: организация пересадочности пассажиров автобусного, трамвайного транспорта общего пользования и станции метро	2029, 2030
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «Родники»: организация пересадочности пассажиров автобусного и трамвайного транспорта общего пользования, организация отстойно-разворотной площадки	2023 – 2025
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «ул. Дукача»: организация пересадочности пассажиров наземного транспорта общего пользования на железнодорожный транспорт	2024, 2025
Включить в ПКРТИ мероприятие	Формирование ТПУ «Камышенская»: органи-	2028, 2029

			зация пересадочности пассажиров наземного транспорта общего пользования на железнодорожный транспорт	
Включить в ПКРТИ мероприятие			Формирование ТПУ «Нордмолл»: организация пересадочности пассажиров наземного транспорта общего пользования на железнодорожный транспорт	2030
Включить в ПКРТИ мероприятие			Формирование ТПУ «Магистральная»: организация пересадочности пассажиров наземного транспорта общего пользования на железнодорожный транспорт	2030
Включить в ПКРТИ мероприятие			Формирование ТПУ «площадь Гарина-Михайловского»: организация пересадочности пассажиров метрополитена, пригородных электропоездов и наземных видов транспорта общего пользования	после 2034
2.2. Метрополитен				
2.2.15	Реконструкция станции метро Гагаринская: строительство дополнительных выходов	2020	Реконструкция станции метро Гагаринская: строительство соединительной галереи с остановочной платформой электропоездов	Без изменений
2.2.17	Реконструкция станции метро Золотая Нива: строительство дополнительных выходов	2019 – 2020	Исключить мероприятие	Исключить мероприятие
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство продолжения Ленинской линии метрополитена от станции метро Заельцовская со строительством станций метро Северная, Космическая, Родники и проектирование и строительство электродепо	после 2034

			«Родники»	
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство продолжения Ленинской линии метрополитена от станции метро Пермская со строительством станции метро Южная	после 2034
2.3. Наземный рельсовый общественный транспорт				
2.3.3	Строительство третьего трамвайного пути на ул. Покрышкина от остановки общественного транспорта «Ул. Покрышкина» до остановки общественного транспорта «Станция метро Площадь Маркса»	2022	Без изменений	после 2034
2.3.4	Строительство трамвайной линии в Плющихинский жилмассив	2019 – 2021	Без изменений	2020 – 2022
2.3.10	Ликвидация трамвайного кольца «ТЭЦ-2»	2022	Без изменений	2021
2.3.12	Строительство трамвайной линии от трамвайного кольца на ул. Писарева до ул. Богдана Хмельницкого	2027 – 2029	Строительство трамвайной линии по ул. Пулеметной и ул. Танковой от трамвайного кольца на ул. Писарева до ул. Богдана Хмельницкого	Без изменений
2.3.21	Строительство трамвайного кольца по ул. Титова (конечный пункт хранения трамваев)	2020	Без изменений	2021
2.3.22	Строительство трамвайного кольца по проектной ул. Татьяны Снежиной (конечный пункт хранения трамваев)	2021	Без изменений	2022
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство трамвайного депо в микрорайоне Родники	2024, 2025
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство трамвайной линии по Гусинобродскому шоссе от существующего кольца на перекрестке с ул. Волочаевской до перспективного автовокзала в составе ТПУ «Метро Молодежная»	2019, 2020
Включить в ПКРТИ мероприятие			Реконструкция трамвайной линии с обустройством ее	2019 – 2021

	обособления от прочих транспортных потоков по ул. Учительской	
Включить в ПКРТИ мероприятие	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Трикотажной	2019 – 2021
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайного кольца по проектной ул. Татьяны Снежиной (конечный пункт хранения трамваев)	2022
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии по Гусинобродскому шоссе от перспективного автовокзала до торгового «Восток» с устройством конечного разворотного пункта	2022, 2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по проспекту Дзержинского	2024 – 2025
Включить в ПКРТИ мероприятие	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Авиастроителей от ул. Учительской до ул. Трикотажной	2024 – 2025
Включить в ПКРТИ мероприятие	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Волочаевской от проспекта Дзержинского до кольца в районе Гусинобродского шоссе	2024 – 2025
Включить в ПКРТИ мероприятие	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их	2024 – 2025

	обособления от прочих транспортных потоков по ул. Мира от ул. Сибиряков-Гвардейцев до ул. Оловозаводской	
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайного кольца в районе ТПУ «Клещиха» на пересечении ул. Связистов и ул. Троллейной	2025
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии от ул. Бронной до ул. Оловозаводской	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии по ул. Ватутина от ул. Мира до ул. Котовского	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии от ул. Бронной до ул. Центральной, Краснообск	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии от пос. Краснообск до микрорайона Нижняя Ельцовка	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии от микрорайона Нижняя Ельцовка до пос. Кольцово	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии по Советскому шоссе, ул. Часовой, ул. Гидромонтажной до ул. Софийской	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии от площади им. Калинина по ул. Дуси Ковальчук, ул. Сухарной через перспективный Заельцовский мост, по ул. 2-й Станционной, ул. Олимпийской, ул. Станционной до ул. Связистов	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии от ул. Ватутина по перспектив-	после 2034

	ной рокаде, по ул. Большой до ул. 2-й Станционной	
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии по проспекту Дзержинского до ул. Набережной, пос. Восход	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии по ул. Воинской от ул. Никитина до ул. Татьяны Снежиной	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии от ул. Гурьевской до ул. Орджоникидзе	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии от вокзала «Новосибирск-Главный» по Вокзальной магистрали до ул. Орджоникидзе	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии по улицам Писарева, Железнодорожной, Ленина до вокзала «Новосибирск-Главный»	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии по продлению ул. Воинской до ул. Выборной через Новосибирский государственный педагогический университет	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство трамвайной линии от станции Камышенская по проектируемой автодороге «ул. Ключ-Камышенское плато»	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство линии скоростного трамвая от жилмассива Родники до жилого района Пашино	после 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство линии скоростного трамвая от ул. Кочубея (жилмассив Родники) по перспектив-	после 2034

			ной магистрали в пойме реки 2-й Ельцовки с выходом на перспективный Заельцовский мост	
2.4. Наземный безрельсовый общественный транспорт				
2.4.4	Организация выделенной полосы движения по ул. Приморской на всем протяжении	2019	Без изменений	2022
2.4.15	Организация выделенной полосы движения по ул. Выборной до остановки общественного транспорта «Стенд»	2019	Без изменений	2021
Включить в ПКРТИ мероприятие			Организация выделенной полосы движения по ул. Кирова от ул. Никитина до ул. Выборной	2024
Включить в ПКРТИ мероприятие			Организация выделенной полосы движения по ул. Немировича-Данченко от ул. Ватутина до ул. Станиславского	2025
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство контактной сети троллейбуса по проспекту Дзержинского на участке остановочного пункта «Сад им. Дзержинского» – ул. Ползунова	2020
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство контактной сети троллейбуса по ул. Фрунзе на участке Красный проспект – ул. Советская	2022
Включить в ПКРТИ мероприятие			Организация конечного остановочного пункта автомобильного транспорта общего пользования «ул. Владимира Заровного»	2022
Включить в ПКРТИ мероприятие			Организация конечного остановочного пункта автомобильного транспорта общего пользования «ул. Овчукова»	2022
Включить в ПКРТИ мероприятие			Организация конечного остановочного пункта автомобильного транспорта общего	2020

			пользования «Южно-Чемской ж/м»	
Включить в ПКРТИ мероприятие			Организация конечных остановочного пункта автомобильного транспорта общего пользования «ул. Андрея Болтнева»	2022
Включить в ПКРТИ мероприятие			Организация конечного остановочного пункта автомобильного транспорта общего пользования «Ясный берег» (ул. Ясный берег)	2023
Включить в ПКРТИ мероприятие			Организация конечного остановочного пункта автомобильного транспорта общего пользования «ул. Стартовая», «Пермская» (ул. Титова)	2024
Включить в ПКРТИ мероприятие			Организация конечного остановочного пункта автомобильного транспорта общего пользования «ул. Победы»	2024
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения				
4.5	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проспекту Строителей от ул. Героев Труда до проспекта Академика Лаврентьева	2023	Без изменений	2022
4.6	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проспекту Академика Лаврентьева на всем протяжении	2026	Без изменений	2022
4.7	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Морскому проспекту на всем протяжении	2027	Без изменений	2022
4.8	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры от перекрестка Морского проспекта и Бердского шоссе до пляжа «Центральный»	2028	Без изменений	2023
Включить в ПКРТИ мероприятие			Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Октябрьской магистрали на всем про-	2023

	тяжении	
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ленина, от площади им. Ленина до проспекта Димитрова	2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проезду Энергетиков – Димитровскому мосту – проспекту Димитрова, до ул. Ленина	2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Морскому проспекту, от проспекта Академика Лаврентьева до Бердского шоссе	2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Инженерной, от ул. Кутателадзе до ул. Академика Будкера и участок ул. Николаева	2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Гоголя, от ул. Советской до ул. Селезнева	2024
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Восход, от ул. Зыряновской до ул. Кирова	2024
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Октябрьскому мосту	2024
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по проспекту Карла Маркса, от площади им. Карла Маркса до Октябрьского моста	2024
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Челюскинцев от ул. Ленина до ул. Нарымской	2024

Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ленина, от проспекта Димитрова до ул. Челюскинцев	2024
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Дуси Ковальчук	2025
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Владимировской, от Туннельного спуска до ул. Сухарной	2025
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по Красному проспекту, от площади им. Калинина до ул. Аэропорт	2025
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Немировича-Данченко	2025
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Танковой	2025
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ипподромской, от ул. Танковой до ул. Гоголя	2025
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Владимировской, от Чернышевского спуска до Владимирского спуска	2025
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Кирова, от Октябрьской магистрали до ул. Никитина	2026
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Кошурникова, от ул. Гоголя до ул. Никитина	2026

Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Никитина, от ул. Кирова до ул. Кошурникова	2026
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Сибиряков-Гвардейцев, до ул. Немировича-Данченко	2026
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры в Затулинском жилмассиве (в рамках проекта «Городская среда»), в том числе по ул. Петухова	2027
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Богдана Хмельницкого, от ул. Дуси Ковальчук до ул. Учительской	2027
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Ватутина, от ул. Немировича-Данченко до ул. Широкой	2028
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Титова, от площади им. Карла Маркса до ул. Станиславского	2028
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Станиславского, от ул. Немировича-Данченко до проезда Энергетиков	2029
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Кирова – ул. Выборной, от ул. Никитина до ул. Вилюйской	2029
Включить в ПКРТИ мероприятие	Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Титова, от площади им. Станислав-	2030

			ского до ул. Порт-Артурской	
Включить в ПКРТИ мероприятие			Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Нарымской (участок ул. Плановой), от ул. Челюскинцев до ул. Стасова	2031
Включить в ПКРТИ мероприятие			Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Жуковского, от ул. Стасова до ул. Северной	2032
Включить в ПКРТИ мероприятие			Устройство линейного объекта велоинфраструктуры по ул. Северной, от ул. Жуковского до Красного проспекта	2032
6. Мероприятия по развитию сети дорог				
6.1. Улично-дорожная сеть				
6.1.1	Реконструкция ул. Доватора от Гусинобродского шоссе до ул. Бориса Богаткова	2021 – 2022	Без изменений	2023, 2024
6.1.3	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Мясниковой от ул. Тюленина до продолжения Красного проспекта	2019	Без изменений	2020 – 2022
6.1.4	Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Титова в Ленинском районе (участок от ул. Бийской до ул. Дукача)	2019	Без изменений	2020 – 2023
6.1.5	Строительство Юго-Западного транзита с мостовым переходом через реку Обь. Участок от ул. Ватутина до ул. Сибиряков-Гвардейцев	2020 – 2021	Без изменений	2023 – 2025
6.1.6	Строительство Юго-Западного транзита с мостовым переходом через реку Обь. Участок от ул. Сибиряков-Гвардейцев до Толмачевского шоссе	2020 – 2025	Без изменений	2023 – 2025
6.1.7	Строительство Юго-Западного транзита с мостовым переходом через реку Обь. Участок от ул. Большевистской до ул. Кирова	2022 – 2023	Без изменений	2020 – 2022

6.1.8	Строительство ул. Доватора от ул. Выборной до Гусинобродского шоссе	2021 – 2023	Без изменений	2020 – 2022
6.1.9	Строительство «Юго-Западного транзита» с мостовым переходом через реку Обь. Участок от пересечения ул. Кирова и ул. Выборной до ул. Доватора	2024 – 2025	Без изменений	2022 – 2023
6.1.10	Реконструкция ул. Софийской на всем протяжении	2022 – 2024	Без изменений	2020, 2021
6.1.11	Реконструкция ул. Кедровой от Мочищенское шоссе до ул. Краузе	2019 – 2020	Без изменений	2020 – 2022
6.1.12	Реконструкция Бердского шоссе от проспекта Строителей до Морского проспекта	2024 – 2026	Реконструкция Бердского шоссе от проспекта Строителей до границы города	2020 – 2023
6.1.13	Строительство ул. Лобова до ул. Доватора	2024 – 2025	Без изменений	2020 – 2021
6.1.14	Реконструкция ул. Большой от ул. 2-й Станционной до Колыванского шоссе	2019 – 2020	Без изменений	2020 – 2022
6.1.15	Реконструкция ул. Громова от ул. Петухова до границы города	2024 – 2025	Без изменений	2020, 2021
6.1.16	Реконструкция ул. Фадеева	2019 – 2020	Без изменений	2022, 2023
	Включить в ПКРТИ мероприятие		Реконструкция Советского шоссе от ул. Петухова до ул. Аникина для организации выделенной полосы движения общественного транспорта	2020, 2021
	Включить в ПКРТИ мероприятие		Реконструкция и строительство участков ул. Связистов от ул. Волховской до ул. Титова	2021
	Включить в ПКРТИ мероприятие		Реконструкция ул. Ватутина от площади им. Карла Маркса до ул. Новогодней с устройством дополнительной полосы движения по четной стороне	2020
	Включить в ПКРТИ мероприятие		Строительство продолжения ул. Горской до ул. Планировочной	2021
	Включить в ПКРТИ мероприятие		Строительство автодоро-	2022

	ги от ул. Виктора Уса до территории новой жилой застройки	
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство автомобильной дороги «Кольцово – Академгородок» с устройством многоуровневой транспортной развязки по типу усеченный клеверный лист в районе Нижней Ельцовки	2021 – 2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Реконструкция ул. Выборной от ул. Кирова до остановки общественного транспорта «Стенд» для организации выделенной полосы движения	2022, 2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Реконструкция ул. Титова на участке от ул. Бийской до ул. Троллейной	2022, 2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Реконструкция Морского проспекта на участке от Бердского шоссе до ул. Жемчужной	2022, 2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Реконструкция проспекта Строителей на участке от ул. Российской до проспекта Академика Лаврентьева	2022, 2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Реконструкция проспекта Строителей на участке от ул. Российской до ул. Кутателадзе	2022, 2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Реконструкция ул. Кутателадзе от проспекта Строителей до ул. Демакова	2022, 2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Строительство продолжения ул. Кутателадзе от ул. Демакова до ул. Иванова	2022, 2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Реконструкция подъезда к микрорайону Затон от ул. Большой до ул. Междуреченской	2023
Включить в ПКРТИ мероприятие	Реконструкция автомобильной дороги по ул. Победы на участке от ул.	2023, 2024

			Жуковского до конечного остановочного пункта «ул. Победы»	
Включить в ПКРТИ мероприятие			Реконструкция ул. Российской на участке от проспекта Строителей до ул. Арбузова	2022 – 2025
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство автомобильной дороги в продолжение ул. Демакова до автомобильной дороги «Академгородок – Каменушка»	2024, 2025
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство продолжения ул. Лескова до ул. Ипподромской	2028
Включить в ПКРТИ мероприятие			Реконструкция ул. Лескова от ул. Бориса Богаткова до ул. Белинского	2028
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство автомобильной дороги в продолжении Морского проспекта до трассы «Академгородок – Каменушка»	2027 – 2030
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство автомобильной дороги общего пользования по ул. Кирова от ул. Ключ-Камышенское Плато до границы города Новосибирска	2031 – 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство «Юго-Западного транзита» с мостовым переходом через реку Обь. Участок от ул. Доватора до границы города Новосибирска	2031 – 2034
Включить в ПКРТИ мероприятие			Реконструкция ул. Русской	2034
6.2. Транспортные развязки				
6.2.1	Строительство транспортной развязки на стыке «Юго-Западного транзита» и ул. Сибиряков-Гвардейцев	2022 – 2023	Без изменений	2023 – 2025
6.2.2	Строительство транспортной развязки на пересечении ул. Кирова, ул. Выборной с Юго-Западным транзитом	2022 – 2024	Без изменений	2022, 2023

6.2.3	Строительство транспортной развязки по Старому шоссе на пересечении ул. Одоевского и железнодорожной линии в районе платформы «Матвеевка»	2020 – 2022	Без изменений	2023 – 2028
6.2.4	Строительство транспортной развязки на пересечении ул. Доватора и ул. Лобова	2023 – 2025	Без изменений	2020 – 2022
6.2.5	Строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении Юго-Западного транзита и продолжения ул. Доватора	2024 – 2025	Без изменений	2022, 2023
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство транспортной развязки на пересечении Бердского шоссе – Морского проспекта	2021 – 2023
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство многоуровневой транспортной развязки по типу усеченный клеверный лист в районе Нижней Ельцовки на пересечении планируемой автомобильной дороги «Кольцово – Академгородок» с Бердским шоссе	2021 – 2023
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство транспортной развязки на пересечении Бердского шоссе – проспекта Строителей	2020 – 2023
Включить в ПКРТИ мероприятие			Строительство транспортной развязки на пересечении Бердского шоссе – ул. Русской	2025 – 2030
6.3. Мосты				
Включить в ПКРТИ мероприятие			Реконструкция автомобильного моста по Бердскому шоссе через реку Нижнюю Ельцовку	2028
6.4. Путепроводы				
6.4.1	Строительство путепровода на Юго-Западном транзите через железнодорожную линию	2022 – 2024	Без изменений	2020 – 2022
6.4.2	Реконструкция надземного	2022 –	Без изменений	2023

	перехода над железнодорожной линией в районе Центрального пляжа Академгородка для обеспечения проезда веловодителей	2023		
6.5. Тоннели				
6.5.1	Строительство трамвайного тоннеля под перекрестком ул. Восход и ул. Зыряновской	2029 – 2030	Исключить мероприятие	Исключить мероприятие
8. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем				
Включить в ПКРТИ мероприятие			Внедрение АСУДД: Реализация планов координации на улицах ул. Кошурникова, ул. Гоголя (от ул. Кошурникова до площади Лунинцев), проспекте Дзержинского, ул. Нарымская, проспекте Димитрова, Красном проспекте (участок нового строительства), Центральном мостовом переходе (в том числе, подходы к мостовому переходу), Юго-Западном транзите (по мере ввода в эксплуатацию участков строительства)	2023
Включить в ПКРТИ мероприятие			Внедрение АСУДД: Установка детекторов транспорта	2023
Включить в ПКРТИ мероприятие			Внедрение АСУДД: Установка камер видеонаблюдения	2023
Включить в ПКРТИ мероприятие			Внедрение АСУДД: Установка систем метеомониторинга	2023
Включить в ПКРТИ мероприятие			Реализация планов координации на ул. Фрунзе, ул. Челюскинцев, ул. Вокзальной магистрали; ул. Волочаевской; ул. Станционной; Юго-Западном транзите (по мере ввода в эксплуатацию участков строительства)	2028
Включить в ПКРТИ мероприятие			Внедрение АСУДД:	2028

	Установка детекторов транспорта	
Включить в ПКРТИ мероприятие	Внедрение АСУДД: Установка камер видеонаблюдения	2028
Включить в ПКРТИ мероприятие	Внедрение АСУДД: Установка систем метеомониторинга	2028
Включить в ПКРТИ мероприятие	Реализация планов координации на ул. Большевистской; ул. Трикотажной; ул. Авиастроителей; ул. Учительской; Левобережной рокаде; Южном мостовом переходе (в том числе подходы к мостовому переходу)	2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Внедрение АСУДД: Установка детекторов транспорта	2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Внедрение АСУДД: Установка камер видеонаблюдения	2034
Включить в ПКРТИ мероприятие	Внедрение АСУДД: Установка систем метеомониторинга	2034

_____

Приложение 1
к Комплексной схеме организации дорожного движения города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Комплексная схема организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Введение

Комплексная схема организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы (далее – КСОТ) – документ по оптимизации транспортных потоков в городе Новосибирске.

Настоящая КСОТ устанавливает основные цели и приоритеты транспортного развития города Новосибирска в части пассажирских перевозок.

Целями КСОТ являются:

повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения города Новосибирска общественным транспортом;

определение направлений развития системы транспортного обслуживания населения города Новосибирска на долгосрочную перспективу.

В задачи КСОТ входят:

достижение и поддержание общественным пассажирским транспортом города Новосибирска уровня качества транспортного обслуживания, удовлетворяющего транспортные потребности населения и территории;

определение перечня мероприятий на кратко-, средне- и долгосрочную перспективы по организации транспортного обслуживания населения города Новосибирска общественным транспортом.

Мероприятия КСОТ реализуются в периоды до 2021, 2023, 2028 и 2034 годов.

1. Анализ текущего состояния работы общественного пассажирского транспорта города Новосибирска

Город Новосибирск имеет развитую транспортную инфраструктуру и является наиболее крупным транспортным узлом Новосибирской области с активно развитым сектором пассажирских перевозок. Основной объем пассажирских перевозок приходится на автомобильный транспорт, также развиты перевозки троллейбусным, трамвайным транспортом, метрополитеном и пригородным железнодорожным транспортом.

В настоящее время в городе Новосибирске действует 179 муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажирского транспорта общего пользования, протяженность маршрутов превышает 2900 км.

Маршруты общественного транспорта обеспечивают подвозящую функцию к местам осуществления пересадок. Выделяются магистральные маршруты – основные и наиболее протяженные связи, соединяющие периферийные районы города с центральными узлами пассажирогенерации и местами пересадок на другие виды транспорта, с преобладанием подвижного состава большого класса, тактовым движением с небольшими интервалами. На маршрутах осуществляет работу подвижной состав малой, средней, большой и особо большой вместимости.

В приложениях 1 – 4 к КСОТ представлены сводные планы маршрутной сети всех видов общественного транспорта по состоянию на 2019 год.

В таблице 1.1 представлены основные характеристики маршрутной сети пассажирского наземного транспорта общего пользования в городе Новосибирске.

Таблица 1.1

Основные характеристики маршрутной сети пассажирского наземного транспорта общего пользования в городе Новосибирске

№ п/п	Вид наземного общественного транспорта	Протяженность маршрутов, км	Количество муниципальных маршрутов, единиц	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5
1	Троллейбус	170,15	14	258
2	Трамвай	124,81	11	159
3	Автобусы всех классов, работающие на маршрутах по регулируемому тарифу	1601,7	79	721
4	Автобусы малого класса категории М2, работающие на маршрутах по нерегулируемому тарифу	1126,87	75	787
5	Итого:	3023,5	179	1925

Автобус – основной на сегодняшний день вид наземного городского пассажирского транспорта. Его маршруты охватывают все районы города Новосибирска.

Перевозку пассажиров на автобусных маршрутах осуществляют 37 автотранспортных предприятий и 26 индивидуальных предпринимателей.

Городской электротранспорт города Новосибирска находится в ведении муниципального казенного предприятия города Новосибирска «Горэлектротранспорт» (далее – МКП «ГЭТ») и представлен трамвайным и троллейбусным транспортом.

Маршрутная сеть электротранспорта представлена 11 маршрутами трамвая и 14 маршрутами троллейбуса и охватывает большинство районов города Новосибирска, не образуя автономных компонентов (несвязанных участков).

В городе Новосибирске наблюдается низкое удельное значение показателя количества подвижного состава в расчете на 1 километр протяженности линий (1,59 вагона на километр). В Самаре он составляет 5,56 вагона на километр, в Екатеринбурге – 5,69 вагона на километр. Увеличение показателя возможно за счет сокращения длины путей или за счет увеличения количества подвижного состава. Сокращение длины путей уменьшит доступ населения к магистральным видам общественного пассажирского транспорта, что противоречит положениям Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска на 2018 – 2030 годы, утвержденной решением Совета депутатов города Новосибирска от 26.09.2018 № 660 (далее – ПКРТИ города Новосибирска). Настоящей КСОТ предусмотрено увеличение количества подвижного состава.

Протяженность контактной сети электротранспорта составляет 413,82 км, трамвайных путей – 147,89 км.

Объем перевозок пассажиров электротранспортом за последние 30 лет демонстрирует непрерывное снижение показателей, что связано с тремя основными причинами: ростом заторовых явлений, низким приоритетом (степенью обособления) трамвайных линий и выбытием парка. Значительной проблемой для трамвайного транспорта в городе Новосибирске является низкий класс обособления трамвайных линий по критерию ROW (около 58 %).

Новосибирский метрополитен составляет структурную основу системы городского пассажирского транспорта общего пользования. Главной задачей метрополитена является обеспечение магистральных внутригородских перевозок населения по направлениям, связывающим периферийные районы города с его центром и между собой и характеризующимся наиболее устойчивыми пассажиропотоками.

Пассажирские перевозки, осуществляемые метрополитеном, находятся в ведении муниципального унитарного предприятия города Новосибирска «Новосибирский метрополитен». В таблице 1.2 представлены основные технико-эксплуатационные характеристики метрополитена.

Таблица 1.2

Основные технико-эксплуатационные характеристики Новосибирского метрополитена

№ п/п	Основные характеристики	Существующее положение
1	2	3
1	Эксплуатационная длина линий в 2-путном исчислении, км	15,9
2	Количество линий	2
3	Количество станций	13
4	Максимальные размеры движения, пар поездов в час	20
5	Минимальный интервал движения, сек.	180
6	Инвентарный парк вагонов, ед.	104
7	Эксплуатационный парк вагонов, ед.	104
8	Количество электродепо, ед.	1
9	Средне-техническая скорость, км/ч	43,68
10	Перевозка пассажиров за 2019 г. всего млн. чел.	84,5
11	Перевозка пассажиров среднесуточная за 2019 г., млн. чел.	0,227

Сеть метрополитена состоит из двух линий колеи 1520 мм, имеющих пересадочный узел на станциях Сибирская/Красный проспект. Используются четырехвагонные поезда с системой питания от третьего контактного рельса (так называемый «нижний токосъем»). Посадочные платформы станций длиной 102 м рассчитаны на прием пятивагонных составов. Преодоление реки Оби осуществляется по крытому мостовому переходу (метромосту), на котором оставлен задел под размещение на перегоне «Студенческая – Речной вокзал» дополнительной станции Спортивная (с боковым расположением платформ). Движение на перегоне «Березовая роща – Золотая Нива» Дзержинской линии Новосибирского метрополитена осуществляется по временной схеме (только по 1 пути).

Новосибирский метрополитен обслуживается одним электродепо ТЧ-1 «Ельцовское», съезд в которое осуществляется с перегона «Красный проспект – Гагаринская» Ленинской линии.

Вагонный парк представлен техникой отечественного производства: 54 % вагонов сборки ЗАО «ВАГОНМАШ» (город Санкт-Петербург), 42 вагона собрано на ОАО «Метровагонмаш» (город Мытищи) и 4 % на ОАО «Октябрьский электровагоноремонтный завод» (город Санкт-Петербург). Новосибирский метрополитен отличает высокая степень износа техники: 61,5 % вагонов превысили срок списания (31 год). Одной из существенных технических проблем для дальнейшего развития метрополитена является нехватка обслуживающих мощностей в электродепо «Ельцовское», которое достигло предела вместимости.

Водный транспорт в городе Новосибирске в настоящее время осуществляет небольшой объем перевозок и выполняет главным образом рекреационную функцию. Основным оператором в черте города является ООО «Речфлот», располагающее семью теплоходами, в том числе двумя озерного класса, и осуществляющее как прогулочные рейсы по маршрутам «Речной вокзал – остров

Кораблик», «Речной вокзал – Аквапарк», так и регулярные рейсы по пригородной линии «Речной вокзал – Седова Заимка». Объем пассажирских перевозок ограничен как отсутствием оборудованных причалов и их низкой доступностью для пешеходов и наземного транспорта, так и климатическими условиями. Существенным ограничением является малая продолжительность навигации, составляющая в среднем 153 суток (с 1 мая по 30 сентября).

Тем не менее, объем пассажирских перевозок в границах города Новосибирска является стабильным и находится на уровне 110 – 130 тысяч пассажиров в год по данным ООО «Речфлот». В пределах Новосибирской агломерации также действует линия «Речной вокзал – Седова Заимка», осуществляются прогулочные рейсы по Новосибирскому водохранилищу.

Существенными проблемами в эксплуатации транспортной инфраструктуры крупных городов являются низкий технический уровень ее развития, неэффективная деятельность транспорта и несоответствие качества транспортных услуг возрастающему спросу. Это проявляется в следующем:

состояние транспортной сети не соответствует существующему и перспективному пассажиропотоку;

реализуемые в настоящее время транспортные технологии не отвечают современным требованиям, что не обеспечивает эффективность функционирования транспорта, препятствует удовлетворению спроса на качественные транспортные услуги, происходит постоянное увеличение себестоимости перевозок;

общественный пассажирский транспорт в городах и пригородном сообщении не в состоянии обеспечить спрос на качественные пассажирские перевозки;

темпы автомобилизации населения намного опережают развитие дорожной сети, в крупных городах и на подходах к ним автомобильные дороги работают в режиме перегрузки;

основные фонды всех видов транспорта обновляются медленно, что влечет за собой снижение уровня безопасности транспортного процесса, в первую очередь дорожного движения, рост транспортных расходов и может стать причиной возникновения недостатка провозных и пропускных способностей отдельных элементов транспортных систем городов;

возникает ряд негативных последствий транспортной деятельности, кроме повышенной аварийности имеет место загрязнение окружающей среды.

Перечень показателей качества, согласно которому проводится анализ качественной работы транспортной инфраструктуры в границах города Новосибирска представлен в таблице 1.3.

Таблица 1.3

Перечень критериев оценки процесса и результата развития транспортной системы, показателей качества работы транспорта и состояния территории

№ п/п	Показатель	Единица измерения	Размерность	Пояснения

1	2	3	4	5
1	Разделение по видам передвижений (ModalSplit) – интермодальный баланс	%	В целом по модели	Неконкретизированное численное сокращение доли автомобильных передвижений (выраженное любыми значениями устойчивое снижение доли использования автомобиля в пользу других видов транспорта). Показатель демонстрирует, какими видами транспорта будут пользоваться люди в большей и в меньшей степени исходя из предлагаемых мероприятий. Данные из модели относительно существующего значения
2	Соответствие существующей провозной способности на маршрутах регулярных перевозок спросу на передвижения общественным транспортом	Пассажиров/час	По транспортным районам, формирующим пассажиропотоки в утренний час пик	Отношение спроса на перевозки общественным транспортом исходя из численности населения и распределения перевозок между общественным и индивидуальным транспортом к фактической провозной способности на маршрутах регулярных перевозок в 1 час пик. Показатель спроса на передвижение общественным транспортом в час пик на 1 тысячу жителей рассчитывается для города Новосибирска
3	Соответствие предоставленной провозной способности существующим пассажиропотокам на период оценки	Пассажиров/час	По каждому маршруту и в характерных сечениях для часа пик	Определение соответствия между предоставленной провозной способностью и фактическим пассажиропотоком на каждом маршруте наземного вида транспорта в час пик, а также в характерных сечениях
4	Пешеходная доступность к остановкам	м	Для каждой остановки	Определение пешеходной доступности остановок общественного транспорта в соответствии с СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*», утвержденным приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 30.12.2016 № 1034/пр (далее – СП 42.13330.2016), и Социальным стандартом транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденным распоряжением Минтранса России от 31.01.2017 № НА-19-р (далее – Социальный стандарт транспортного об-

№ п/п	Показатель	Единица измерения	Размерность	Пояснения
1	2	3	4	5
				служивания)
5	Маршрутный коэффициент	значение	В целом по городу	Отношение суммарной протяженности всех маршрутов наземного пассажирского транспорт (ΣLм) к протяженности всех улиц и проездов, по которым проходят эти маршруты (ΣLс): kм= ΣLм/ ΣLс. Маршрутный коэффициент показывает, сколько маршрутов проходит в среднем на каждом участке транспортной сети. Сравнение полученного значения маршрутного коэффициента с нормативным значением, принятым для городов с достаточно разветвленной маршрутной сетью на уровне 2,5-3,5
6	Коэффициент пересадочности	Без пересадки/ одна пересадка/ не более двух пересадок	По каждому транспортному району и в целом по городу	Число пересадок (разные виды транспорта) по каждому транспортному району. Построение матрицы между транспортными районами
7	Время корреспонденции до площади Ленина	мин.	Для транспортных районов в границах проектирования	Построение изохронограммы движения на общественном транспорте относительно площади Ленина и её анализ. Выявление труднодоступных районов. Впоследствие создание новых маршрутов в связях с труднодоступными районами
8	Плотность маршрутной сети общественного транспорта	км/км^2	В целом по городу	Отношение протяженности линий общественного транспорта к площади застроенной территории. Сравнение полученного значения с нормативным показателем, принятым для крупных городов на уровне 2 – 2,5 км/км^2, что обеспечивает кратчайшее расстояние подхода к остановочным пунктам пассажирского транспорта и минимальные затраты времени (8 – 10 минут) на эту цель
9	Создание приоритета для движения общественного транспорта	%	В целом по городу	Отношение длины выделенных полос для общественного транспорта к длине улично-дорожной сети (далее – УДС), по которой проходят маршруты безрельсового общественного транспорта, отдельно – длины обособленных трамвайных линий к общей длине линий. Справочный показатель в связи с отсутствием норматива о необходимом количестве и протяженности выделенных полос в городах

1.1. Основные дефициты качества существующей системы общественного транспорта территорий города Новосибирска, а также системы обеспечения общественным транспортом территорий города Новосибирска

На основе рассмотрения полученных исходных данных, с целью выявления наиболее проблемных аспектов текущего и перспективного состояния транспорта, влияющих на качество удовлетворения потребностей в перевозках пассажиров сформирован перечень основных дефицитов качества системы транспорта города Новосибирска.

Под дефицитом качества обеспечения общественным транспортом понимаются недостатки в процессе организации и управления перевозками. Основные дефициты качества существующей системы общественного транспорта территорий города Новосибирска описаны ниже.

В настоящее время наблюдается недостаточный охват территорий с новой застройкой и строящимися жилыми комплексами, требуется пересмотр маршрутной сети. Необходимо запустить подвозящие маршруты или скорректировать маршруты движения существующего транспорта.

Низкая обеспеченность остановками характерна для окраин города. Следует предусмотреть использование второстепенных улиц для подвозящих маршрутов.

Расположение автобусных (троллейбусных) остановочных пунктов на удалении от трамвайных остановочных пунктов на ряде магистральных направлений затрудняет пересадку пассажиров с одного вида транспорта на другой (ул. Мира, ул. Титова, ул. Волочаевская).

В целях упрощения пользования системой общественного транспорта, при условии изменения маршрутов, рекомендуется оптимизировать их нумерацию, при этом желательно сохранение преемственности со старыми похожими маршрутами.

Рекомендуется снабдить остановочные пункты следующей информацией: уникальными наименованиями остановочных пунктов, номерами маршрутов и расписанием движения, схемами движения транспорта с этой и ближайших остановок.

Рекомендуется установить обустроенные остановочные пункты и отказаться от организации парковочных карманов на выделенных полосах движения общественного транспорта.

Все маршрутоуказатели на подвижном составе (вне зависимости от форм собственности) должны быть выполнены по единому стандарту.

В настоящее время на маршрутах автобуса, работающих по нерегулируемому тарифу, обслуживаемых коммерческими организациями города Новосибирска, не осуществляется информирование об остановках.

В целях покрытия дефицитности качества в рамках реализации мероприятий краткосрочной перспективы предлагается реализовать следующее:

создание и обустройство остановочных пунктов общественного транспорта;

постепенное внедрение новых маршрутов общественного транспорта;

устройство выделенных полос для улучшения доступности центральной части города Новосибирска на общественном транспорте;

приобретение нового и капитальный ремонт существующего подвижного состава муниципальных перевозчиков;

капитальный ремонт инфраструктуры городского электрического транспорта;

также на этапе до 2021 года предлагается разработать единый стандарт оформления системы информирования населения в общественном транспорте и на остановках общественного транспорта, в том числе стандарты маршрутоуказателей подвижного состава, схем маршрутов, расписания, объявлений, рекламы и т.д.

Для реализации перечисленных решений предлагаются следующие варианты покрытия дефицитности качества:

1. Улучшение администрирования пассажирских перевозок на маршрутах автобуса, работающих по нерегулируемому тарифу, для улучшения контроля мэрии города Новосибирска за перевозками, включающее контроль за выполнением установленного расписания движения, порядком посадки-высадки пассажиров, соблюдением графиков движения и выпуском установленного подвижного состава на линию, соблюдением требований по времени стоянки на конечных остановочных пунктах (далее – КОП).

2. Развитие маршрутной сети и сети остановочных пунктов для повышения охвата транспортной доступности застраиваемых жилых территорий.

3. Организация перевозок по регулируемым тарифам. Подготовка и заключение муниципальных контрактов на выполнение перевозок в городе Новосибирске после истечения сроков существующих договоров на осуществление перевозок. Цель мероприятия - организация перевозок в городе Новосибирске по регулируемым тарифам с высоким качеством перевозок:

подготовка требований к транспортным средствам, к их обновлению, обслуживанию и ремонту;

оптимизация трасс муниципальных маршрутов и открытие новых маршрутов;

корректировка расписаний движения по тактовому принципу с учетом анализа отклонений от действующих расписаний и их повторяемости для соблюдения правильности рекомендованных нормативов скоростного движения;

подготовка стандартов работы водителей;

определение объемов и сроков исполнения контрактов на осуществление перевозок;

выполнение детального расчета стоимости выполнения пассажирских перевозок для формирования начальной максимальной цены контрактов;

проведение конкурсных процедур и заключение контрактов на перевозки по регулируемым тарифам.

Принципиальные группы мероприятий покрытия дефицитности качества:

1. Мероприятия в сфере системы содержания и эксплуатации парка транспортных средств.

В рамках данных мероприятий, в частности, происходит регулярное обновление парка транспортных средств. КСОТ предусматривает повышение требований к качеству услуг перевозчиков (техническому и санитарному содержанию транспортных средств), закрепление указанных требований в муниципальном контракте на оказание услуг.

Таблица 1.4

Планируемые мероприятия в сфере системы содержания и эксплуатации парка транспортных средств

№ п/п	Наименование мероприятия	Краткое описание мероприятия	Период	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4	5
1	Повышение требований муниципальных контрактов к качеству услуг перевозчиков	Разработка и утверждение требований к техническому и санитарному содержанию транспортных средств. Закрепление требований в муниципальном контракте на оказание услуг	2020 – 2033	Не требует финансирования

2. Мероприятия в сфере системы эксплуатации и содержания транспортной сети.

В рамках данных мероприятий происходит модернизация сети остановочных пунктов. КСОТ предусматривает формирование привлекательной инфраструктуры для обеспечения комфортных посадки, высадки и ожидания.

Обустройство остановочных пунктов (строительство остановочной площадки, посадочной площадки, площадки ожидания, оборудование средствами организации дорожного движения) на дорогах общего пользования местного значения рекомендуется предусматривать в рамках проекта реконструкции или капитального ремонта дорог.

3. Мероприятия в сфере обеспечения безопасности транспортных перемещений.

В рамках данных мероприятий, в частности, происходит регулярное обновление парка транспортных средств, что положительным образом сказывается на безопасности перевозок.

КСОТ предусматривает повышение требований к возрасту, оборудованию и внешнему виду транспортных средств, закрепление указанных требований в муниципальном контракте на оказание услуг.

Таблица 1.5

Планируемые мероприятия в сфере обеспечения безопасности транспортных перемещений

№ п/п	Наименование мероприятия	Краткое описание мероприятия	Период	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4	5
1	Повышение требований муниципальных контрактов к качеству услуг перевозчиков	Разработка и утверждение требований к возрасту, оборудованию и внешнему виду транспортных средств. Закрепление требований в муниципальном контракте на оказание услуг	2020 – 2033	Не требует финансирования

Транспортные средства, выпускаемые на маршрут для осуществления перевозок пассажиров и багажа, должны находиться в технически исправном состоянии, обеспечивать безопасность дорожного движения, бесперебойную работу и соответствовать обязательным требованиям, установленным законодательством Российской Федерации и принимаемыми в соответствии с ним муниципальными нормативными правовыми актами города Новосибирска.

Все транспортные средства, используемые для осуществления перевозок пассажиров по маршрутам регулярных перевозок, относятся к экологическому классу ЕВРО-4 и выше.

Рекомендуемый срок эксплуатации с года выпуска транспортных средств, выпускаемых на маршрут для осуществления перевозок автомобильным транспортом пассажиров, не должен превышать:

для автобусов малого класса – 5 лет;

для автобусов среднего и большого класса – 7 – 10 лет.

Оборудование транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров, внутреннее и внешнее оформление транспортного средства должны соответствовать требованиям, установленным нормативными правовыми актами, и обеспечивать информирование пассажира об условиях выполнения перевозки.

Все транспортные средства, используемые для осуществления перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, должны оснащаться устройствами для перевозки маломобильных групп населения, отвечающим требованиям, установленным ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов», утвержденным приказом Росстандарта от 05.10.2017 № 1333-ст, и Порядком обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и

предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи, утвержденным приказом Минтранса России от 01.12.2015 № 347.

1.2. Разделение по видам передвижений (ModalSplit) – интермодальный баланс

На момент создания транспортной модели был проведен социологический опрос. В ходе проведения социологического исследования было выявлено, что общественный транспорт является наиболее популярным средством передвижения среди опрошенных. Им пользуется для передвижения чуть более половины опрошенных (52%) (рисунок 1.1).

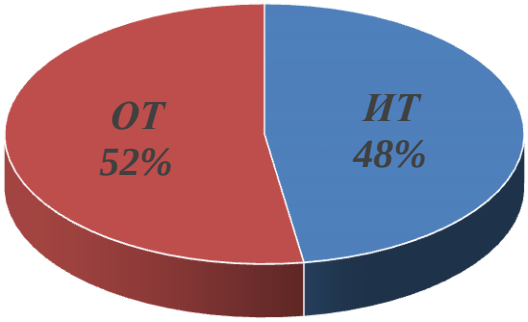


Рисунок 1.1. Распределение по видам передвижений в транспортной модели (ОТ – общественный транспорт, ИТ – индивидуальный транспорт)

В таблицах 1.6, 1.7 представлена численность населения территории проектирования в разрезе транспортных районов с указанием спроса на пассажирские перевозки в 2018, 2019 годах. Спрос на пассажирские перевозки определен на основании отчетных данных, их анализе и выявлении закономерностей развития. На объем городских и пригородных перевозок оказывают влияние состояние УДС, частота движения подвижного состава, расположение остановочных пунктов, плотность зон жилого, общественно-делового и промышленного назначения как внутри городских территорий, так и в пригородной зоне.

На основе фактической численности населения определен общий объем пассажирских перевозок в существующих условиях по транспортным районам. Потребность в передвижении у населения различных социальных групп неодинакова, что связано с уровнем их жизни, особенностями трудовой деятельности. Спрос на пассажирские перевозки определяется количеством пассажиров, желающих совершить поездку с использованием общественного транспорта в определенное время. При расчете учтена подвижность занятого населения, а также приняты следующие допущения относительно категорий не занятых граждан на основании сведений службы государственной статистики по Новосибирской области:

население моложе трудоспособного возраста (дети дошкольного и школьного возрастов) в процентном отношении к общей численности населения составляет 17%. Транспортная подвижность данной категории населения принята на уровне 20%, учитывающем перемещения к местам обучения на общественном транспорте и для совершения культурно-бытовых корреспонденций в сопровождении взрослых;

население старше трудоспособного возраста (пенсионеры) в процентном отношении к общей численности населения составляет 24%. Транспортная подвижность данной категории населения принята на уровне 40%.

Таблица 1.6

Численность населения транспортных районов и расчетный спрос на передвижение общественным транспортом в 2018 году

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2018 год						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20%), тыс. человек	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40%), тыс. человек	Расчетный спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	1	Пашино	29,015	14,491	1,455	0,987	2,785	10,253	1,230
2	2	Карьер Мочище	12,652	6,171	0,670	0,430	1,215	4,413	0,530
3	4	Заельцовский парк	4,344	2,144	0,224	0,148	0,417	1,525	0,183
4	5	Частный сектор по ул. Жуковского	6,205	3,102	0,310	0,211	0,596	2,194	0,263
5	6	Жилмассив Березовая	1,241	0,573	0,073	0,042	0,119	0,420	0,050
6	7	Пятый мирорайон (заводы)	0,842	0,395	0,048	0,029	0,081	0,287	0,034
7	8	Пятый микрорайон	57,255	28,627	2,863	1,947	5,496	20,245	2,429
8	9	Химаппарат	5,486	2,743	0,424	0,187	0,527	2,018	0,242
9	10	Шестой микрорайон	29,054	14,527	1,453	0,988	2,789	10,273	1,233
10	11	Завод Экран	0,249	0,125	0,012	0,008	0,024	0,088	0,011
11	12	Ул. Богдана Хмельницкого и Сосновый бор	19,401	9,701	0,970	0,660	1,863	6,860	0,823

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2018 год						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20%), тыс. человек	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40%), тыс. человек	Расчетный спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12	13	Приборостроительный завод	2,620	1,310	2,575	0,089	0,252	2,197	0,264
13	14	Ул. Кропоткина	41,595	20,798	2,080	1,414	3,993	14,708	1,765
14	15	Ул. Кропоткина (частный сектор)	92,620	46,310	4,631	3,149	8,892	32,751	3,930
15	17	Завод Чкалова	4,080	2,040	0,251	0,139	0,392	1,467	0,176
16	18	ЗЖБИ-4	17,150	8,575	0,857	0,583	1,646	6,064	0,728
17	19	Нарымский квартал	16,566	8,283	0,828	0,563	1,590	5,858	0,703
18	20	Жуковский жилмассив	30,980	15,490	1,726	1,053	2,974	11,047	1,326
19	21	Жиркомбинат	18,157	9,079	1,618	0,617	1,743	6,790	0,815
20	22	Нарымский сквер	16,980	8,490	0,849	0,577	1,630	6,004	0,720
21	23	Ж/Д вокзал	40,301	20,150	2,529	1,370	3,869	14,518	1,742
22	24	Мясокомбинат	11,244	5,622	0,562	0,382	1,079	3,976	0,477
23	25	Набережная реки Ельцовка первая	11,675	5,838	0,584	0,397	1,121	4,128	0,495
24	26	Электродепо	8,165	4,083	0,408	0,278	0,784	2,887	0,346
25	27	Центр до автовокзала	18,000	9,000	0,900	0,612	1,728	6,365	0,764
26	28	Район «Золотая Нива»	87,953	43,977	4,944	2,990	8,444	31,385	3,766

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2018 год						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20%), тыс. человек	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40%), тыс. человек	Расчетный спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
27	29	Площадь Ленина	38,678	19,339	3,525	1,315	3,713	14,504	1,740
28	30	ЖК Каменский	61,319	30,660	5,271	2,085	5,887	22,829	2,739
29	31	Метро Октябрьская	20,625	10,313	2,387	0,701	1,980	7,998	0,960
30	32	Биатлонный комплекс	23,611	11,726	1,200	0,803	2,267	8,318	0,998
31	33	Парк «Городское Начало»	1,618	0,809	0,081	0,055	0,155	0,572	0,069
32	34	Ул. Фабричная	1,535	0,768	0,077	0,052	0,147	0,543	0,065
33	35	ТЭЦ-5	0,028	0,013	0,002	0,001	0,003	0,009	0,001
34	36	Насосная станция ТЭЦ-5	5,490	2,737	0,276	0,187	0,527	1,938	0,233
35	37	НГПУ	13,477	6,739	0,674	0,458	1,294	4,765	0,572
36	38	Первомайский район	39,925	19,962	2,071	1,357	3,833	14,156	1,699
37	39	Европейский берег	18,718	9,359	0,936	0,636	1,797	6,619	0,794
38	40	Карьер Борок	0,245	0,123	0,012	0,008	0,024	0,087	0,010
39	41	Коттеджи в районе Карьера Борок	0,180	0,090	0,009	0,006	0,017	0,064	0,008
40	42	ТЭЦ-2	4,699	2,349	0,235	0,160	0,451	1,662	0,199
41	43	ТЭЦ-3	1,800	0,900	0,090	0,061	0,173	0,636	0,076

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2018 год						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20%), тыс. человек	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40%), тыс. человек	Расчетный спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
42	44	База Флота	8,613	4,306	0,431	0,293	0,827	3,045	0,365
43	45	СНТ «Семицвет» и поселок Кудряшовский	7,480	3,474	0,438	0,254	0,718	2,540	0,305
44	47	Район Бугринского моста	1,893	0,946	0,095	0,064	0,182	0,669	0,080
45	48	Парк «Вираж»	7,617	3,809	0,629	0,259	0,731	2,822	0,339
46	49	Горский жилмассив	67,475	33,737	7,862	2,294	6,478	26,193	3,143
47	50	Жилмассив Чистая слобода	47,124	23,562	2,356	1,602	4,524	16,663	2,000
48	51	Площадь Маркса	58,894	29,447	3,708	2,002	5,654	21,222	2,547
49	52	Троллейный жилмассив	65,925	32,963	4,260	2,241	6,329	23,812	2,857
50	53	Район кирпичного завода	70,928	35,464	3,716	2,412	6,809	25,168	3,020
51	54	Заводы (Сиблитмаш, Вторчермет, Новосибметалл, Оловозавод)	17,276	8,638	1,000	0,587	1,658	6,179	0,742
52	55	Заводы (Элсиб, Сибэлектротерм)	6,073	3,036	0,304	0,206	0,583	2,147	0,258

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2018 год						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20%), тыс. человек	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40%), тыс. человек	Расчетный спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
53	56	Спецавтохозяйство, Сибэлектропривод, Мегалоджистик	0,180	0,090	0,009	0,006	0,017	0,064	0,008
54	62	Район магазина «Мега»	41,856	20,928	2,093	1,423	4,018	14,800	1,776
55	63	Промзона по ул. Станционной	0,588	0,294	0,029	0,020	0,056	0,208	0,025
56	65	Затулинский жилмассив	69,200	34,600	3,991	2,353	6,643	24,745	2,969
57	69	Сады в районе Марусино	11,180	5,379	0,611	0,380	1,073	3,870	0,464
58	70	Поселок Краснообск	50,325	25,138	2,834	1,711	4,831	17,948	2,154
59	71	Сады в районеТулинского жилмассива и электростанции	10,878	5,439	0,544	0,370	1,044	3,846	0,462
60	73	ОбьГЭС	43,743	21,757	2,215	1,487	4,199	15,422	1,851
61	76	Деревня Огурцово	5,150	2,442	0,289	0,175	0,494	1,769	0,212
62	78	Академгородок	64,311	32,099	8,265	2,187	6,174	25,337	3,040
63	86	Инструментальный завод	4,383	2,191	0,219	0,149	0,421	1,550	0,186

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2018 год						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20%), тыс. человек	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40%), тыс. человек	Расчетный спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
64	87	Волочаевский жилмассив	27,140	13,570	1,357	0,923	2,605	9,597	1,152
65	90	Поселок Матвеевка	6,426	3,213	0,321	0,218	0,617	2,272	0,273
66	91	Сады в районе станции Звездная	8,195	4,097	0,410	0,279	0,787	2,898	0,348
67	93	Аэропорт Северный	18,432	9,216	0,922	0,627	1,769	6,517	0,782
68	95	Иня-восточная	15,405	7,703	0,770	0,524	1,479	5,447	0,654
69	96	Шлюзы	14,150	7,075	0,708	0,481	1,358	5,003	0,600
70	97	ЖБИ-1	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
71	98	Станция Инская	2,726	1,363	0,321	0,093	0,262	1,060	0,127
72	105	Инская за станцией	19,325	9,638	0,972	0,657	1,855	6,824	0,819
73	106	Завод Электросигнал, Новосибирск-Южный	22,523	11,261	1,284	0,766	2,162	8,046	0,966
74	107	Ул. Кирова (частный сектор)	43,440	21,720	3,657	1,477	4,170	16,133	1,936
75	108	Радиостанция	19,743	9,871	1,167	0,671	1,895	7,074	0,849
76	109	Нижняя Ельцовка	10,161	5,080	0,508	0,345	0,975	3,593	0,431
77	119	Гусинобродское кладбище	2,368	1,180	0,119	0,081	0,227	0,836	0,100
78	130	«Кедровый», «Се-	1,763	0,881	0,088	0,060	0,169	0,623	0,075

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2018 год						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20%), тыс. человек	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40%), тыс. человек	Расчетный спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		верный садовод»							

Таблица 1.7

Численность населения транспортных районов и расчетный спрос на передвижение общественным транспортом в 2019 году

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	Существующее положение (2019 год)						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20%)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40%)	Расчетный спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	1	Пашино	29,076	14,521	1,458	0,989	2,791	10,670	1,280
2	2	Карьер Мочище	12,853	6,269	0,680	0,437	1,234	4,655	0,559
3	4	Заельцовский парк	4,561	2,252	0,235	0,155	0,438	1,663	0,200
4	5	Частный сектор по ул. Жуковского	6,227	3,114	0,311	0,212	0,598	2,287	0,274
5	6	Жилмассив Березовая	1,345	0,622	0,079	0,046	0,129	0,473	0,057
6	7	Пятый микрорайон (заводы)	0,838	0,394	0,048	0,028	0,080	0,297	0,036
7	8	Пятый микрорайон	57,085	28,543	2,854	1,941	5,480	20,962	2,515
8	9	Химаппарат	5,557	2,779	0,430	0,189	0,534	2,123	0,255
9	10	Шестой микрорайон	29,083	14,541	1,454	0,989	2,792	10,679	1,282
10	11	Завод Экран	0,248	0,124	0,012	0,008	0,024	0,091	0,011
11	12	Ул. Богдана Хмельницкого и Сосновый бор	19,420	9,710	0,971	0,660	1,864	7,131	0,856
12	13	Приборостроитель-	2,656	1,328	2,611	0,090	0,255	2,313	0,278

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	Существующее положение (2019 год)						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20%)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40%)	Расчетный спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
		ный завод							
13	14	Ул. Кропоткина	41,669	20,834	2,083	1,417	4,000	15,301	1,836
14	15	Ул. Кропоткина (частный сектор)	92,409	46,205	4,620	3,142	8,871	33,933	4,072
15	17	Завод Чкалова	4,065	2,032	0,250	0,138	0,390	1,518	0,182
16	18	ЗЖБИ-4	17,362	8,681	0,868	0,590	1,667	6,375	0,765
17	19	Нарымский квартал	16,688	8,344	0,834	0,567	1,602	6,128	0,735
18	20	Жуковский жилмассив	31,048	15,524	1,730	1,056	2,981	11,496	1,380
19	21	Жиркомбинат	18,365	9,183	1,636	0,624	1,763	7,132	0,856
20	22	Нарымский сквер	17,147	8,573	0,857	0,583	1,646	6,296	0,756
21	23	Ж/Д вокзал	40,195	20,097	2,522	1,367	3,859	15,036	1,804
22	24	Мясокомбинат	11,247	5,624	0,562	0,382	1,080	4,130	0,496
23	25	Набережная реки Ельцовка первая	11,723	5,862	0,586	0,399	1,125	4,305	0,517
24	26	Электродепо	8,227	4,113	0,411	0,280	0,790	3,021	0,363
25	27	Центр до автовокзала	17,978	8,989	0,899	0,611	1,726	6,601	0,792
26	28	Район «Золотая Нива»	87,991	43,995	4,946	2,992	8,447	32,605	3,913
27	29	Площадь Ленина	38,808	19,404	3,537	1,319	3,726	15,112	1,813

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	Существующее положение (2019 год)						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20%)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40%)	Расчетный спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
28	30	ЖК Каменский	61,595	30,798	5,295	2,094	5,913	23,814	2,858
29	31	Метро Октябрьская	20,870	10,435	2,416	0,710	2,004	8,404	1,009
30	32	Биатлонный комплекс	23,818	11,829	1,210	0,810	2,287	8,713	1,046
31	33	Парк «Городское Начало»	1,611	0,806	0,081	0,055	0,155	0,592	0,071
32	34	Ул. Фабричная	1,529	0,765	0,076	0,052	0,147	0,562	0,067
33	35	ТЭЦ-5	0,028	0,013	0,002	0,001	0,003	0,010	0,001
34	36	Насосная станция ТЭЦ-5	5,655	2,819	0,285	0,192	0,543	2,073	0,249
35	37	НГПУ	13,565	6,782	0,678	0,461	1,302	4,981	0,598
36	38	Первомайский район	40,051	20,026	2,078	1,362	3,845	14,747	1,770
37	39	Европейский берег	18,970	9,485	0,948	0,645	1,821	6,966	0,836
38	40	Карьер Борок	0,244	0,122	0,012	0,008	0,023	0,090	0,011
39	41	Коттеджи в районе Карьера Борок	0,179	0,089	0,009	0,006	0,017	0,066	0,008
40	42	ТЭЦ-2	5,050	2,525	0,253	0,172	0,485	1,854	0,223
41	43	ТЭЦ-3	1,793	0,897	0,090	0,061	0,172	0,658	0,079
42	44	База Флота	8,626	4,313	0,431	0,293	0,828	3,168	0,380
43	45	СНТ «Семицвет» и поселок Кудряшов-	7,511	3,488	0,440	0,255	0,721	2,648	0,318

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	Существующее положение (2019 год)						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20%)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40%)	Расчетный спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
		ский							
44	47	Район Бугринского моста	1,931	0,966	0,097	0,066	0,185	0,709	0,085
45	48	Парк «Вираж»	7,957	3,979	0,657	0,271	0,764	3,062	0,367
46	49	Горский жилмассив	67,312	33,656	7,843	2,289	6,462	27,135	3,256
47	50	Жилмассив «Чистая слобода»	47,777	23,888	2,389	1,624	4,587	17,544	2,105
48	51	Площадь Маркса	58,856	29,428	3,705	2,001	5,650	22,024	2,643
49	52	Троллейный жилмассив	65,723	32,861	4,247	2,235	6,309	24,652	2,958
50	53	Район Кирпичного завода	70,798	35,399	3,710	2,407	6,797	26,089	3,131
51	54	Заводы (Сиблитмаш, Вторчермет, Новосибметалл, Оловозавод)	17,303	8,651	1,001	0,588	1,661	6,427	0,771
52	55	Заводы (Элсиб, Сибэлектротерм)	6,050	3,025	0,302	0,206	0,581	2,221	0,267
53	56	Спецавтохозяйство, Сибэлектропривод, Мегалоджистик	0,225	0,113	0,011	0,008	0,022	0,083	0,010
54	62	Район магазина	42,113	21,056	2,106	1,432	4,043	15,464	1,856

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	Существующее положение (2019 год)						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20%)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40%)	Расчетный спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
		«Мега»							
55	63	Промзона по ул. Станционной	0,585	0,293	0,029	0,020	0,056	0,215	0,026
56	65	Затулинский жилмассив	69,170	34,585	3,989	2,352	6,640	25,686	3,082
57	69	Сады в районе Марусино	11,244	5,409	0,615	0,382	1,079	4,042	0,485
58	70	Поселок Краснообск	53,202	26,576	2,996	1,809	5,107	19,704	2,364
59	71	Сады в районеТулинского жилмассива и электростанции	10,976	5,488	0,549	0,373	1,054	4,030	0,484
60	73	ОбьГЭС	43,590	21,681	2,207	1,482	4,185	15,959	1,915
61	76	Деревня Огурцово	5,298	2,513	0,298	0,180	0,509	1,890	0,227
62	78	Академгородок	64,279	32,083	8,261	2,185	6,171	26,298	3,156
63	86	Инструментальный завод	4,366	2,183	0,218	0,148	0,419	1,603	0,192
64	87	Волочаевский жилмассив	27,360	13,680	1,368	0,930	2,627	10,047	1,206
65	90	Поселок Матвеевка	6,402	3,201	0,320	0,218	0,615	2,351	0,282
66	91	Сады в районе станции Звездная	8,164	4,082	0,408	0,278	0,784	2,998	0,360

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	Существующее положение (2019 год)						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20%)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40%)	Расчетный спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
67	93	Аэропорт Северный	18,362	9,181	0,918	0,624	1,763	6,743	0,809
68	95	Иня-восточная	16,039	8,019	0,802	0,545	1,540	5,889	0,707
69	96	Шлюзы	14,143	7,071	0,707	0,481	1,358	5,193	0,623
70	97	ЖБИ-1	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
71	98	Станция Инская	2,716	1,358	0,320	0,092	0,261	1,097	0,132
72	105	Инская за станцией	19,309	9,630	0,971	0,657	1,854	7,080	0,850
73	106	Завод Электросигнал, Новосибирск-Южный	22,530	11,265	1,285	0,766	2,163	8,358	1,003
74	107	Ул. Кирова (частный сектор)	43,276	21,638	3,643	1,471	4,155	16,690	2,003
75	108	Радиостанция	19,760	9,880	1,168	0,672	1,897	7,353	0,882
76	109	Нижняя Ельцовка	10,169	5,084	0,509	0,346	0,976	3,734	0,448
77	119	Гусинобродское кладбище	2,360	1,176	0,119	0,080	0,227	0,865	0,104
78	130	«Кедровый», «Северный садовод»	1,848	0,924	0,092	0,063	0,177	0,679	0,081

Исходя из полученных данных определена расчетная размерность показателя спроса на передвижение общественным транспортом в сутки и час пик на 1000 жителей для города Новосибирска по состоянию на 2018, 2019 годы (таблица 1.8).

Таблица 1.8

Численность категорий пользователей транспорта в городе Новосибирске на 1000 человек в 2018, 2019 годах

Год	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20%)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40%)	Расчетный спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
2018	0,499	0,065	0,034	0,096	0,361	0,043
2019	0,499	0,065	0,034	0,096	0,375	0,045

В случае примененения полученного значения показателя, равного 0,37, к каждой тысяче жителей города Новосибирска, получается расчетный суточный спрос населения на перемещения с использованием общественного транспорта. Показатель, равный 0,04, примененный к каждой тысяче жителей города Новосибирска, показывает расчетный спрос населения на перемещения с использованием общественного транспорта в час пик.

1.3. Соответствие существующей провозной способности на маршрутах регулярных перевозок спросу на передвижения общественным транспортом

Ниже представлен анализ крупных жилых районов и комплексов, являющихся наиболее пассажирообразующими территориями в границах города Новосибирска с определением уровня транспортного обслуживания территорий общественным транспортом и степенью охвата пешеходной доступности до остановочных пунктов.

На рисунке 1.2 представлена общая схема расположения рассматриваемых жилых районов и комплексов с отображением их принадлежности к транспортным районам на территории города Новосибирска (для графического отображения мероприятий в качестве подосновы, в числе прочих, использованы материалы программных продуктов/онлайн-сервисов «2ГИС»).

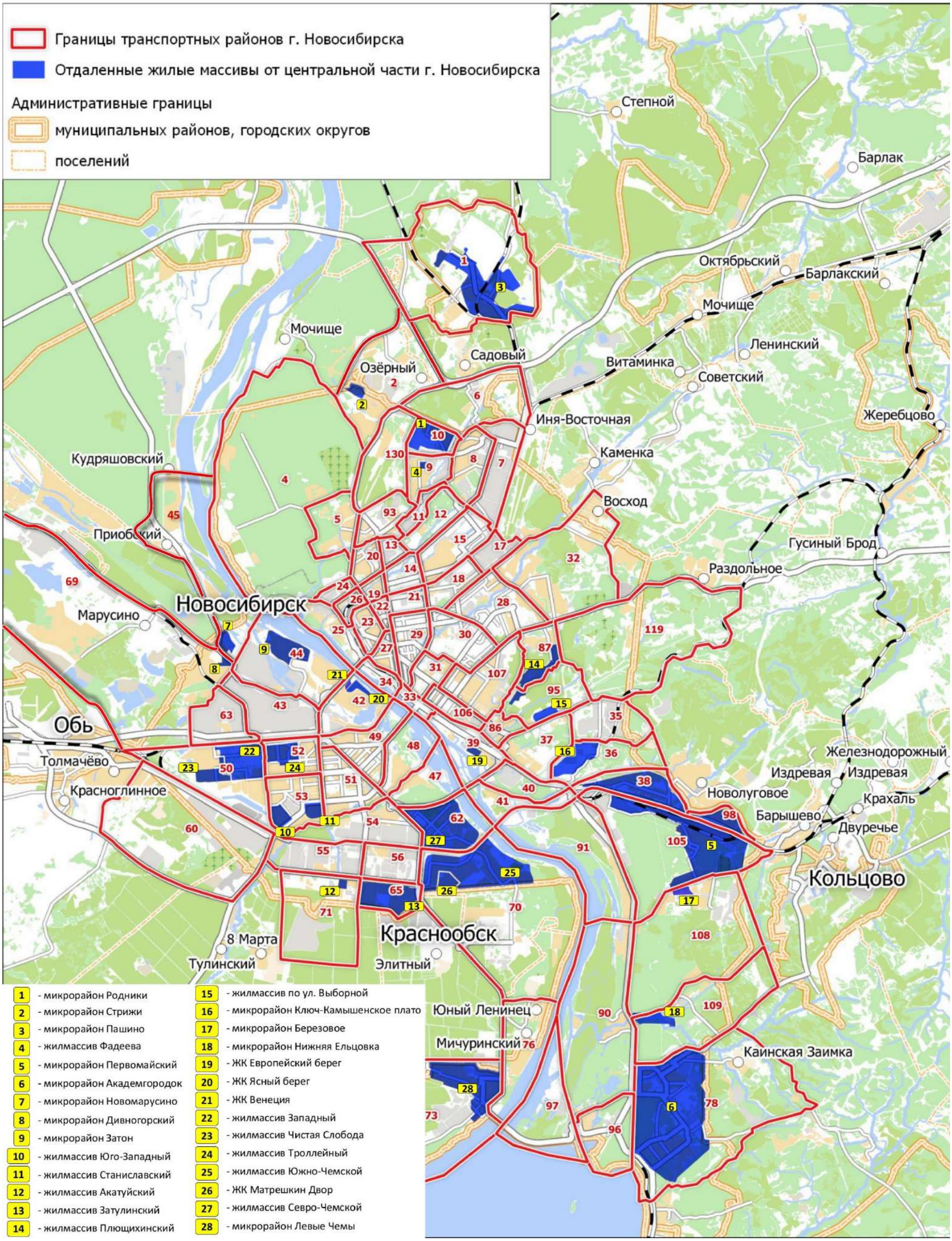


Рисунок 1.2. Схема расположения пассажирообразующих жилых районов и комплексов на территории города Новосибирска

Микрорайон Родники. Транспортное обслуживание микрорайона осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам. Движение осуществляется по ул. Краузе, ул. Кочубея, ул. Земнухова, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул. Мясниковой. На территории микрорайона организовано три КОП: «ЖК «Северная корона», «ул. Тюленина», «Родники ж/м».

Степень охвата территории остановочными пунктами высокая – 90%. Превышение нормы пешеходной доступности до остановочных пунктов наблюдается в отношении жилых домов № 318 – 510 по Красному проспекту.

Жилмассив Фадеева. Транспортное обслуживание жилого массива осуществляется по ул. Фадеева. Существующие остановочные пункты по ул. Фадеева полностью обеспечивают охват территории жилого массива.

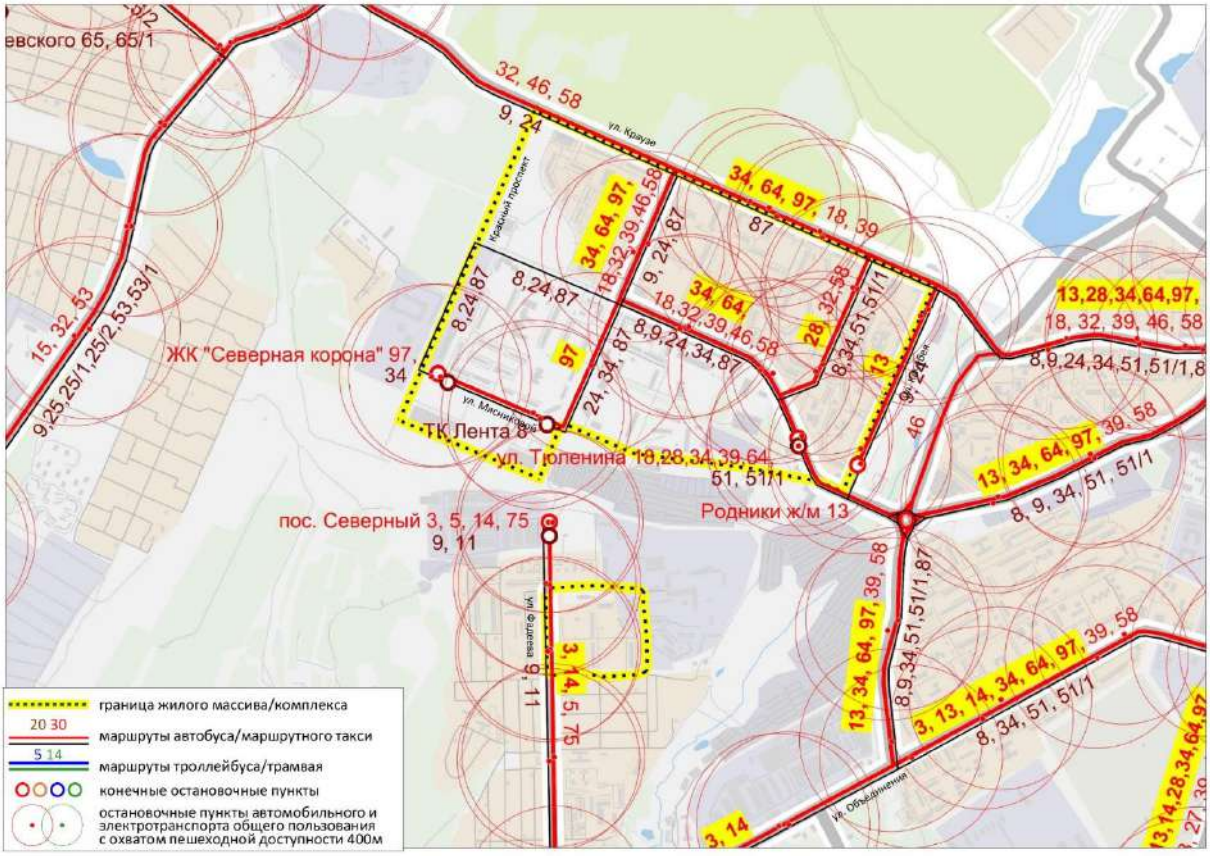


Рисунок 1.3. Схема транспортного обслуживания микрорайона Родники и жилмассива Фадеева

Принадлежность к транспортным районам – № 9 (жилмассив Фадеева), № 10 (микрорайон Родники).

Расчетный спрос на пассажирские перемещения:

в транспортном районе № 9 – 2018 пассажиров в сутки (242 пассажира в час пик);

в транспортном районе № 10 – 10273 пассажира в сутки (1233 пассажира в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте:

в транспортном районе № 9 – 3689 пассажиров в сутки (443 пассажира в час пик);

в транспортном районе № 10 – 10747 пассажиров в сутки (1290 пассажиров в час пик).

Количество предоставленных пассажиромест в час пик:

в транспортном районе № 9 – 2739;

в транспортном районе № 10 – 4161.

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в жилмассиве Фадеева, выше расчетного спроса на перемещения на 45%, в микрорайоне Родники – на 4%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях полностью обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час пик. Рекомендуется изменение движения маршрутов по территории микрорайона Родники и организация дополнительных остановочных пунктов для обеспечения пешеходной доступности неохваченных территорий в связи с перспективным ростом численности населения.

Микрорайон Стрижи. Транспортное обслуживание микрорайона осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам. Движение осуществляется по Красноярскому шоссе, ул. Кубовой, ул. Лобачевского. На территории микрорайона организован КОП на базе существующего транспортно-пересадочного узла (далее – ТПУ) «Стрижи», обеспечивающий также перевозку пассажиров по межмуниципальным маршрутам. Степень охвата территории остановочными пунктами высокая – более 90%.

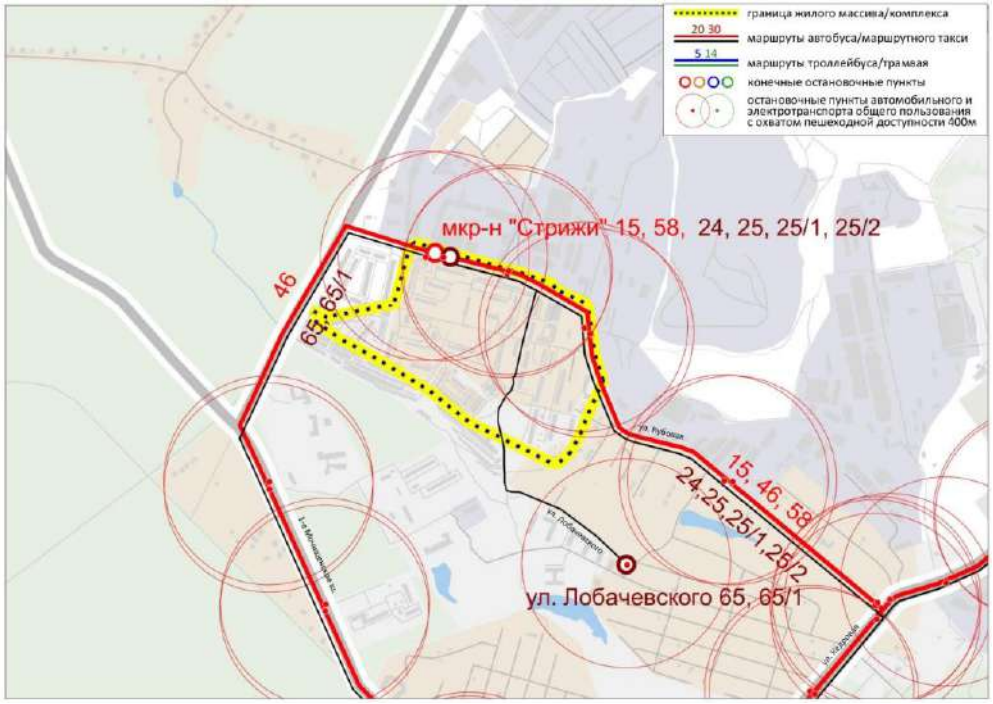


Рисунок 1.4. Схема транспортного обслуживания микрорайона Стрижи

Принадлежность к транспортным районам – № 2;

Расчетный спрос на пассажирские перемещения – 4413 пассажиров в сутки (530 пассажиров в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте – 4507 тысяч пассажиров в сутки (541 пассажир в час пик).

Количество предоставленных пассажиромест – 1591 в час пик.

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в микрорайоне Стрижи, выше расчетного спроса на перемещения на 2%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях полностью обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час пик. Рекомендуется усиление существующих маршрутов общественного транспорта путем замены автобусов малого класса на низкопольные автобусы большого класса в связи с перспективным ростом численности населения.

Микрорайон Пашино. Транспортное обслуживание микрорайона осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам. Движение осуществляется по ул. Новоуральской, ул. Чекалина, ул. Магистральной, ул. Солидарности, ул. Донецкой, ул. Флотской, Пашинскому шоссе. На территории микрорайона организован КОП по ул. Флотской.

Степень охвата территории остановочными пунктами средняя – 60%. Несоблюдение пешеходной доступности наблюдается в районах индивидуальной жилой застройки по ул. Тевризской, ул. Ладожской, ул. Хвойной, ул. Подлесной, 8-му Магистральному переулку, Подлесному переулку, 7-му Магистральному переулку, ул. Спасской, ул. Флагманской, ул. Дозорной, Донецкому переулку, ул. Корабельной, ул. Знаменской.

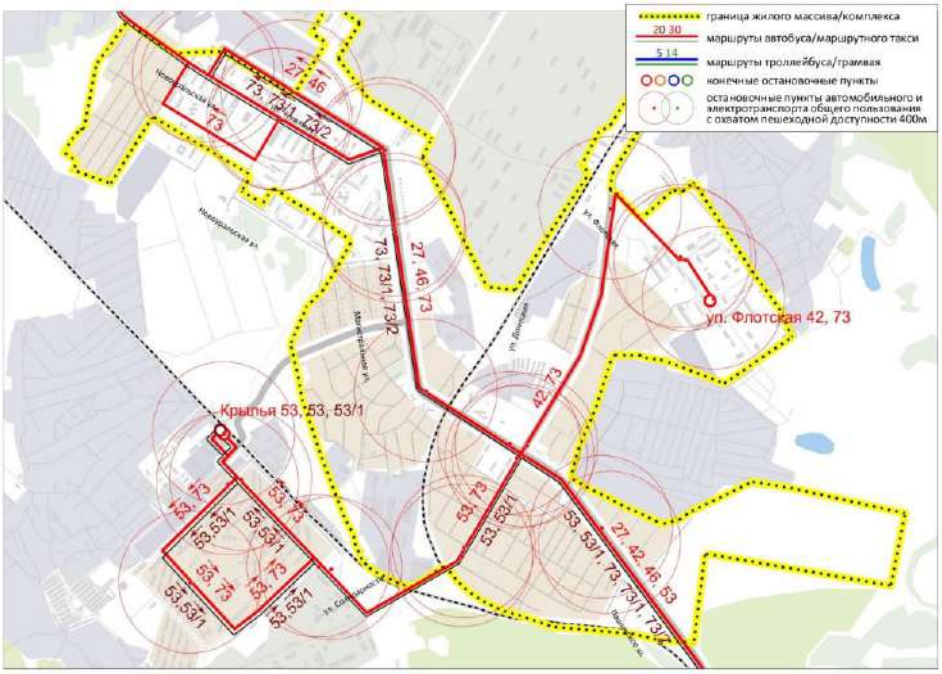


Рисунок 1.5. Схема транспортного обслуживания микрорайона Пашино

Принадлежность к транспортным районам – № 1;

Расчетный спрос на пассажирские перемещения – 10253 пассажира в сутки (1230 пассажиров в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте – 6456 пассажиров в сутки (775 пассажиров в час пик).

Количество предоставленных пассажиромест – 1416 в час пик.

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в микрорайоне Пашино, меньше расчетного спроса на перемещения на 37%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях полностью обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час пик, при этом запас провозной способности расчетного спроса составляет 13%. Рекомендуется усиление существующих маршрутов общественного транспорта путем замены автобусов малого класса на низкопольные автобусы большого класса в связи с перспективным ростом численности населения.

Микрорайон Первомайский. Транспортное обслуживание микрорайона осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам. Движение осуществляется по ул. Первомайской, ул. Героев Революции, ул. Эйхе, ул. Аксенова, ул. Баганской, ул. Нахимова, ул. Пихтовой, ул. Вересаева, ул. Одоевского. На территории микрорайона организован КОП «УМ-3».

Степень охвата территории остановочными пунктами средняя – 60%. Несоблюдение пешеходной доступности наблюдается в районах индивидуальной жилой застройки севернее ул. Марата на всем протяжении, севернее ул. Карской на всем протяжении, восточнее пересечения ул. Ласточкина и ул. Астраханской, по ул. Содружества, ул. Борьбы, ул. 1-й Солнечной.

Микрорайон Березовое. Транспортное обслуживание микрорайона осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам. Движение по территории микрорайона осуществляется по ул. Одоевского, ул. Пришвина, ул. Березовой. Непосредственно на территории микрорайона нет КОП маршрутов общественного транспорта. Степень охвата территории микрорайона высокая – более 90%.

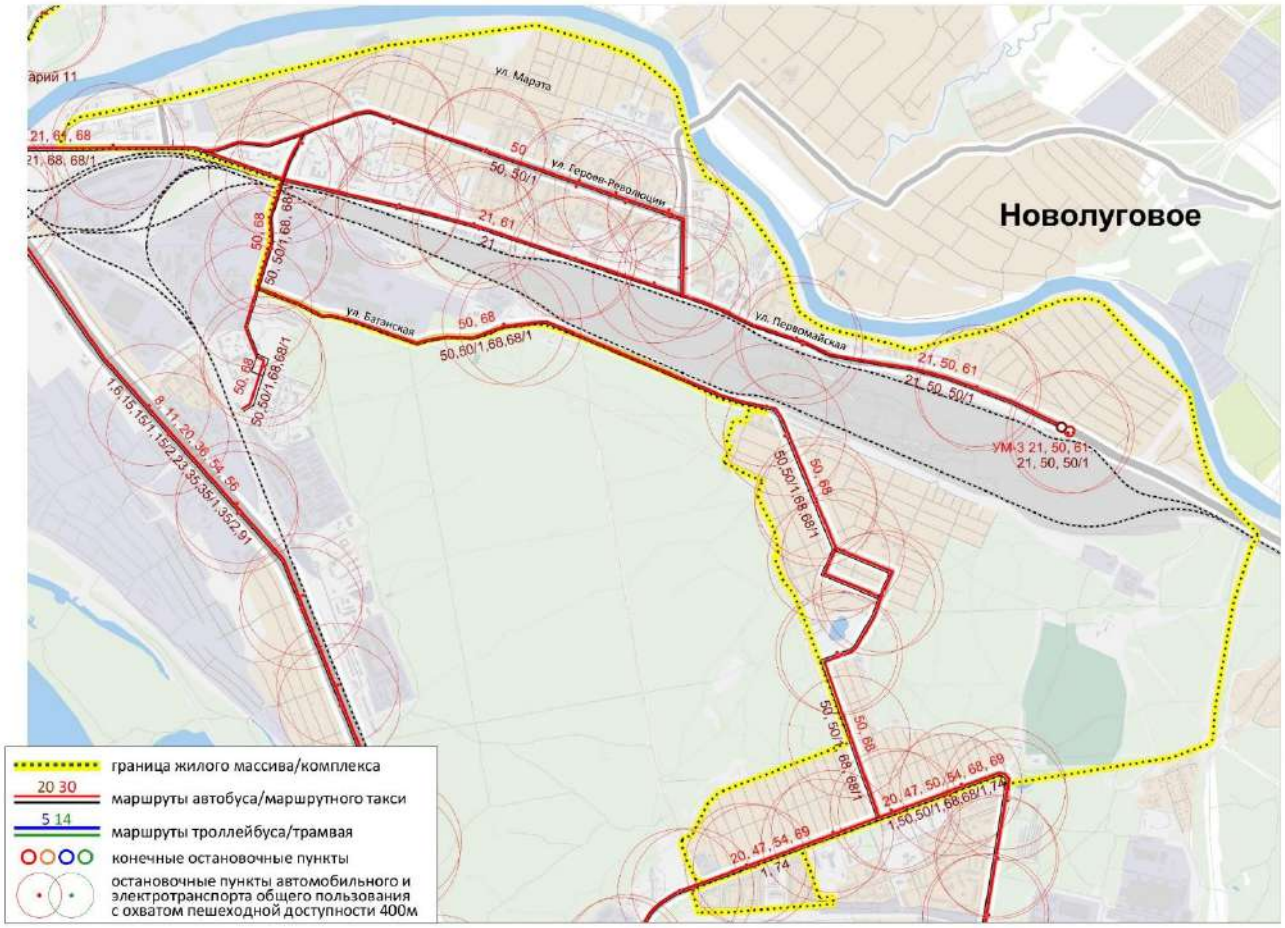


Рисунок 1.6. Схема транспортного обслуживания микрорайонов Первомайский и Березовое

Принадлежность к транспортным районам:

№ 38, 98, 105 (микрорайон Первомайский);

№ 108 (микрорайон Березовое).

Расчетный спрос на пассажирские перемещения:

в транспортных районах № 38, 98, 105 – 22040 пассажиров в сутки (1699 пассажиров в час пик);

в транспортном районе № 108 – 7074 пассажира в сутки (849 пассажиров в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте:

в транспортных районах № 38, 98, 105 – 24104 пассажира в сутки (2892 пассажира в час пик);

в транспортном районе № 108 – 5575 пассажиров в сутки (669 пассажиров в час пик).

Количество предоставленных пассажиромест в час пик:

в транспортных районах № 38, 98, 105 – 5415;

в транспортном районе № 108 – 887.

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в микрорайоне Первомайский, выше расчетного спроса на перемещения на 41%, в микрорайоне Березовое – ниже на 21% в связи с имеющимися территориями индивидуальной жилой застройки, не обеспеченными общественным транспортом (например, застройка по ул. Александра Еремина). Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях полностью обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час пик, при этом запас провозной способности расчетного спроса в микрорайоне Березовое составляет 4%. Рекомендуется усиление существующих маршрутов общественного транспорта путем увеличения количества подвижного состава или изменения класса его вместимости в связи с перспективным ростом численности населения, а также организация дополнительных остановочных пунктов для обеспечения пешеходной доступности неохваченных территорий.

Микрорайон Академгородок. Микрорайон условно подразделяется на верхнюю и нижнюю зоны с преобладанием многоэтажной жилой застройки. Транспортное обслуживание верхней зоны микрорайона осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам. Движение осуществляется по проспекту Строителей, ул. Героев Труда, ул. Российской, ул. Арбузова, ул. Иванова, ул. Демакова, проспекту Академика Лаврентьева, ул. Кутателадзе, ул. Инженерной, ул. Николаева. Степень охвата территории остановочными пунктами высокая. Несоблюдение пешеходной доступности наблюдается в районе внутриквартальной застройки по бульвару Молодежи.

Транспортное обслуживание нижней зоны микрорайона осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам. Движение осуществляется по проспекту Академика Лаврентьева, проспекту Морскому, ул. Жемчужной, проспекту Университетскому. Степень охвата территории остановочными пунктами не более 50%. Несоблюдение пешеходной доступности установлено в районе жилой застройки вдоль ул. Терешковой, ул. Академической, ул. Ученых, ул. Воеводского, ул. Золотодолинской.

На территории микрорайона организовано 3 КОП: «Микрорайон «Щ», «Общественный торговый центр» и «Цветной проезд».

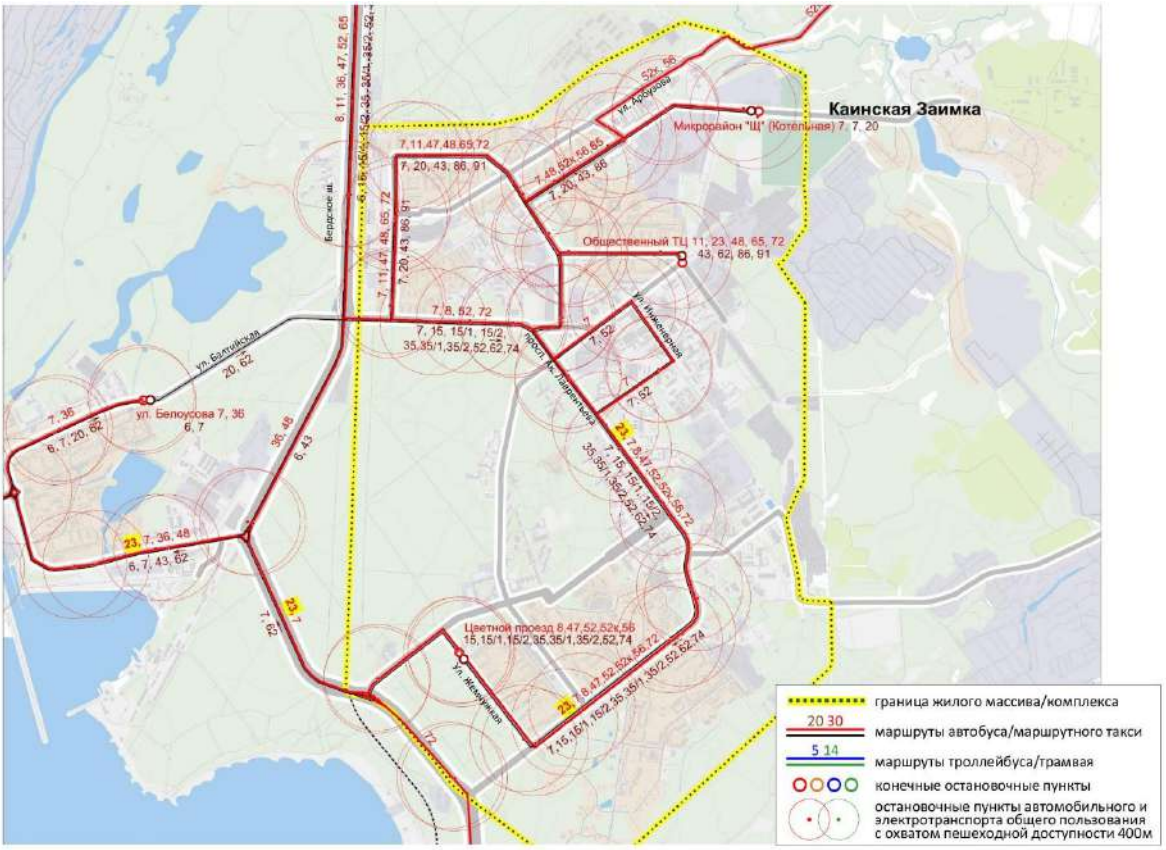


Рисунок 1.7. Схема транспортного обслуживания микрорайона Академгородок

Принадлежность к транспортным районам – № 78.

Расчетный спрос на пассажирские перемещения – 25337 пассажиров в сутки (3040 пассажиров в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте – 24178 пассажиров в сутки (2901 пассажир в час пик).

Количество предоставленных пассажиромест – 2807 в час пик.

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в микрорайоне Академгородок, меньше расчетного спроса на перемещения на 5%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях не обеспечивает 8% расчетного спроса и 3% фактического спроса на пассажирские перевозки в час пик. Рекомендуется усиление существующих маршрутов общественного транспорта путем увеличения количества подвижного состава или изменения класса его вместимости в связи с перспективным ростом численности населения, а также организация дополнительных остановочных пунктов для обеспечения пешеходной доступности неохваченных территорий.

Микрорайон Новомарусино. Транспортное обслуживание микрорайона осуществляется по ул. Большой, проходящей между микрорайонами Новомарусино и Дивногорский, без осуществления заезда на их территорию. Для обслуживания данной территории организован КОП «ЖК Новомарусино».

Степень охвата территории микрорайона остановочными пунктами низкая, возможность посадки на муниципальные маршруты обеспечивается единственным остановочным пунктом ЖК «Новомарусино».

Микрорайон Дивногорский. Транспортное обслуживание микрорайона осуществляется по ул. Большой, проходящей между микрорайонами Новомарусино и Дивногорский, без осуществления заезда на их территорию. КОП на территории микрорайона отсутствуют.

Степень охвата территории микрорайона Дивногорский остановочными пунктами – средняя, возможность посадки на муниципальные маршруты обеспечивается 2 остановочными пунктами ЖК «Дивногорский».

Микрорайон Затон. Транспортное обслуживание микрорайона осуществляется по ул. 2-й Портовой. Для обслуживания данной территории организован КОП «Затон».

Степень охвата территории остановочными пунктами низкая – не более 35%. Несоблюдение пешеходной доступности наблюдается в большей части районов индивидуальной жилой застройки северо-западнее ул. 2-й Портовой.

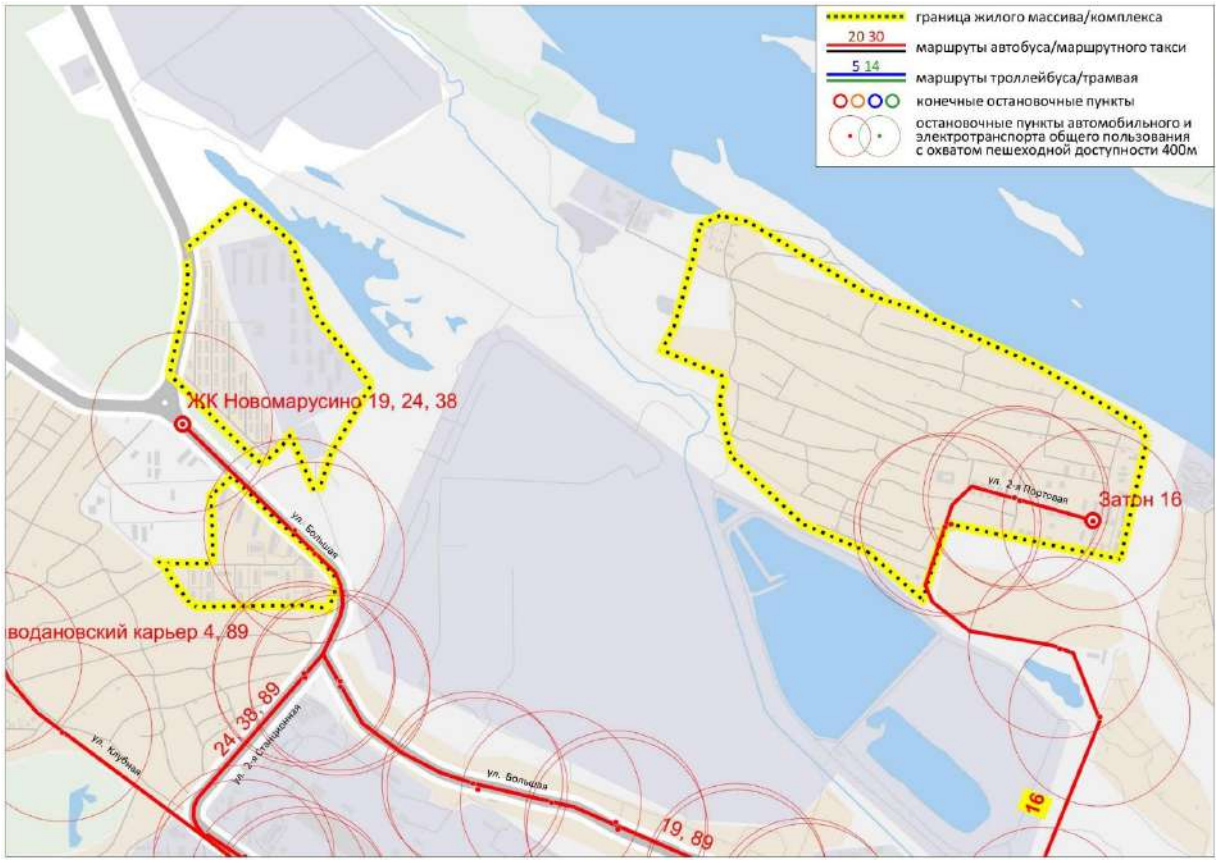


Рисунок 1.8. Схема транспортного обслуживания микрорайонов Новомарусино, Дивногорский и Затон

Принадлежность к транспортным районам:

№ 44 (микрорайон Затон);

№ 45 (микрорайон Новомарусино);

№ 69 (микрорайон Дивноморский).

Расчетный спрос на пассажирские перемещения:

в транспортном районе № 44 – 3045 пассажиров в сутки (365 пассажиров в час пик);

в транспортном районе № 45 – 2540 пассажиров в сутки (305 пассажиров в час пик);

в транспортном районе № 69 – 3870 пассажиров в сутки (464 пассажира в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте:

в транспортном районе № 44 – 2959 пассажиров в сутки (355 пассажиров в час пик);

в транспортном районе № 45 – 1732 пассажира в сутки (208 пассажиров в час пик);

в транспортном районе № 69 – 2595 пассажиров в сутки (311 пассажиров в час пик).

Количество предоставленных пассажиромест в час пик:

в транспортном районе № 44 – 534;

в транспортном районе № 45 – 530;

в транспортном районе № 69 – 530.

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в микрорайоне Затон, меньше расчетного спроса на перемещения на 3%, в микрорайоне Новомарусино – на 32%, в микрорайоне Дивногорский – на 23%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях полностью обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час пик. Рекомендуется усиление существующих маршрутов общественного транспорта путем увеличения количества подвижного состава или изменения класса его вместимости в связи с перспективным ростом численности населения, а также организация дополнительных маршрутов и остановочных пунктов для обеспечения пешеходной доступности неохваченных территорий.

Жилмассив Юго-Западный. Транспортное обслуживание жилмассива осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам и трамвая. Движение осуществляется по границам жилого массива по ул. 9-й Гвардейской Дивизии, ул. Волховской, ул. Связистов, ул. Троллейной. На границе жилмассива по ул. Связистов организован КОП «Юго-Западный жилмассив» для маршрутов автобуса и трамвая.

Степень охвата территории остановочными пунктами более 90%. Несоблюдение пешеходной доступности наблюдается в районе внутриквартальной застройки по бульвару Победы.

Жилмассив Станиславский. Транспортное обслуживание жилмассива осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам, трамвая и троллейбуса. Движение осуществляется по северной границе жилого массива по ул. Немировича-Данченко и по западной границе – по ул.

Троллейной. На восточной границе жилмассива по ул. Станиславского организован КОП троллейбусов «Станиславский жилмассив».

Степень охвата территории остановочными пунктами низкая – не более 50%. Несоблюдение пешеходной доступности вызвано отсутствием остановочных пунктов по ул. Немировича-Данченко, а также отсутствием маршрутов общественного транспорта на южной границе жилмассива по ул. Тульской.

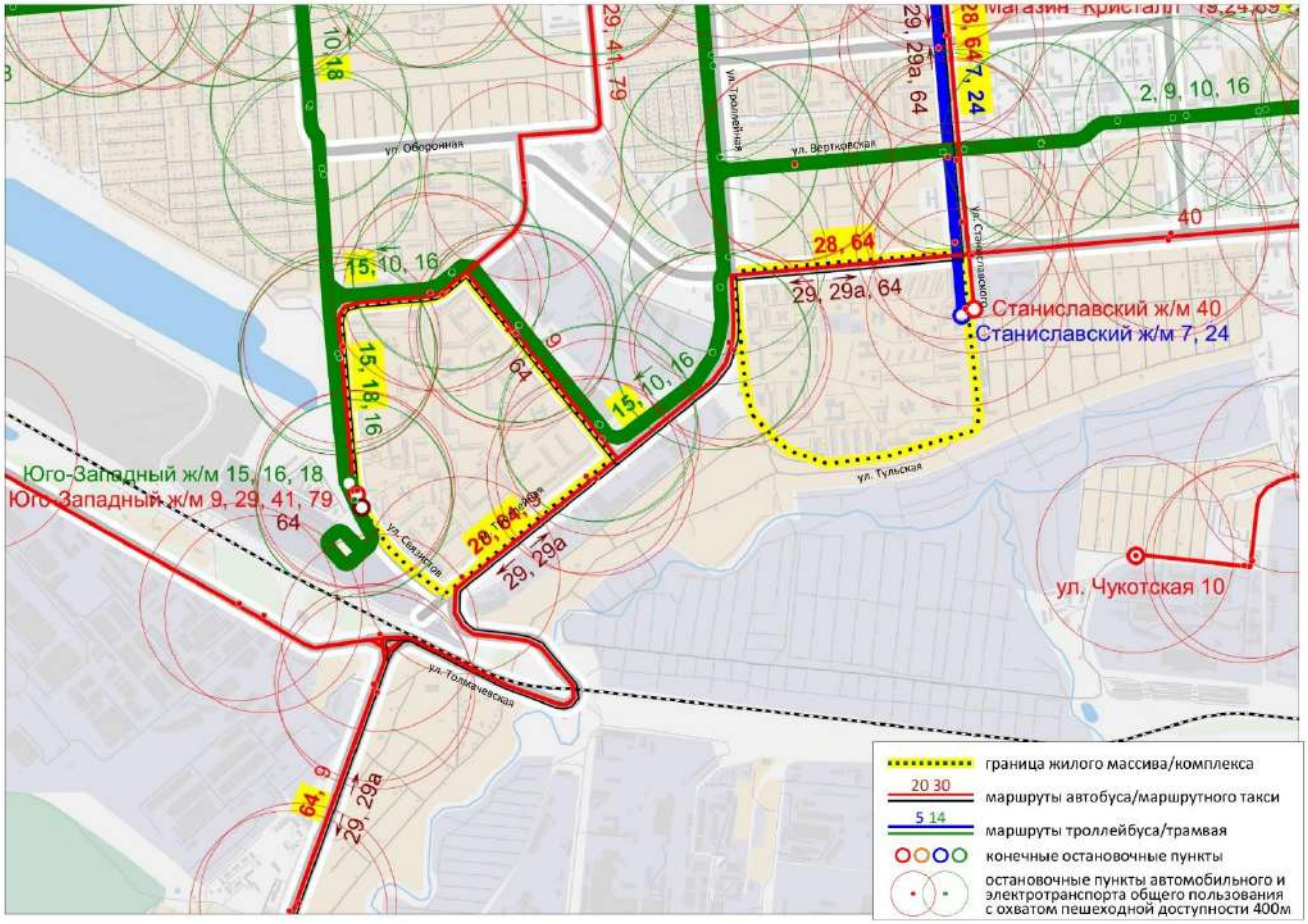


Рисунок 1.9. Схема транспортного обслуживания жилмассивов Юго-Западный и Станиславский

Принадлежность к транспортным районам – № 53.

Расчетный спрос на пассажирские перемещения – 25168 пассажиров в сутки (3020 пассажиров в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте – 25626 пассажиров в сутки (3075 пассажиров в час пик);

Количество предоставленных пассажиромест в час пик:

в жилмассиве Юго-Западный – 6077;

в жилмассиве Станиславский – 5580;

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в рассматриваемых жилмассивах, выше расчетного спроса на пере-

мещения на 2%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях полностью обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час пик. Рекомендуется изменение движения маршрутов по территории микрорайонов и организация дополнительных остановочных пунктов для обеспечения пешеходной доступности неохваченных территорий в связи с перспективным ростом численности населения.

Акатуйский жилмассив. Транспортное обслуживание жилмассива осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам, трамвая и троллейбуса, проходящими севернее границ жилмассива по ул. Петухова. Непосредственно из жилмассива осуществляет движение автобус, работающий по нерегулируемому тарифу, имеющий КОП «Акатуйский жилмассив» по ул. Виктора Уса, обеспечивающий полный охват территории для соблюдения пешеходной доступности.

Жилмассив Затулинский. Транспортное обслуживание жилого массива осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому тарифу и нерегулируемому тарифам, троллейбуса и трамвая. Движение осуществляется по ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев и ул. Зорге, проходящей непосредственно по территории жилмассива. На территории жилмассива расположен КОП автобусов и троллейбусов «Затулинский ж/м». КОП трамвая «пос. Чемской» с разворотным кольцом располагается севернее границ жилмассива.

Степень охвата территории остановочными пунктами средняя – не более 70%. Превышение нормы пешеходной доступности до остановочных пунктов наблюдается в отношении жилых домов, расположенных к югу от ул. Зорге и обуславливается отсутствием движения транспорта общего пользования по автодороге, расположенной на южной границе жилмассива.

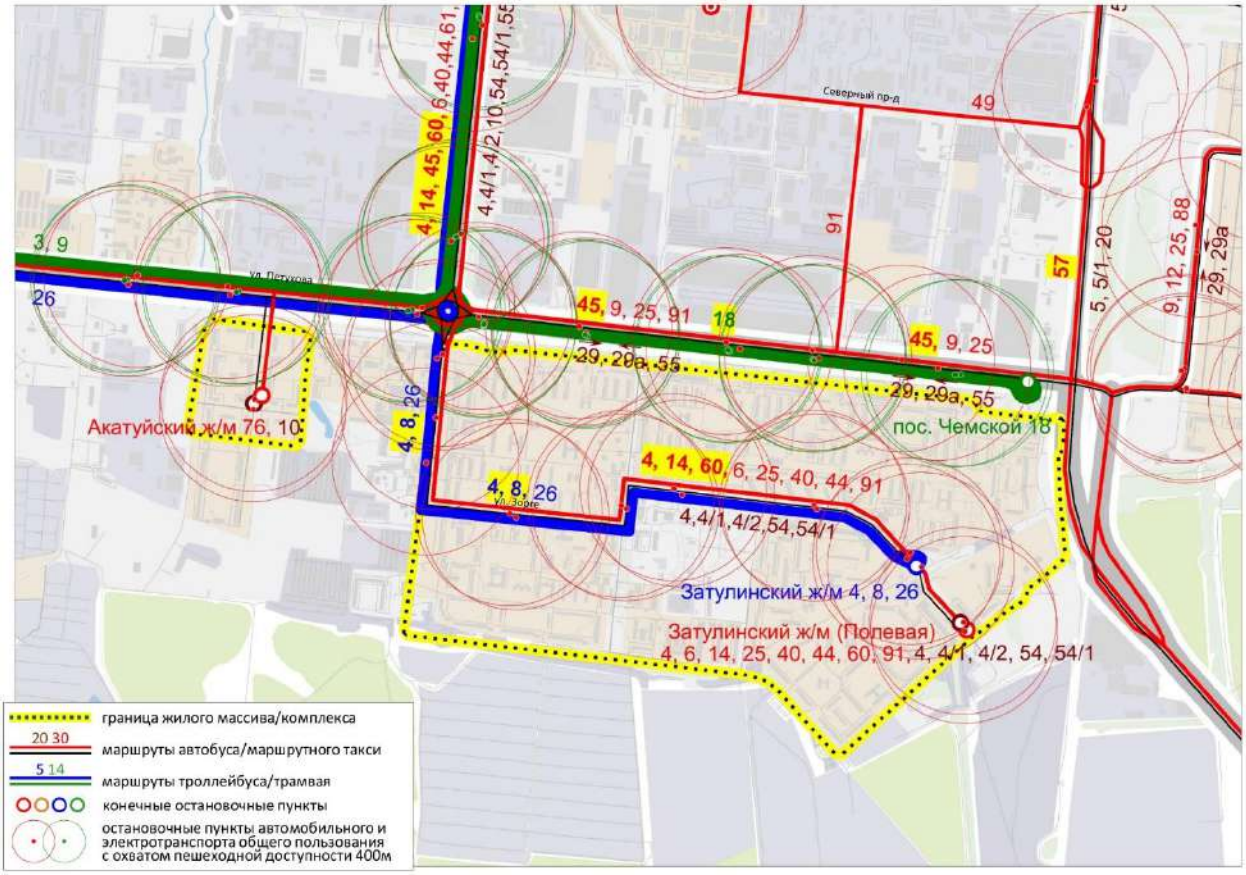


Рисунок 1.10. Схема транспортного обслуживания жилмассивов Акатуйский и Затулинский

Принадлежность к транспортным районам:

№ 65 (жилмассив Затулинский);

№ 71 (жилмассив Акатуйский).

Расчетный спрос на пассажирские перемещения:

в транспортном районе № 65 – 24745 пассажиров в сутки (2969 пассажиров в час пик);

в транспортном районе № 71 – 3846 пассажиров в сутки (462 пассажира в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте:

в транспортном районе № 65 – 21966 пассажиров в сутки (2636 пассажиров в час пик);

в транспортном районе № 71 – 3993 пассажира в сутки (479 пассажиров в час пик).

Количество предоставленных пассажиромест в час пик:

в транспортном районе № 65 – 8970;

в транспортном районе № 71 – 1555.

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в жилмассиве Затулинский, ниже расчетного спроса на перемеще-

ния на 11%, в жилмассиве Акатуйский – выше на 4%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях полностью обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час пик. Рекомендуется усиление существующих маршрутов общественного транспорта в жилмассиве Акатуйский путем замены автобусов малого класса на низкопольные автобусы большого класса для обеспечения транспортной доступности.

Жилмассив Плющихинский. Транспортное обслуживание жилого массива осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам. Движение осуществляется по ул. Татьяны Снежиной и ул. Волочаевской, проходящим непосредственно по территории жилмассива. На территории жилмассива расположен КОП автобусов «ул. Татьяны Снежиной».

Степень охвата территории остановочными пунктами средняя – не более 70%. Превышение нормы пешеходной доступности до остановочных пунктов наблюдается в отношении жилых домов, расположенных юго-западнее существующего КОП «ул. Татьяны Снежиной».

Жилмассив по ул. Выборной. Транспортное обслуживание жилого массива осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам. Движение осуществляется по ул. Выборной, являющейся южной границей жилмассива. На территории жилмассива отсутствуют КОП маршрутов общественного транспорта.

Степень охвата территории остановочными пунктами высокая – более 90%. Превышение нормы пешеходной доступности до остановочных пунктов наблюдается в отношении жилых домов № 91/4 – 113/2, расположенных вблизи северной границы жилого массива по ул. Выборной.

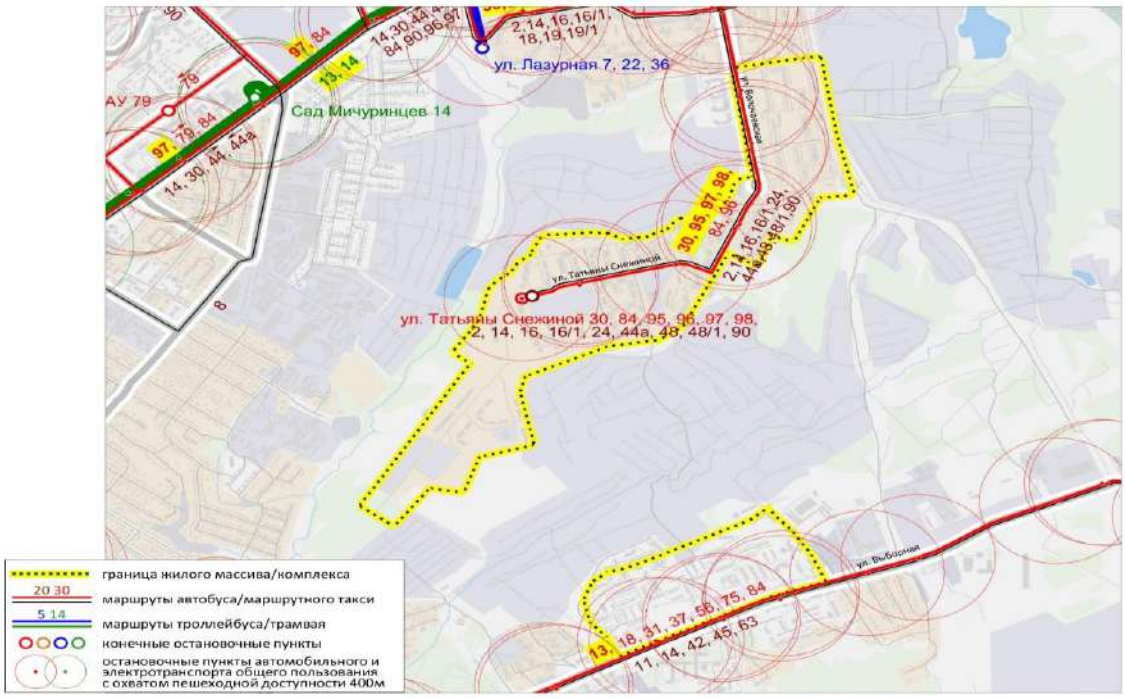


Рисунок 1.11. Схема транспортного обслуживания жилмассивов Плющихинский и по ул. Выборной

Принадлежность к транспортным районам:

№ 87 (Плющихинский жилмассив);

№ 95 (жилмассив по ул. Выборной).

Расчетный спрос на пассажирские перемещения:

в транспортном районе № 87 – 9597 пассажиров в сутки (1152 пассажира в час пик);

в транспортном районе № 95 – 5447 пассажиров в сутки (654 пассажира в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте (по двум указанным районам – 15939 пассажиров в сутки):

в транспортном районе № 87 – 10,420 пассажиров в сутки (1250 пассажиров в час пик);

в транспортном районе № 95 – 5519 пассажиров в сутки (662 пассажира в час пик).

Количество предоставленных пассажиромест в час пик:

в транспортном районе № 87 – 5149;

в транспортном районе № 95 – 2407;

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в жилмассиве Плющихинский, выше расчетного спроса на перемещения на 8%, в жилмассиве Выборный – на 1%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях полностью обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час пик. Рекомендуется изменение движения маршрутов по территории жилмассивов и организация дополнительных остановочных пунктов для обеспечения пешеходной доступности неохваченных территорий в связи с перспективным ростом численности населения.

Микрорайон Ключ-Камышенское плато. Транспортное обслуживание жилого массива осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам. Движение осуществляется по ул. Взлетной, ул. Ключ-Камышенское Плато и ул. Выборной. На территории жилмассива организованы КОП автобусов – «Ключ-Камышенское плато» и «Планетарий».

Степень охвата территории остановочными пунктами низкая – не более 50%. Превышение нормы пешеходной доступности до остановочных пунктов наблюдается в отношении жилых домов по ул. Пролетарской в северной части микрорайона, а также западнее ул. Ключ-Камышенское Плато.

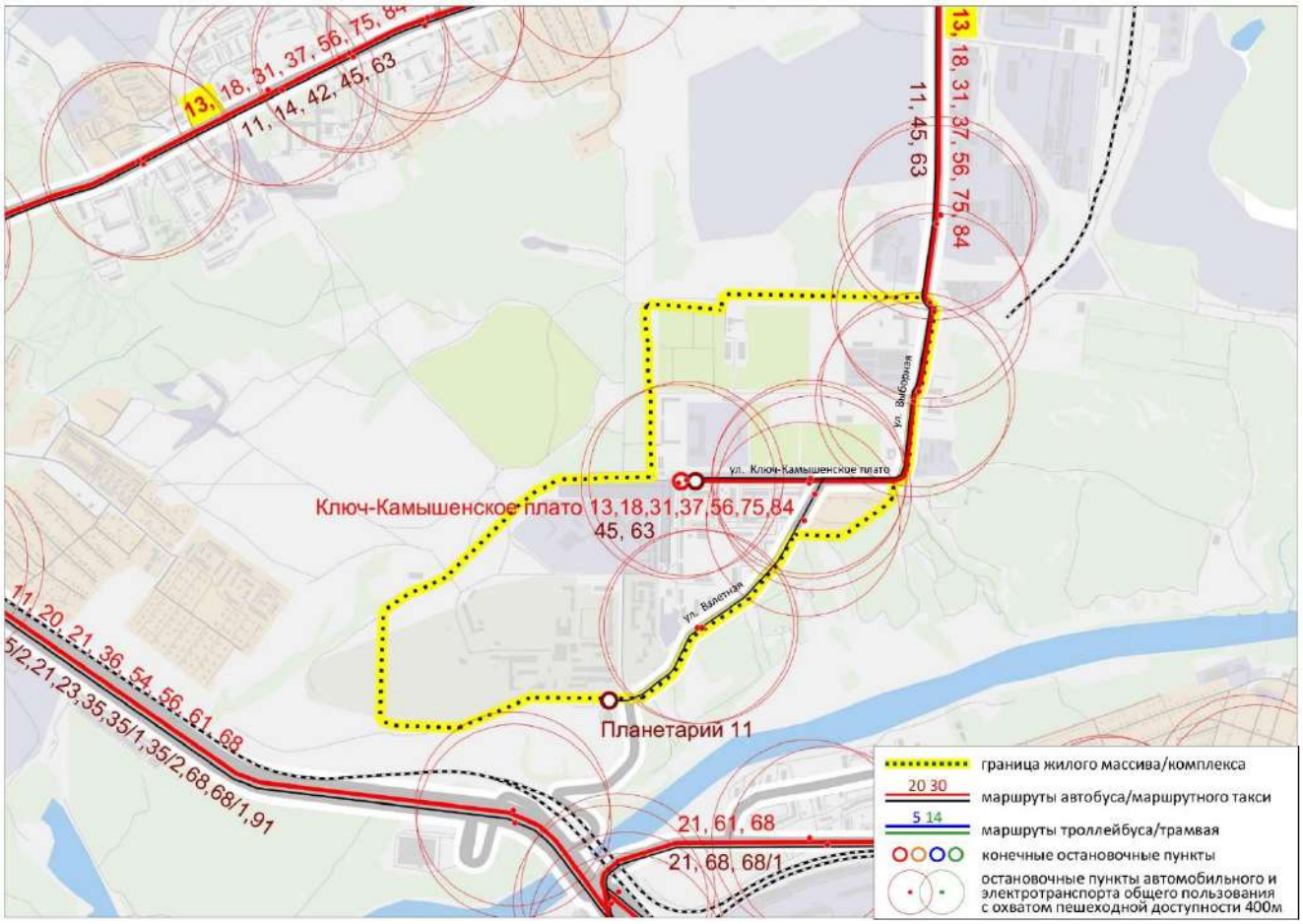


Рисунок 1.12. Схема транспортного обслуживания микрорайона Ключ-Камышенское плато

Принадлежность к транспортным районам – № 36.

Расчетный спрос на пассажирские перемещения – 1938 пассажиров в сутки (233 пассажира в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте – 3767 пассажиров в сутки (452 пассажира в час пик).

Количество предоставленных пассажиромест – 1865 в час пик.

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в микрорайоне Ключ-Камышенское плато, выше расчетного спроса на перемещения на 48%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях полностью обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час пик.

Микрорайон Нижняя Ельцовка. Транспортное обслуживание микрорайона осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам. Движение осуществляется по ул. Лесосечной и ул. Экваторной. На территории микрорайона организован КОП автобусов «ул. Экваторная».

Степень охвата территории остановочными пунктами высокая – более 70%. Превышение нормы пешеходной доступности до остановочных пунктов наблюда-

ется в отношении жилых домов № 10 – 18 по ул. Экваторной, расположенных вблизи восточной границы микрорайона.

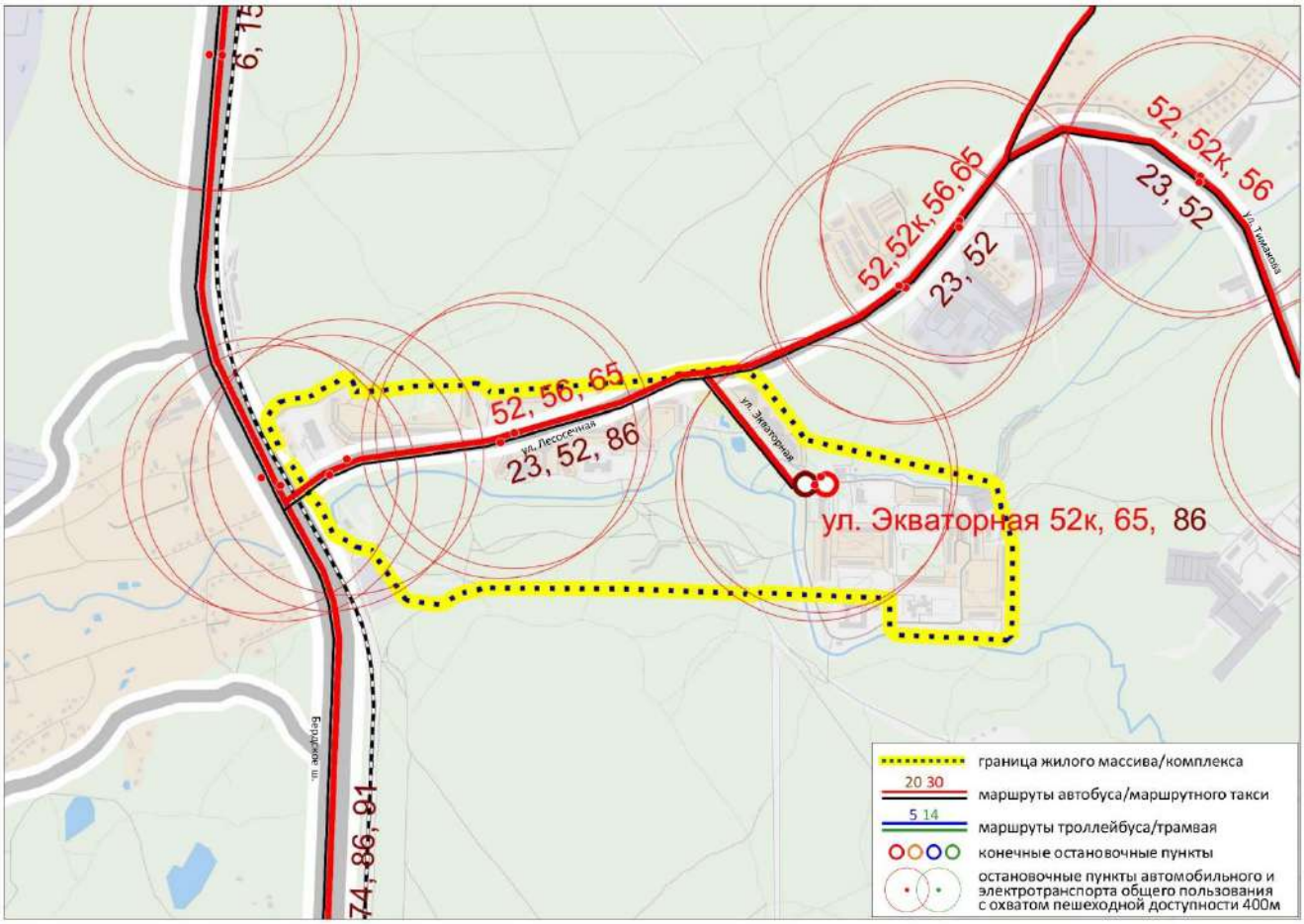


Рисунок 1.13. Схема транспортного обслуживания микрорайона Нижняя Ельцовка

Принадлежность к транспортным районам – № 109.

Расчетный спрос на пассажирские перемещения – 3593 пассажира в сутки (431 пассажир в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте – 3669 пассажиров в сутки (440 пассажиров в час пик).

Количество предоставленных пассажиромест – 712 в час пик.

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в микрорайоне Нижняя Ельцовка, выше расчетного спроса на перемещения на 2%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях полностью обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час пик.

ЖК Европейский берег. Транспортное обслуживание жилого комплекса осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам, проходящими по ул. Большевистской, расположенной севернее границ

жилого комплекса. Движение общественного транспорта непосредственно по территории комплекса не осуществляется.

Степень охвата территории остановочными пунктами низкая. Ближайший остановочный пункт расположен в 200 метрах от северной границы жилого комплекса.

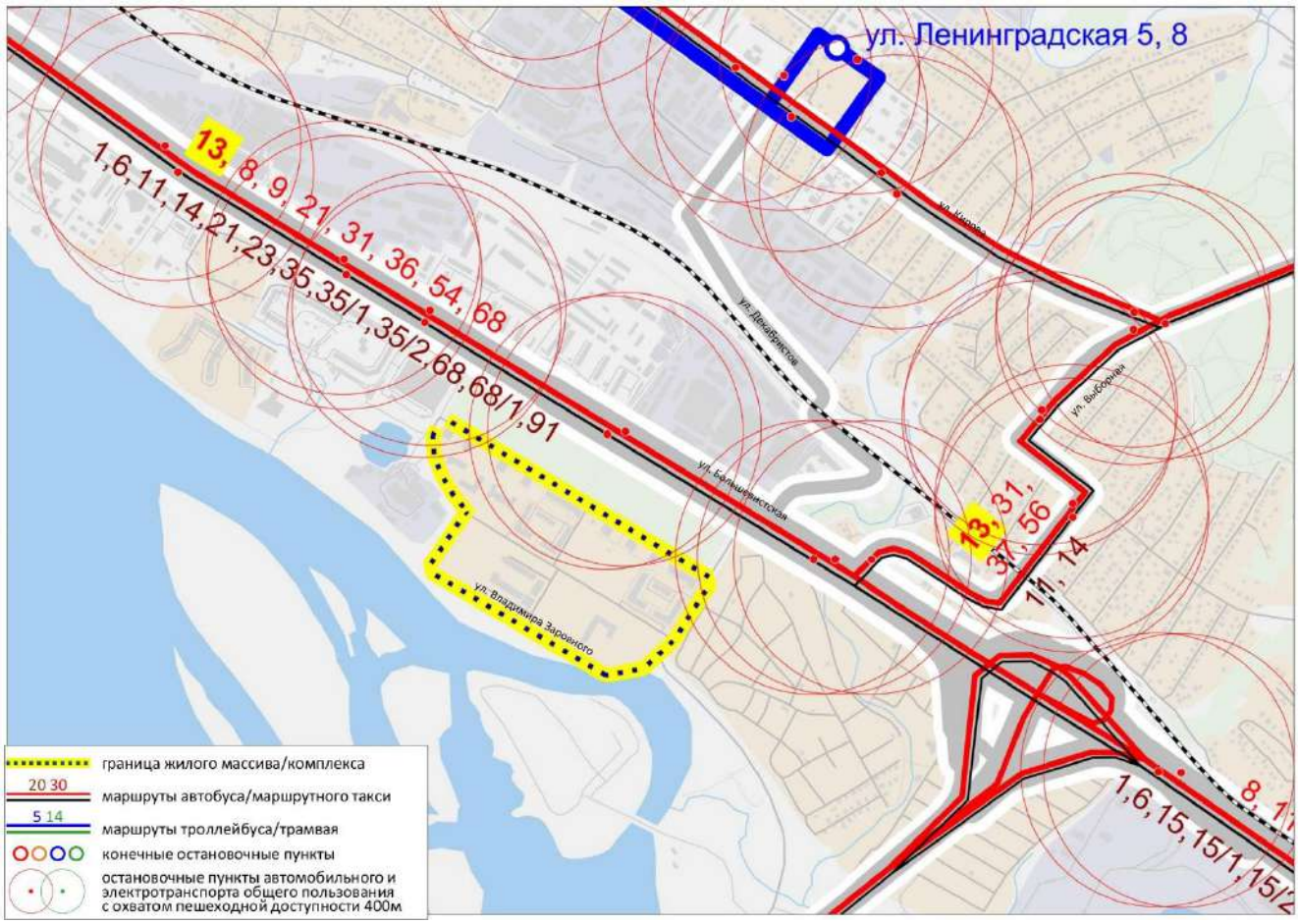


Рисунок 1.14. Схема транспортного обслуживания ЖК Европейский берег

Принадлежность к транспортным районам – № 39.

Расчетный спрос на пассажирские перемещения 6619 пассажиров в сутки (794 пассажира в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте – 11786 пассажиров в сутки (1414 пассажиров в час пик).

Количество предоставленных пассажиромест – 3798 в час пик.

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в районе ЖК Европейский берег, выше расчетного спроса на перемещения на 44%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях полностью обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час-пик. Рекомендуется организация маршрута непосредственно по территории жилого комплекса – ул. Владимира Заровного.

ЖК Ясный берег и ЖК Венеция. Транспортное обслуживание жилых комплексов осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам и троллейбуса, проходящими по проезду Энергетиков, расположенному севернее границ жилых комплексов. Движение общественного транспорта непосредственно по территории комплексов не осуществляется.

Степень охвата территории остановочными пунктами низкая. Ближайший остановочный пункт расположен в 200 метрах от северной границы жилого комплекса «Венеция».

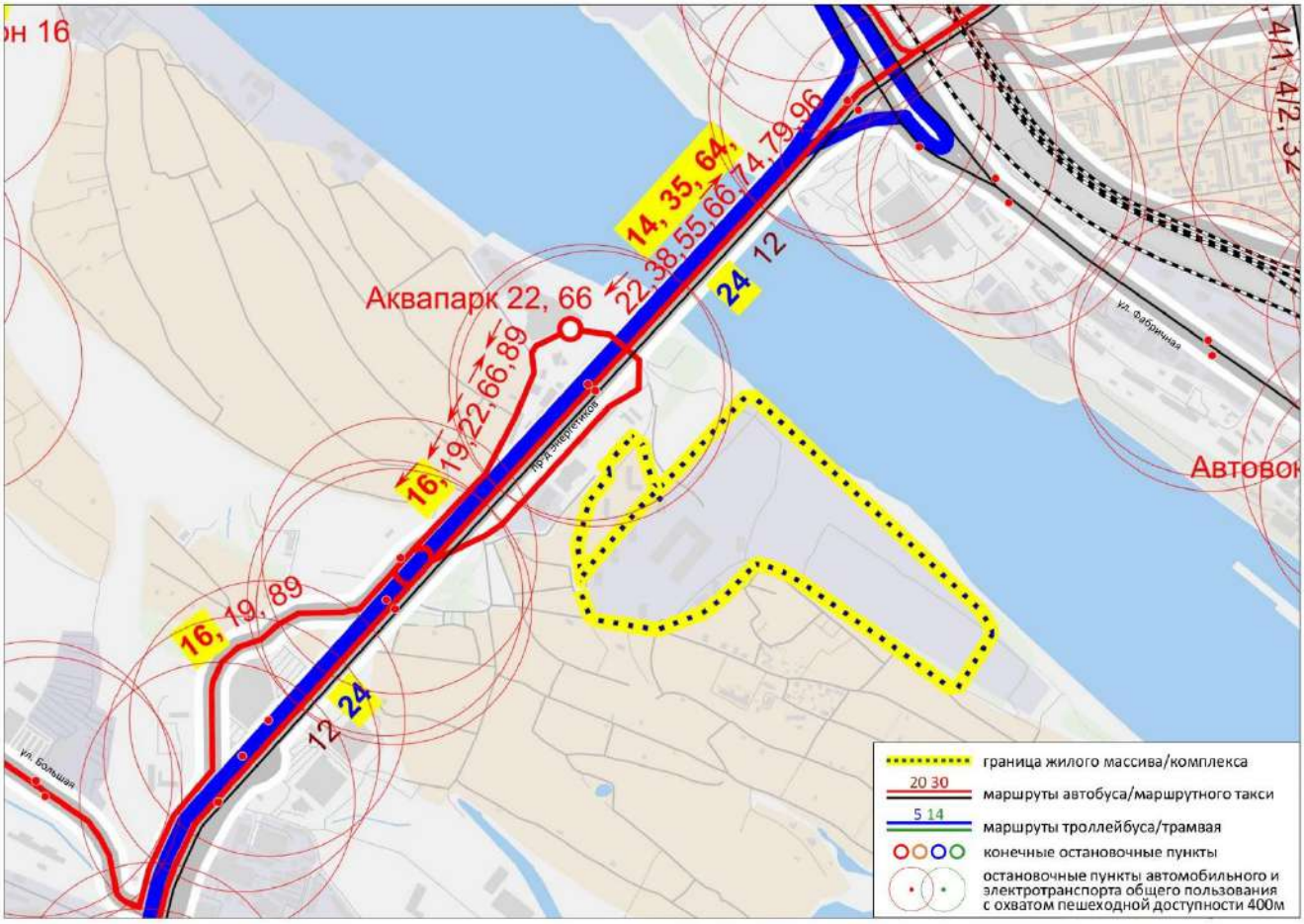


Рисунок 1.15. Схема транспортного обслуживания ЖК Ясный берег и ЖК Венеция

Принадлежность к транспортным районам – № 42.

Расчетный спрос на пассажирские перемещения – 1662 пассажира в сутки (199 пассажиров в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте – 3593 пассажира в сутки (431 пассажир в час пик).

Количество предоставленных пассажиромест – 4965 в час пик.

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в районе рассматриваемых жилых комплексов, выше расчетного

спроса на перемещения на 54%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях полностью обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час пик. Рекомендуется изменение движения маршрутов по территории жилых комплексов и организация дополнительных остановочных пунктов для обеспечения пешеходной доступности неохваченных территорий.

Жилмассив Западный. Транспортное обслуживание жилмассива осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам и трамвая. Движение осуществляется по ул. Забалуева, ул. Холмистой, ул. Танкистов, ул. Колхидской, ул. Фасадной, ул. Пархоменко, ул. Бийской, ул. Титова, ул. Связистов. На западной границе жилмассива организован КОП автобуса «Микрорайон «Чистая Слобода».

Степень охвата территории остановочными пунктами высокая – более 90%.

Жилмассив Чистая Слобода. Транспортное обслуживание жилмассива осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам и трамвая. Движение автобусов осуществляется по ул. Холмистой, ул. Спортивной, ул. Порт-Артурской. На территории жилмассива организовано 2 КОП автобуса: «ул. Спортивная» и «Микрорайон «Чистая Слобода».

Движение маршрутов трамвая осуществляется по ул. Титова с организованным разворотным кольцом и КОП «Микрорайон Чистая Слобода» в районе дома № 244.

Степень охвата территории остановочными пунктами высокая – более 90%. Превышение нормы пешеходной доступности до остановочных пунктов наблюдается в отношении жилых домов № 23 – 27 по ул. Спортивной, № 270 – 276 по ул. Титова, расположенных вблизи западной границы жилмассива.

Жилмассив Троллейный. Транспортное обслуживание жилмассива осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам и трамвая. Движение транспортных средств общего пользования осуществляется по ул. Широкой, ул. Связистов, ул. Новосибирской, ул. Пархоменко, ул. Троллейной. На территории жилмассива организован КОП автобуса «ул. Дюканова».

Степень охвата территории остановочными пунктами высокая – более 90%.

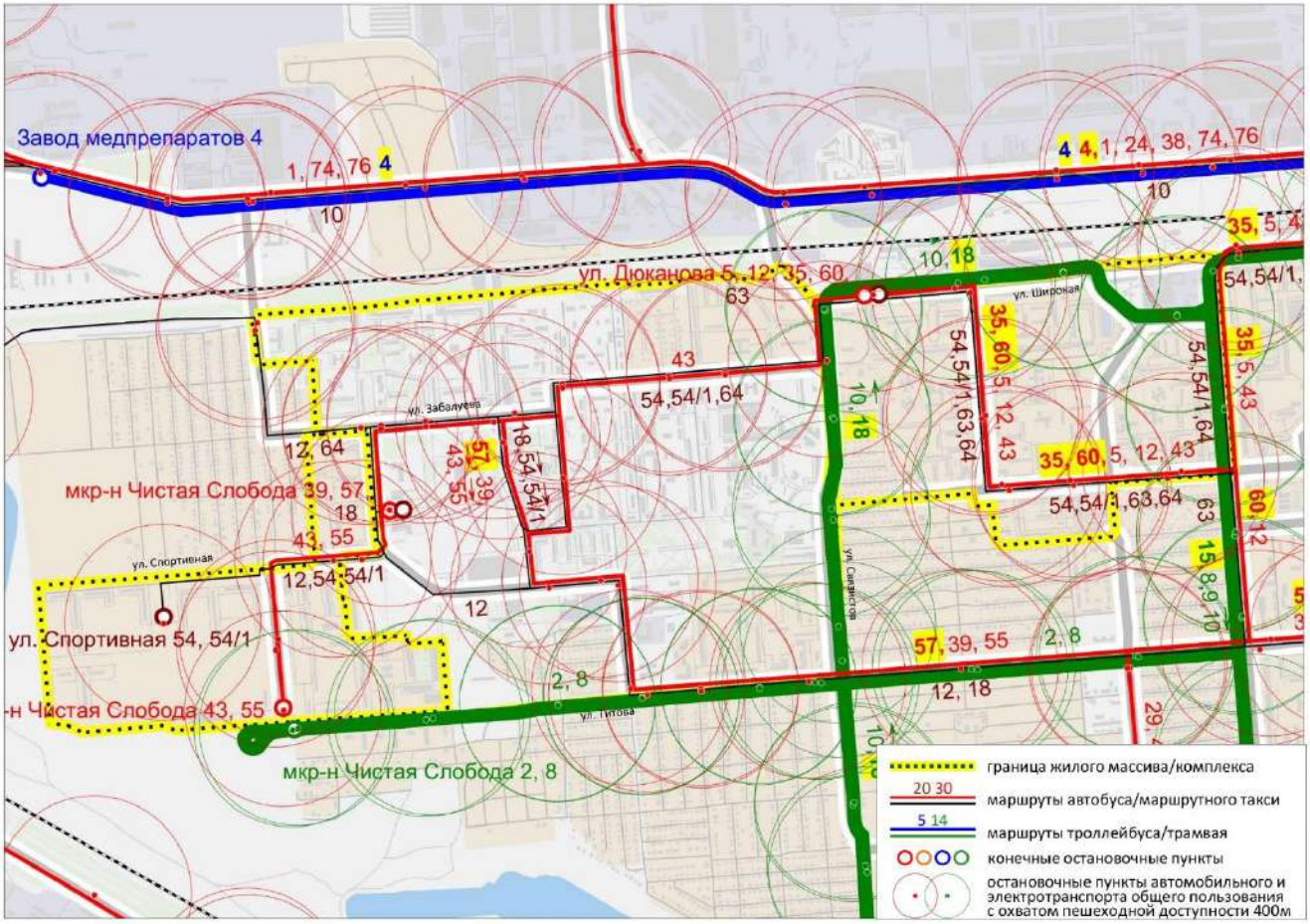


Рисунок 1.16. Схема транспортного обслуживания жилмассивов Западный, Чистая Слобода и Троллейный

Принадлежность к транспортным районам:

№ 50 (жилмассивы Западный и Чистая Слобода);

№ 52 (жилмассив Троллейный).

Расчетный спрос на пассажирские перемещения:

в транспортном районе № 50 – 16663 пассажира в сутки (2000 пассажиров в час пик);

в транспортном районе № 52 – 23812 пассажиров в сутки (2857 пассажиров в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте:

в транспортном районе № 50 – 14448 пассажиров в сутки (1734 пассажира в час пик);

в транспортном районе № 52 – 32032 пассажира в сутки (3844 пассажира в час пик).

Количество предоставленных пассажиромест в час пик:

в жилмассиве Западный – 4815;

в жилмассиве Чистая слобода – 3853;

в жилмассиве Троллейный – 6303.

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в жилмассивах Западный и Чистая слобода, ниже расчетного спроса на перемещения на 13%, в жилмассиве Троллейный – выше на 26%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях полностью обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час пик. Рекомендуется изменение движения маршрутов по территории жилых массивов, организация новых маршрутов и дополнительных остановочных пунктов для обеспечения пешеходной доступности неохваченных территорий в связи с перспективным ростом численности населения.

Жилмассив Южно-Чемской и ЖК Матрешкин двор. Транспортное обслуживание жилмассива осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам. Движение осуществляется по ул. Водозабор, ул. Бронной, ул. Прокопьевской, ул. Александра Чистякова, переулку 18-му Бронному, ул. Петухова, ул. Дмитрия Шмонина. На территории микрорайона организовано 3 КОП автобуса: «Белые росы», «ул. Водозабор» и «ул. Александра Чистякова». Также на территории ЖК «Матрешкин двор» организован КОП автобуса «ул. Дмитрия Шмонина».

Степень охвата территории остановочными пунктами средняя – не более 70%. Несоблюдение пешеходной доступности наблюдается в районах индивидуальной жилой застройки в восточной части жилмассива – ДНТ Белые Росы и на всём протяжении ул. Гранатовой, а также в районе жилой застройки по ул. Николая Сотникова.

Жилмассив Северо-Чемской. Транспортное обслуживание жилмассива осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам, троллейбуса и трамвая. Движение по маршрутам следования транспорта общего пользования осуществляется по ул. Мира, ул. Аникина, ул. Обогатительной, ул. Оловозаводской, ул. Сержанта Коротаева, ул. Тюменской, ул. Комсомольской, ул. Саввы Кожевникова. На территории жилмассива организовано 3 КОП автобуса и троллейбуса: «СТЦ Мега», «Северо-Чемской ж/м» и «ул. С. Кожевникова».

Движение маршрутов трамвая осуществляется по ул. Мира и ул. Оловозаводской с организованным разворотным кольцом и КОП«Бугринская роща» в районе дома № 2 по ул. Оловозаводской.

Степень охвата территории остановочными пунктами средняя – не более 80%. Превышение нормы пешеходной доступности до остановочных пунктов наблюдается в отношении районов индивидуальной жилой застройки по ул. Чигорина, ул. Плавильщиков, ул. Гэсстроевской, ул. Герцена.

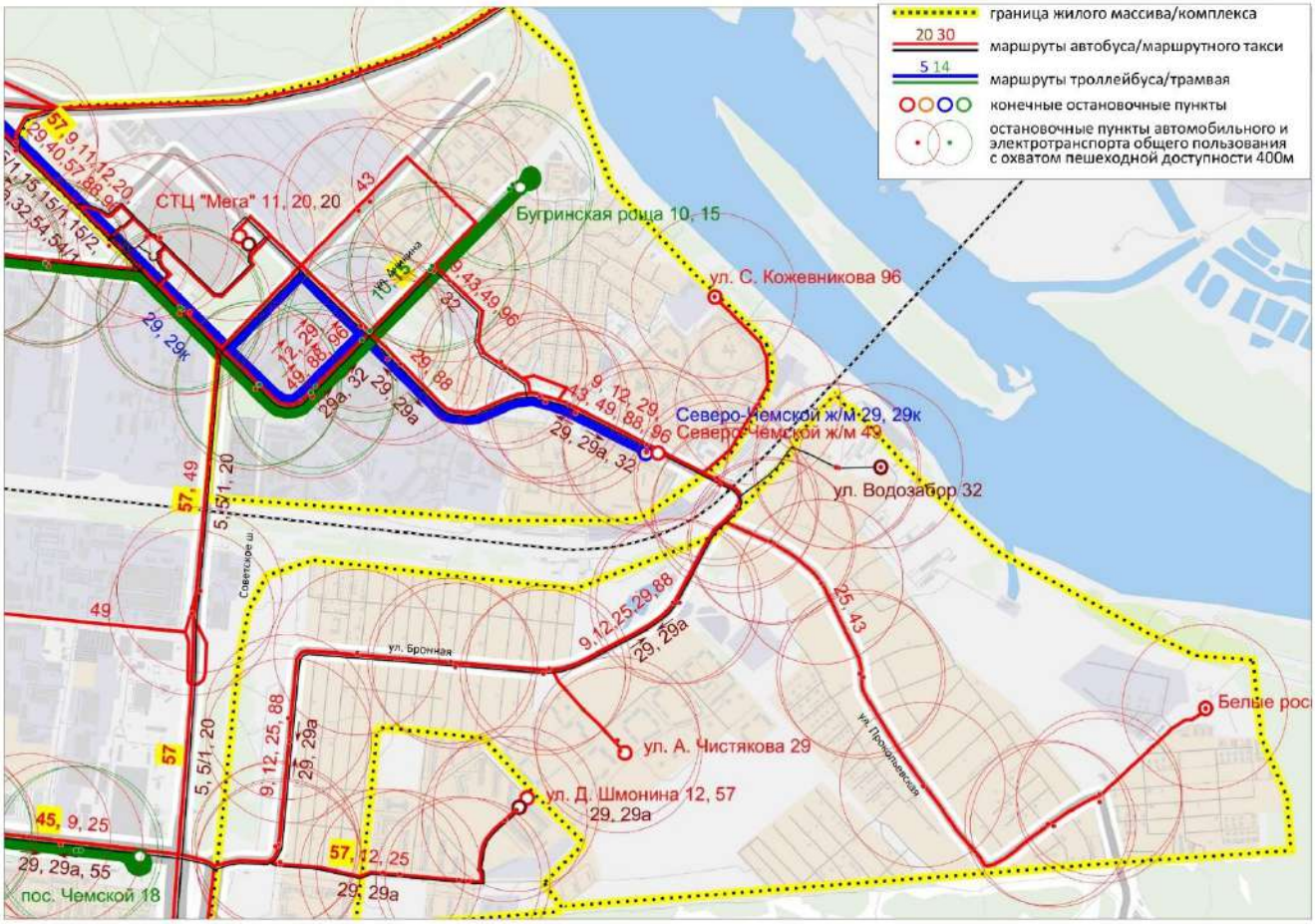


Рисунок 1.17. Схема транспортного обслуживания жилмассивов Южно-Чемской, Северо-Чемской и ЖК Матрешкин двор

Принадлежность к транспортным районам:

№ 62 (жилмассив Северо-Чемской);

№ 70 (жилмассив Южно-Чемской, ЖК Матрешкин двор).

Расчетный спрос на пассажирские перемещения:

в транспортном районе № 62 – 14800 пассажиров в сутки (1776 пассажиров в час пик);

в транспортном районе № 70 – 17948 пассажиров в сутки (2154 пассажира в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте:

в транспортном районе № 62 – 16367 пассажиров в сутки (1964 пассажира в час пик);

в транспортном районе № 70 – 18939 пассажиров в сутки (2273 пассажира в час пик).

Количество предоставленных пассажиромест в час пик:

в жилмассиве Южно-Чемской – 4229;

в жилмассиве Северо-Чемской – 6852.

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в жилмассиве Северо-Чемской, выше расчетного спроса на перемещения на 10%, в жилмассиве Южно-Чемской – на 5%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях полностью обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час пик. Рекомендуется изменение движения маршрутов по территории жилмассивов и организация дополнительных остановочных пунктов для обеспечения пешеходной доступности неохваченных территорий в связи с перспективным ростом численности населения.

Микрорайон Левые Чемы. Транспортное обслуживание микрорайона осуществляется маршрутами автобуса по регулируемому и нерегулируемому тарифам. Движение по маршрутам следования транспорта общего пользования осуществляется по Советскому шоссе, ул. Часовой, ул. Печатников, ул. Бердышева, ул. Таврической, ул. Молодости, ул. Софийской, ул. Ветлужской, ул. Новоморской, ул. Приморской. На территории микрорайона организован КОП автобуса «ОРМЗ».

Степень охвата территории остановочными пунктами средняя – не более 80%. Превышение нормы пешеходной доступности до остановочных пунктов наблюдается в отношении районов индивидуальной жилой застройки в северо-западной части микрорайона по ул. Часовой до пересечения с ул. Печатников.



Рисунок 1.18. Схема транспортного обслуживания микрорайона Левые Чемы

Принадлежность к транспортным районам – № 73.

Расчетный спрос на пассажирские перемещения – 15422 пассажира в сутки (1851 пассажир в час пик).

Фактически совершаемые корреспонденции на общественном транспорте – 10345 пассажиров в сутки (1241 пассажир в час пик);.

Количество предоставленных пассажиромест – 1873 в час пик.

Фактическая доля жителей, использующих общественный транспорт для перемещений в микрорайоне Левые Чемы, меньше расчетного спроса на перемещения на 33%. Количество предоставленных пассажиромест в существующих условиях обеспечивает расчетный и фактический спрос на пассажирские перевозки в час пик при минимальном запасе провозной способности подвижного состава. Рекомендуется усиление существующих маршрутов общественного транспорта путем увеличения количества подвижного состава или изменения класса его вместимости в связи с перспективным ростом численности населения.

1.4. Соответствие предоставленной провозной способности существующим пассажиропотокам

В данном подразделе представлен анализ отношения спроса на пассажирские перевозки по каждому маршруту всех видов наземного пассажирского транспорта общего пользования к фактической провозной способности такого транспорта в 1 час пик. В ходе анализа учтены пересадочность пассажиров с одного маршрута на другой, нормативная вместимость работающих на маршрутах единиц подвижного состава и интервалы движения общественного транспорта.

Значения соответствия провозной способности троллейбусного и трамвайного транспорта существующим пассажиропотокам представлены в таблицах 1.9 и 1.10. По результатам анализа все существующие маршруты городского электрического транспорта обеспечивают провозную способность пассажиропотока в соответствии с имеющимся спросом на пассажирские перевозки и характеризуются приемлемым запасом провозной способности. Картограммы пассажиропотоков троллейбусного и трамвайного транспорта представлены на рисунках 1.19 и 1.20.

Таблица 1.9

Соответствие предоставленной провозной способности троллейбусного транспорта существующим пассажиропотокам

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	13	ул. Учительская – М. «Речной вокзал»	Б*	22	92	15	1380	2622	1657	Провозная способность обеспечена
2	2	Городской аэропорт – Вокзал «Новосибирск-Главный»	Б	12	92	12	1104	2098	870	Провозная способность обеспечена
3	24	Станиславский ж/м – ул. Учительская	Б	25	92	10	920	1748	1167	Провозная способность обеспечена
4	29	Северо-Чемской ж/м – М. «Заельцовская»	Б	6	92	3	230	437	319	Провозная способность обеспечена
5	29к	Северо-Чемской ж/м – М. «Площадь Маркса»	Б	6	92	5	460	874	78	Провозная способность обеспечена
6	5	Городской аэропорт – ул. Ленинградская	Б	23	92	15	1380	2622	1924	Провозная способность обеспечена
7	10	Сад им. Дзержинского – Институт горного дела	Б	17	92	10	920	1748	1374	Провозная способность обеспечена
8	22	ул. Лазурная – ул. Учительская	Б	19	92	12	1104	2098	1942	Провозная способность обеспечена
9	23	Сад им. Дзержинского - Вокзал «Новосибирск-Главный»	Б	18	92	15	1380	2622	2109	Провозная способность обеспечена
10	36	ул. Лазурная – М. «Речной вокзал»	Б	5	92	6	552	1049	80	Провозная способность обеспечена
11	26	Затулинский ж/м – Молкомбинат	Б	6	92	6	552	1049	257	Провозная способность обеспечена
12	4	Затулинский ж/м – Завод Медпрепаратов	Б	19	92	10	920	1748	1152	Провозная способность обеспечена

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
13	8	Затулинский ж/м – ул. Ленинградская	Б	23	92	12	1104	2098	1908	Провозная способность обеспечена
14	7	Станиславский ж/м – ул. Лазурная	Б	23	92	10	920	1748	975	Провозная способность обеспечена

Примечания: * – Б – троллейбус большой вместимости (до 92 человек).

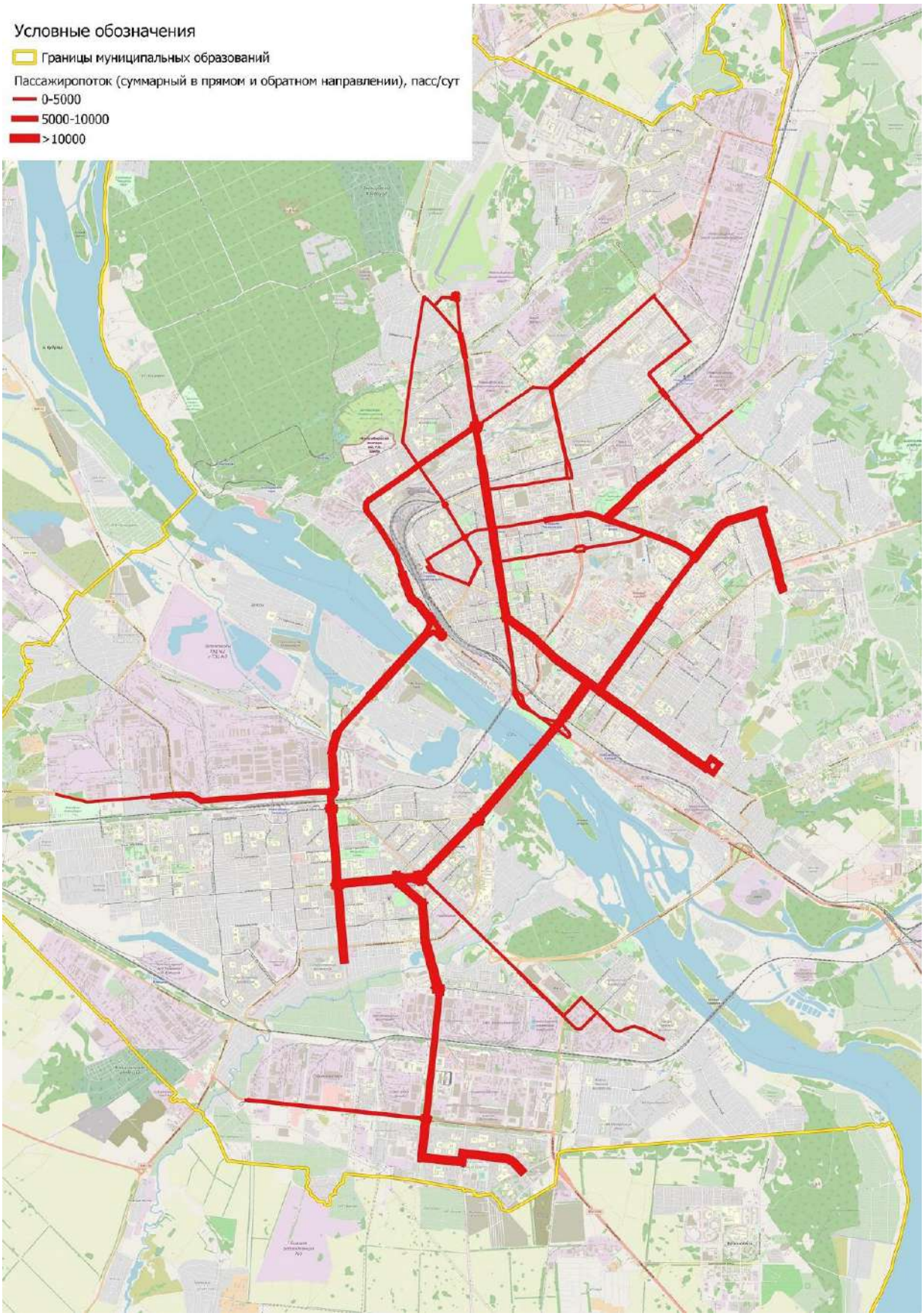


Рисунок 1.19. Картограмма пассажиропотоков троллейбусного транспорта

Таблица 1.10

Соответствие предоставленной провозной способности трамвайного транспорта существующим пассажиропотокам

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	10	Бугринская роща – Хлебозавод	Б*	7	118	4	472	897	528	Провозная способность обеспечена
2	15	Бугринская роща – Юго-Западный ж/м	Б	15	118	6	708	1345	1700	Провозная способность обеспечена
3	16	Юго-Западный ж/м – М. «Площадь Маркса»	Б	4	118	5	545	1035	238	Провозная способность обеспечена
4	18	Юго-Западный ж/м – пос. Чемской	Б	15	118	6	708	1345	1244	Провозная способность обеспечена
5	2	Микрорайон «Чистая Слобода» – М. «Площадь Маркса»	Б	6	118	5	644	1223	522	Провозная способность обеспечена
6	3	Молкомбинат – М. «Площадь Маркса»	Б	2	118	2	197	374	25	Провозная способность обеспечена
7	8	Микрорайон «Чистая Слобода» – ТЭЦ-2	Б	2	118	3	308	585	110	Провозная способность обеспечена
8	9	Молкомбинат – ТЭЦ-2	Б	5	118	1	69	132	126	Провозная способность обеспечена
9	11	ПКиО «Сосновый бор» – Золотая горка	Б	5	118	4	506	961	198	Провозная способность обеспечена
10	13	Гусинобродское шоссе - ул. Писарева	Б	24	118	15	1770	3363	2547	Провозная способность обеспечена
11	14	пл. им. Калинина – Сад Мичуринцев	Б	18	118	7	787	1 495	777	Провозная способность обеспечена

Примечания: * – Б – трамвай большой вместимости (до 118 человек).



Рисунок 1.20. Картограмма пассажиропотоков трамвайного транспорта

Значения соответствия провозной способности автобусного транспорта, работающего на маршрутах по регулируемым тарифам, существующим пассажиропотокам представлены в таблице 1.11, картограмма пассажиропотоков – на рисунке 1.21.

По результатам анализа выявлены маршруты, не обеспечивающие провозную способность существующего пассажиропотока, а также обладающие дефицитом провозной способности по отношению к спросу на пассажирские перевозки.

По предварительной оценке выявлена недостаточная провозная способность в час пик на ряде муниципальных маршрутов автобуса, требующая внесения изменений как в транспортную схему движения по маршрутам, так и усиления подвижным составом путем изменения класса вместимости и увеличения единиц подвижного состава.

Мероприятия по оптимизации маршрутной сети на краткосрочный и долгосрочный перспективные периоды, направленные на уменьшение несоответствия спроса и фактических мощностей по обеспечению перевозок, включая рекомендации по изменению количества подвижного состава на маршрутах представлены в разделе 3 КСОТ.

Таблица 1.11

Соответствие предоставленной провозной способности автобусного транспорта, работающего на маршрутах по регулируемому тарифу, существующим пассажиропотокам

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	1	Центральный корпус – с/х Левобережный	М*	5	49	1	63	119	76	Провозная способность обеспечена
2	3	Вокзал «Новосибирск-Главный» – пос. Северный	Б**	8	89	8	543	1031	1354	Провозная способность недостаточна
			С***	2	79					
			М	5	49					
3	4	Затулинский ж/м – Криводановский карьер	Б	15	89	9	763	1449	915	Провозная способность обеспечена
4	5	ул. Дюканова – пос. Северный	Б	18	89	5	485	922	2556	Провозная способность недостаточна
5	6	ул. Амбулаторная – Затулинский ж/м	Б	26	89	9	763	1449	3008	Провозная способность недостаточна
6	7	Микрорайон «Щ» – ул. Белоусова	Б	0	89	1	44	83	39	Провозная способность обеспечена
			С	3	79					
7	8	Цветной проезд – Вокзал «Новосибирск-Главный»	Б	12	89	4	381	725	1462	Провозная способность недостаточна
8	9	Автовокзал – Юго-Западный ж/м	М	21	49	6	283	537	2372	Провозная способность не обеспечена

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
9	10	ул. Чукотская – ул. Планировочная	М	3	49	4	173	329	1385	Провозная способность не обеспечена
10	11	Общ. торговый центр – СТЦ «Мега»	Б	2	89	1	101	192	508	Провозная способность не обеспечена
			С	0	79					
			М	3	49					
11	12	ул. Дмитрия Шмонина – ул. Дюканова	Б	0	89	6	294	559	2530	Провозная способность не обеспечена
			С	0	79					
			М	10	49					
12	13	Родники ж/м – Ключ-Камышенское плато	Б	25	89	7	593	1127	3123	Провозная способность не обеспечена
13	14	Затулинский ж/м – пос. Северный	Б	32	89	10	890	1691	2213	Провозная способность недостаточна
14	15	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Микрорайон «Стрижи»	С	0	79	8	368	698	773	Провозная способность недостаточна
			М	11	49					
15	16	Центральный корпус – Затон	Б	10	89	6	534	1015	826	Провозная способность обеспечена
16	18	ул.Тюленина – Ключ-Камышенское плато	Б	16	89	5	445	846	2317	Провозная способность недостаточна
17	19	М «Площадь Маркса» – ЖК «Новомарусино»	С	0	79	1	67	127	28	Провозная способность достаточна
			М	2	49					

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
18	20	ул. Твардовского – СТЦ «Мега»	Б	10	89	2	134	254	572	Провозная способность недостаточна
19	21	УМ-3 – Вокзал «Новосибирск-Главный»	Б	10	89	3	281	534	551	Провозная способность недостаточна
20	23	Общ. торговый центр – ОРМЗ	Б	15	89	6	534	1015	178	Провозная способность обеспечена
21	24	Магазин «Кристалл» – ЖК «Новомарусино»	М	5	49	4	196	372	100	Провозная способность обеспечена
22	25	Белые росы – Затулинский ж/м	М	6	49	4	173	329	403	Провозная способность недостаточна
23	27	пл. им. Калинина – Отделение связи №13 (Северное кладбище – лето)	М	9	49	5	226	430	229	Провозная способность обеспечена
24	28	Пригородный простор – ул. Тюленина	Б	36	89	10	890	1691	7990	Провозная способность недостаточна
25	29	Юго-Западный ж/м – ул. Александра Чистякова	Б	20	89	10	890	1691	367	Провозная способность обеспечена
26	30	ул. Татьяны Снежиной – Ботанический ж/м	Б	27	89	12	1068	2029	1914	Провозная способность обеспечена
27	31	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Ключ-Камышенское плато	Б	2	89	2	124	236	403	Провозная способность недостаточна
			С	2	79					
			М	2	49					

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
28	32	пл. им. Калинина – Фонтан «Снегири»	Б	16	89	5	485	922	285	Провозная способность обеспечена
29	34	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ул. Тюленина	Б	15	89	8	668	1268	1614	Провозная способность недостаточна
30	35	ул. Куприна – ул. Дюканова	Б	20	89	9	763	1449	2989	Провозная способность недостаточна
31	36	ул. Белоусова – Автовокзал	Б	7	89	3	281	534	234	Провозная способность обеспечена
32	38	ЖК «Новомарусино» – ул. Коминтерна	Б	16	49	5	267	508	597	Провозная способность недостаточна
33	39	ул. Тюленина – Микрорайон «Чистая Слобода»	Б	24	89	7	593	1127	2332	Провозная способность недостаточна
34	41	Юго-Западный ж/м – ул. Амбулаторная	Б	11	89	4	334	634	166	Провозная способность обеспечена
35	42	пл. им. Калинина - ул. Флотская	Б	2	89	2	153	291	134	Провозная способность обеспечена
			С	0	79					
			М	2	49					
36	43	Белые росы – Микрорайон «Чистая Слобода»	М	32	49	15	735	1 397	1284	Провозная способность обеспечена
37	44	Диагностический центр – Затулинский ж/м	Б	2	89	2	118	225	428	Провозная способность недостаточна
			С	0	79					
			М	3	49					

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
38	45	Чемской бор – Центральный корпус	Б	20	89	8	668	1268	959	Провозная способность обеспечена
39	46	Отделение связи №13 (Северное кладбище – лето) – пл. им. Калинина	Б	3	89	2	138	262	236	Провозная способность обеспечена
			С	0	79					
			М	3	49					
40	48	Чемской бор – Общ. торговый центр	М	4	49	2	105	200	331	Провозная способность обеспечена
41	49	Северо-Чемской ж/м – ЗАО «Левобережный»	М	1	49	1	49	93	14	Провозная способность обеспечена
42	50	ул. Твардовского – УМ-3	Б	4	89	5	376	715	337	Провозная способность обеспечена
			М	6	49					
43	51л	Нижняя Ельцовка – с.о. «Отдых-2»	Б	1	89	2	134	254	0	Сезонный
44	52	Цветной проезд – ИКЭМ	С	0	79	1	59	112	65	Провозная способность обеспечена
			М	2	49					
45	52к	Цветной проезд – ул. Экваторная	С	0	79	1	32	61	55	Провозная способность обеспечена, но недостаточна
			М	1	49					
46	53	пл. им. Калинина – Крылья	Б	4	89	3	254	483	24	Провозная способность обеспечена
			С	0	79					
			М	0	49					
47	54	ул. Твардовского – Вокзал «Новосибирск-	Б	10	89	4	334	634	697	Провозная способность

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		Главный»								недостаточна
48	55	Микрорайон «Чистая Слобода» - Вокзал «Новосибирск-Главный»	Б	0	89	5	245	466	303	Провозная способность обеспечена
			С	0	79					
			М	9	49					
49	57	Микрорайон «Чистая Слобода» – ул. Дмитрия Шмонина	Б	19	89	12	1068	2029	1017	Провозная способность обеспечена
50	60	ул. Дюканова – Затулинский ж/м	Б	17	89	9	763	1449	1918	Провозная способность недостаточна
51	64	ул. Тюленина – ТЦ «Мегаполис»	Б	21	89	6	534	1015	1613	Провозная способность недостаточна
52	65	Общ. торговый центр – ул. Экваторная	Б	2	89	2	134	254	27	Провозная способность обеспечена
			С	0	79					
			М	0	49					
53	67	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ДК им. Кирова – Вокзал «Новосибирск-Главный» (кольцевой)	С	0	79	6	294	559	352	Провозная способность обеспечена
			М	3	49					
54	68	ул. Твардовского – М. «Речной вокзал»	Б	16	89	3	267	507	378	Провозная способность обеспечена
55	69	ул. Твардовского – пос. Матвеевка	Б	6	89	6	534	1015	124	Провозная способность обеспечена

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
56	72	Общ. торговый центр – пос. Геологов	С	3	79	2	163	311	90	Провозная способность обеспечена
57	73	ул. Флотская – Отделение связи №13 (Северное кладбище – лето)	Б	2	89	3	243	461	27	Провозная способность обеспечена
			С	0	79					
58	74	Вокзал «Новосибирск-Главный» – с/х Левобережный	С	0	79	1	65	124	154	Провозная способность недостаточна
			М	2	49					
59	75	Ключ-Камышенское плато – пос. Северный	Б	6	89	3	265	504	1564	Провозная способность недостаточна
			С	6	79					
60	77л	ул. Ветлужская – Сады	Б	2	89	1	89	169	0	Сезонный
61	79	Юго-Западный ж/м – НГАУ	Б	14	89	7	593	1127	899	Провозная способность обеспечена
62	88	ОРМЗ – Центральный корпус	Б	13	89	2	144	274	587	Провозная способность недостаточна
			С	0	79					
			М	0	49					
63	89	Магазин «Кристалл» – Криводановский карьер	С	0	79	1	49	93	13	Провозная способность обеспечена
			М	1	49					
64	91	Затулинский ж/м – ЗАО «Левобережный»	Б	2	89	2	178	338	75	Провозная способность обеспечена
65	95	ул. Татьяны Снежиной – ПКиО «Заельцовский»	Б	21	89	11	937	1780	2349	Провозная способность обеспечена
66	96	ул. Татьяны Снежиной – ул. С. Кожевникова	Б	20	89	7	593	1127	2408	Провозная способность

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
										недостаточна
67	97	ул. Татьяны Снежиной – ЖК «Северная корона»	Б	20	89	6	534	1015	2979	Провозная способность недостаточна
68	98	ул. Татьяны Снежиной – Ботанический ж/м	Б	16	89	7	593	1127	2030	Провозная способность недостаточна

Примечания: * – М – автобус малой вместимости категории М3 (до 49 человек);
** – Б – автобус большой вместимости (до 89 человек);
*** – С – автобус средней вместимости (до 79 человек).

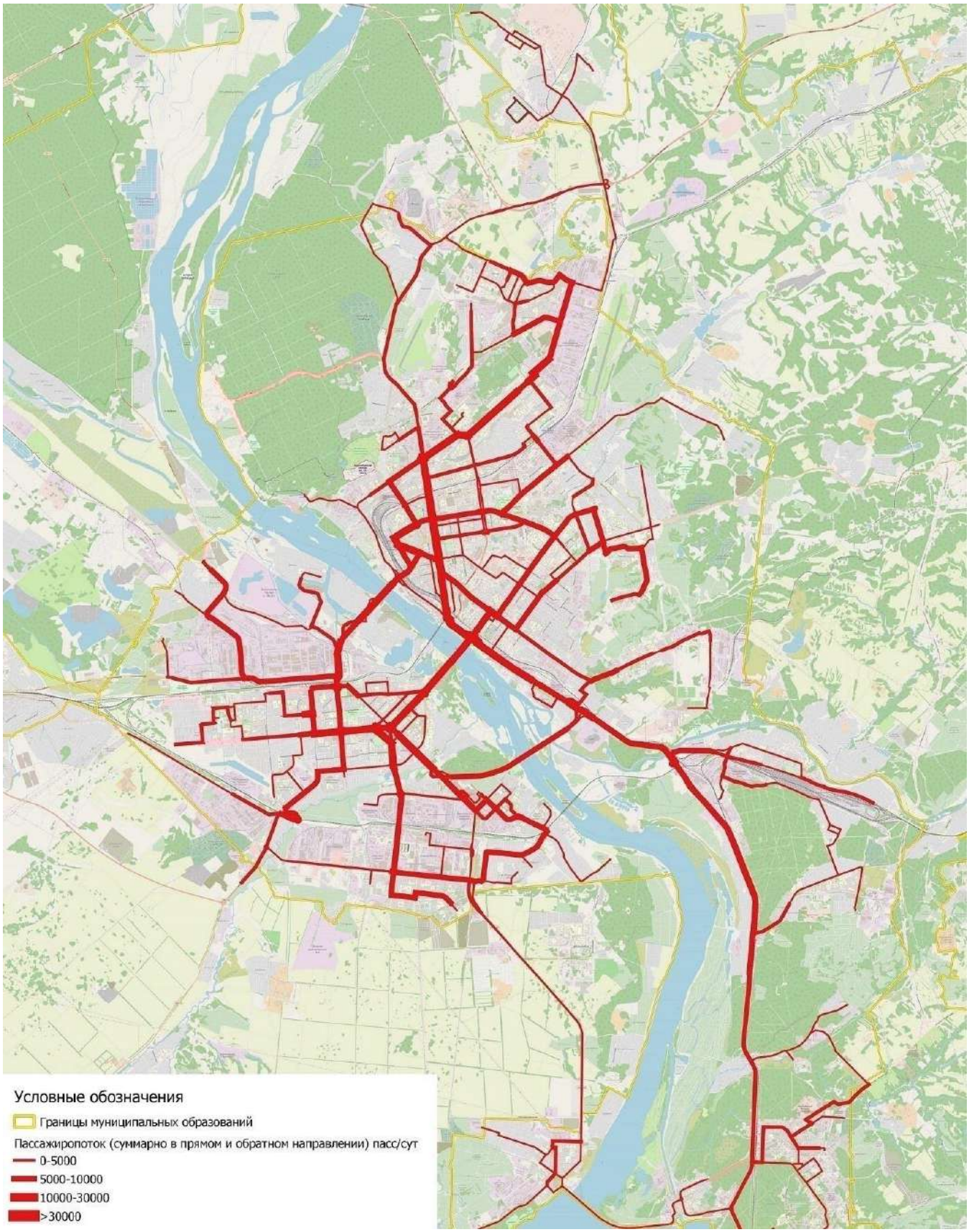


Рисунок 1.21. Картограмма пассажиропотоков автобусного транспорта, работающего на маршрутах по регулируемому тарифу

Значения соответствия провозной способности автобусного транспорта, работающего на маршрутах по нерегулируемым тарифам, существующим пассажиропотокам представлены в таблице 1.12, картограмма пассажиропотоков – на рисунке 1.22.

По результатам анализа выявлены маршруты, не обеспечивающие провозную способность существующего пассажиропотока, а также обладающие дефицитом провозной способности на основании расчетного спроса на пассажирские перевозки. Все маршруты осуществляются коммерческими перевозчиками на подвижном составе малого класса категории М2. Решением обеспечения провозной способности на данных маршрутах может являться организация муниципальных маршрутов путем увеличения класса подвижного состава с его количественным уменьшением.

Мероприятия по оптимизации маршрутной сети на краткосрочный и долгосрочный перспективные периоды, направленные на уменьшение несоответствия расчетного спроса и фактических мощностей по обеспечению перевозок, включая рекомендации по изменению количества подвижного состава на маршрутах, вида перевозок с нерегулируемого на регулируемый, представлены в разделе 3 КСОТ.

Таблица 1.12

Соответствие предоставленной провозной способности автобусного транспорта, работающего на маршрутах по нерегулируемому тарифу, существующим пассажиропотокам

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	1	ул. Твардовского – Вокзал «Новосибирск-Главный»	М*	7	25	3	83	158	946	Провозная способность не обеспечена
2	2	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ул. Татьяны Снежиной	М	8	25	5	136	259	425	Провозная способность обеспечена
3	4	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Затулинский ж/м	М	13	25	12	300	570	1943	Провозная способность не обеспечена
4	4/1		М	7	25					
5	4/2		М	2	25					
6	5	Центральный корпус – Чемской бор	М	16	25	10	250	475	756	Провозная способность обеспечена
7	5/1		М	2	25					
8	6	М. «Речной вокзал» – ул. Белоусова	М	10	25	4	94	178	224	Провозная способность обеспечена
9	7	ул. Белоусова – Микрорайон «Щ»	М	20	25	13	326	620	518	Провозная способность обеспечена
10	8	ТК «Лента» – Магазин «Золотая Нива»	М	20	25	7	174	331	1399	Провозная способность не обеспечена

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
11	9	пос. Северный – ДК им. Кирова	М	14	25	9	214	407	578	Провозная способность обеспечена
12	10	с/х Левобережный – Акатуйский ж/м	М	14	25	12	300	570	2031	Провозная способность не обеспечена
13	11	пос. Северный – Планетарий	М	24	25	7	167	317	1924	Провозная способность не обеспечена
14	12	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ЖК «Радуга Сибири»	М	7	25	4	94	178	469	Провозная способность обеспечена
15	13	ул. Железнодорожная – ул. Писемского	М	15	25	9	214	407	2856	Провозная способность не обеспечена
16	14	ул. Татьяны Снежиной – ТЭЦ-5	М	12	25	8	188	356	1972	Провозная способность не обеспечена
17	15	Цветной проезд – М. «Площадь Маркса»	М	11	25	7	172	328	763	Провозная способность обеспечена
18	15/1		М	2	25					
19	15/2		М	4	25					
20	16	ул. Татьяны Снежиной – Дом Ленина	М	15	25	12	300	570	1019	Провозная способность обеспечена
21	16/1		М	1	25					
22	17	М. «Заельцовская» – в/с «Ельцовка» (Заельц. санаторий)	М	4	25	4	100	190	102	Провозная способность обеспечена

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
23	18	ПАТП-9 – Микрорайон «Чистая Слобода»	М	40	25	23	584	1109	1464	Провозная способность обеспечена
24	19	ПАТП-9 – ПКиО «Заельцовский»	М	19	25	10	250	475	1782	Провозная способность не обеспечена
25	19/1		М	1	25					
26	20	Микрорайон «Щ» – СТЦ «Мега»	М	14	25	6	150	285	177	Провозная способность обеспечена
27	21	М. «Речной вокзал» – УМ-3	М	13	25	8	188	356	513	Провозная способность обеспечена
28	23	М. «Речной вокзал» – ИКЭМ	М	11	25	6	150	285	260	Провозная способность обеспечена
29	24	Микрорайон «Стрижи» – ул. Татьяны Снежиной	М	17	25	6	150	285	1535	Провозная способность не обеспечена
30	25	ПКиО «Заельцовский» – Микрорайон «Стрижи»	М	10	25	12	300	570	788	Провозная способность обеспечена
31	25/1		М	5	25					
32	25/2		М	2	25					
33	28	ПКиО «Заельцовский» – Диагностический центр	М	8	25	9	214	407	334	Провозная способность обеспечена
34	29	ул. Дмитрия Шмонина – М. «Площадь Маркса» – ул. Дмитрия Шмонина (кольцевой)	М	12	25	9	227	432	865	Провозная способность не обеспечена
35	29а	ул. Дмитрия Шмонина –	М	12	25	9	227	432	960	Провозная

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		ул. Петухова – ул. Дмитрия Шмонина (кольцевой)								способность не обеспечена
36	30	ул. Амбулаторная – ул. Зеленодолинская	М	30	25	7	167	317	1314	Провозная способность не обеспечена
37	32	ул. Водозабор – Вокзал «Новосибирск-Главный»	М	10	25	8	188	356	2291	Провозная способность не обеспечена
38	32/1		М	1	25					
39	34	ЖК «Северная корона» – Вокзал «Новосибирск-Главный»	М	14	25	9	224	425	534	Провозная способность обеспечена
40	35	Цветной проезд – М. «Речной вокзал»	М	12	25	10	250	475	537	Провозная способность обеспечена
41	35/1		М	6	25					
42	35/2		М	7	25					
43	42	ул. Амбулаторная – ТЭЦ-5	М	15	25	8	188	356	1249	Провозная способность не обеспечена
44	43	Общ. торговый центр – ОРМЗ	М	16	25	9	214	407	1827	Провозная способность не обеспечена
45	44	Сад им. Дзержинского – М. «Березовая роща» – Сад им. Дзержинского (кольцевой)	М	12	25	10	250	475	1729	Провозная способность не обеспечена
46	44а	ул. Татьяны Снежиной – Дом Ленина – ул. Татьяны	М	13	25	10	250	475	1311	Провозная способность

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		Снежиной (кольцевой)								не обеспечена
47	45	Ключ-Камышенское плато – ТВК «Большая Медведица»	М	22	25	10	250	475	2610	Провозная способность не обеспечена
48	48	ул. Татьяны Снежиной – ул. Железнодорожная	М	7	25	6	150	285	362	Провозная способность обеспечена
49	48/1		М	3	25					
50	50	ул. Твардовского – УМ-3	М	7	25	10	250	475	730	Провозная способность обеспечена
51	50/1		М	5	25					
52	51	ул. Тюленина – Вокзал «Новосибирск-Главный»	М	20	25	9	214	407	2171	Провозная способность не обеспечена
53	51/1		М	10	25					
54	52	Цветной проезд – ИКЭМ	М	10	25	7	167	317	959	Провозная способность обеспечена
55	53	ул. Железнодорожная – Крылья	М	8	25	8	188	356	332	Провозная способность обеспечена
56	53/1		М	5	25					
57	54	Затулинский ж/м – ул. Спортивная	М	15	25	7	167	317	649	Провозная способность обеспечена
58	54/1		М	1	25					
59	55	ОРМЗ – Центральный корпус	М	16	25	7	167	317	1032	Провозная способность не обеспечена
60	62	Общ. торговый центр - Цветной проезд – Общ. торговый центр (кольце-	М	7	25	7	167	317	213	Провозная способность обеспечена

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		вой)								
61	63	Ключ-Камышенское плато – ул. Дюканова	М	16	25	8	188	356	2920	Провозная способность не обеспечена
62	64	Юго-Западный ж/м – ул. Писемского	М	15	25	5	136	259	1422	Провозная способность не обеспечена
63	65	ул. Лобачевского – М. «Заельцовская»	М	3	25	6	150	285	37	Провозная способность обеспечена
64	65/1		М	3	25					
65	68	М. «Речной вокзал» – ул. Твардовского	М	13	25	8	188	356	1062	Провозная способность обеспечена
66	68/1		М	1	25					
67	72	Биатлонный комплекс – ЖК «Лесное»	М	15	25	8	188	356	298	Провозная способность обеспечена
68	73	Отделение связи №13 (Северное кладбище – лето) – ДК им. Кирова	М	13	25	9	214	407	1575	Провозная способность не обеспечена
69	73/1		М	3	25					
70	73/2		М	1	25					
71	74	ул.Твардовского – Цветной проезд	М	9	25	5	136	259	241	Провозная способность обеспечена
72	86	Общ. торговый центр – ул. Экваторная	М	9	25	8	203	385	143	Провозная способность обеспечена
73	87	пос. Клюквенный – пл. им. Калинина	М	3	25	1	30	57	399	Провозная способность не обеспечена

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Существующий пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
74	90	ул. Татьяны Снежиной – Магазин «Золотая Нива»	М	6	25	10	250	475	490	Провозная способность обеспечена
75	91	Общ. торговый центр – М. «Речной вокзал»	М	16	25	9	214	407	1265	Провозная способность обеспечена

Примечания: * – М – автобус малой вместимости категории М2 (до 25 человек).

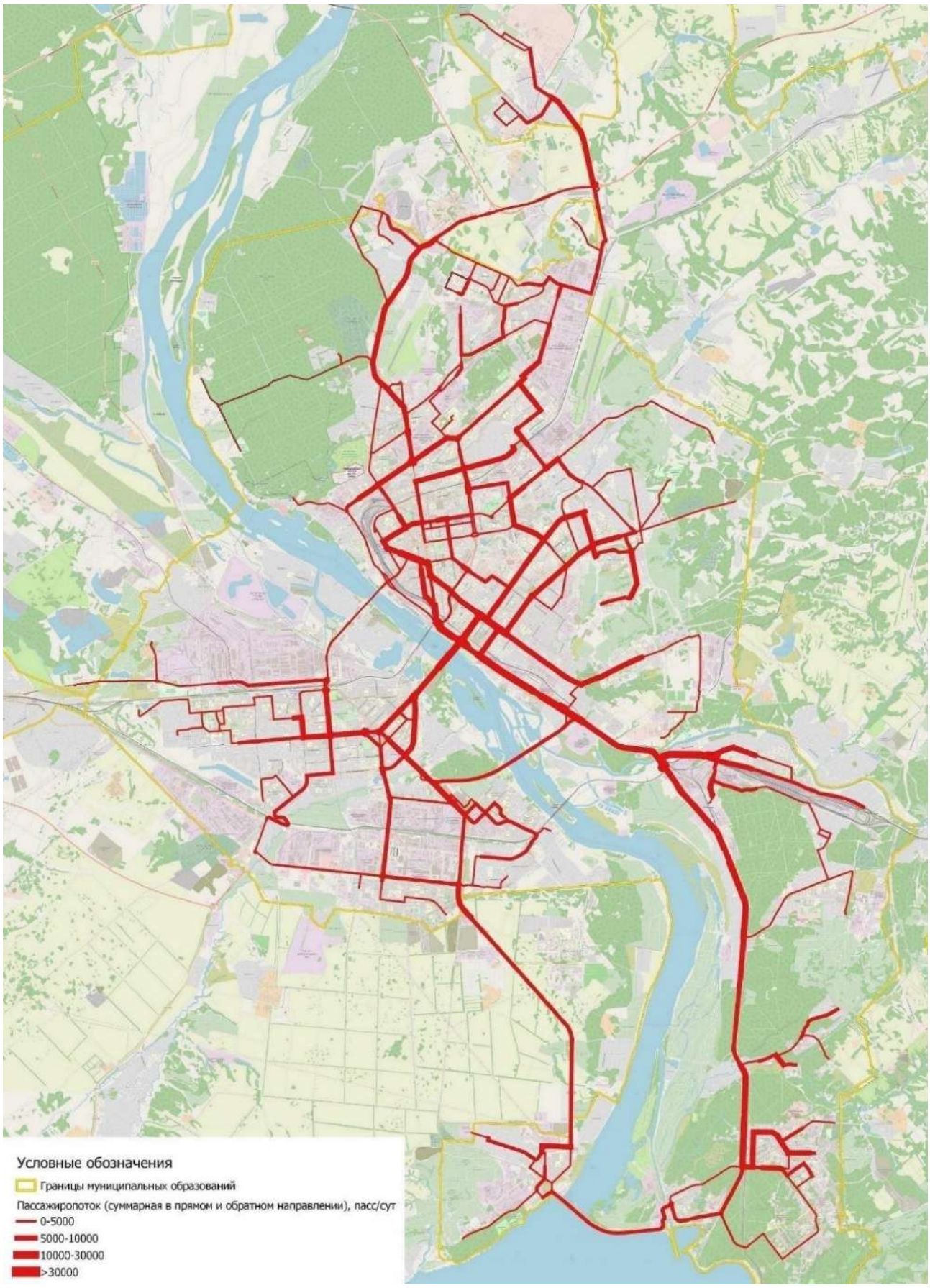

Условные обозначения
Границы муниципальных образований
Пассажиропоток (суммарная в прямом и обратном направлении), пасс/сут
0-5000
5000-10000
10000-30000
>30000

Рисунок 1.22 Картограмма пассажиропотоков автобусного транспорта, работающего на маршрутах по нерегулируемому тарифу

1.5. Пешеходная доступность к остановкам городского пассажирского транспорта

Пешеходная доступность к остановкам городского пассажирского транспорта регламентируется п. 11.24 СП 42.13330.2016, в соответствии с которым дальность пешеходных подходов к остановкам общественного транспорта должна быть не более 500 м. В связи с тем, что город Новосибирск относится к субъектам РФ с особыми природно-климатическими условиями, указанное расстояние пешеходных подходов к остановочным пунктам следует уменьшать до 400 м.

На рисунке 1.23 приведена картограмма пешеходной доступности до остановок городского пассажирского транспорта в городе Новосибирске.

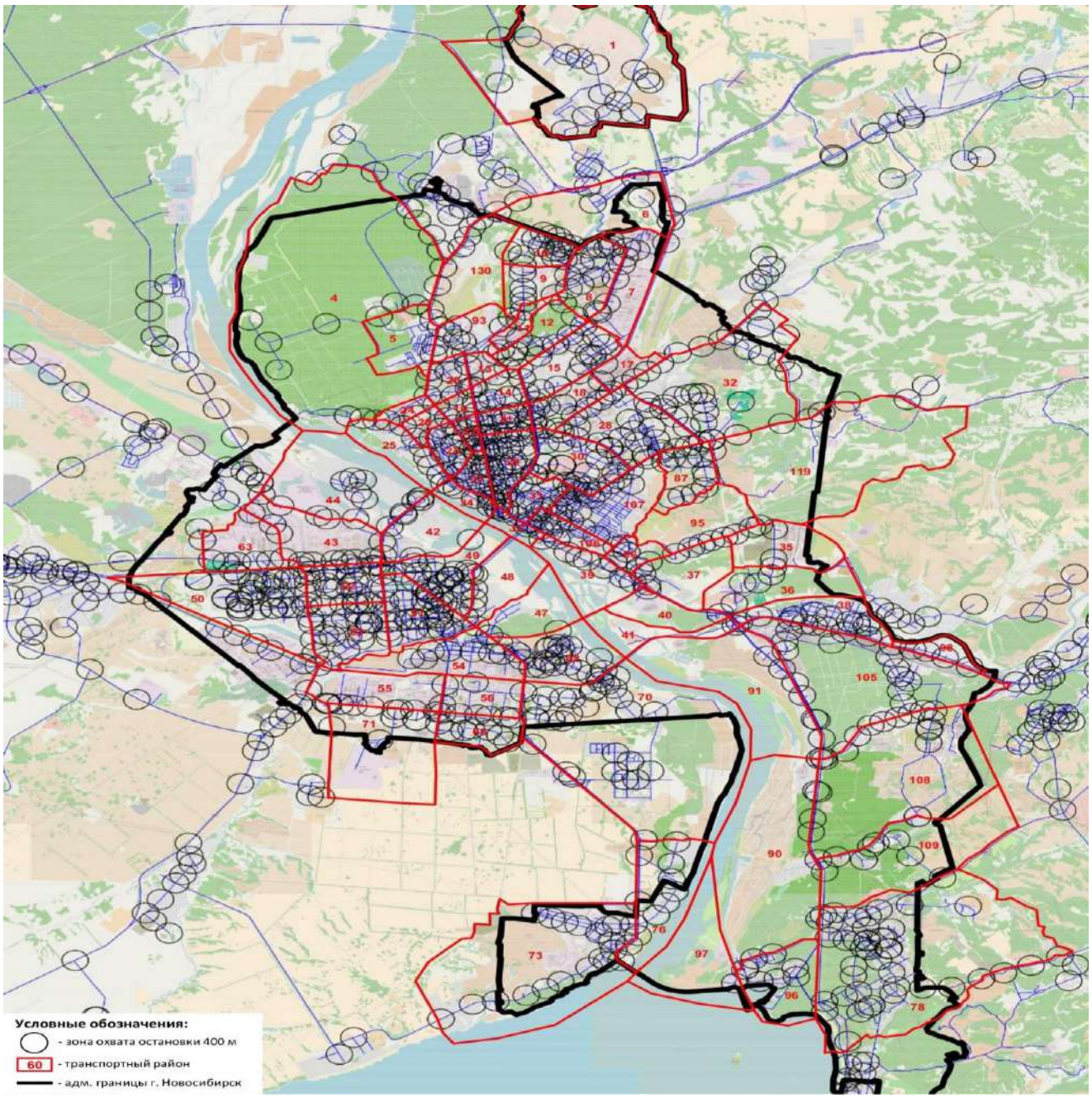


Рисунок 1.23. Пешеходная доступность остановок общественного транспорта (400 м) в городе Новосибирске

Анализ проблем пешеходной доступности, произведенный для зон жилой городской застройки города Новосибирска показал, что в Центральном районе города Новосибирска отсутствуют территории, пешеходная доступность которых до остановок городского пассажирского транспорта превышает норматив для квартала высотной застройки.

Наблюдается недостаточность остановочных пунктов и как следствие превышение пешеходной доступности остановок общественного транспорта на территориях малоэтажной жилой застройки следующих районов города Новосибирска:

Калининский (транспортные районы № 1, 9);
Заельцовский (транспортный район № 5);
Октябрьский (транспортные районы № 35, 37, 107);
Дзержинский (транспортный район № 32);
Советский (транспортные районы № 108, 109);
Кировский (транспортные районы № 54, 55, 56);
Ленинский (транспортные районы № 42, 43, 44).

Выводы по итогам анализа обслуживания остановочных пунктов на территории города Новосибирска:

пешеходная доступность многоквартирных домов в целом соблюдается;

пешеходная доступность индивидуальных жилых домов требует создания дополнительных остановочных пунктов, переноса и рационального размещения существующих остановочных пунктов, а также оптимизации существующей маршрутной сети для обеспечения транспортной доступности данных территорий;

пешеходная доступность городского центра и основных рабочих мест в целом соблюдается;

пешеходная доступность медицинских, культурных, административных, спортивных и других общественных и социальных объектов в целом соблюдается.

1.6. Маршрутный коэффициент

Дублирование маршрутов движения – это совпадение трасс маршрутов различных видов наземного пассажирского транспорта на отдельных участках УДС города, либо полное их наложение. Более распространено частичное дублирование, чем полное. Частичное дублирование отмечается в случае, если совпадает от 35 до 70% маршрутной сети. В случае если уровень дублирования превышает 70%, дублирование признается полным. Дублирование маршрутной сети имеет положительные и отрицательные стороны. К положительным факторам можно отнести повышение надежности транспортного сообщения и предоставление пассажиру альтернативных вариантов доставки. К отрицательным факторам дублирования маршрутной сети различных видов городского пассажирского транспорта можно отнести повышение затрат на транспортную систему. В рыночных условиях дублирование маршрутной сети различных перевозчиков приводит к конкуренции на маршруте, что совершенно недопустимо по условиям качества транспортного обслуживания.

Сокращение числа пересадок и, следовательно, затрат времени на пересадки достигается путем повышения маршрутного коэффициента. Значение маршрутного коэффициента в городах с достаточно разветвленной сетью автобусных маршрутов должно находиться в пределах 2,5 – 3,5.

В соответствии с реестром муниципальных маршрутов регулярных перевозок в границах города Новосибирска протяженность маршрутной сети города (Lc) составляет 1013 км, протяженность маршрутов всех видов наземного городского транспорта общего пользования (Lм общ) составляет 3023,5 км.

Значение маршрутного коэффициента (Км) определяется по следующей формуле:

$$Км = Lм\ общ/Lс = 3023,5/1013 = 2,99$$

Полученный коэффициент находится в пределах нормативных значений.

На основании картограммы прохождения маршрутов наземного городского транспорта общего пользования (рисунок 1.24) в существующих условиях определены наиболее загруженные участи УДС с прохождением по ним более 15 маршрутов наземного городского транспорта общего пользования:

1. Ул. Богдана Хмельницкого на участке от ул. Объединения до ул. Учительской.
2. Ул. Станиславского на участке от пл. Труда до ул. Пархоменко.
3. Ул. Титова на участке от пл. Станиславского до пл. им. Карла Маркса.
4. Ул. Покрышкина на участке от ул. Титова до ул. Сибиряков-Гвардейцев.
5. Вокзальная магистраль на участке от ул. Орджоникидзе до ул. Ленина.

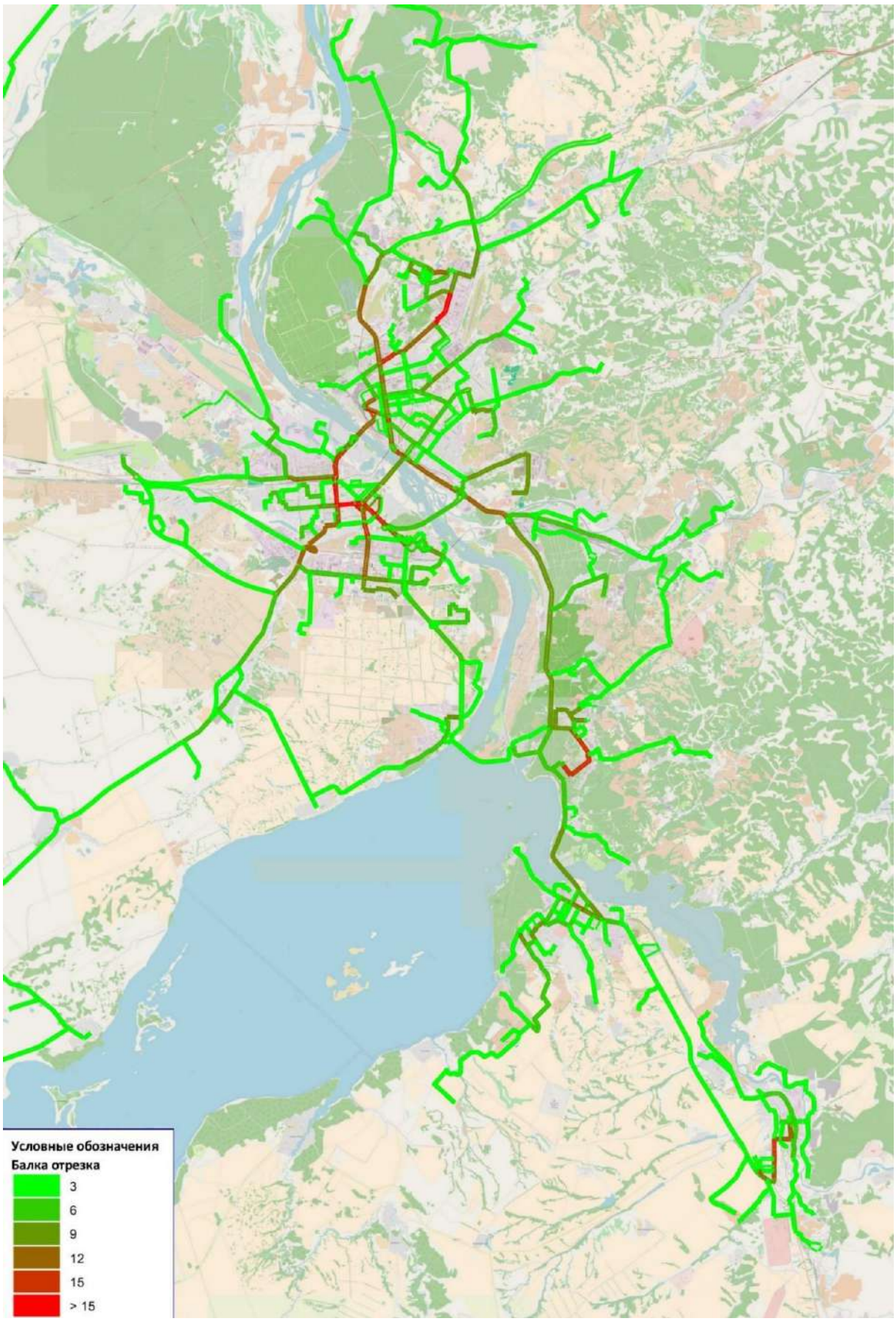

Условные обозначения
Балка отрезка
3
6
9
12
15
> 15

Рисунок 1.24. Картограмма дублирования маршрутов городского наземного транспорта по участкам УДС в городе Новосибирске

1.7. Коэффициент пересадочности

Пересадочность сообщения – вынужденная необходимость перехода пассажиров с маршрута на маршрут одного или разных видов массового общественного транспорта (то есть смены транспортного средства) в процессе достижения конечной цели поездки.

Оценить пересадочность пассажирского сообщения в той или иной транспортной системе позволяет коэффициент пересадочности. Как правило, такая оценка делается в отношении транспортной системы города или городской агломерации в целом.

Для определения коэффициента пересадочности в городе Новосибирске использована формула, предложенная Г.А. Гольцом:

$$К_{пер} = k_m^{-0,25} (Z_{max}/Z_m)^{1,0625}, \text{ где}$$

Z_{max} – максимальная длина сетевой поездки, км

Z_m – средняя длина одного маршрута, км

k_m – маршрутный коэффициент.

В соответствии с полученными и рассчитанными данными значение коэффициента пересадочности в городе Новосибирске составляет 1,9.

Коэффициент пересадочности для городов численностью более 1 млн. человек находится в пределах 1,2 – 1,4. Полученное значение коэффициента показывает повышенную степень пересадочности на маршрутной сети города Новосибирска.

Для определения количества пересадок между транспортными районами города Новосибирска составлена матрица пересадочности (таблица 1.13), определяющая необходимое число смен маршрутов транспорта общего пользования для совершения передвижения из одного транспортного района в другой.

Таблица 1.13

Матрица пересадочности между транспортными районами города Новосибирска

№ транспортного района	1	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
1		0,9	1,0	0,9	0,8	0,4	0,9	0,9	1,0	1,0	0,6	0,6	0,9	0,9	1,2	1,5	0,9	0,8	0,9	1,0	1,0	0,8	1,0	0,8	1,3	1,6	1,4	1,6	1,4	1,8	1,4	1,5	1,7	1,7	1,7	1,9	1,7	1,8	2,0
2	0,9		0,7	0,2	0,9	0,8	0,9	1,0	0,6	0,9	1,0	0,1	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,7	1,3	1,0	1,7	1,0	1,8	1,8	1,8	1,9	1,8	1,8	2,0
4	1,0	0,7		0,4	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,8	1,0	0,6	0,8	1,0	1,0	0,9	0,7	0,7	0,9	0,9	1,0	0,2	0,5	0,3	1,0	1,0	0,9	1,0	1,6	1,0	1,0	1,0	1,7	1,7	1,7	1,9	1,8	1,9	2,0
5	0,9	0,2	0,4		0,9	1,0	1,0	0,8	0,9	0,5	1,0	0,6	0,8	1,0	1,0	1,0	0,9	0,6	0,8	0,4	0,9	0,8	1,0	0,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0
6	0,8	0,9	1,0	0,9		0,6	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,7	1,0	1,7	1,0	1,0	1,7	1,8	1,8	1,9	1,8	2,0	2,0
7	0,4	0,8	1,0	1,0	0,6		0,7	0,1	0,9	0,9	0,2	0,4	0,7	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,1	1,0	1,6	1,0	1,0	1,3
8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8	0,7		0,0	0,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,7
9	0,9	1,0	1,0	0,8	0,9	0,1	0,0		0,6	0,6	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,0	1,5
10	1,0	0,6	1,0	0,9	0,9	0,9	0,0	0,6		0,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,6
11	1,0	0,9	0,8	0,5	0,9	0,9	0,9	0,6	0,0		1,5	0,4	0,5	0,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,0
12	0,6	1,0	1,0	1,0	0,8	0,2	0,8	0,8	0,9	1,5		0,1	0,6	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,0	0,9	0,9	1,0	1,1	1,0	1,6	1,0	1,0	1,3
13	0,6	0,1	0,6	0,6	0,8	0,4	0,9	0,8	0,9	0,4	0,1		0,5	0,9	0,9	0,9	0,8	0,4	0,9	0,5	0,8	0,8	0,5	0,8	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	1,0	1,6	1,0	1,0	1,5
14	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,7	0,9	0,9	0,9	0,5	0,6	0,5		0,0	0,9	0,5	0,0	0,2	0,9	0,0	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8	0,9	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	1,0	1,7	1,0	1,0	1,6
15	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,7	0,8	0,9	0,9	0,0	0,9	0,9	0,0		0,0	0,6	0,7	0,8	0,7	0,5	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,6
17	1,2	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,0		0,0	0,9	0,9	0,8	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,3	1,0	1,7	1,0	1,6	1,6
18	1,5	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,5	0,6	0,0		0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,6	0,7	1,0	0,9	0,9	1,0	1,1	1,0	1,8	1,0	1,0	1,6
19	0,9	1,0	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,0	0,7	0,9	0,9		0,3	0,9	0,5	0,7	0,0	0,8	0,0	0,7	0,9	0,2	0,9	0,7	0,9	0,9	0,9	1,1	1,1	0,9	1,7	1,0	1,0	1,5
20	0,8	0,9	0,7	0,6	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,4	0,2	0,8	0,9	0,9	0,3		0,9	0,6	0,8	0,0	0,3	0,0	0,8	0,9	0,7	0,9	0,8	1,0	1,0	0,9	1,0	1,1	1,0	1,7	1,0	1,0	1,0
21	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,7	0,8	0,9	0,9	0,9		0,7	0,5	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0
22	1,0	0,9	0,9	0,4	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,5	0,0	0,5	1,1	0,9	0,5	0,6	0,7		0,3	0,9	0,8	0,3	0,7	0,9	0,7	0,9	0,9	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0
23	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,8	0,8	0,8	1,0	0,9	0,7	0,8	0,5	0,3		0,9	0,9	0,6	0,5	0,9	0,5	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9
24	0,8	0,9	0,2	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,8	0,6	0,9	0,9	0,8	0,0	0,0	0,9	0,9	0,9		0,0	0,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	1,1	1,0	1,7	1,0	1,0	1,8
25	1,0	0,9	0,5	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,8	0,5	0,8	0,9	1,0	0,9	0,8	0,3	0,9	0,8	0,9	0,0		0,0	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0	0,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,8	0,9	0,9
26	0,8	0,9	0,3	0,6	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,6	0,9	0,9	0,9	0,0	0,0	0,9	0,3	0,6	0,0	0,0		0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	0,9	1,7	1,0	1,0	1,7
27	1,3	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,7	0,8	0,8	0,7	0,5	0,9	0,8	0,9		0,9	0,4	0,9	0,6	0,9	0,3	0,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
28	1,6	1,0	1,0	1,0	1,6	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	0,9		0,8	0,7	0,8	0,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,6	0,9	1,0	1,5
29	1,4	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,7	0,8	0,9	0,9	0,2	0,7	0,7	0,7	0,5	0,9	0,9	0,9	0,4	0,8		0,1	0,6	0,8	0,3	0,2	1,0	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
30	1,6	1,7	1,0	1,0	1,7	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,7	0,8	0,6	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,7	0,1		0,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	1,6	1,0	1,0	1,4
31	1,4	1,3	1,6	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,6	0,8	0,6	0,0		1,0	0,0	0,9	0,9	0,9	0,7	0,9	0,8	0,9	0,9
32	1,8	1,0	1,0	1,1	1,7	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,0	0,9	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,0	0,8	0,9	1,0		0,9	0,9	1,1	1,1	1,0	1,8	1,0	1,0	1,7
33	1,4	1,7	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,0	0,9	0,3	0,9	0,3	0,8	0,0	0,9		0,8	0,9	0,9	0,7	0,8	0,0	0,0	0,4
34	1,5	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9	0,0	0,9	0,0	0,9	0,2	0,9	0,9	0,9	0,8		1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9
35	1,7	1,8	1,7	1,0	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	1,1	0,9	1,0		0,0	0,9	1,5	0,9	1,0	1,0
36	1,7	1,8	1,7	1,0	1,8	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,0	1,3	1,1	1,1	1,1	0,9	0,9	0,9	1,1	1,0	1,1	0,9	1,0	1,1	0,9	0,9	1,1	0,9	1,0	0,0		0,9	1,6	0,9	1,0	1,0
37	1,7	1,8	1,7	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,7	1,0	0,7	1,0	0,9	0,9		0,9	0,0	0,8	0,8
38	1,9	1,9	1,9	1,8	1,9	1,6	1,8	1,6	1,8	1,7	1,6	1,6	1,7	1,7	1,7	1,8	1,7	1,7	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,7	0,9	1,6	0,9	1,6	0,9	1,8	0,8	0,9	1,5	1,6	0,9		0,7	0,6	0,6
39	1,7	1,8	1,8	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,8	1,0	0,0	0,9	0,9	0,9	0,0	0,7		0,0	0,5
40	1,8	1,8	1,9	1,0	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,0	0,9	1,0	1,0	0,8	0,6	0,0		0,0
41	2,0	2,0	2,0	1,0	2,0	1,3	1,7	1,5	1,6	1,0	1,3	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6	1,5	1,0	1,0	1,0	0,9	1,8	0,9	1,7	0,9	1,5	0,9	1,4	0,9	1,7	0,4	0,9	1,0	1,0	0,8	0,6	0,5	0,0	
42	1,7	1,6	1,6	1,5	1,0	1,0	1,0	0,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	0,0	1,0	0,6	1,0	0,6	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,1	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,6	1,4
43	1,7	1,5	1,7	1,2	1,6	1,0	1,4	0,0	1,0	1,1	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,8	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,6	1,6
44	2,4	2,2	2,2	2,2	2,0	1,8	1,7	1,1	1,7	1,8	1,4	1,4	1,7	1,8	1,8	1,7	1,7	1,6	1,3	1,5	1,0	1,8	1,2	1,6	1,3	1,7	1,7	1,5	1,3	1,8	1,3	1,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,9	1,5	1,5
45	2,4	1,9	1,9	1,9	2,0	1,7	1,6	1,1	1,7	1,7	1,7	1,6	1,6	1,7	1,6	1,5	1,7	1,7	1,6	1,6	1,0	1,7	1,0	1,7	1,0	1,7	1,0	1,6	1,5	1,8	1,0	1,0	1,7	1,7	1,6	1,8	1,8	1,6	1,6
47	1,8	1,8	1,8	1,8	2,0	1,7	1,7	1,0	1,8	1,7	1,7	1,0	1,0	1,6	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,8	1,8	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0
48	1,5	1,7	1,7	1,7	1,1	0,9	0,9	0,9	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,4	0,9	0,9	0,9	0,8	1,0	0,4	0,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9

49	1,7	1,8	1,8	1,8	1,1	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0
50	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	1,0	1,0	0,9	1,0	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,7	1,7

№ транс-портного района	42	43	44	45	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	62	63	65	69	70	71	73	76	78	86	87	90	91	93	95	96	97	98	105	106	107	108	109	119	130
1	1,7	1,7	2,4	2,4	1,8	1,5	1,7	1,8	1,8	1,8	1,6	1,8	1,8	1,8	1,8	2,2	1,8	1,9	1,9	1,8	2,3	2,6	1,9	1,8	1,7	1,9	1,8	0,9	1,7	2,0	2,7	1,9	2,5	1,6	1,7	1,9	2,7	1,7	0,9
2	1,6	1,5	2,2	1,9	1,8	1,7	1,8	1,7	1,9	1,8	1,6	1,8	1,8	1,7	1,9	1,8	1,8	1,7	1,9	1,6	2,4	2,6	1,9	1,8	1,0	1,9	1,9	0,6	1,8	2,0	2,6	1,9	2,6	1,3	1,0	1,9	2,7	1,1	0,3
4	1,6	1,7	2,2	1,9	1,8	1,7	1,8	1,7	1,8	1,6	1,3	1,8	1,8	1,7	1,8	1,7	1,8	1,7	1,7	1,7	2,6	2,7	1,9	1,7	1,0	1,9	1,9	0,5	1,7	1,9	2,0	1,9	1,9	1,0	0,9	1,8	2,0	1,0	0,5
5	1,5	1,2	2,2	1,9	1,8	1,7	1,8	1,7	1,8	1,7	1,7	1,8	1,8	1,7	1,8	1,2	1,8	1,6	1,9	1,7	2,4	2,5	1,9	1,0	1,0	1,8	1,0	0,3	1,0	1,8	1,7	1,8	1,9	1,0	1,0	1,8	1,9	1,0	0,0
6	1,0	1,6	2,0	2,0	2,0	1,1	1,1	1,7	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,9	1,9	1,0	1,8	1,9	1,0	1,9	2,1	1,9	1,9	1,6	1,9	1,8	0,6	1,8	2,0	2,0	2,0	2,0	1,0	1,7	1,9	2,0	1,7	0,0
7	1,0	1,0	1,8	1,7	1,7	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,8	1,3	1,0	1,5	1,8	1,0	1,8	1,8	1,8	1,0	0,9	1,5	1,5	1,0	1,0	1,5	1,8	1,6	1,8	0,9	0,9	1,7	1,9	1,0	1,0
8	1,0	1,4	1,7	1,6	1,7	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,7	1,5	1,0	1,6	1,7	1,0	1,7	1,8	1,9	1,0	1,0	1,7	1,7	0,9	1,0	1,7	1,8	1,8	1,9	0,9	0,9	1,8	1,9	1,0	0,9
9	0,6	0,0	1,1	1,1	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9	1,0	0,1	0,9	0,8	1,7	0,9	1,5	1,6	1,8	1,0	1,0	1,6	1,6	0,6	1,0	1,7	1,9	1,7	1,8	0,9	0,9	1,6	1,9	1,0	1,0
10	1,0	1,0	1,7	1,7	1,8	1,1	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,7	1,1	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,0	1,8	1,8	1,9	1,0	1,0	1,7	1,7	0,8	1,0	1,8	1,9	1,8	1,9	0,9	1,0	1,8	1,9	1,0	0,8
11	1,0	1,1	1,8	1,7	1,7	1,0	1,0	1,6	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,2	0,9	1,6	1,7	1,0	1,8	1,7	1,8	0,9	1,0	1,7	1,7	0,3	1,0	1,7	3,0	1,7	1,8	0,9	1,0	1,7	1,9	1,0	0,8
12	1,0	1,0	1,4	1,7	1,7	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,8	1,7	1,0	1,6	1,8	1,0	1,8	1,8	1,8	0,9	1,0	1,4	1,4	1,0	1,0	1,5	1,8	1,5	1,8	0,9	1,0	1,7	1,8	0,9	0,9
13	1,0	1,0	1,4	1,6	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,6	1,0	1,0	1,7	1,8	1,8	1,0	1,0	1,5	1,5	0,6	1,0	1,5	1,6	1,6	1,8	0,9	1,0	1,7	1,9	1,0	0,1
14	1,0	0,9	1,7	1,6	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,5	1,0	1,0	1,0	0,9	1,7	1,8	1,8	1,0	1,0	1,7	1,6	0,6	1,0	1,7	1,9	1,7	1,9	0,9	0,9	1,7	1,9	1,0	0,8
15	0,9	1,0	1,8	1,7	1,6	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,7	1,7	1,0	1,6	1,7	1,0	1,7	1,7	1,8	0,9	0,9	1,6	1,6	0,9	1,0	1,8	1,8	1,7	1,8	0,9	0,9	1,7	1,8	0,9	1,0
17	1,0	1,0	1,8	1,6	1,6	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,7	1,0	1,0	1,7	1,7	1,0	1,7	1,7	1,7	0,9	0,9	1,7	1,6	0,9	1,0	1,8	2,0	1,7	1,8	0,9	0,9	1,6	1,8	0,9	1,0
18	0,9	1,0	1,7	1,5	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,7	1,7	1,7	1,0	1,0	1,6	1,6	0,9	1,0	1,8	1,8	1,7	1,8	0,9	0,9	1,6	1,8	0,9	1,0
19	0,9	0,9	1,7	1,7	1,0	1,0	0,8	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,6	0,9	1,0	1,0	0,9	1,6	1,8	1,8	1,0	0,9	1,6	1,5	0,8	0,9	1,7	1,9	1,6	1,8	0,9	0,9	1,7	1,9	0,9	0,9
20	1,0	1,0	1,6	1,7	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,5	0,9	1,0	1,0	0,9	1,6	1,8	1,8	1,0	0,9	1,7	1,6	0,6	1,0	1,8	1,9	1,7	1,9	0,9	0,9	1,7	1,9	1,1	0,7
21	0,8	0,9	1,3	1,6	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,8	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,7	1,8	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,8	1,0	1,8	0,8	0,8	1,0	1,7	1,0	0,8
22	0,9	1,0	1,5	1,6	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,8	1,8	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,7	0,9	1,0	1,8	1,0	1,8	0,9	0,9	1,0	1,7	1,0	0,9
23	0,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,7	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	1,0	1,7	1,0	1,7	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9
24	1,0	1,0	1,8	1,7	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,7	1,6	1,0	1,7	1,7	1,8	0,9	1,0	1,7	1,7	0,9	1,0	1,7	1,7	1,7	1,8	0,9	0,8	1,7	1,8	1,0	0,9
25	0,6	0,8	1,2	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,6	0,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	1,8	0,9	1,8	1,8	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	1,7	1,0	1,6	0,8	0,8	0,9	1,7	0,8	0,9
26	1,0	1,0	1,6	1,7	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,7	1,8	0,9	1,0	1,7	1,7	0,9	0,9	1,7	1,8	1,7	1,8	0,9	0,9	1,6	1,8	0,9	0,9
27	0,6	0,9	1,3	1,0	1,0	0,4	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,5	1,6	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,6	0,8	0,9	1,0	1,6	0,9	1,0
28	1,0	1,0	1,7	1,7	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,8	1,8	1,8	0,9	0,8	1,5	1,5	0,9	0,9	1,6	1,9	1,5	1,7	0,9	0,0	1,6	1,8	0,0	1,0
29	0,9	0,9	1,7	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,7	1,8	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,7	0,4	0,9	0,9	1,6	0,8	1,0
30	0,9	1,0	1,5	1,6	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,7	1,7	1,7	0,9	0,9	1,5	1,4	1,0	0,8	1,6	1,7	1,6	1,7	0,8	0,8	1,7	1,8	0,8	1,0
31	1,0	1,0	1,3	1,5	1,0	0,8	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,7	1,7	1,0	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	0,7	0,9	1,0	1,0	1,0	0,0	0,8	0,9	1,0	0,8	1,3
32	1,0	1,0	1,8	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,1	1,2	1,0	1,1	2,0	1,0	1,8	1,8	1,9	1,0	0,9	1,8	1,7	1,0	1,0	1,8	1,9	1,7	1,9	0,9	0,9	1,8	1,9	0,9	1,0
33	1,0	0,9	1,3	1,0	1,0	0,4	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,5	1,6	0,9	0,9	1,0	0,7	0,5	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	0,0	0,8	0,9	1,0	0,9	1,0
34	0,1	0,9	1,0	1,0	0,9	0,6	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,5	1,6	0,9	1,0	1,1	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,8	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0
35	1,0	1,0	1,9	1,7	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,7	0,9	1,0	1,4	1,0	1,0	0,0	1,3	1,0	1,4	1,7	0,9	0,9	1,6	1,8	1,0	1,0
36	1,0	1,0	1,8	1,7	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,6	1,7	1,7	1,7	1,8	1,5	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,7	0,9	1,0	1,5	1,0	0,9	0,0	1,4	1,7	1,4	1,8	0,9	1,0	1,6	1,8	1,0	1,0
37	1,0	1,0	1,8	1,6	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,6	1,0	1,0	1,7	1,8	0,9	0,0	1,0	0,9	0,8	0,9	0,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,0	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0
38	1,8	1,7	1,8	1,8	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,7	1,7	1,0	1,7	1,1	1,1	1,7	1,7	1,8	1,7	1,7	1,7	1,8	1,0	0,9	1,7	0,8	0,8	1,7	1,5	0,8	1,0	0,0	0,0	0,9	1,5	0,0	1,0	1,6	1,8
39	1,0	1,0	1,9	1,8	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,8	1,0	1,7	1,0	1,0	1,6	1,7	0,9	0,5	0,9	0,7	0,6	1,0	0,6	0,8	0,9	0,8	1,0	0,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0
40	1,6	1,6	1,5	1,6	0,9	1,0	1,0	1,7	0,9	1,5	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,5	1,0	1,0	1,6	1,7	0,9	0,8	1,0	0,4	0,0	1,0	1,0	0,7	0,7	0,6	1,0	0,7	1,0	0,8	1,0	1,0	1,1
41	1,4	1,6	1,5	1,6	1,0	0,9	1,0	1,7	0,8	1,5	1,6	1,0	1,7	1,0	1,0	1,7	1,5	1,4	1,6	1,6	1,6	1,8	0,9	1,0	1,7	0,2	0,0	1,7	1,0	0,7	0,7	0,4	1,0	0,8	1,2	0,7	1,0	1,9	2,0
42		0,8	0,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,5	0,7	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	0,9	1,7	1,7	1,8	1,0	1,0	1,7	1,6	1,0	1,0	1,7	1,9	1,8	1,8	0,9	1,0	1,5	1,8	1,0	1,5
43	0,8		1,0	0,7	1,0	0,9	0,9	0,9	0,7	0,9	0,8	0,8	1,0	0,9	1,0	0,5	1,0	0,4	1,0	0,9	1,5	1,7	1,8	1,0	1,0	1,7	1,6	1,2	1,0	1,7	2,0	1,7	1,8	1,0	1,0	1,5	1,8	1,0	1,6
44	0,0	1,0		1,0	1,1	1,0	1,0	1,7	0,9	0,8	1,3	1,4	1,7	1,4	1,7	0,9	1,4	1,0	1,6	1,5	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	1,0	1,7	1,7	1,9	1,8	2,0
45	0,9	0,7	1,0		1,3	1,0	1,0	1,6	0,8	1,0	0,9	1,0	1,7	1,6	1,6	0,8	1,2	0,9	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	1,6	1,8	1,6	1,6	1,7	1,5	1,8	2,0	1,8	1,8	1,0	1,7	1,7	1,9	1,8	1,9
47	0,9	1,0	1,1	1,3		0,8	0,9	1,0	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	0,7	0,8	0,9	1,0	0,9	0,8	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,1	0,9	0,9	1,0	1,6	1,0	1,4	1,0	1,5	1,0	1,0	0,9	1,6	1,0	1,8
48	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8		0,8	0,9	0,4	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,8	0,9	1,0	1,0	1,7	1,0	1,8
49	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,8		0,9	0,3	1,0	0,8	0,8	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,8	0,8	1,0	1,0	1,7	1,0	1,7

50	0,9	0,9	1,7	1,6	1,0	0,9	0,9		1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	0,8	1,0	1,0	1,7	1,8	1,9	1,0	1,8	1,8	1,7	1,6	1,0	1,8	1,8	1,8	1,8	1,0	1,0	1,7	1,9	1,0	1,8

№ транс-портного района	1	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
51	1,8	1,9	1,8	1,8	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,6	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8
52	1,8	1,8	1,6	1,7	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	0,8	1,0	0,6	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,7	1,0	1,5	1,5
53	1,6	1,6	1,3	1,7	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,6
54	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,0	1,0	0,8	1,7	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,7	1,6	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0
55	1,8	1,8	1,8	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	0,9	1,7	1,7	1,0	1,7	1,0	1,0	1,7
56	1,8	1,7	1,7	1,7	1,0	1,0	1,0	0,9	1,8	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,1	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,7	1,7	1,0	1,1	0,9	1,0	1,0
62	1,8	1,9	1,8	1,8	1,9	1,8	1,7	1,0	1,8	1,7	1,8	1,0	1,0	1,7	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,7	1,7	1,0	1,1	0,9	1,0	1,0
63	2,2	1,8	1,7	1,2	1,9	1,3	1,5	0,1	1,8	1,2	1,7	1,7	1,5	1,7	1,0	1,0	1,6	1,5	1,0	1,0	0,9	1,7	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,2	1,0	0,9	1,7	1,8	1,7	1,7	1,8	1,7	1,7
65	1,8	1,8	1,8	1,8	1,0	1,0	1,0	0,9	1,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,6	1,5	1,0	1,7	1,0	1,0	1,5
69	1,9	1,7	1,7	1,6	1,8	1,5	1,6	0,8	1,8	1,6	1,6	1,6	1,0	1,6	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,1	1,0	0,9	1,7	1,7	1,6	1,8	1,7	1,5	1,4
70	1,9	1,9	1,7	1,9	1,9	1,8	1,7	1,7	1,8	1,7	1,8	1,0	1,0	1,7	1,7	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,6	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	2,0	1,0	1,0	1,7	1,7	1,0	1,7	1,0	1,0	1,6
71	1,8	1,6	1,7	1,7	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,7	1,7	1,0	1,7	1,0	1,0	1,6
73	2,3	2,4	2,6	2,4	1,9	1,8	1,7	1,5	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	1,6	1,7	1,8	1,7	1,7	1,8	1,7	1,5	1,8	1,7	1,7	1,7	1,8	1,5	1,5	1,8	1,8	1,7	1,7	1,6	1,6	1,6
76	2,6	2,6	2,7	2,5	2,1	1,8	1,8	1,6	1,8	1,7	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,8	1,7	1,6	1,8	1,8	1,7	1,7	1,8	1,6	1,6	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,8
78	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,8	1,9	1,8	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,8	1,8	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,8	1,0	1,8	1,0	1,7	1,0	1,9	0,9	0,9	1,7	1,7	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9
86	1,8	1,8	1,7	1,0	1,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,0	0,9	0,5	0,8	1,0
87	1,7	1,0	1,0	1,0	1,6	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,7	0,9	1,0	1,7
90	1,9	1,9	1,9	1,8	1,9	1,5	1,7	1,6	1,7	1,7	1,4	1,5	1,7	1,6	1,7	1,6	1,6	1,7	1,0	1,0	0,9	1,7	0,9	1,7	1,0	1,5	1,0	1,5	0,9	1,8	0,7	0,9	1,4	1,5	0,9	0,8	0,7	0,4	0,2
91	1,8	1,9	1,9	1,0	1,8	1,5	1,7	1,6	1,7	1,7	1,4	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6	1,5	1,6	1,0	1,0	0,9	1,7	0,9	1,7	0,9	1,5	0,9	1,4	0,9	1,7	0,5	0,9	1,0	1,0	0,8	0,8	0,6	0,0	0,0
93	0,9	0,6	0,5	0,3	0,6	1,0	0,9	0,6	0,8	0,3	1,0	0,6	0,6	0,9	0,9	0,9	0,8	0,6	0,9	0,7	0,8	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,7	1,0	1,0	1,7
95	1,7	1,8	1,7	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,7	1,0	0,9	1,0	0,0	0,0	0,0	1,5	0,6	1,0	1,0
96	2,0	2,0	1,9	1,8	2,0	1,5	1,7	1,7	1,8	1,7	1,5	1,5	1,7	1,8	1,8	1,8	1,7	1,8	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,7	1,0	1,6	1,0	1,6	0,9	1,8	0,8	1,0	1,3	1,4	0,9	0,8	0,8	0,7	0,7
97	2,7	2,6	2,0	1,7	2,0	1,8	1,8	1,9	1,9	3,0	1,8	1,6	1,9	1,8	2,0	1,8	1,9	1,9	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,8	1,0	1,9	1,0	1,7	1,0	1,9	0,9	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	0,9	0,7	0,7
98	1,9	1,9	1,9	1,8	2,0	1,6	1,8	1,7	1,8	1,7	1,5	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	1,7	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,7	1,0	1,5	1,0	1,6	1,0	1,7	0,9	0,9	1,4	1,4	0,9	0,0	0,8	0,6	0,4
105	2,5	2,6	1,9	1,9	2,0	1,8	1,9	1,8	1,9	1,8	1,8	1,8	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8	1,9	1,8	1,8	1,7	1,8	1,6	1,8	1,6	1,7	1,7	1,7	1,0	1,9	1,0	1,0	1,7	1,8	1,0	0,0	1,0	1,0	1,0
106	1,6	1,3	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,4	0,8	0,0	0,9	0,0	0,8	0,9	0,9	0,0	0,9	0,0	0,7	0,8
107	1,7	1,0	0,9	1,0	1,7	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	0,0	0,9	0,8	0,8	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	0,8	1,5	0,9	1,0	1,2
108	1,9	1,9	1,8	1,8	1,9	1,7	1,8	1,6	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	1,6	1,7	1,7	1,0	1,0	0,9	1,7	0,9	1,6	1,0	1,6	0,9	1,7	0,9	1,8	0,9	0,9	1,6	1,6	0,9	0,0	0,9	0,8	0,7
109	2,7	2,7	2,0	1,9	2,0	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,8	1,9	1,9	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9	1,7	1,7	1,0	1,8	1,7	1,8	1,6	1,8	1,6	1,8	1,0	1,9	1,0	1,0	1,8	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
119	1,7	1,1	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	0,8	0,9	0,9	0,0	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,6	0,9	1,0	1,9
130	0,9	0,3	0,5	0,0	0,0	1,0	0,9	1,0	0,8	0,8	0,9	0,1	0,8	1,0	1,0	1,0	0,9	0,7	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,1	2,0

№ транс-портного района	42	43	44	45	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	62	63	65	69	70	71	73	76	78	86	87	90	91	93	95	96	97	98	105	106	107	108	109	119	130
51	0,9	0,7	0,9	0,8	0,8	0,4	0,3	1,0		0,9	0,0	0,4	0,9	0,8	0,9	1,0	0,8	0,6	0,9	0,7	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,7	0,9	1,0	0,9	1,7	1,0	1,9
52	0,5	0,9	0,8	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9		0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	1,1	0,9	1,0	0,9	1,6	1,6	1,8	1,0	1,0	1,6	1,4	1,0	0,9	1,7	1,8	1,7	1,7	0,9	0,9	1,6	1,8	1,0	1,9
53	0,7	0,8	1,3	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,0	0,8		0,8	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	1,8	1,0	1,7	1,6	1,6	1,0	1,0	1,6	1,6	1,7	1,9	1,0	1,0	1,6	1,9	1,0	1,7
54	0,9	0,8	1,4	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,4	0,8	0,8		0,9	0,8	0,6	0,8	0,0	0,9	0,9	0,6	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,0	1,7	0,9	1,0	1,0	1,8	1,0	1,8
55	1,0	1,0	1,7	1,7	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,7	0,9		0,8	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,0	0,9	1,0	1,7	1,0	1,8	1,7	1,7	1,0	1,7	1,7	1,7	1,6	1,8	0,9	1,0	1,6	1,9	1,7	1,7
56	0,9	0,9	1,4	1,6	0,7	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8		0,8	0,9	0,6	0,9	0,7	0,7	0,8	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,0	1,7	0,9	1,0	1,0	1,8	1,0	1,7
62	0,9	1,0	1,7	1,6	0,8	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,6	0,9	0,8		1,0	1,0	1,0	0,7	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,8	1,7	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,9
63	0,9	0,5	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	1,0		0,9	0,6	1,0	0,9	1,5	1,7	1,8	1,6	1,8	1,7	1,7	1,3	1,6	1,8	2,0	1,8	1,8	1,0	1,0	1,7	1,8	1,1	1,7
65	1,0	1,0	1,4	1,2	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	1,1	0,9	0,0	0,9	0,6	1,0	0,9		0,9	0,8	0,7	0,9	0,9	1,7	1,0	1,6	1,6	1,5	0,9	1,2	1,6	1,6	1,6	1,8	0,8	0,9	1,6	1,9	1,3	1,8
69	0,8	0,4	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,6	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	0,6	0,9		1,0	1,2	1,5	1,7	1,9	1,7	1,9	1,8	1,7	1,6	1,7	1,8	2,0	1,8	1,8	1,0	1,0	1,7	1,9	1,0	1,8
70	0,9	1,0	1,6	1,6	0,8	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,8	0,9	0,8	0,7	0,7	1,0	0,8	1,0		0,9	0,9	0,8	1,0	1,0	1,1	1,0	1,6	1,8	1,7	1,0	1,0	1,7	1,9	1,0	1,8	1,6	1,7	1,9	1,7
71	0,9	0,9	1,5	1,6	1,0	0,9	0,9	1,0	0,7	0,9	0,8	0,6	0,0	0,7	0,9	0,9	0,7	1,2	0,9		1,0	1,0	1,7	1,0	1,8	1,8	1,6	1,0	1,7	1,7	1,6	1,6	1,8	0,9	1,0	1,6	1,9	1,7	1,8
73	1,7	1,5	1,8	1,6	0,9	0,9	0,9	1,7	0,9	1,6	0,9	0,8	0,9	0,8	1,0	1,5	0,9	1,5	0,9	1,0		0,8	0,9	1,9	1,8	0,9	1,2	1,7	1,9	0,8	0,0	1,7	1,9	1,8	1,8	1,8	1,6	1,8	2,7
76	1,7	1,7	1,8	1,6	1,0	0,9	0,9	1,8	0,9	1,6	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	1,7	0,9	1,7	0,8	1,0	0,8		0,9	1,8	1,8	0,9	1,6	1,7	1,8	0,9	0,9	1,8	1,9	1,8	1,9	1,7	1,6	1,8	2,7
78	1,8	1,8	1,8	1,7	1,0	1,0	1,0	1,9	1,0	1,8	1,8	1,0	1,7	1,0	1,0	1,8	1,7	1,9	1,0	1,7	0,9	0,9		1,0	1,8	0,8	0,9	1,9	1,7	0,7	0,8	1,0	1,0	1,0	1,7	0,9	0,7	1,7	1,9
86	1,0	1,0	1,8	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,7	1,0	1,0	1,9	1,8	1,0		1,1	0,9	0,8	0,9	0,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0
87	1,0	1,0	1,8	1,8	1,1	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,7	1,0	1,8	1,0	1,1	1,8	1,6	1,9	1,1	1,8	1,8	1,8	1,8	1,1		1,7	1,7	1,0	1,0	1,8	1,9	1,7	1,8	1,0	0,9	1,8	1,9	0,9	1,0
90	1,7	1,7	1,7	1,6	0,9	1,0	1,0	1,8	0,9	1,6	1,6	1,0	1,7	1,0	1,0	1,7	1,6	1,8	1,0	1,8	0,9	0,9	0,8	0,9	1,7		0,0	1,8	1,2	0,1	0,9	0,9	0,9	0,8	1,3	0,9	0,3	1,6	1,9
91	1,6	1,6	1,7	1,6	0,9	1,0	1,0	1,7	0,9	1,4	1,6	1,0	1,7	1,0	1,0	1,7	1,5	1,7	1,6	1,6	1,2	1,6	0,9	0,8	1,7	0,0		1,8	1,0	0,6	0,9	0,8	1,0	0,8	1,2	0,7	1,0	1,6	1,9
93	1,0	1,2	1,8	1,7	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,8	1,3	0,9	1,6	1,8	1,0	1,7	1,7	1,9	0,9	1,0	1,8	1,8		0,9	1,7	1,9	1,8	1,9	0,5	1,0	1,8	1,9	1,0	0,6
95	1,0	1,0	1,8	1,5	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	1,2	1,7	1,7	1,7	1,9	1,8	1,7	0,0	1,0	1,2	1,0	0,9		1,1	1,6	1,3	1,7	0,0	0,8	1,6	1,8	1,0	1,0
96	1,7	1,7	1,8	1,8	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,7	1,6	1,0	1,7	1,0	1,0	1,8	1,6	1,8	1,0	1,7	0,8	0,9	0,7	0,9	1,8	0,1	0,6	1,7	1,1		0,0	1,5	1,7	0,9	1,3	0,9	1,0	1,7	1,9
97	1,9	2,0	1,9	2,0	1,4	1,6	1,7	1,8	1,6	1,8	1,6	1,0	1,7	1,0	1,0	2,0	1,6	2,0	1,0	1,6	0,0	0,9	0,8	0,9	1,9	0,9	0,9	1,9	1,6	0,0		1,7	1,8	1,0	1,7	0,9	1,3	1,9	2,0
98	1,8	1,7	1,9	1,8	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,7	1,7	1,0	1,6	1,0	1,0	1,8	1,6	1,8	1,7	1,6	1,7	1,8	1,0	0,9	1,7	0,9	0,8	1,8	1,3	1,5	1,7		0,9	0,8	1,3	0,9	1,5	1,6	1,9
105	1,8	1,8	1,9	1,8	1,5	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,9	1,7	1,8	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,9	1,8	1,9	1,9	1,0	1,0	1,8	0,9	1,0	1,9	1,7	1,7	1,8	0,9		0,9	1,7	0,0	1,7	1,7	1,9
106	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8	1,0	1,0	0,9	1,8	1,8	1,0	0,0	1,0	0,8	0,8	0,5	0,0	0,9	1,0	0,8	0,9		0,7	0,9	1,0	0,8	1,0
107	1,0	1,0	1,7	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,8	1,0	1,8	1,9	1,7	0,9	0,9	1,3	1,2	1,0	0,8	1,3	1,7	1,3	1,7	0,7		0,9	1,0	0,7	1,0
108	1,5	1,5	1,7	1,7	0,9	1,0	1,0	1,7	0,9	1,6	1,6	1,0	1,6	1,0	1,0	1,7	1,6	1,7	1,6	1,6	1,8	1,7	0,9	0,9	1,8	0,9	0,7	1,8	1,6	0,9	0,9	0,9	0,0	0,9	0,9		0,0	1,6	1,9
109	1,8	1,8	1,9	1,9	1,6	1,7	1,7	1,9	1,7	1,8	1,9	1,8	1,9	1,8	1,7	1,8	1,9	1,9	1,7	1,9	1,6	1,6	0,7	1,0	1,9	0,3	1,0	1,9	1,8	1,0	1,3	1,5	1,7	1,0	1,0	0,0		1,7	1,8
119	1,0	1,0	1,8	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,1	1,3	1,0	1,9	1,7	1,8	1,8	1,7	0,9	0,9	1,6	1,6	1,0	1,0	1,7	1,9	1,6	1,7	0,8	0,7	1,6	1,7		1,9
130	1,5	1,6	2,0	1,9	1,8	1,8	1,7	1,8	1,9	1,9	1,7	1,8	1,7	1,7	1,9	1,7	1,8	1,8	1,7	1,8	2,7	2,7	1,9	1,0	1,0	1,9	1,9	0,6	1,0	1,9	2,0	1,9	1,9	1,0	1,0	1,9	1,8	1,9	

1.8. Анализ времени корреспонденций

Площадь им. Ленина является одной из наиболее пассажирообразующих точек города Новосибирска. На рисунке 1.25 представлена изохрона доступности транспортных районов по отношению к площади им. Ленина города Новосибирска, показывающая затраты времени в пути на общественном транспорте в условиях нагруженной сети. Цветами обозначено время движения к объекту от 5 минут до 2 часов и более.

В соответствии с полученными данными время корреспонденций к площади им. Ленина на уровне 5 – 15 минут обеспечена в центральных районах города, ограниченных ул. Фабричной, проспектом Димитрова, ул. Ленина, ул. Железнодорожной, ул. Нарымской, ул. Дуси Ковальчук, Красным проспектом, ул. Писарева, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова и ул. Восход, за счет действующих станций метрополитена и развитой сети наземного транспорта общего пользования, а также в западной части города относительно реки Обь, ограниченной ул. Блюхера, ул. Покрышкина, ул. Новогодней и ул. Немировича-Данченко, за счет станций метрополитена Площадь Маркса и Студенческая.

Доступность к объекту сети по транспортным районам города Новосибирска представлена в таблице 1.14.

Таблица 1.14

Время корреспонденций на общественном транспорте по отношению к площади им. Ленина в городе Новосибирске

Время корреспонденций, мин	№ транспортного района
1	2
<=5 мин	27, 29
<=10 мин	21, 22, 23
<=15 мин	13, 14, 19, 31, 33, 34
<=30 мин	5, 11, 12, 15, 17, 18, 20, 24, 25, 26, 28, 30, 39, 42, 43, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 86, 93, 106, 107
<=45 мин	2 – ограниченный 1-м Мочищенским шоссе, ул. Кедровой, Северным обходом, Краснояровским шоссе в Заельцовском районе города Новосибирска,, находясь основной частью в Новосибирском районе; 7 – ограниченный ул. Тайгинской, ул. Богдана Хмельницкого и железнодорожными путями северного направления в Калининском районе города Новосибирска; 8 – ограниченный ул. Тайгинской, ул. Красных Зорь, ул. Курчатова, ул. Богдана Хмельницкого в Калининском районе города Новосибирска; 9 – ограниченный ул. Макаренко, ул. Объединения, ул. Окружной, ул. Фадеева в Калининском административном районе города Новосибирска; 10 – ограниченный ул. Краузе, ул. Курчатова, ул. Мясниковой, ул. Гребенщикова в Калининском районе города Новосибирска;

Время корреспонденций, мин	№ транспортного района
1	2
	32 – ограниченный проспектом Дзержинского, Каменским шоссе, ул. Набережной, Гусинобродским шоссе, ул. Волочаевской в Дзержинском районе города Новосибирска; 35 – ограниченный ул. Выборной, ул. Кленовой, ул. Пролетарской, ул. Лесной, в районе Октябрьской птицефабрики и ТЭЦ-5 в Октябрьском районе города Новосибирска; 36 – ограниченный ул. Пролетарской, ул. Большевистской, ул. Лесной, рекой Иня в районе Ключ-Камышенского плато и СНТ Горки-2 в Октябрьском районе города Новосибирска; 37 – ограниченный ул. Выборной, ул. Большевистской, ул. Кленовой в районе микрорайонов Ключевой и Красная горка в Октябрьском районе города Новосибирска; 38 – ограниченный Бердским шоссе, ул. Первомайской, рекой Иня в Первомайском районе города Новосибирска; 40 – ограниченный ул. Большевистской, Бугринским мостом, рекйо Иня в Октябрьском районе города Новосибирска; 41 – ограниченный рекой Иня, Бугринским мостом, рекой Обь, железнодорожными путями восточного направления, Бердским шоссе, в районе микрорайона Заречный в Первомайском районе города Новосибирска; 44 – ограниченный рекой Обь, проездом Энергетиков, ул. Большой, в районе микрорайона Затон в Ленинском районе города Новосибирска; 47 – ограниченный рекой Обь, рекой Тула, ул. Ватутина, подъездом к Бугринскому мосту, в районе Бугринской рощи в Кировском районе города Новосибирска; 45 - ограниченный рекой Обь, ул. Озерной, Колыванским шоссе в Ленинском районе города Новосибирска, находясь основной частью в Новосибирском районе; 50 – ограниченный ул. Невельского, ул. Связистов, Толмачевским шоссе, железнодорожными путями западного направления, в районе жилых массивов Радуга Сибири, Западный, Чистая Слобода, Лето в Ленинском районе города Новосибирска; 55 – ограниченный ул. Толмачевской, ул. Хилокской, ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, железнодорожными путями западного направления, в районе садоводческкого товарищества Ложок, жилмассива Палласа в Кировском районе города Новосибирска; 56 – ограниченный ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова, Советским шоссе в Кировском районе города Новосибирска; 62 – ограниченный рекой Обь, подъездом к Бугринскому мосту, ул. Мира, Советским шоссе, в районе Северо-Чемского жилмассива в Кировском районе города Новосибирска; 63 – ограниченный Бетонным переездом, ул. Станционной, ул. 2-й Станционной, ул. Клубной, ул. Дукача, ул. Олимпийской, ул. Сибсельмашевской в Ленинском районе города Новосибирска; 65 – ограниченный ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова, Советским шоссе в Затулинском жилмассиве Кировского района города Новосибирска; 69 – ограниченный ул. Станционной, ул. Большой в Ленинском районе

Время корреспонденций, мин	№ транспортного района
1	2
	города Новосибирска, находясь основной частью в Новосибирском районе; 70 – ограниченный железнодорожными путями вдоль Южно-Чемского жилмассива, Советским шоссе, автомобильным проездом вдоль поселка Юный Ленинец, рекой Обь в Кировском районе города Новосибирска; 71 – ограниченный ул. Николая Грицюка, ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев в Кировском районе города Новосибирска; 87 – ограниченный Гусинобродским шоссе, ул. Татьяны Снежиной, в районе Плющихинского жилмассива в Октябрьском районе города Новосибирска; 91 – ограниченный рекой Обь, Бердским шоссе, в районе жилмассива Матвеевский в Первомайском районе города Новосибирска; 95 – ограниченный ул. Выборной, ул. Переселенческой, ул. Татьяны Снеженой, в районе Плющихинского жилмассива, микрорайона Зеленый Бор в Октябрьском районе города Новосибирска; 98 – ограниченный ул. Первомайской, рекой Иня в Первомайском районе города Новосибирска; 105 – ограниченный ул. Первомайской, ул. Одоевского, Бердским шоссе, в районе жилмассива Инская в Первомайском районе города Новосибирска; 119 – ограниченный Гусинобродским шоссе, железнодорожными путями восточного направления, автомобильным проездом, проходящим вдоль садоводческих товариществ Мир, Кристалл, Спутник, Сибиряк, Любитель в Октябрьском районе города Новосибирска; 130 – ограниченный ул. Краузе, ул. Кедровой, 1-м Мочищенским шоссе, ул. Фадеева, Красным проспектом, в районе микрорайона Северный в районе Калининского и Заельцовского районов города Новосибирска
<=60 мин	1 – район микрорайона Пашино в Калининском районе города Новосибирска; 4 – ограниченный 1-м Мочищенским шоссе, ул. Шоссейной, Дачным шоссе, ул. Стасова, ул. Жуковского, в районе парка культуры и отдыха «Заельцовский Бор» в Заельцовском районе города Новосибирска; 76 – ограниченный рекой Обь, Советским шоссе, ул. Приморской, в районе поселка Мичуринский в Советском районе города Новосибирска
> 60 мин	6 – ограниченный ул. Краузе, ул. Красных Зорь, ул. Тайгинской, Пашинским шоссе и северным обходом в Калининском районе города Новосибирска; 73 – ограниченный проездом Автомобилистов, Советским шоссе, ул. Приморской и рекой Обь в Советском районе города Новосибирска; 78 – ограниченный Бердским шоссе, ул. Российской, ул. Иванова, в районе квартала Верхняя Зона Академгородка в Советском районе города Новосибирска; 90 – ограниченный ул. Подъемной, рекой Обь, ул. Шлюзовой, ул. Балтийской, Бердским шоссе, в районе садоводческих товариществ Парус, Здоровье, Тополь и жилмассива Матвеевский в Первомайском и Советском районах города Новосибирска; 96 – ограниченный ул. Балтийской, ул. Шлюзовой, ул. Русской, в районе

Время корреспонденций, мин	№ транспортного района
1	2
	микрорайона Правые Чемы в Советском районе города Новосибирска; 97 – в районе садовых участков на правом берегу реки Обь в Советском районе города Новосибирска; 108 – ограниченный ул. Одоевского, Бердским шоссе, ул. Лесосечной, ул. Зеленая Горка, проездом Садовым в Советском и Первомайском районах города Новосибирска; 109 – ограниченный ул. Лесосечной, ул. Зеленая Горка, проездом Садовым, Восточным обходом, ул. Иванова, ул. Российской, Бердским шоссе в районе микрорайонов Нижняя Ельцовка, Зеленая Горка в Советском районе города Новосибирска.

Согласно пункту 11.2 СП 42.13330.2016 затраты времени в городах с населением до 2000 тыс. человек на передвижение от мест проживания до мест работы для 90% трудящихся (в один конец) не должны превышать 45 минут. В связи с этим транспортные районы, указанные в таблице 1.14, с транспортной доступностью до площади им. Ленина, превышающей 45 мин., требуют организации дополнительных или изменения существующих на текущий момент транспортных связей.

Для уменьшения времени корреспонденций на территории города Новосибирска необходима реализация комплекса мероприятий по развитию основных инфраструктурных элементов транспортной сети общественного транспорта, помимо оптимизации маршрутной схемы. В таблице 1.15 представлен рекомендуемый перечень инфраструктурных мероприятий для транспортных районов с временем корреспонденций до площади им. Ленина более 45 минут.

Таблица 1.15

Рекомендуемый перечень мероприятий, направленных на сокращение времени корреспонденций в городе Новосибирске

№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	Предварительный перечень мероприятий
1	2	3
1	Пашино	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, перспективное развитие рельсового каркаса городского электротранспорта путем строительства трамвайной линии от микрорайона Родники до Пашино, организация маршрутов пригородного железнодорожного сообщения, организация ТПУ «Магистральная» с обеспечением пересадочности автобусного и железнодорожного транспорта
2	Карьер Мочище	Оптимизация маршрутов общественного транспорта

№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	Предварительный перечень мероприятий
1	2	3
4	Заельцовский парк	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, перспективное развитие рельсового каркаса городского электротранспорта путем строительства трамвайной линии от ул. Кочубея (жилмассив Родники) по перспективной магистрали в пойме реки 2-я Ельцовка с выходом на перспективный Заельцовский мост
6	Жилмассив Березовая	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, строительство трамвайных линий в направлении «Центр – Родники», организация ТПУ «Родники» с обеспечением пересадочности автобусного и трамвайного транспорта с перспективным включением в узел станции метрополитена Родники за расчетным сроком
7	Пятый микрорайон (заводы)	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, организация маршрутов пригородного железнодорожного сообщения
8	Пятый микрорайон	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, строительство трамвайных линий в направлении «Центр – Родники»
9	Химаппарат	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, строительство трамвайных линий в направлении «Центр – Родники»
10	Шестой микрорайон	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, строительство трамвайных линий в направлении «Центр – Родники», организация ТПУ «Родники» с обеспечением пересадочности автобусного и трамвайного транспорта с перспективным включением в узел станции метрополитена Родники за расчетным сроком
32	Биатлонный комплекс	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, строительство трамвайных линий по проспекту Дзержинского, ул. Трикотажной, ул. Кошурникова и Гусинобродскому шоссе и реконструкция трамвайных линий по ул. Волочаевской и проспекту Дзержинского, организация ТПУ «Метро Молодежная» с обеспечением пересадочности автобусного и трамвайного транспорта с перспективным включением в узел станции метрополитена Молодежная
35	ТЭЦ-5	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, перспективное развитие рельсового каркаса городского электротранспорта путем строительства трамвайной линии по продлению ул. Воинской
36	Насосная станция ТЭЦ-5	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, перспективное развитие рельсового каркаса городского электротранспорта путем строительства

№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	Предварительный перечень мероприятий
1	2	3
		трамвайной линии по продлению ул. Воинской и организации выделенной полосы движения общественного транспорта по перспективной магистрали в продолжение ул. Кирова
37	НГПУ	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, перспективное развитие рельсового каркаса городского электротранспорта путем строительства трамвайной линии по продлению ул. Воинской и по перспективной автодороге ул. Ключ-Камышенское плато, организация выделенных полос движения общественного транспорта по перспективной магистрали в продолжение ул. Кирова и по ул. Выборной, организация ТПУ «Камышенская» с обеспечением пересадочности автобусного и железнодорожного транспорта
38	Первомайский район	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, организация маршрутов пригородного железнодорожного сообщения
40	Карьер Борок	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, организация маршрутов пригородного железнодорожного сообщения и выделенной полосы движения для общественного транспорта по ул. Большевистской и Бердскому шоссе
41	Коттеджи в районе карьера Борок	Оптимизация маршрутов общественного транспорта
44	База Флота	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, перспективное развитие рельсового каркаса городского электротранспорта путем строительства трамвайной линии по ул. Ватутина, ул. Большой, ул. 2-й Станционной и организация выделенной полосы для движения общественного транспорта по проезду Энергетиков
47	Район Бугринского моста	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, перспективное развитие рельсового каркаса городского электротранспорта путем строительства трамвайной линии по ул. Ватутина
45	СНТ «Семицвет» и поселок Кудряшовский	Оптимизация маршрутов общественного транспорта
50	Жилмассив Чистая слобода	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, организация маршрутов пригородного железнодорожного сообщения, организация ТПУ «Чистая слобода» и «ул. Дукача» с обеспечением пересадочности автобусного, трамвайного и железнодорожного транспорта, строительство трамвайных линий по ул. Титова и ул. Дукача

№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	Предварительный перечень мероприятий
1	2	3
55	Заводы (Элсиб, Сибэлектротерм)	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, строительство и реконструкция трамвайных линий
56	Спецавтохозяйство, Сибэлектропривод, Мегалоджистик	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, строительство и реконструкция трамвайных линий, организация выделенной полосы движения общественного транспорта по Советскому шоссе
62	Район магазина «Мега»	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, строительство и реконструкция трамвайных линий, организация маршрутов пригородного железнодорожного сообщения, организация ТПУ «Чемской» с обеспечением пересадочности автобусного, трамвайного и железнодорожного транспорта, организация выделенной полосы движения общественного транспорта по Советскому шоссе
63	Промзона по ул. Станционной	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, организация маршрутов пригородного железнодорожного сообщения, организация ТПУ «ул. Дукача» с обеспечением пересадочности автобусного, трамвайного и железнодорожного транспорта, перспективное развитие рельсового каркаса городского электротранспорта путем строительства трамвайной линии по ул. Ватутина, ул. Станционной и ул. Олимпийской
65	Затулинский жилмассив	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, строительство трамвайной линии по ул. Сибиряков-Гвардейцев
69	Сады в районе Марусино	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, перспективное развитие рельсового каркаса городского электротранспорта путем строительства трамвайной линии по ул. 2-й Станционной и ул. Олимпийской
70	Поселок Краснообск	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, строительство трамвайных линий по ул Петухова, от ул. Бронной до ул. Центральной, от поселка Краснообск до микрорайона Нижняя Ельцовка, организация маршрутов пригородного железнодорожного сообщения, организация ТПУ «Чемской» с обеспечением пересадочности автобусного, трамвайного и железнодорожного транспорта, организация выделенной полосы движения общественного транспорта по Советскому шоссе
71	Сады в районе Тулинского жилмассива и электростанции	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, строительство трамвайной линии по ул Сибиряков-Гвардейцев
87	Волочаевский жилмассив	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, строительство трамвайной линии по территории

№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	Предварительный перечень мероприятий
1	2	3
		Плющихинского жилмассива, реконструкция трамвайной линии по Гусинобродскому шоссе, организация ТПУ «Метро Гусинобродская» и «Метро Молодежная» с обеспечением пересадочности автобусного и трамвайного транспорта с включением в узел станций метрополитена Гусинобродская и Молодежная
91	Сады в районе станции Звездная	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, организация маршрутов пригородного железнодорожного сообщения, организация ТПУ «Бердское шоссе» с обеспечением пересадочности автобусного и железнодорожного транспорта
95	Иня-восточная	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, строительство трамвайной линии по ул. Татьяны Снежиной и по продлению ул. Воинской, организация выделенной полосы для движения общественного транспорта по ул. Выборной
98	Станция Инская	Оптимизация маршрутов общественного транспорта
105	Инская за станцией	Оптимизация маршрутов общественного транспорта
119	Гусинобродское кладбище	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, строительство трамвайной линии по Гусинобродскому шоссе
130	«Кедровый», «Северный садовод»	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, организация выделенной полосы движения общественного транспорта по перспективной магистрали в продолжение Красного проспекта, организация ТПУ «Родники» с обеспечением пересадочности автобусного и трамвайного транспорта с перспективным включением в узел станции метрополитена Родники за расчетным сроком
76	Деревня Огурцово	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, перспективное развитие рельсового каркаса городского электротранспорта путем строительства трамвайной линии от поселка Краснообск до микрорайона Нижняя Ельцовка и по Советскому шоссе, ул. Часовой, ул. Гидромонтажной до ул. Софийской, организация выделенной полосы движения общественного транспорта по ул. Приморской
73	ОбьГЭС	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, перспективное развитие рельсового каркаса городского электротранспорта путем строительства трамвайной линии по Советскому шоссе, ул. Часовой, ул. Гидромонтажной до ул. Софийской, организация выделенной полосы движения общественного транспорта по ул. Приморской
78	Академгородок	Оптимизация маршрутов общественного транспорта,

№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	Предварительный перечень мероприятий
1	2	3
		организация маршрутов пригородного железнодорожного сообщения, организация ТПУ «Сеятель» и ТПУ «Университетский проспект» с обеспечением пересадочности автобусного и железнодорожного транспорта
90	Поселок Матвеевка	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, организация маршрутов пригородного железнодорожного сообщения, организация ТПУ «Сеятель» и ТПУ «Нижняя Ельцовка» с обеспечением пересадочности автобусного и железнодорожного транспорта, перспективное развитие рельсового каркаса городского электротранспорта путем строительства трамвайной линии от поселка Краснообск до микрорайона Нижняя Ельцовка
96	Шлюзы	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, организация маршрутов пригородного железнодорожного сообщения, организация ТПУ «Университетский проспект» с обеспечением пересадочности автобусного и железнодорожного транспорта
97	ЖБИ-1	Оптимизация маршрутов общественного транспорта
108	Радиостанция	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, организация маршрутов пригородного железнодорожного сообщения, организация ТПУ «Матвеевка» с обеспечением пересадочности автобусного и железнодорожного транспорта
109	Нижняя Ельцовка	Оптимизация маршрутов общественного транспорта, организация маршрутов пригородного железнодорожного сообщения, организация ТПУ «Нижняя Ельцовка» с обеспечением пересадочности автобусного и железнодорожного транспорта, перспективное развитие рельсового каркаса городского электротранспорта путем строительства трамвайной линии от микрорайона Нижняя Ельцовка до поселка Кольцово

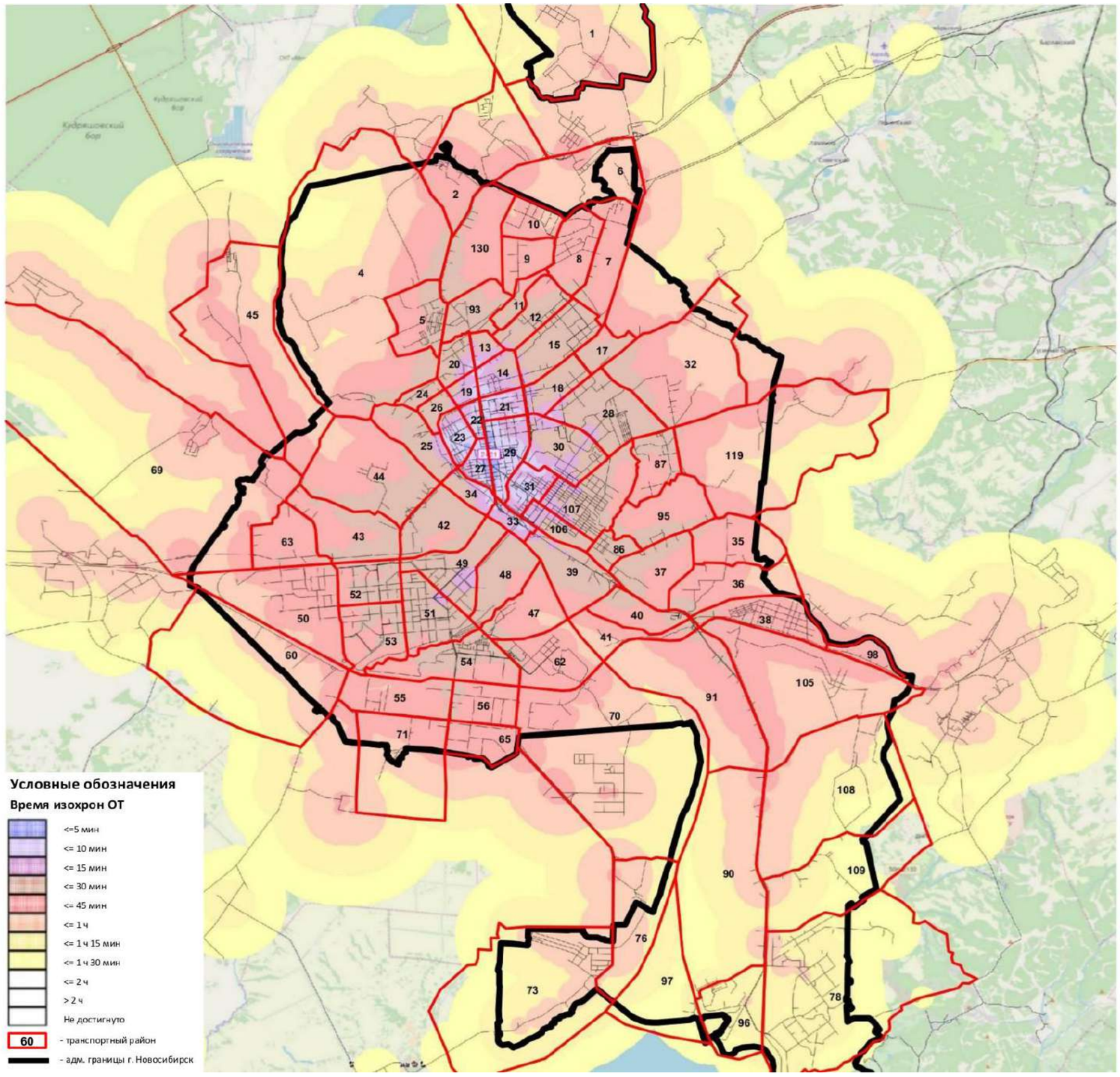


Рисунок 1.25. Изохрон времени корреспонденций в городе Новосибирске до площади им. Ленина

1.9. Плотность маршрутной сети

Плотность маршрутной сети (линий наземного общественного транспорта) – отношение протяженности линий общественного транспорта к площади застроенной территории, измеряемая показателем «км/км^2».

Застроенные территории – территории в границах города, за исключением части зон рекреационного назначения (территорий, занятых городскими лесами, лесопарками, городскими садами, прудами, озерами, водохранилищами, периферийными зонами массового отдыха), зон сельскохозяйственных угодий, а также зон особого природоохранного назначения.

При высокой плотности уменьшается дальность подходов к транспортным линиям, но увеличивается время ожидания транспортных средств за счет перераспределения подвижного состава по большей протяженности сети, увеличиваются капиталовложения в строительство улиц. При малой плотности сети увеличивается дальность подходов к транспортным линиям, но уменьшается время ожидания транспортных средств.

Оптимальной плотностью называется такая плотность, при которой обеспечиваются минимальные затраты времени на передвижения. Чем выше плотность сети, тем меньше затраты времени пассажиров на подход к остановкам. Для крупных городов показатель плотности маршрутной сети принимается на уровне 2 – 2,5 км/км^2, что обеспечивает кратчайшее расстояние подхода к остановочным пунктам пассажирского транспорта и минимальные затраты времени (8 – 10 минут) на эту цель.

Согласно расчетам плотность маршрутной сети города Новосибирска составляет 2,59 км/км^2. Данный показатель плотности маршрутной сети находится в пределах нормативного значения.

1.10. Приоритет для движения общественного транспорта

Приоритет для движения общественного транспорта создается для обеспечения перевозки наибольшего количества человек за наименьший отрезок времени и с наименьшими затратами на содержание инфраструктуры.

Средствам общественного транспорта в сети городских дорог должно быть предоставлено наивысшее преимущество организационными и строительными мерами так, чтобы их движение было достаточно быстрым и безопасным. Оптимальное решение – это отделение линии для средств городского транспорта, для трамваев оптимальны приподнятые трамвайные линии, или линии, отделенные от полос для моторного транспорта высокими блоками. Следующим необходимым условием для преференции общественного транспорта и одновременно для безопасности и комфорта пассажиров является грамотное размещение остановок.

Основная цель создания выделенных полос – обеспечение подъезда общественного транспорта к остановкам строго по заданному расписанию и интервалам движения. Объем перевозок на маршрутах с выделенными полосами значительно выше по сравнению с обычными городскими маршрутами. Количе-

ство остановочных пунктов на таких маршрутах разное, причем они в большинстве случаев являются пересадочными на другие виды городского транспорта.

Развитие выделенных полос в городе – это возможность, позволяющая улучшить работу общественного транспорта в условиях плотного движения. Тем самым горожане получают альтернативу нахождению в пробках, как следствие – меньше причин использовать для поездок личный автомобиль.

По состоянию на 2019 год в городе Новосибирске обустроено 35 участков выделенных полос для движения автомобильного транспорта общего пользования, общей протяженностью 38,4 км, в том числе оборудованные камерами фото-видеофиксации – 3,5 км на 3 участках, а также 25,9 км обособленного двойного трамвайного пути.

В таблице 1.16 представлено отношение выделенных полос и обособленных трамвайных путей по отношению к общей протяженности УДС по которой осуществляется движение автомобильного транспорта общего пользования и общей протяженности трамвайных путей.

Таблица 1.16

Отношение длины выделенных полос и обособленных трамвайных путей для движения общественного транспорта в существующих условиях к протяженности УДС и общей длине трамвайных линий по состоянию на 2019 год

Приоритет для движения общественного транспорта	Суммарная протяженность выделенных полос/обособленных трамвайных линий, км	Отношение к протяженности УДС/длине трамвайных линий, %
1	2	3
Выделенные полосы движения автомобильного транспорта общего пользования	38,4	3,8
Обособленные трамвайные пути	25,9	17

В следующих разделах КСОТ предлагаются мероприятия, направленные на развитие транспортной инфраструктуры и маршрутной сети общественного транспорта, целью которых является повышение качественного уровня транспортного обслуживания жителей города Новосибирска.

2. Оптимизированный перечень мероприятий по развитию инфраструктуры транспорта общего пользования

В данном разделе предлагается детализированное рассмотрение мероприятий, реализация которых направлена на покрытие выявленных дефицитов качества транспортной системы в перспективе до 2034 года в соответствии с изменением спроса на транспортные перемещения пассажиров. В комплекс предложений входят инфраструктурные мероприятия, включающие строительство и реконструкцию существующих элементов транспортной сети, а также мероприятия по изменению маршрутной сети общественного транспорта и технических параметров маршрутов. В разделе 4 КСОТ представлен анализ транспортной сети с учетом предлагаемых мероприятий в соответствии с показателями качества работы транспортной сети на рассматриваемый период реализации.

2.1. ТПУ

Для формирования единой системы городского пассажирского транспорта необходимо организовать пересадки с минимальными неудобствами и потерями времени. Для всех моделей интегрированных систем городского пассажирского транспорта с технологической точки зрения, первой ступенью является создание пересадочных узлов. ТПУ – это пересечения транспортных инфраструктурных сетей, в которых пассажир пересаживается из одного вида транспорта в другой, а также места, где пешеход становится пассажиром.

Для обеспечения качественного обслуживания пассажиров и комфортных условия пересадки с одного вида транспорта на другой необходимо учитывать, что общественный транспорт оптимально функционирует только в рамках интегрированной сети, в которой:

любая поездка пассажира начинается дома;

пересадки на другие виды транспорта требуют большой надежности движения;

необходимы интегрированные тарифные структуры;

необходимы понятные пассажиру тарифная структура, расписание движения, информирование.

Основная цель любого ТПУ – перераспределение (переключение) потоков в системе корреспонденций одновременно с обеспечением непосредственно удобства пересадки для создания и поддержания у пассажиров психологической привлекательности общественного транспорта. Основным отличительным признаком ТПУ по отношению к просто группе остановок является организация упорядоченных потоков между посадочными площадками (платформами) разных типов транспорта. Необходимость устройства ТПУ в виде сложного инженерно-организационного решения определяется структурой входящих и исходящих пассажиропотоков и предполагаемыми к задействованию в нём типами транспорта.

Согласно СП 395.1325800.2018 «Транспортно-пересадочные узлы. Правила проектирования» ТПУ классифицируют по назначению и функциональным характеристикам.

В составе проектов планировки территорий определяются основные параметры ТПУ: технико-экономические показатели застройки, состав технологической части ТПУ (включая размещение платформ, остановочных пунктов, посадочных мест для наземного общественного транспорта, размещение отстойно-разворотных площадок (далее – ОРП) наземного пассажирского транспорта общего пользования и т.п.), планировочное решение, основные параметры УДС и пешеходных коммуникаций на территории ТПУ, состав и емкость гаражно-стояночных объектов.

Наиболее остро в городе Новосибирске стоит проблема с организацией ОРП, входящих в состав ТПУ, а именно:

организация посадки-высадки пассажиров непосредственно на ОРП. То есть происходит наложение основных путей следования пассажиров и маршрутов маневрирования подвижного состава городского наземного пассажирского транспорта, что уменьшает уровень безопасности пассажиров;

недостаточная площадь ОРП для организации отстоя и разворота подвижного состава при полном исчерпании территориальных резервов для увеличения их площади, а также полное отсутствие ОРП при том, что они необходимы.

Расчетные показатели организации ОРП для автобусов представлены в таблице 2.1

Таблица 2.1

Расчетные показатели организации ОРП
для автобусов

Параметры ОРП	Минимально допустимый уровень обеспеченности	
	Единица измерения	Величина
1	2	3
Площадь ОРП	$м^2$ на одно машиноместо	Определяется расчетом исходя из норматива 100 – 200 $м^2$ на одно машиноместо в зависимости от количества маршрутов и частоты движения
Ширина ОРП	м	Не менее 30
Удаленность ОРП от жилой застройки	м	Не менее чем на 50 метров в зависимости от их емкости

В соответствии с предлагаемым перечнем мероприятий по изменению маршрутной сети города Новосибирска необходима организация следующих новых КОП с обустройством ОРП:

1. КОП «ул. Владимира Заровного» с ОРП на 4 машино-места (2022 г.);
2. КОП «ул. Овчукова» с ОРП на 4 машино-места (2022 г.);
3. КОП «Южно-Чемской ж/м» с ОРП на 13 машино-мест (2020 г.);
4. КОП «ул. Болтнева» с ОРП на 14 машино-мест (2022 г.);

5. КОП «Ясный берег» (ул. Ясный берег) с ОРП на 12 машино-места (2023 г.);

6. КОП «Акатуйский ж/м» с ОРП на 10 машино-мест (2023 г.);

7. КОП «ул. Победы» с ОРП на 3 машино-места (2024г.);

8. КОП «ул. Стартовая» с ОРП на 3 машино-места (2024 г.);

9. КОП «Пермская» (ул. Титова) с ОРП на 17 машино-мест (2024 г.).

Предлагаются следующие оптимизированные мероприятия по развитию системы ТПУ в городе Новосибирске до 2021, 2023, 2028 и 2034 гг. путем реконструкции существующих узлов и строительства новых:

1. Таблица 2.2 «Мероприятия по развитию ТПУ в городе Новосибирске на период до 2021 г.».

2. Рисунок 2.1 «Схема мероприятий по развитию ТПУ в городе Новосибирске на период до 2021 г.».

3. Таблица 2.3 «Мероприятия по развитию ТПУ в городе Новосибирске на периоды до 2023, 2028 и 2034 гг.».

4. Рисунок 2.2 «Схема мероприятий по развитию ТПУ в городе Новосибирске на периоды до 2023, 2028 и 2034 гг.».

5. Рисунок 2.3 «Сводная схема мероприятий по развитию ТПУ в городе Новосибирске на период 2020 – 2034 гг.».

Таблица 2.2

Перечень мероприятий по развитию ТПУ в городе Новосибирске на период до 2021 г.

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий до 2021 г.			Параметры
			Срок	2020	2021	
1	2	3	4	5	6	7
1	1.1	Формирование ТПУ «Гагаринская»	2020	+		Дополнительное строительство (соединительная галерея) выхода из метро до остановочного пункта железной дороги
2	1.2	Формирование ТПУ «Площадь Маркса»	2020	+		Строительство западной части подземного пешеходного перехода станции метро Площадь Маркса к остановке трамвая и через ул. Покрышкина
3	1.3	Формирование ТПУ «Золотая Нива»	2020	+		Включение в узел городского электрического транспорта в связи со строительством трамвайной линии по ул. Кошурникова к станции метро Золотая Нива
4	1.4	Формирование ТПУ «Автовокзал»	2020	+		Организация дополнительных выходов с платформ электропоезда на Красный проспект, реорганизация расположения остановок автобусного и трамвайного транспорта
5	1.5	Формирование ТПУ «Новосибирск-Западный»	2020, 2021	+	+	Организация пересадочности пассажиров железнодорожного (железнодорожная станция «Новосибирск-Западный»), автобусного и трамвайного (в связи с реализацией мероприятия по строительству трамвайной линии по ул. Широкой от дома № 113 до ул. Троллейной и ликвидацией трамвайного кольца ТЭЦ-2 (2020, 2021 гг.)) транспорта общего пользования, строительство перехватывающей парковки
6	1.6	Формирование ТПУ «Чистая Слобода»	2020, 2021	+	+	Организация пересадочности пассажиров автобусного, трамвайного (в связи с реализацией мероприятий по строительству трамвайной линии по ул. Титова от ул. Порт-Артурской до отвода железнодорожной линии и строительству трамвайной линии по ул. Дукача от ул. Титова до реконструируемого трамвайного парка в период 2024, 2025 гг.) транспорта, строительство перехватывающей парковки и остановочного пункта железной дороги и организация отстойно-разворотной площадки на 17 машино-мест
7	1.7	Формирование ТПУ «Речной вокзал»	2021, 2022		+	Строительство объединенного терминала железнодорожного остановочного пункта «Речной вокзал», строительство перехватывающей парковки (150 мест)
			2020, 2021	+	+	Строительство, предназначенное для движения на велосипедах, надземного перехода между верхним и нижним вестибюлями станции метро Речной вокзал (87м)
8	1.8	Формирование ТПУ «Клещи-	2020	+	+	Формирование ТПУ первого уровня. Строительство остановочного пункта железной дороги,

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий до 2021 г.			Параметры
			Срок	2020	2021	
1	2	3	4	5	6	7
		ха»	– 2025			строительство Западного автовокзала и перехватывающей парковки с перспективным подключением городского электротранспорта в связи со строительством трамвайной линии от трамвайного кольца в Юго-Западном жилмассиве до трамвайного кольца на остановке Молочный комбинат, организация отстойно-разворотной площадки на 22 машино-места
9	1.9	Формирование ТПУ «Метро Молодежная»	2020		+	Организация пересадочности пассажиров автобусного (Новосибирский автовокзал-Главный) и трамвайного транспорта общего пользования
10	1.10	Формирование ТПУ «Нижняя Ельцовка»	2021, 2022		+	Строительство перехватывающей парковки (100 мест). Перенос остановочного пункта к ул. Лесосечной, обустройство пешеходных переходов к остановочному пункту
11	1.11	Формирование ТПУ «Чемской»	2020	+		Строительство остановочного пункта железной дороги и организация отстойно-разворотной площадки на 15 машино-мест
			2021, 2022		+	Строительство перехватывающей парковки (100 мест)
12	1.12	Формирование ТПУ «Бердское Шоссе»	2021, 2022		+	Строительство перехватывающей парковки (200 мест)
13	1.13	Формирование ТПУ «Матвеевка»	2021, 2022		+	Устройство пешеходных подходов, организация отстойно-разворотной площадки на 3 машино-места
14	1.14	Формирование ТПУ «Метро Гусинобродская»	2021 – 2023		+	Организация ТПУ на базе перспективной станции метро Гусинобродская (2020 – 2023) с осуществлением пересадочности пассажиров метрополитена, трамвайного и автобусного транспорта общего пользования, организация перехватывающей парковки

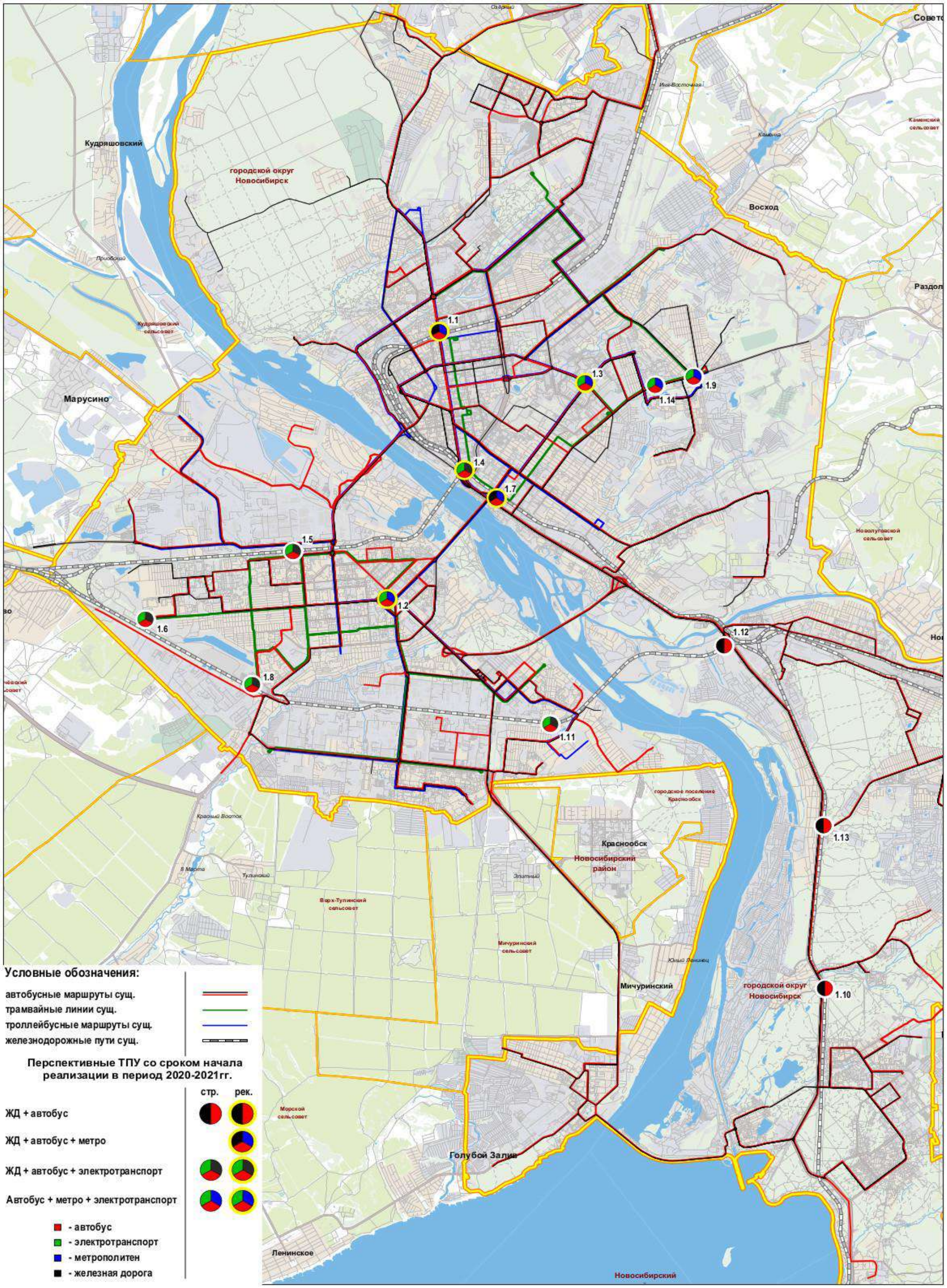


Рисунок 2.1. Схема мероприятий по развитию ТПУ в городе Новосибирске на период до 2021 г.

Таблица 2.3

Перечень мероприятий по развитию ТПУ в городе Новосибирске на периоды до 2023, 2028 и 2034 гг.

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий 2022 – 2030 гг.										Параметры
			Срок	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 – 2034	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Переходящие мероприятия с периода 2020, 2021 гг. в период 2022 – 2034 гг.													
1	1.7	Формирование ТПУ «Речной вокзал»	2021, 2022	+									Строительство объединенного терминала железнодорожного остановочного пункта «Речной вокзал», строительство перехватывающей парковки (150 мест)
2	1.8	Формирование ТПУ «Клещиха»	2020 – 2025	+	+	+	+						Формирование ТПУ первого уровня. Строительство остановочного пункта железной дороги, строительство Западного автовокзала и перехватывающей парковки с перспективным подключением городского электротранспорта в связи со строительством трамвайной линии от трамвайного кольца в Юго-Западном жилмассиве до трамвайного кольца на остановке «Молочный комбинат», организация отстойно-разворотной площадки на 22 машино/места
3	1.9	Формирование ТПУ «Метро Молодежная»	2022, 2023	+	+								Строительство надземного пешеходного перехода от вестибюля станции метро Молодежная через Гусинобродское шоссе до автовокзала (протяженность 45 м)
4	1.10	Формирование ТПУ «Нижняя Ельцовка»	2021, 2022	+									Строительство перехватывающей парковки (100 мест)
5	1.11	Формирование ТПУ «Чемской»	2021 – 2025	+	+	+	+						Строительство перехватывающей парковки (100 мест) (2021, 2022 гг.), перспективное включение в узел городского электротранспорта в связи с реализацией мероприятия по строительству трамвайной линии в Южно-Чемской жилмассив от ул. Петухова до железнодорожного остановочного пункта Чемской (2023 – 2025 гг.)

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий 2022 – 2030 гг.										Параметры
			Срок	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 – 2034	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
6	1.12	Формирование ТПУ «Бердское шоссе»	2021, 2022	+									Строительство перехватывающей парковки (200 мест)
			2024, 2025			+	+						Строительство пешеходного моста в районе разъезда Иня-Южная (275 м)
7	1.13	Формирование ТПУ «Матвеевка»	2021, 2022	+									Устройство пешеходных подходов, организация отстойно-разворотной площадки на 3 машино/места
			2023, 2024		+	+							Строительство перехватывающей парковки (150 мест)
8	1.14	Формирование ТПУ «Метро Гусинобродская»	2021 – 2023	+	+								Организация ТПУ на базе перспективной станции метрополитена Гусинобродская (2019 – 2023 гг.) с осуществлением пересадочности пассажиров метрополитена, трамвайного и автобусного транспорта общего пользования, организация перехватывающей парковки
Мероприятия со сроком реализации в 2022 – 2034 гг. и за расчетным сроком													
9	1.15	Формирование ТПУ «Спортивная»	2022	+									Организация ТПУ на базе перспективной станции метрополитена Спортивная с осуществлением пересадочности пассажиров метрополитена, автобусного и троллейбусного транспорта общего пользования, организация перехватывающей парковки и отстойно-разворотной площадки на 30 машино/мест
10	1.16	Формирование ТПУ «Университетский проспект»	2022 – 2024	+	+	+	+	+	+	+			Строительство перехватывающей парковки и организация отстойно-разворотной площадки на 30 машино-мест. На месте существующего или переносимого к Морскому проспекту остановочного пункта – формирование сезонного остановочного пункта «Обское море» для осуществления остановок электропоездов в летнее время
11	1.17	Формирование ТПУ «Сеятель»	2023, 2024		+	+							Реконструкция перехватывающей парковки (400 мест), создание автостанции пригородного и междугородного сообщения

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий 2022 – 2030 гг.										Параметры
			Срок	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 – 2034	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
12	1.18	Формирование ТПУ «Заельцовская»	2024, 2025			+	+						Строительство дополнительных выходов метро к остановке трамвая и через ул. Дуси Ковальчук, реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Богдана Хмельницкого от площади им. Калинина до ул. Учительской
13	1.19	Формирование ТПУ «Пермская»	2026 – 2028					+	+	+			Организация пересадочности пассажиров автобусного и трамвайного транспорта общего пользования, пользователей перспективной станции метрополитена Пермская (2026 – 2028 гг.), организация отстойно-разворотной площадки на 17 машино-мест
14	1.20	Формирование ТПУ «Плехановская»	2027 – 2029						+	+	+		Формирование ТПУ в связи с перспективным строительством трамвайной линии от трамвайного кольца на ул. Писарева до ул. Богдана Хмельницкого
15	1.21	Формирование ТПУ «Березовая роща»	2029, 2030								+	2030	Организация пересадочности пассажиров автобусного, трамвайного (в связи с реализацией мероприятия по строительству трамвайной линии от перекрестка проспекта Дзержинского и ул. Трикотажной до станции метро Березовая роща (2029, 2030 гг.)) транспорта общего пользования и станции метро Березовая роща
16	1.22	Формирование ТПУ «Родники»	2023, 2024		+	+							Организация пересадочности пассажиров автобусного и трамвайного (в связи с реализацией мероприятия по строительству трамвайной линии в микрорайон Родники (2023 – 2025 гг.)) транспорта общего пользования с перспективной обслуживания пассажиров станции метрополитена Родники (после 2033 г.), организация отстойно-разворотной площадки на 40 машино-мест и строительство перехватывающей парковки на 100 машино-мест (2023, 2024 гг.)
17	1.23	Формирование ТПУ «ул. Дукача»	2024, 2025			+	+						Формирование ТПУ для осуществления пересадочности пассажиров наземного транспорта общего пользования на

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий 2022 – 2030 гг.										Параметры
			Срок	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 – 2034	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
18	1.24	Формирование ТПУ «Камышенская»	2028, 2029							+	+		железнодорожный транспорт. Строительство перехватывающей парковки в составе ТПУ «Нордмолл» на 100 машино-мест в 2030 г.
19	1.25	Формирование ТПУ «Нордмолл»	2030									2030	
20	1.26	Формирование ТПУ «Магистральная»	2030									2030	
21	1.27	Формирование ТПУ «Площадь им. Гарина-Михайловского»	после 2034									после 2034	Формирование ТПУ на базе станции метро «Площадь им. Гарина-Михайловского» с организацией пересадочности пассажиров метрополитена, пригородных электропоездов и наземных видов транспорта общего пользования с перспективным включением в узел городского электротранспорта при реализации строительства трамвайной линии по улицам Писарева, Железнодорожной, Ленина до вокзала «Новосибирск-Главный» (после 2034 г.)

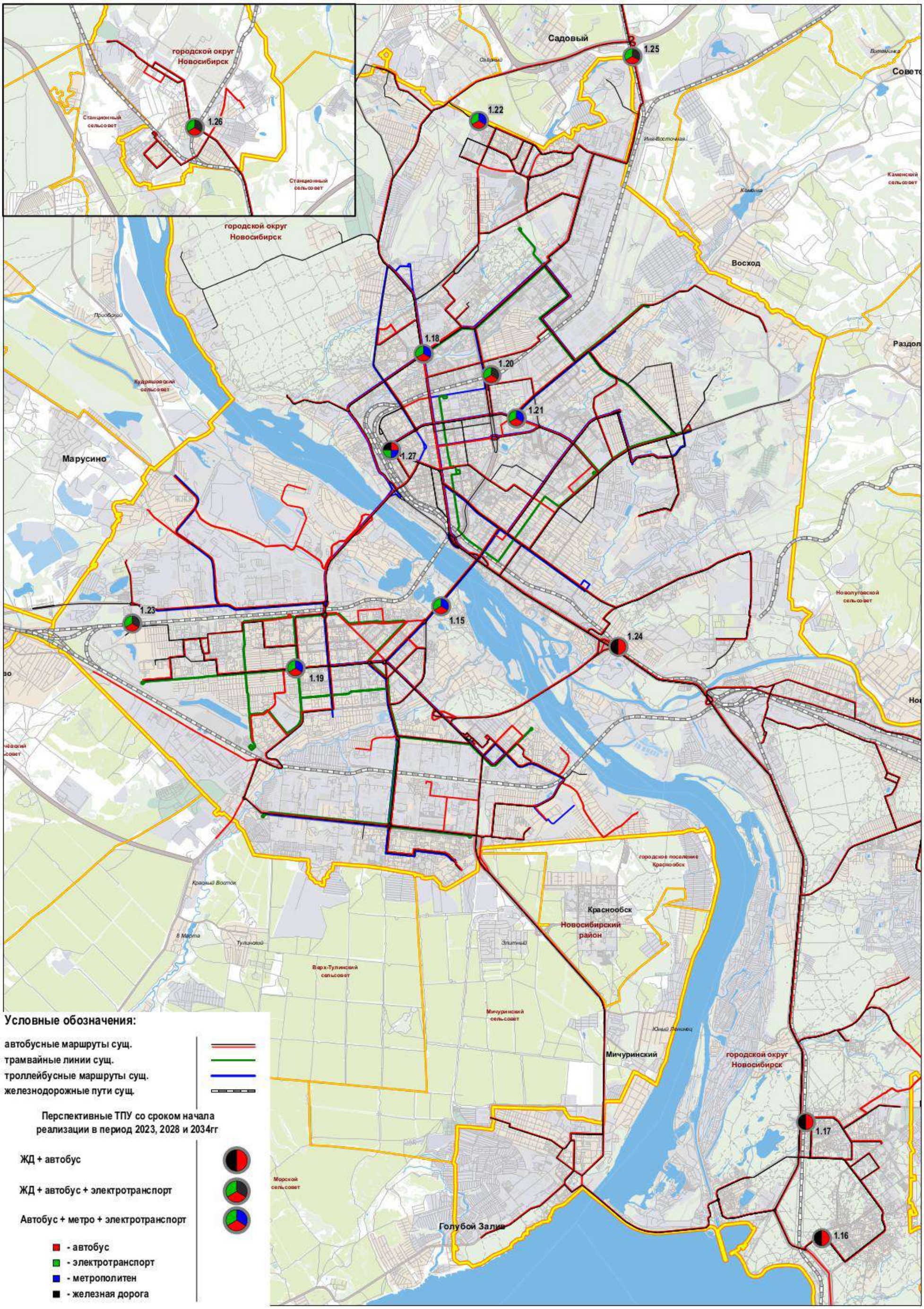


Рисунок 2.2. Схема мероприятий по развитию ТПУ в городе Новосибирске на периоды до 2023, 2028 и 2034 гг.

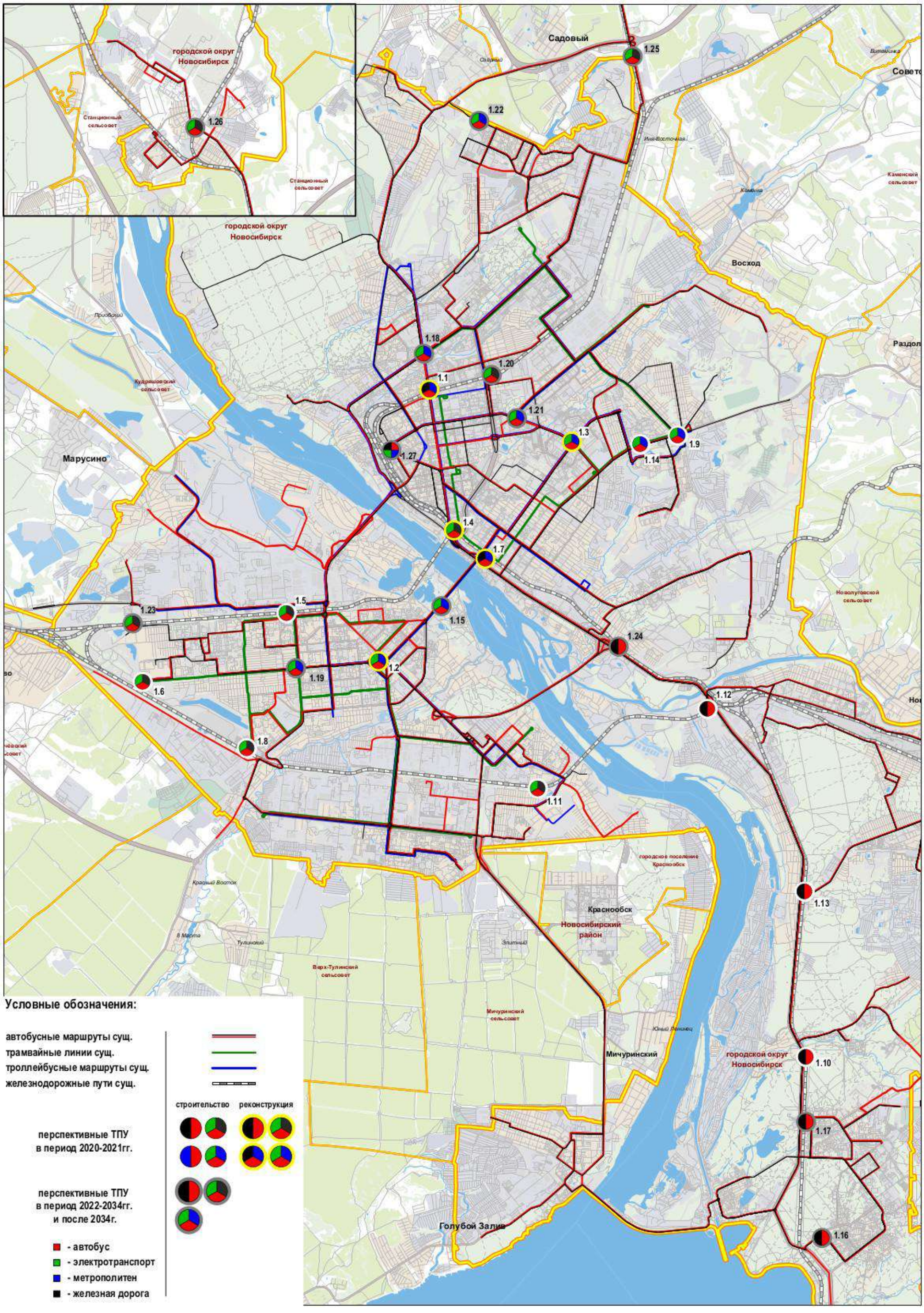


Рисунок 2.3. Сводная схема мероприятий по развитию ТПУ в городе Новосибирске на период 2020 – 2034 гг.

В таблице 2.4 представлен предварительный необходимый технологический состав предлагаемых к запуску ТПУ на 2021 год, имеющих в составе КОП маршрутов наземного пассажирского транспорта.

Таблица 2.4

Характеристика КОП наземных видов пассажирского транспорта в составе ТПУ

№ п/п	ТПУ	Виды транспорта	Емкость отстойно-разворотной площадки, машино-мест	Разворотное кольцо трамвая	Устройство помещений для водителей и обслуживающего персонала/ площадь участка, $м^2$
1	2	3	4	5	6
1	«Чистая Слобода»	Автобус; Трамвай; Электропоезд	Не менее 17	+	+/256
2	«Новосибирск-Западный»	Автобус; Трамвай; Электричка	–	+	+/256
3	«Метро Молодежная»	Автобус; Трамвай; Метро	Не менее 25	–	+/1296
4	«Чемской»	Автобус; Трамвай (после 2021 г.); Электричка	Не менее 15	+ (после 2021 г.)	+/375
5	«Клещиха»	Автобус; Трамвай; Электричка	Не менее 20	+	+/375
6	«Университетский проспект»	Автобус; Электричка	Не менее 30	–	+/375
7	«Пермская»	Автобус; Трамвай; Троллейбус	Не менее 15	–	+/256
8	«Родники»	Автобус; Трамвай; Троллейбус	Не менее 35	+	+/1296

На схемах, представленных далее, показан предварительный технологический состав предлагаемых ТПУ краткосрочной перспективы.

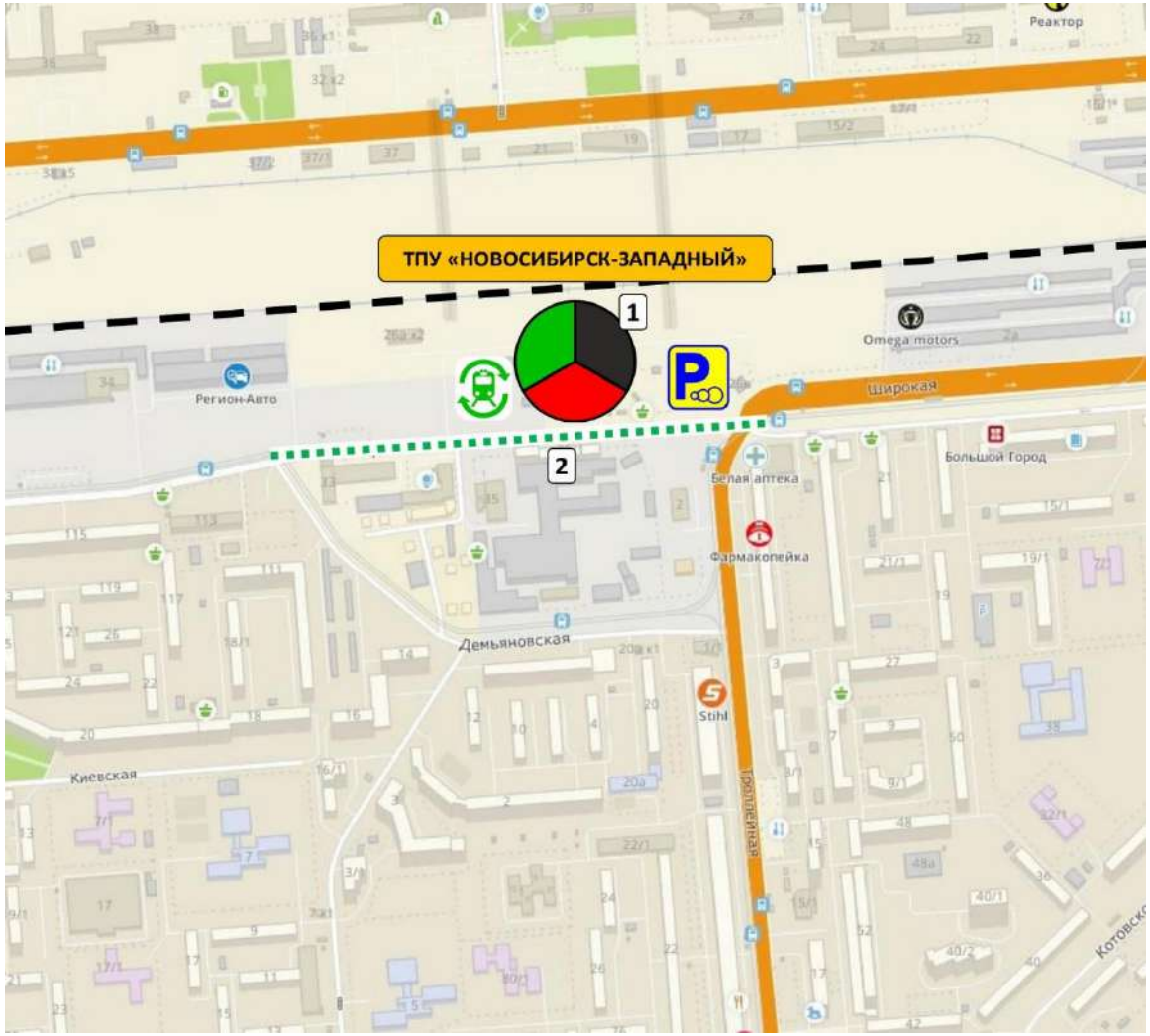


ТПУ «Чистая Слобода»

Состав мероприятия: организация пересадочности пассажиров автобусного, трамвайного транспорта, строительство перехватывающей парковки и остановочного пункта железной дороги.
Период реализации: 2020, 2021 гг.
Связанные мероприятия:
1. ТПУ «Чистая Слобода» в 2020, 2021 гг.
2. Строительство трамвайной линии по ул. Титова от ул. Порт-Артурской до отвода железнодорожной линии, протяженностью 1,4 км в 2020, 2021 гг.
3. Строительство трамвайного кольца по ул. Титова (конечный пункт хранения трамваев) протяженностью 0,3 км в 2021 г.
4. Строительство трамвайной линии по ул. Дукача от ул. Титова до реконструируемого трамвайного парка протяженностью 2,0 км в 2024, 2025 гг.
Строительство перехватывающей парковки в составе ТПУ на 150 машино-мест в 2020, 2021 гг.
Организация отстойно-разворотной площадки на 17 машино-мест.

Предельная дальность при пересадке между видами транспорта на территории ТПУ, м

	Станция железной дороги	Остановочный пункт наземного пассажирского транспорта	Перехватывающая парковка
Станция железной дороги	Согласно техническим условиям	150	450
Остановочный пункт наземного пассажирского транспорта	150	100	450
Перехватывающая парковка	450	450	–



ТПУ «Новосибирск-Западный»

Состав мероприятия: организация пересадочности пассажиров железнодорожного (железнодорожная станция «Новосибирск-Западный»), автобусного и трамвайного (в связи с реализацией мероприятия по строительству трамвайной линии по ул. Широкой от дома № 113 до ул. Троллейной и ликвидацией трамвайного кольца ТЭЦ-2 (2020, 2021 гг.)) транспорта общего пользования, строительство перехватывающей парковки

Период реализации: 2020, 2021 гг.

Связанные мероприятия:

1. ТПУ «Новосибирск-Западный» в 2020, 2021 гг.
2. Строительство трамвайной линии по ул. Широкой от дома № 113 до ул. Троллейной, ликвидация трамвайного кольца ТЭЦ-2 (протяженность 636 м.) в 2020, 2021 гг.

Строительство перехватывающей парковки в 2020, 2021 гг.

Предельная дальность при пересадке между видами транспорта на территории ТПУ, м

	Станция железной дороги	Остановочный пункт наземного пассажирского транспорта	Перехватывающая парковка
Станция железной дороги	Согласно техническим условиям	150	450
Остановочный пункт наземного пассажирского транспорта	150	100	450
Перехватывающая парковка	450	450	–



ТПУ «Чемской»

Состав мероприятия: организация пересадочности пассажиров железнодорожного (железнодорожная станция «Чемской»), автобусного и трамвайного транспорта общего пользования, строительство перехватывающей парковки
Период реализации: 2020 – 2025 гг.
Связанные мероприятия:
1. ТПУ «Чемской» 2020, 2021 гг.
2. Строительство трамвайной линии в Южно-Чемской жилмассив от ул. Петухова до железнодорожного остановочного пункта «Чемской» протяженностью 5,6 км в 2023 – 2025 гг.
3. Строительство трамвайного кольца по ул. Бронной (конечный пункт хранения трамваев) в 2024, 2025 гг.
4. Строительство трамвайной линии от ул. Бронной до ул. Оловозаводской протяженностью 2,3 км после 2030 г.
Строительство перехватывающей парковки на 100 машиномест в 2020 – 2022 гг.
Организация отстойно-разворотной площадки на 15 машиномест.

Предельная дальность при пересадке между видами транспорта на территории ТПУ, м

	Станция железной дороги	Остановочный пункт наземного пассажирского транспорта	Перехватывающая парковка
Станция железной дороги	Согласно техническим условиям	150	450
Остановочный пункт наземного пассажирского транспорта	150	100	450
Перехватывающая парковка	450	450	–

Рассмотрение маршрутной сети города Новосибирска необходимо проводить с учетом межмуниципальных связей с Новосибирской агломерацией и их увязкой с предложенной схемой развития ТПУ.

Под межмуниципальным транспортом в КСОТ понимается транспорт, перевозящий пассажиров по связи «центр системы расселения – регион» (город Новосибирск – Новосибирская агломерация).

Основными видами межмуниципального транспорта являются железнодорожный и автобусный транспорт. Железнодорожный транспорт выступает основным инфраструктурным элементом, обеспечивающим пространственно-функциональные взаимосвязи различных частей агломерации, однако отставание в развитии пригородно-городской железной дороги послужило причиной интенсивного роста автобусных перевозок по связи «город Новосибирск – Новосибирская агломерация», что в свою очередь приводит к тому, что в состав ТПУ, расположенных на территории города Новосибирска, необходимо включение автостанций межмуниципальных автобусов.

Межмуниципальный автобусный транспорт должен выполнять функцию подвоза пассажиров к станциям железнодорожного транспорта и конечным станциям метрополитена ядра Новосибирской агломерации, которые в свою очередь обеспечивают скоростные связи внутри центра системы расселения.

Система межмуниципального автобусного транспорта является достаточно гибкой, состоящей из основной и вспомогательной систем.

Основная система обеспечивает массовые маршрутизированные перевозки пассажиров на регулярной основе с использованием четко определенных маршрутных схем.

Вспомогательная система в основном использует подвижной состав малой вместимости, применяет различные виды вызывных технологий и гибких маршрутов, что позволяет обеспечить транспортное обслуживание различных специфических объектов и групп людей: небольших поселений, не имеющих устойчивого пассажиропотока, людей с ограниченными возможностями перемещения и др.

Развитие маршрутной сети на региональных и межмуниципальных автомобильных дорогах на балансе государственного казенного учреждения Новосибирской области «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области» в границах Новосибирской агломерации предполагает последовательную реализацию ряда мероприятий:

ликвидация участков маршрутов, проходящих через наиболее оживленную центральную часть города, через создание ряда перехватывающих узлов (автовокзалов, автостанций и ТПУ), объявляемых конечными пунктами маршрутов;

строительство новых улиц и дорог, предусмотренных Генеральным планом города Новосибирска, утвержденным решением Совета депутатов города Новосибирска от 26.12.2007 № 824 (далее – Генеральный план), и иными документами территориального планирования;

обеспечение транспортной доступности перспективных к застройке селитебных и общественных зон.

Предлагается развитие сети следующих пригородных автовокзалов и автостанций, в том числе в составе ТПУ: автовокзала «Новосибирский автовокзал – Главный» (пересечение Гусинобродского шоссе и ул. Коминтерна), автостанции «Родники» (жилмассив Родники, после 2025 – 2030 гг.), автовокзала «Клещиха» (ул.Толмачевская/ул.Троллейная, в 2020 – 2025 гг.), ТПУ «Речной вокзал» (расширение существующей инфраструктуры), ТПУ «Спортивная» (открытие в 2022 г.). Также до открытия автостанции «Родники» на продолжении Красного проспекта сохраняется конечная остановка межмуниципальных автобусов у станции метро Заельцовская. В зависимости от параметров будущей застройки участка Новосибирского автовокзала (Красный проспект, 4) предусмотрена возможность сохранения КОП с организацией разворотных площадок и зон отстоя межмуниципальных автобусов.

Жители ближайших к границе города Новосибирска населенных пунктов используют межмуниципальный пригородный автобусный транспорт для максимально быстрого и удобного перемещения до ближайшей станции метрополитена. Этим объясняется фактическое существование ТПУ на станциях метро Площадь Маркса, Заельцовская, Речной вокзал и Березовая роща. Для предупреждения создания неудобств пользователям и снижения их удовлетворенности пользовательским опытом рекомендуется постепенная корректировка маршрутной сети, а также частичное сохранение сложившихся корреспонденций, создание комплексных ТПУ (несколько видов транспорта). Также активатором переноса конечных пунктов маршрутов на пригородные автовокзалы является развитие дополнительных внутригородских маршрутов транспорта, позволяющих пассажирам автовокзалов и автостанций с минимальным количеством пересадок добраться до любой части города Новосибирска. Крайне важно не допустить снижения качества и скорости поездок жителей ближайших к границе города Новосибирска населенных пунктов при организации дополнительных пересадок между межмуниципальными и муниципальными маршрутами транспорта, для чего необходимо адекватное транспортное предложение маршрутов общественного транспорта города Новосибирска, гибкая тарифная система и максимально проработанная схема организации дорожного движения для увеличения маршрутной скорости автобусов.

Рекомендуется постепенный перевод конечных пунктов межмуниципальных маршрутов на новые автовокзалы и автостанции по мере обеспечения их пользователей транспортом с высокой провозной возможностью (не более, чем с одной пересадкой на городском пассажирском транспорте). Так, согласно ПКРТИ города Новосибирска, до 2030 года запланировано строительство следующих новых станций метрополитена:

1. Молодежная и Гусинобродская на Дзержинской линии (2023 год);

2. Спортивная (2022 год), Площадь Станиславского (2025 год), Пермская (2028 год) на Ленинской линии.

Кроме этого, транспортным комплексом города Новосибирска совместно с открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» предполагается развитие городских железнодорожных пассажирских перевозок между станциями Чемская и Нордмолл. На реконструкцию инфраструктуры предусмотрены денежные средства, осуществлено проектирование станций. Предложена реконструкция станций Чемская и Клещиха, оборудование станции Нордмолл и новое строительство станции Чистая Слобода в одноименном жилмассиве на продолжении ул. Титова. ТПУ «Нордмолл» будет обеспечен транспортом с высокой провозной возможностью в 2021 году, а автовокзал «Новосибирский автовокзал – Главный» – в 2024 году. Основные мероприятия на данных автостанциях в части корректировки трассировок маршрутов пригородных и межмуниципальных автобусов предполагаются в указанных датах. До момента обеспечения автовокзалов транспортом с высокой провозной возможностью необходимо обеспечение их маршрутами наземного городского пассажирского транспорта города Новосибирска.

Автовокзал «Клещиха», ТПУ «Спортивная», ТПУ «Новосибирск-Главный». Автовокзал «Клещиха» является перспективной площадкой в соответствии с ПКРТИ города Новосибирска. Анализ Генерального плана, маршрутной сети и существующих транспортных корреспонденций показывает, что размещение пригородного автовокзала по ул. Толмачевской/ул. Троллейной желательно только в составе ТПУ «Клещиха» (включая железнодорожную станцию Клещиха) с продлением трамвайной линии и строительством транспортной эстакады над железнодорожными путями на продолжении ул. Хилокской. В настоящее время транспортное обслуживание площадки городским пассажирским транспортом ограничено. Так, в настоящее время путь от ближайшей трамвайной остановки («Юго-Западный ж/м») к проектируемому автовокзалу до станции метро Площадь Маркса составляет 35 минут, причем в основном трамвай следует по выделенной линии с минимальными задержками. Аналогичный путь автобусом преодолевается за 25 минут без учета заторов и дорожно-транспортной обстановки. На перспективу для сохранения привычных транспортных корреспонденций жителей и недопущения ухудшения пользовательского опыта рекомендуется организовать маршруты общественного транспорта до остановок скоростных видов общественного транспорта по выделенным автодорожным полосам либо трамвайным линиям с минимальным интервалом и временем ожидания (пересадки). Наряду с продлением трамвайной линии по ул. Связистов рекомендуется рассмотреть альтернативный вариант продления трамвайной линии до планируемого размещения автовокзала по ул. Троллейной. А также необходимо создание ускоренного муниципального автобусного маршрута от планируемого автовокзала «Клещиха» до перспективной станции метро Спортивная по ул. Троллейной/ул. Немировича-Данченко с обустройством выделенных полос для движения общественного транспорта.

Кроме этого, пользователи автовокзала «Клещиха» в перспективе смогут использовать железнодорожный транспорт в рамках концепции развития город-

ской железной дороги. Конкретно пользователи межмуниципальных и региональных автобусов смогут, совершив лишь одну пересадку, без заторов добраться до Чемского жилмассива и станции «Новосибирск-Главный».

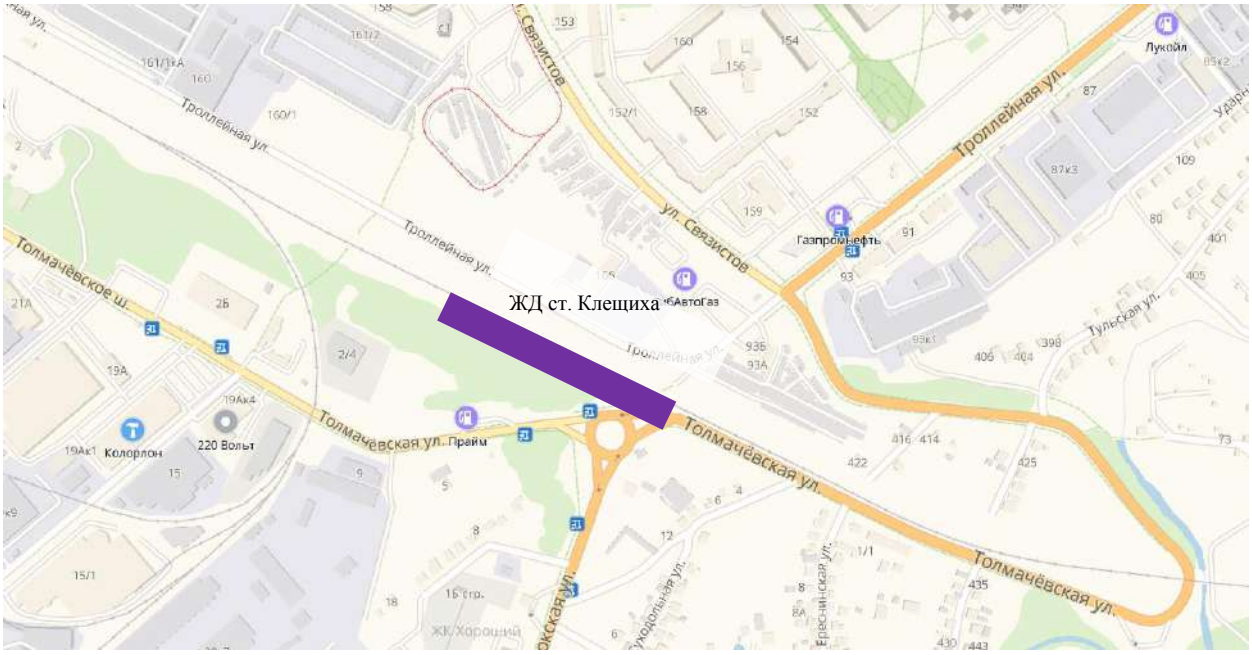


Рисунок 2.4 Рекомендуемый участок для строительства железнодорожной станции «Клещиха»

После открытия станции метро Спортивная и до открытия автовокзала «Клещиха» все межмуниципальные пригородные маршруты переводятся на конечную станцию при ТПУ «Спортивная» с ликвидацией заездов к станции метро Площадь Маркса. Аналогично региональные маршруты западного направления трассируются только до станции метро Спортивная.

В проекте развития маршрутной сети межмуниципальных автобусов принят перевод конечного пункта всех межмуниципальных автобусов, следующих из Краснообска по ул. Мира/ул. Ватутина до ТПУ «Спортивная», в 2022 году. С вводом автовокзала «Клещиха» указанные автобусы по-прежнему приняты к отправлению от ТПУ «Спортивная» для уменьшения излишнего пробега транспорта и повышения удобства пользования транспортной системой агломерации жителями поселка Краснообска.

ТПУ «Речной вокзал». Закрытие Новосибирского автовокзала по Красному проспекту требует пересмотра конечных пунктов следования маршрутов межмуниципальных автобусов. Предлагается трассировку маршрутов, направляющихся в центр города с южного направления (Бердск, Кольцово) по ул. Большевистской, сократить до создаваемого ТПУ «Речной вокзал». В настоящее время разворотная площадка с зоной отстоя автобусов организована на площади Инженера Будагова, на перспективу планируется сохранение площадки и ее реорганизация под предполагаемым к строительству мостовым переходом через реку

Обь на продолжении ул. Ипподромской. Также возможно оборудование альтернативной разворотной площадки с зоной отстоя автобусов на части участка бывшего Новосибирского автовокзала по Красному проспекту по результатам дополнительных изысканий. Необходимо провести благоустройство территории ТПУ, обеспечить остановочный пункт капитальным залом ожидания. Ввиду перспективы обслуживания большого количества межмуниципальных маршрутов, необходимо внедрить систему диспетчеризации и голосового сопровождения расписания, выполнить работы по установке электронных табло расписания и системы навигации.

Автовокзал «Новосибирский автовокзал – Главный», автостанция «Родники». Согласно решениям Генерального плана предусматривается продление Красного проспекта с застройкой перспективных территорий до жилмассива Родники и перенос после 2025 – 2030 гг. конечного пункта межмуниципальных маршрутов с площади им. Калинина на формирующийся ТПУ «Родники». На ТПУ «Родники» переводятся также маршруты, следующие до ул. Учительской. Вместе с этим необходима организация экспрессных или ускоренных муниципальных маршрутов от автостанции «Родники» до станции метро Заельцовской.

На Автовокзале «Новосибирский автовокзал – Главный» предлагается концентрировать межмуниципальные маршруты восточного направления и с конечным пунктом на станции метро Березовая роща. После ввода в эксплуатацию участков Восточного обхода Новосибирска на автовокзал «Новосибирский автовокзал – Главный» предлагается перевод части маршрутов, следующих из Искитима, Кольцово, Барышево до ТПУ «Речной вокзал».

Организация региональных маршрутов.

В пределах Новосибирской агломерации в настоящее время формируются два дополнительных ТПУ: «Бердск» и «Сеятель». Относительно маршрутов межрегиональных пригородных автобусов указанные ТПУ будут являться и конечными, и транзитными. Данные ТПУ находятся на Бердском шоссе и призваны принять на себя потоки пассажиров межмуниципальных автобусов, собираемых местными (муниципальными) маршрутами транспорта для совершения пересадки. Для региональных и межрегиональных маршрутов данные ТПУ будут являться только транзитными.

Таким образом, реорганизация маршрутной сети на региональных и межмуниципальных автомобильных дорогах на балансе государственного казенного учреждения Новосибирской области «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области» в границах Новосибирской агломерации позволит организовать 2 автовокзала, 1 автостанцию и 5 ТПУ:

1. Автовокзал «Клещиха».
2. Автовокзал «Новосибирский автовокзал – Главный».
3. Автостанция «Родники» в составе ТПУ «Родники».
4. ТПУ «Станция метро «Заельцовская» (до открытия автостанции «Родники»).
5. ТПУ «Речной вокзал».

6. ТПУ «Спортивная».
7. ТПУ «Сеятель».
8. ТПУ «Бердск».

Предложения по организации автовокзалов, автостанций и КОП с организацией разворотных площадок и зон отстоя автобусов на период до 2034 года представлены на рисунке 2.5. Предложения по развитию сети межмуниципальных пригородных маршрутов учитывают замечания Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области, результаты имитационного моделирования пассажиропотоков в пределах Новосибирской агломерации, информацию о развитии первоочередных проектов транспортного и жилищного строительства, в том числе проекта «Академгородок 2.0».

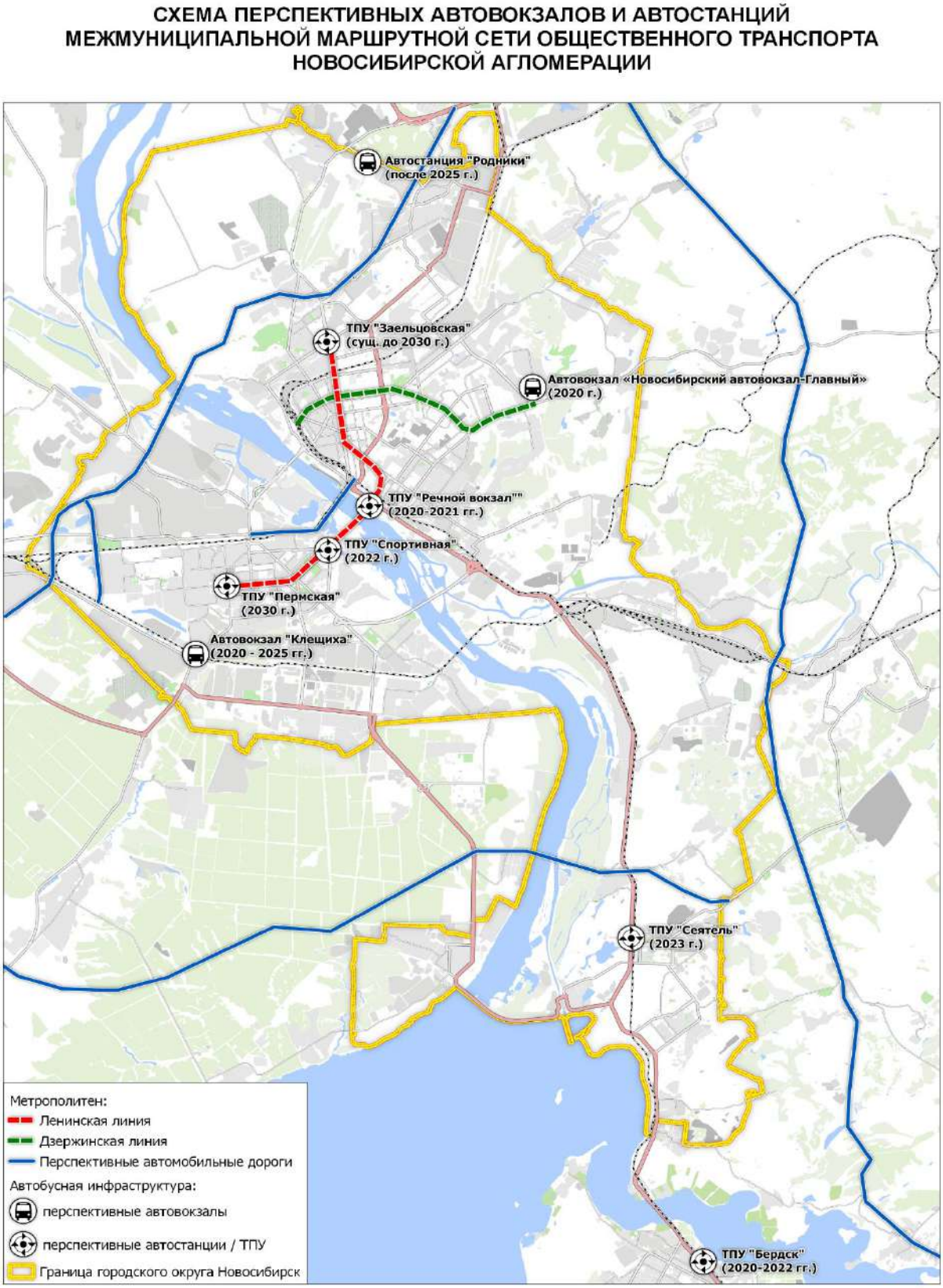


Рисунок 2.5. Предложения по организации новых автовокзалов, автостанций и ТПУ до 2034 года на схеме межмуниципальной маршрутной сети в границах Новосибирской агломерации

2.2. Метрополитен

Достигнутый уровень загрузки объектов метрополитена указывает на отсутствие ресурсов для освоения растущих нагрузок. Одной из существенных технических проблем для дальнейшего развития метрополитена является нехватка обслуживающих мощностей в электродепо «Ельцовское», которое уже достигло предела вместимости.

В таких условиях растущая нагрузка в значительной степени ложится на наземные виды городского пассажирского транспорта, задачей которых становится ее освоение и повышение показателей качества обслуживания (показателей скорости передвижения и их комфортности в пиковые периоды трудовых корреспонденций, а также показателей информационного обеспечения).

Предлагаются следующие мероприятия по развитию Новосибирского метрополитена:

1. Таблица 2.5 «Перечень мероприятий по развитию метрополитена в городе Новосибирске на период до 2021 г.».

2. Рисунок 2.6 «Схема мероприятий по развитию метрополитена в городе Новосибирске на период до 2021 г.».

3. Таблица 2.6 «Перечень мероприятий по развитию метрополитена в городе Новосибирске на периоды до 2023, 2028 и 2034 гг.».

4. Рисунок 2.7 «Сводная схема мероприятий по развитию метрополитена в городе Новосибирске на весь период реализации КСОТ».

Таблица 2.5

Перечень мероприятий по развитию метрополитена в городе Новосибирске на период до 2021 г.

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий 2020, 2021 гг.			Параметры
			Срок	2020	2021	
1	2	3	4	5	6	7
1	2.1	Строительство участка Дзержинской линии метрополитена от станции метро Золотая Нива до станции метро Гусинобродская	2020 – 2023	+	+	Протяженность 2202 м
2	2.2	Строительство соединительной линии метро от станции Гусинобродская до станции Молодежная	2020 – 2023	+	+	Протяженность 1099 м
3	2.3	Строительство станции метро Гусинобродская	2020 – 2023	+	+	Определяются проектом
4	2.4	Строительство станции метро Молодежная	2020 – 2023	+	+	Определяются проектом

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий 2020, 2021 гг.			Параметры
			Срок	2020	2021	
1	2	3	4	5	6	7
5	2.5	Строительство соединительной линии метро от станции Молодежная до электродепо «Волочаевское»	2020 – 2023	+	+	Протяженность 359 м
6	2.6	Проектирование и строительство электродепо «Волочаевское»	2020 – 2023	+	+	Определяются проектом
7	2.7	Реконструкция станции метро Гагаринская: строительство соединительной галереи с остановочной платформой электропоездов	2020	+		Определяются проектом
8	2.8	Строительство западной части подземного пешеходного перехода станции метро Площадь Маркса	2020	+		Протяженность 350 м
9	2.9	Реконструкция станции метро Речной вокзал	2020	+		Реконструкция входов № 1, 2 с достройкой объединенного терминала железнодорожного остановочного пункта «Речной вокзал» и пешеходной галереи на ул. Зыряновская (100 м)
10	2.10	Строительство станции метро Спортивная	2020 – 2022	+	+	Определяются проектом

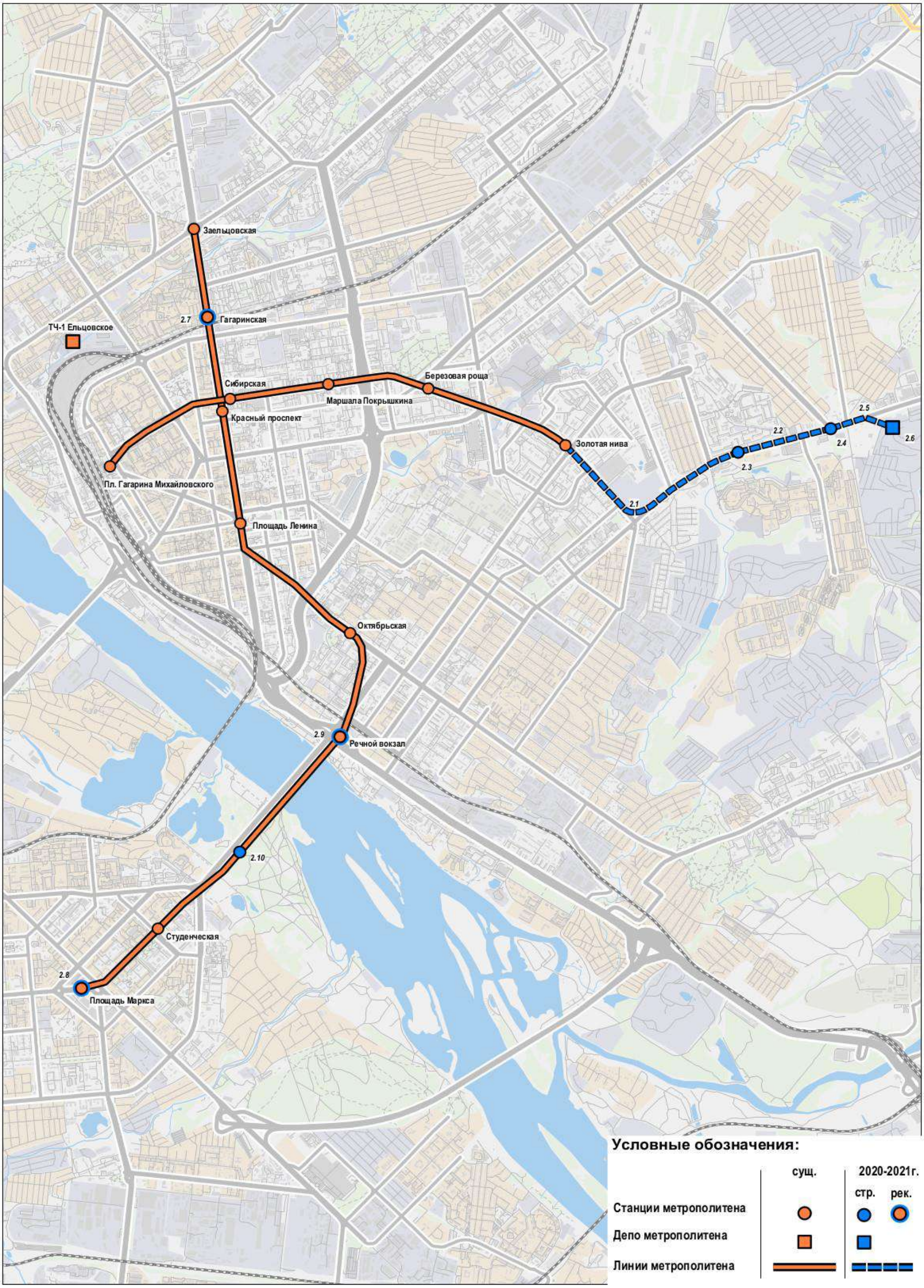


Рисунок 2.6. Схема мероприятий по развитию метрополитена в городе Новосибирске на период до 2021 г.

Таблица 2.6

Перечень мероприятий по развитию метрополитена в городе Новосибирске на периоды до 2023, 2028 и 2034 гг.

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий 2022 – 2034 гг.										Параметры
			Срок	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 – 2034	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Переходящие мероприятия с периода 2020 – 2021 гг. в период 2022 – 2034 гг.													
1	2.1	Строительство участка Дзержинской линии метрополитена от станции метро Золотая Нива до станции метро Гусинобродская	2020 – 2023	+	+								Протяженность 2202 м
2	2.2	Строительство соединительной линии метро от станции Гусинобродская до станции Молодежная	2020 – 2023	+	+								Протяженность 1099 м
3	2.3	Строительство станции метро Гусинобродская	2020 – 2023	+	+								Определяются проектом
4	2.4	Строительство станции метро Молодежная	2020 – 2023	+	+								Определяются проектом
5	2.5	Строительство соединительной линии метро от станции Молодежная до электродепо «Волочаевское»	2020 – 2023	+	+								Протяженность 359 м
6	2.6	Проектирование и строительство электродепо «Волочаевское»	2020 – 2023	+	+								Определяются проектом
7	2.10	Строительство станции метро Спортивная	2020 – 2022	+									Определяются проектом
Мероприятия со сроком реализации в 2022 – 2034 гг. и за расчетным сроком													
8	2.11	Реконструкция станции метро Площадь Ленина: строительство дополнительных выходов	2022, 2023	+	+								Достройка дополнительных выходов под Вокзальной магистралью - 1 ед., протяженность 25 метров; достройка дополнительных выходов под ул. Орджоникидзе - 1ед., протяженностью 25 метров; достройка дополнительных выходов из метро пл.им. Ленина под ул. Депутатской - 1 ед., протяженностью 25 метров
9	2.12	Реконструкция станции метро Сибирская: строительство дополнительных выходов	2022, 2023	+	+								Достройка дополнительных выходов под ул. Мичурина к ТЦ «Галерея» - 1 ед., протяженность 100 метров; достройка дополнительных выходов под ул. Мичурина к Центральному рынку) – 1 ед., протяженностью 100 метров
10	2.13	Строительство участка Ленинской линии метрополитена от станции метро Площадь Маркса до станции метро Площадь Станиславского	2023 – 2025		+	+	+						Протяженность 1336 м
11	2.14	Строительство станции метро Площадь Станиславского	2023 – 2025		+	+	+						Определяются проектом
12	2.15	Реконструкция станции метро Заельцовская: строительство дополнительных выходов	2024, 2025			+	+						Достройка выходов до трамвайной остановки Площадь Калинина – 1 ед., протяженностью 80 метров
13	2.16	Строительство станции метро Пермская	2026 – 2028					+	+	+			Определяются проектом
14	2.17	Строительство участка Ленинской линии метрополитена от станции метро Площадь Станиславского до станции метро Пермская	2026 – 2028					+	+	+			Протяженность 1564 м
15	2.18	Строительство продолжения Ленинской линии метрополитена от станции метро Заельцовская со строительством станций метро Северная, Космическая, Родники и проектирование и строительство электродепо «Родники»	после 2034									после 2034	Определяются проектом
16	2.19	Строительство продолжения Ленинской линии метрополитена от станции метро Пермская со строительством станции метро Южная	после 2034									после 2034	Определяются проектом



Рисунок 2.7. Сводная схема мероприятий по развитию метрополитена в городе Новосибирске на весь период реализации КСОТ

2.3. Городской электротранспорт

Рост потоков пассажиров приводит к необходимости использования общественного транспорта с высокой провозной способностью и применением подвижного состава большой вместимости. Рост дальности поездок пассажиров с увеличением размеров городов требует повышения скорости сообщения и строительства путей рельсового транспорта.

К основным преимуществам городского электротранспорта можно отнести следующее:

имидж трамвая у населения как наиболее быстрого, надежного и безопасного вида транспорта;

современный уровень информационного обеспечения, хорошее визуальное понимание трассы движения, остановок и другой транспортной инфраструктуры;

высокий уровень доступности, в том числе для людей с ограниченной подвижностью;

обеспечение перевозок с высоким уровнем регулярности сообщения;

возможность повышения провозной возможности за счет использования составов транспортных средств без необходимости расширения пути, как это происходит с автомобильным транспортом;

позиционирование трамвая как наиболее экологически чистого вида наземного транспорта общего пользования (отсутствие выбросов мелкодисперсных частиц автомобильных шин, низкое энергопотребление и отсутствие загрязнения воздуха в местах обслуживания пассажиров);

по сравнению с метрополитеном меньшие капитальные затраты на строительство и лучшая интеграция с другими видами транспорта общего пользования и градостроительной средой. Большая гибкость в модернизации транспортной сети (ответвления и размещение остановочных пунктов);

по сравнению с автобусом более высокая провозная способность и качество перевозок.

Современная трамвайная система предусматривает гибкое сочетание выделенного пути, пути совмещенного с автомобильным движением, и пути в пешеходных зонах. Выделенный путь позволяет поддерживать высокую эксплуатационную скорость независимо от интенсивности движения автомобильного транспорта. Линии в пешеходных зонах позволяют повысить транспортную доступность трамвая для населения.

Предлагаются следующие мероприятия по развитию городского электротранспорта:

1. Таблица 2.7 «Мероприятия по развитию трамвайной сети города Новосибирска на период до 2021 г.».

2. Рисунок 2.8 «Схема развития городского электротранспорта города Новосибирска в период до 2021 г.».

3. Таблица 2.8 «Мероприятия по развитию трамвайной сети города Новосибирска на периоды до 2023, 2028, 2034 гг.».

4. Рисунок 2.9 «Схема мероприятий по развитию трамвайной сети города Новосибирска на периоды до 2023, 2028, 2034 гг. и за расчетным сроком».

5. Рисунок 2.10 «Схема мероприятий по развитию трамвайной сети города Новосибирска на весь срок реализации КСОТ».

Таблица 2.7

Мероприятия по развитию трамвайной сети города Новосибирска на период до 2021 г.

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий до 2021 г.			Параметры
			Срок	2020	2021	
1	2	3	4	5	6	7
1	4.1	Реконструкция трамвайной линии с обустройством ее обособления от прочих транспортных потоков по ул. Сибиряков-Гвардейцев от станции метро Площадь Маркса до площади им. Кирова	2020, 2021	+	+	Протяженность 4739 м
2	4.2	Реконструкция трамвайной линии маршрута №13 с обустройством её обособления от Новосибирского государственного академического театра оперы и балета до трамвайного кольца на Гусинобродском шоссе	2020	+		Протяженность 9612 м
3	4.3	Строительство трамвайной линии по ул. Кошурникова к станции метро Золотая Нива	2020	+		Протяженность 480 м
4	4.4	Строительство трамвайной линии по Гусинобродскому шоссе от существующего кольца на перекрестке с ул. Волочаевской до Новосибирского автовокзала – Главного	2020	+		Протяженность 750 м
5	4.5	Реконструкция трамвайной линии с обустройством ее обособления от прочих транспортных потоков по ул. Учительской	2020	+		Протяженность 2270 м
6	4.6	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Трикотажная	2020	+		Протяженность 1520 м
7	4.7	Строительство трамвайной линии в Плющихинский жилмассив	2020 – 2022	+	+	Протяженность 4197 м
8	4.8	Строительство трамвайной линии по ул. Титова от ул. Порт-Артурской до отвода железнодорожной линии	2020, 2021	+	+	Протяженность 1387 м
		Строительство трамвайного кольца по ул. Титова (конечный пункт хранения трамваев)	2021		+	Протяженность 256 м
9	4.9	Строительство трамвайной линии по ул. Широкой от дома № 113 до ул. Троллейной, ликвидация трамвайного кольца ТЭЦ-2	2020, 2021	+	+	Протяженность строительства 636 м. Протяженность демонтируемой линии 441 м.

Кроме того, в 2022 году предлагается строительство контактной сети для движения троллейбусного транспорта по проспекту Дзержинского на участке «Остановочный пункт «Сад им. Дзержинского» – ул. Ползунова». Протяженность участка составляет 0,54 км.

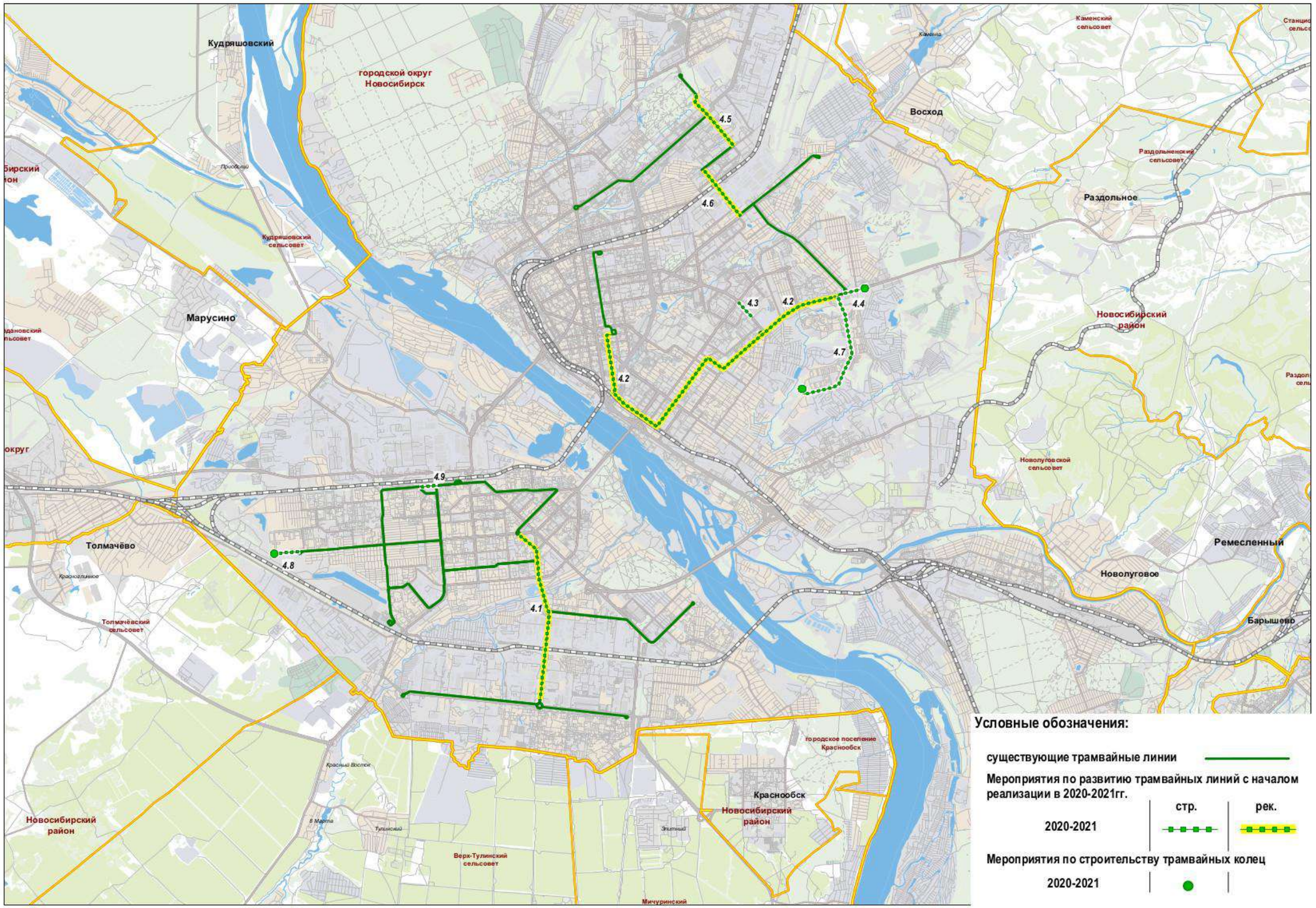


Рисунок 2.8. Схема развития городского электротранспорта города Новосибирска в период до 2021 г.

Таблица 2.8

Мероприятия по развитию трамвайной сети на периоды до 2023, 2028, 2034 гг.

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий 2022 – 2034 гг.										Параметры
			Срок	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 – 2034	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Переходящие мероприятия с периода 2020, 2021гг. в период 2022 – 2034 гг.													
1	4.7	Строительство трамвайной линии в Плющихинский жилмассив	2020 – 2022	+									Протяженность 4197 м
		Строительство трамвайного кольца по ул. Татьяны Снежиной (конечный пункт хранения трамваев)	2022	+									Протяженность 450 м
Мероприятия со сроком реализации в 2022 – 2034 гг. и за расчетным сроком													
2	4.10	Строительство трамвайной линии по Гусинобродскому шоссе Новосибирского автовокзала-Главного до ТЦ «Восток» с устройством конечного разворотного пункта	2022, 2023	+	+								Протяженность 750 м
		Строительство трамвайного кольца по Гусинобродскому шоссе проектной линии трамвая до ТЦ «Восток»	2023		+								Протяженность 450 м
3	4.11	Строительство трамвайной линии в Южно-Чемской жилмассив от ул. Петухова до железнодорожного остановочного пункта «Чемской»	2023 – 2025		+	+	+						Протяженность 5641 м
		Строительство трамвайного кольца по ул. Бронной (конечный пункт хранения трамваев)	2024, 2025			+	+						Протяженность 290 м
4	4.12	Строительство трамвайной линии от площади им. Кирова в Затулинский жилмассив по ул. Сибиряков-Гвардейцев	2024, 2025			+	+						Протяженность 3157 м
		Строительство трамвайного кольца в районе дома 227 по ул. Зорге	2025				+						Протяженность 237 м
5	4.13	Строительство трамвайной линии по ул. Дукача от ул. Титова до реконструируемого трамвайного парка	2024, 2025			+	+						Протяженность 2044 м

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий 2022 – 2034 гг.										Параметры
			Срок	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 – 2034	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
6	4.14	Строительство трамвайной линии от трамвайного кольца на Юго-Западном жилмассиве до трамвайного кольца на остановке «Молочный комбинат»	2024, 2025			+	+						Протяженность 2592 м
7	4.15	Строительство трамвайной линии в микрорайон Родники	2023 – 2025		+	+	+						Протяженность 4828 м
		Строительство трамвайного кольца по ул. Краузе (конечный пункт хранения трамваев)	2024, 2025			+	+						Протяженность 531 м
		Строительство трамвайного депо	2024, 2025			+	+						
8	4.16	Реконструкция Филиала № 3 Ленинского троллейбусного депо МКП «ГЭТ» в трамвайный парк	2024, 2025			+	+						
9	4.17	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Богдана Хмельницкого и ул. Дуси Ковальчук от площади им. Калинина до ул. Учительской	2024, 2025			+	+						Протяженность 4435 м
10	4.18	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Волочаевской от проспекта Дзержинского до кольца в районе Гусинобродского шоссе	2024, 2025			+	+						Протяженность 3400 м
11	4.19	Реконструкция трамвайной линии по проспекту Дзержинского для организации обособленного движения	2024, 2025			+	+						Протяженность 2420 м
12	4.20	Реконструкция трамвайной линии по ул. Мира от ул. Сибиряков-Гвардейцев до ул. Оловозаводской для организации обособленного движения	2024, 2025			+	+						Протяженность 2430 м
13	4.21	Реконструкция трамвайной линии по ул. Авиастроителей от ул. Учительской до ул. Трикотажной для организации обособленного движения	2024, 2025			+	+						Протяженность 960 м
14	4.22	Строительство трамвайного кольца в районе ТПУ «Клещиха» на пересечении ул. Связистов и ул. Троллейной	2025				+						Протяженность 530 м
15	4.23	Строительство трамвайной линии по ул. Пулеметной и	2027						+	+	+		Протяженность 2944 м

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий 2022 – 2034 гг.										Параметры
			Срок	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 – 2034	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		ул. Танковой от трамвайного кольца на ул. Писарева до ул. Богдана Хмельницкого	– 2029										
16	4.24	Строительство трамвайной линии от перекрестка ул. Дзержинской и ул. Трикотажной до станции метро Березовая роща	2029, 2030								+	+	Протяженность 2346 м
17	4.25	Строительство трамвайной линии от ул. Бронной до ул. Оловозаводской	после 2034									после 2034	Протяженность 2300 м
18	4.26	Строительство трамвайной линии по ул. Ватутина от ул. Мира до ул. Котовского	после 2034									после 2034	Протяженность 5180 м
19	4.27	Строительство трамвайной линии от ул. Бронной до ул. Центральной, поселок Краснообск	после 2034									после 2034	Протяженность 4730 м
20	4.28	Строительство трамвайной линии от поселка Краснообск до микрорайона Нижняя Ельцовка	после 2034									после 2034	Протяженность 5480 м
21	4.29	Строительство трамвайной линии от микрорайона Нижняя Ельцовка до поселка Кольцово	после 2034									после 2034	Протяженность 12020 м
22	4.30	Строительство трамвайной линии по Советскому шоссе, ул. Часовой, ул. Гидромонтажной до ул. Софийской	после 2034									после 2034	Протяженность 5210 м
23	4.31	Строительство трамвайной линии от площади им. Калинина по ул. Дуси Ковальчук, ул. Сухарной через перспективный Заельцовский мост, по ул. 2-й Станционной, ул. Олимпийской, ул. Станционной до ул. Связистов	после 2034									после 2034	Протяженность 12900 м
24	4.32	Строительство трамвайной линии от ул. Ватутина по перспективной рокаде, по ул. Большой до ул. 2-й Станционной	после 2034									после 2034	Протяженность 10100 м
25	4.33	Строительство трамвайной линии по проспекту Дзержинского до ул. Набережной, поселок Восход	после 2034									после 2034	Протяженность 3450 м
26	4.34	Строительство трамвайной линии по ул. Воинской от ул. Никитина до ул. Татьяны Снежиной	после 2034									после 2034	Протяженность 2820 м
27	4.35	Строительство трамвайной линии от ул. Гурьевской до ул. Орджоникидзе	после 2034									после 2034	Протяженность 3670 м
28	4.36	Строительство трамвайной линии от вокзала «Новосибирск-Главный» по Вокзальной магистрали до ул.	после 2034									после 2034	Протяженность 1640 м

№ п/п	№ на схеме	Мероприятие	Период реализации мероприятий 2022 – 2034 гг.										Параметры
			Срок	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 – 2034	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		Орджоникидзе											
29	4.37	Строительство трамвайной линии по улицам Писарева, Железнодорожной, Ленина до вокзала «Новосибирск-Главный»	после 2034									после 2034	Протяженность 2710 м
30	4.38	Строительство трамвайной линии по продлению ул. Воинской до ул. Выборной через НГПУ	после 2034									после 2034	Протяженность 4750 м
31	4.39	Строительство трамвайной линии от станции Камышенская по проектируемой автодороге «ул. Ключ-Камышенское плато»	после 2034									после 2034	Протяженность 3620 м
32	4.40	Строительство третьего трамвайного пути на ул. Покрышкина от остановки общественного транспорта «Ул. Покрышкина» до остановки общественного транспорта «Станция метро Площадь Маркса»	после 2034									после 2034	Протяженность 287 м
33	4.41	Строительство линии скоростного трамвая от жилмассива Родники до жилого района Пашино	после 2034									после 2034	Будут уточнены в проектной документации
34	4.42	Строительство линии скоростного трамвая от ул. Кочубея (жилмассив Родники) по перспективной магистрали в пойме реки 2-я Ельцовка с выходом на перспективный Заельцовский мост	после 2034									после 2034	Будут уточнены в проектной документации

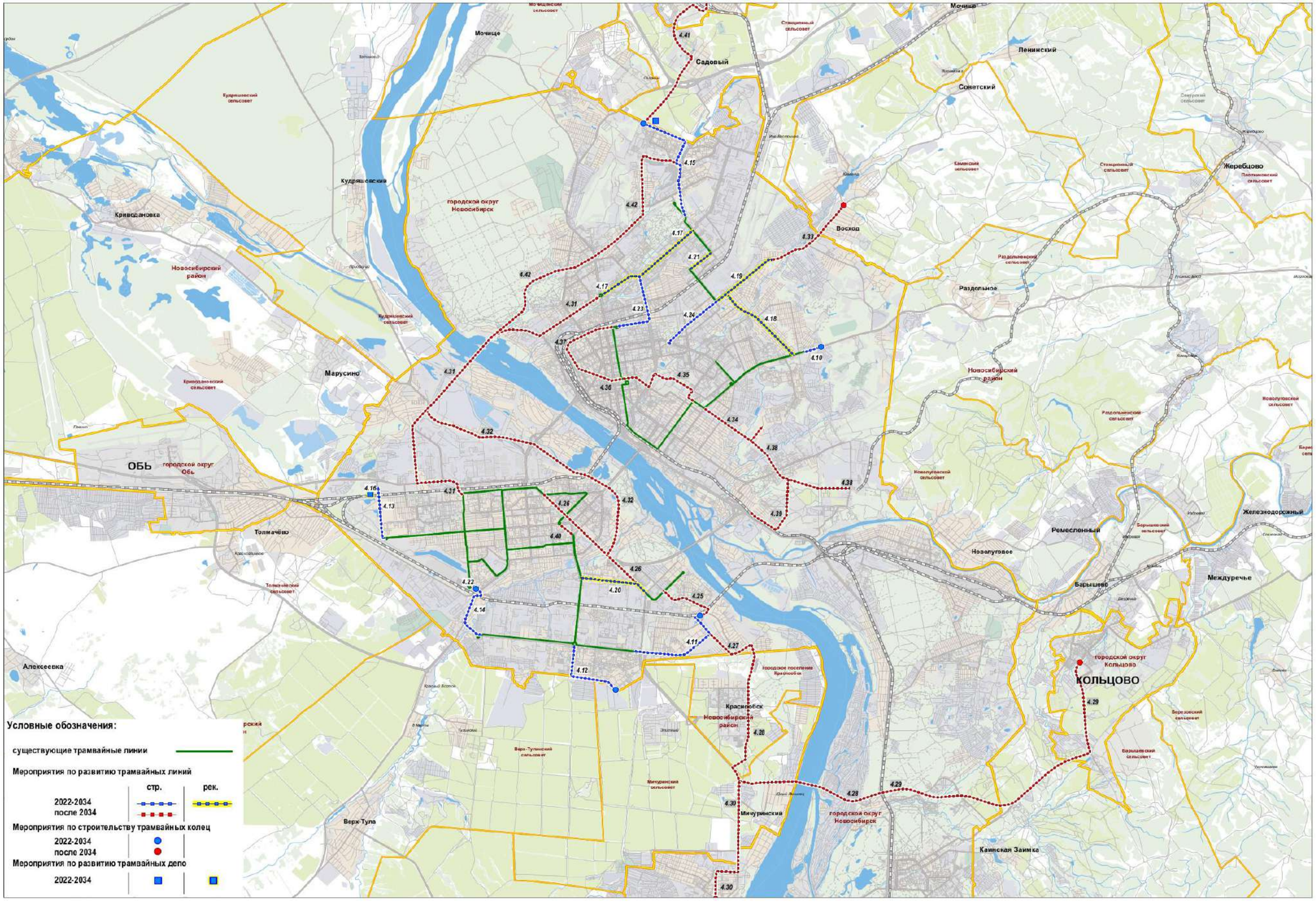


Рисунок 2.9. Схема мероприятий по развитию трамвайной сети города Новосибирска на периоды до 2023, 2028, 2034 гг. и за расчетным сроком

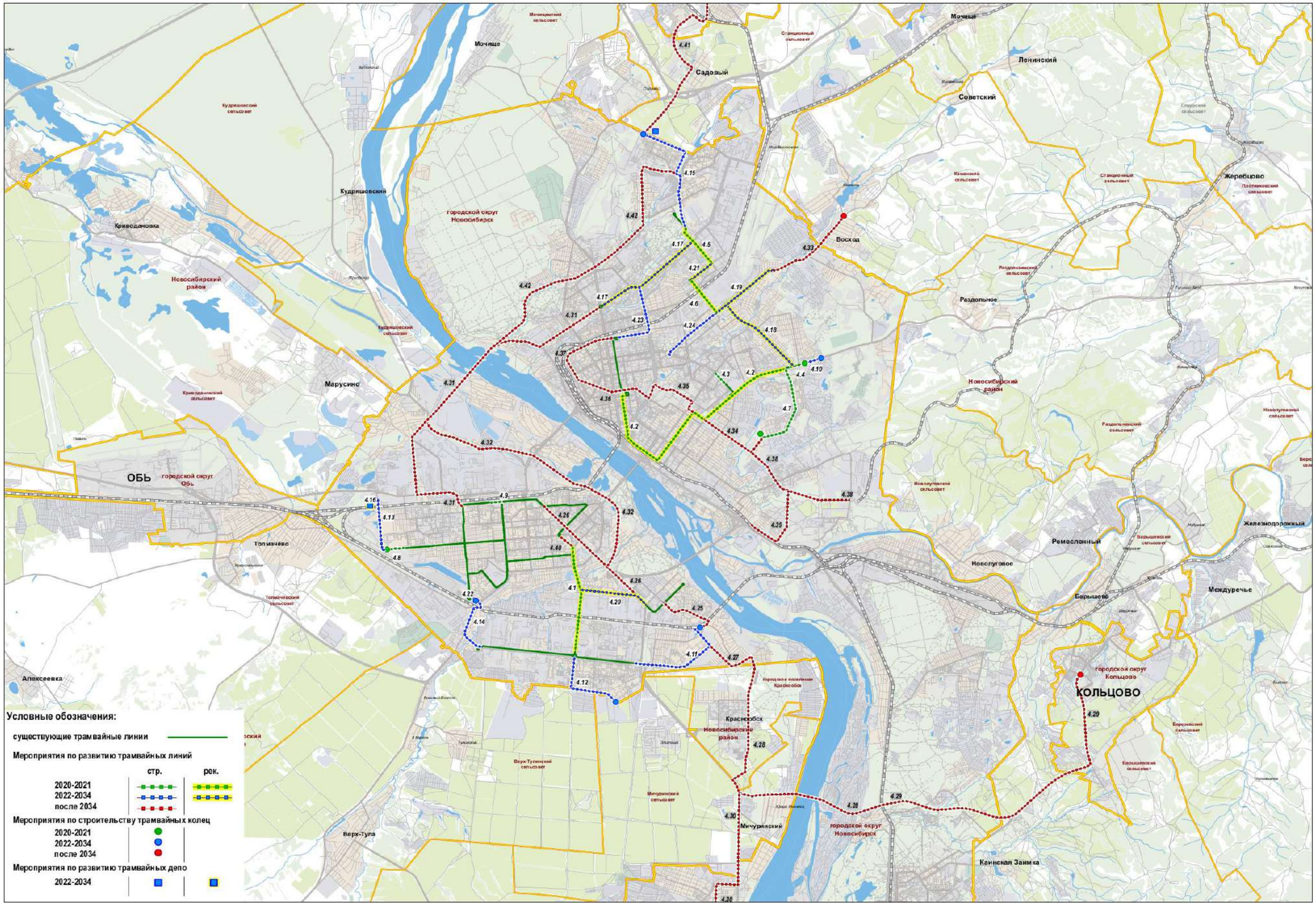


Рисунок 2.10. Схема мероприятий по развитию трамвайной сети города Новосибирска на весь срок реализации КСОТ

На период до 2021 г. предусматривается ряд мероприятий по оптимизации размещения остановочных пунктов городского электротранспорта (таблица 2.9).

Таблица 2.9

Мероприятия по оптимизации размещения остановочных пунктов городского электротранспорта в городе Новосибирске на период до 2021 г.

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	
		2020	2021
1	2	3	4
1	Перенос остановочного пункта «пл. Сибиряков-Гвардейцев» (по ул. Мира в направлении станции метро Площадь Маркса) к автобусной остановке	+	
2	Перенос остановочного пункта «Ленинское трамвайное депо» в направлении жилмассива Юго-Западный на расстояние около 200 метров, организация дополнительного остановочного пункта для пассажиров, следующих маршрутом № 16 в направлении станции метро Площадь Маркса, в районе дома № 71 по ул. Троллейной	+	
3	Организация платформы для высадки пассажиров на остановочном пункте «пос. Чемской»	+	
4	Организация платформы для высадки пассажиров на остановочном пункте «Клуб им. Чехова» для маршрутов № 2, 8 (по ул. Титова в обоих направлениях)	+	
5	Перенос остановочного пункта «Весенняя» к магазину «Лента»	+	
6	Перенос остановочных пунктов «Парашютная» и «ул. Танкистов» к существующим автобусным остановкам	+	
7	Организация остановочного пункта в районе 6-го переулка Танкистов в обоих направлениях по ул. Связистов	+	
8	Перенос остановочного пункта «ж/м Танкистов» на 500 метров к ул. Титова	+	
9	Перенос остановочного пункта «Транспортная» в район ул. Виктора Уса	+	
10	Оптимизация размещения остановок по ул. Вертковской	+	
11	Реконструкция островка безопасности для совмещения функций остановочных платформ остановочного пункта «площадь им. Калинина» в обоих направления		+
12	Перенос остановочного пункта «ул. Волочаевская», расположенного по ул. Волочаевской, на 70 метров в направлении проспекта Дзержинского		+
13	Перенос остановочного пункта «ул. Волочаевская», расположенного по проспекту Дзержинского со стороны Золотой горки, к остановочному пункту «ул. Волочаевская» общественного транспорта (напротив дома № 71 по проспекту Дзержинского)		+
14	Организация остановочного пункта по проспекту Дзержинского в районе ул. Бродского в направлении ул. Волочаевской		+
15	Организация остановочного пункта «Галерея Новосибирск» в обоих направлениях в районе светофора и пешеходного перехода		+
16	Перенос остановочного пункта «Магазин «1000 мелочей» в направлении ул. Писарева к ул. Крылова		+

№ п/п	Мероприятие	Срок реализации	
		2020	2021
1	2	3	4
17	Перенос остановочного пункта «Универмаг «Калининский» к остановке общественного транспорта (за светофор)		+
18	Организация остановочного пункта «ул. Учительская» в направлении площади им. Калинина, напротив дома № 61 в районе остановочного пункта общественного транспорта		+
19	Организация платформы для посадки/высадки пассажиров остановочного пункта «Октябрьский рынок» в обоих направлениях		+
20	Организация платформы для посадки/высадки пассажиров на остановочном пункте «ул. Зыряновская», в направлении ул. Маковского		+

2.4. Городская железная дорога

В планах развития железнодорожных перевозок в пригородно-городском сообщении на ближайшие годы предлагается реализация проекта «Городская железная дорога» (рисунок 2.11).

Обособленность от основного транспортного потока и значительный показатель провозной способности с учетом интеграции в магистральный каркас рельсового транспорта создают преимущества для развития проекта, обусловленные снижением времени транспортных корреспонденций и повышением доступности и использования транспортной системы в целом.

Для этого предполагается организация следующих маршрутов курсирования пригородных поездов:

1. Станция Аэропорт «Толмачево» – станция Мочище.
2. Станция Пашино – станция Бердск.
3. Станция Пашино – станция Крахаль.
4. Станция. Аэропорт «Толмачево» – станция Мочище.

Общие требования к интеграции железной дороги в городские перевозки:

организация регулярных сквозных маршрутов в пределах города Новосибирска, включая аэропорт «Толмачево»;

тактовое или регулярное движение;

организация остановочных платформ вблизи сложившихся транспортных узлов;

создание ТПУ на базе существующих железнодорожных станций.



Рисунок 2.11. Схема организации предлагаемых маршрутов курсирования пригородных поездов

2.5. Водный транспорт

Перспективные маршруты перевозок водным транспортом можно разделить на две основные категории: рекреационные и транспортные. В настоящее время свыше 90% перевозок приходятся на первую категорию. Для них характерны меньшие частота движения и средняя скорость при более высоком тарифе, что позволяет предлагать маршруты большей протяженности.

Основными рекреационными объектами, расположенными вблизи реки Оби, являются пляжи Обского моря, остров Кораблик, центральный пляж и планируемый стадион «Новосибирск-Арена», Аквапарк и Заельцовский парк, а также прогулочные рейсы в центральной части города. Кроме того, с целью повышения доступности водного транспорта для пассажиров целесообразна организация дополнительных причалов (Бугринская роща, парк «Городское начало», перенос остановочного пункта «Речной вокзал»). С учетом перечисленного могут быть предложены следующие примерные маршруты:

1. Речной вокзал – Бугринская роща – остров Кораблик.
2. Речной вокзал – Аквапарк – Заельцовский парк.
3. Речной вокзал – Новосибирск-Арена.
4. Речной вокзал – Бугринская роща – Обское море – Бердск.
5. Речной вокзал – Речной вокзал (прогулочные рейсы).

Помимо развития рекреационной роли водного транспорта, в Новосибирске существуют предпосылки для повышения роли речного транспорта в регулярных городских перевозках. Большая ширина пойменной части реки Оби, составляющая в черте Новосибирска, как правило, 2 – 3 км, делает ее крупнейшей естественной преградой, разделяющей город и агломерацию на лево- и правобережную части. В то же время, в черте города река обладает прямолинейным руслом. Эти факторы делают целесообразным использование её акватории для организации маршрутов, связывающих удаленные части города по кратчайшему пути.

Перспективные маршруты перевозок отображены на рисунке 2.12. Перечисление дано в порядке убывания перспективного потока и увеличения объема инфраструктурных мероприятий при организации движения:

1. Речной вокзал – Аквапарк. Интенсивная застройка левобережной части города, в том числе массивы Ясный берег и Венеция, создает предпосылки для формирования стабильного потока их жителями в дополнение к посетителям аквапарка. Предлагаемая линия может быть продлена в затон судоремонтного завода, на территории которого также планируется жилищное строительство (население транспортного района № 42 «Чистая Слобода» на расчетный срок составляет 7,0 тыс. человек, района № 44 «Затон» – 9,4 тыс. человек).

2. Речной вокзал – Бугринская роща. Бугринская роща является крупным жилым массивом, удаленным от центральной части города (население транспортного района № 62 «Бугринская роща» на расчетный срок составляет 46,6 тыс. человек). Расстояние до Речного вокзала при использовании водного транспорта

составляет 4,5 км, а при передвижении по УДС – 9 и 13 км по Октябрьскому и Оловозаводскому мостам соответственно.

3. Аквапарк – ул. Сухарная. Являясь продолжением маршрута 1, он создает связь как для жителей ул. Сухарной (население данного транспортного района на расчетный срок составляет 12,9 тыс. человек) с Речным вокзалом, так и для жителей левобережной части города с Заельцовским и Калининским районами.

Для всех предлагаемых маршрутов расстояние пересадки на городской транспорт не превышает 400 м.

Организация регулярного сообщения далее в направлении Первомайского и Советского районов потребует увеличения протяженности рейса в несколько раз, что существенно повысит себестоимость перевозок. Кроме того, в этом направлении применение речного транспорта не дает значительного выигрыша по расстоянию и, соответственно, времени поездки. Организация связи с Советским районом потребует пересечения плотины Новосибирской ГЭС. В связи с большой длительностью шлюзования и ограничениями по классу судов, которым разрешен выход в Новосибирское водохранилище, организация таких рейсов также представляется нецелесообразной.

Речной транспорт за пределами городов Новосибирска и Бердска не охватывает участки с высокой плотностью населения и проигрывает по скорости и стоимости сообщения автомобильному транспорту. На них целесообразно сохранить рекреационную функцию и обеспечение связи с садоводческими обществами.

Для повышения скорости сообщения, сокращения объема дноуглубительных работ и обеспечения круглогодичной навигации на регулярных линиях в черте города рекомендуется применение судов на воздушной подушке (далее – СВП). Для формирования устойчивого пассажиропотока на такой линии в начальный период эксплуатации может быть введено тактовое расписание с интервалом 15 – 20 мин в часы пиковых перевозок и 20 – 30 мин в остальное время при расчетной вместимости судна 20 пассажиров.

Наиболее близким по условиям эксплуатации примером маршрута, обсуживаемого СВП в городских и агломерационных перевозках, является линия «г. Нижний Новгород – г. Бор», действовавшая до открытия канатной дороги. Опыт ее эксплуатации показал возможность организации круглогодичного регулярного сообщения. Существенным недостатком в работе линии являлась высокая доля в себестоимости эксплуатации затрат на приобретение топлива и обслуживание двигательной установки.

С учетом таких особенностей предлагаемых маршрутов речного транспорта, как повышенная скорость сообщения, сложность эксплуатации и наличие альтернативных маршрутов, на них рекомендуется применение нерегулируемого тарифа. Кроме того, на расчетный срок можно ожидать появления судов с новыми типами энергоустановок, отличающихся повышенными эксплуатационными характеристиками.

С учетом приведенных обоснований, в таблице 2.10 предложен возможный план мероприятий по развитию речных перевозок в городе Новосибирске.

Таблица 2.10

Мероприятия по развитию речных перевозок в городе Новосибирске

Год	Мероприятие
1	2
2020	Повышение числа рейсов по маршруту «Речной вокзал – Седова Заимка» с 3 до 4 в неделю для повышения привлекательности вида транспорта и стабилизации объема перевозок
2021	Реконструкция остановочного пункта Речной вокзал с переносом причала к створу метромоста
2021	Строительство остановочного пункта «Заельцовский Парк», организация рейсов по маршруту «Речной вокзал – Аквапарк – Заельцовский парк»
2021	Строительство остановочного пункта «пляж Звезда», организация рейсов по маршруту «Речной вокзал – Бердск»
2023	Строительство остановочного пункта «Новосибирск-Арена», организация рейсов по маршруту «Речной вокзал – Новосибирск-Арена»
2023	Строительство остановочного пункта «Бугринская Роща» в створе ул. Оловозаводской, остановочного пункта «парк «Городское начало», изменение маршрута прогулочных рейсов по схеме «парк Городское начало – Речной вокзал – Бугринская Роща – остров Кораблик»
2023	Организация транспортного сообщения по маршруту «Речной Вокзал – Аквапарк» водоизмещающими судами в период навигации
2025	Строительство остановочного пункта «Затон», продление маршрута «Речной вокзал – Аквапарк»
2025	Строительство остановочных пунктов «Краснообск», «ЖК «Марсель», «Чернышевский спуск»
2028	Организация движения СВП по маршрутам № 1, 2
2033	Организация движения СВП по маршруту № 3

Схема существующих и перспективных межмуниципальных маршрутов водного транспорта в пределах Новосибирской агломерации.

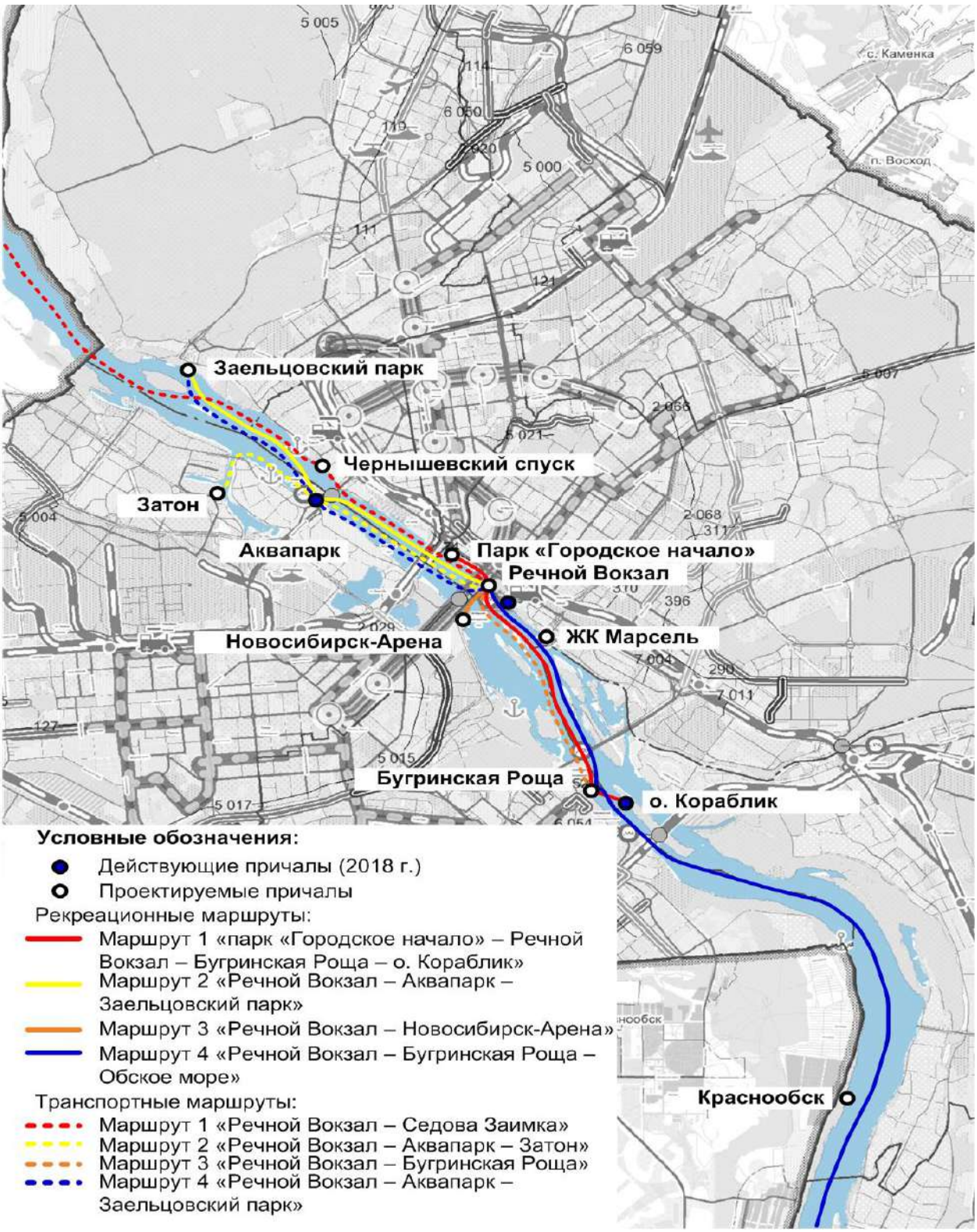


Рисунок 2.12. Схема перспективных маршрутов водного транспорта в городе Новосибирске

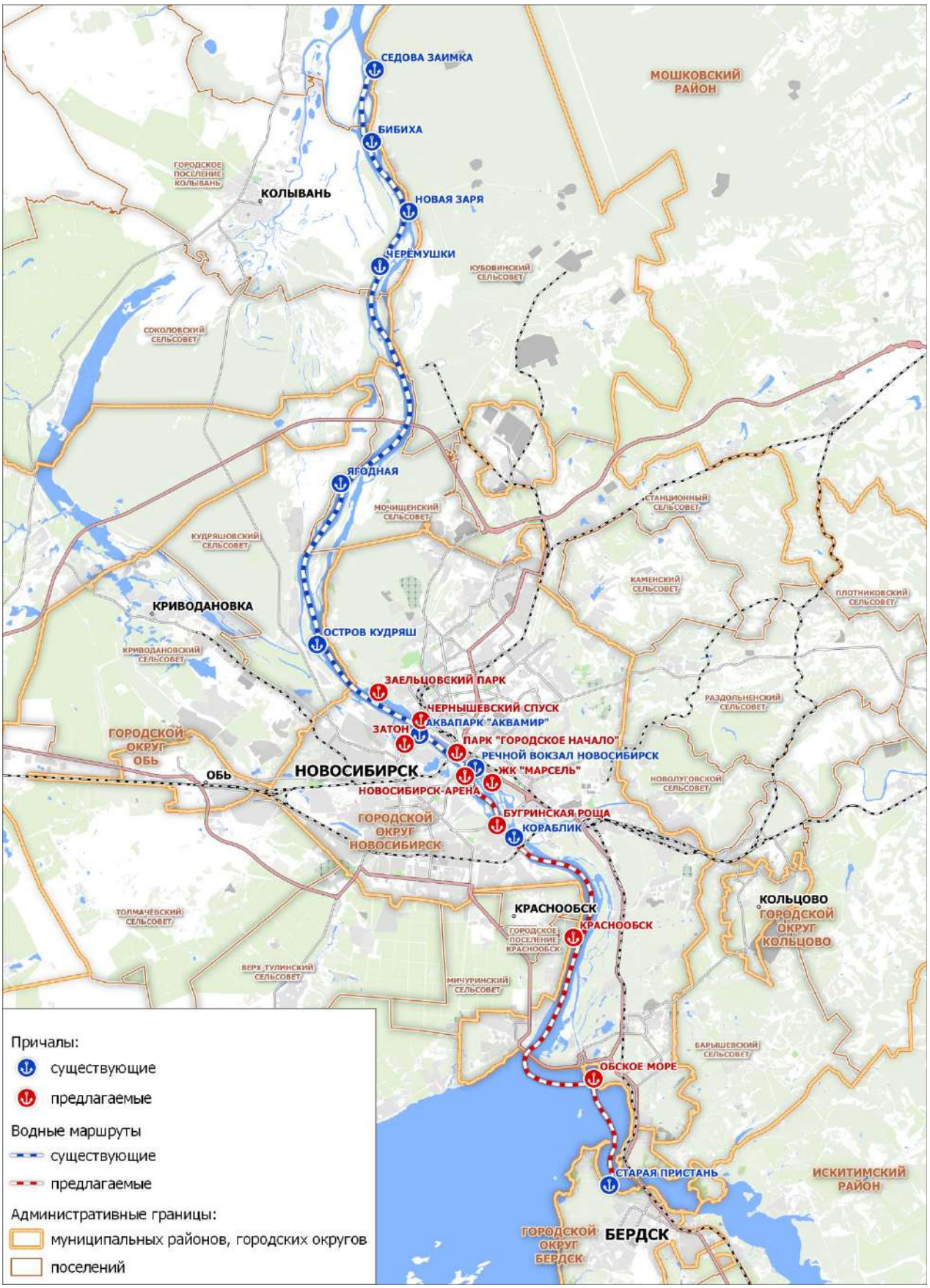


Рисунок 2.13. Схема существующих и перспективных межмуниципальных маршрутов водного транспорта в пределах Новосибирской агломерации

3. Оптимизация маршрутной сети города Новосибирска

3.1. Методика формирования оптимальной маршрутной сети

Формируемая маршрутная сеть должна обеспечивать повышение качества транспортного обслуживания пассажиров. Его уровень измеряется такими показателями, как скорость сообщения, длительность ожидания транспорта, коэффициент пересадочности и коэффициент маршрутизации и другие в соответствии с принятым перечнем показателей качества.

В то же время, в существующих условиях количество возможных трасс маршрутов является ограниченным. Это вызвано рядом причин:

1. Ограниченное число КОП. Частичным решением этой проблемы является организация ТПУ «Чемской», ТПУ «Учительская», ТПУ «Березовая роща», ТПУ «Родники» и других.

2. Необходимость выполнения ограничений по протяженности маршрутов. В настоящее время в городе Новосибирске ряд маршрутов городского транспорта имеют протяженность, достигающую 20 км и более. Это решение, вынужденное действующей коммерческой моделью и отсутствием необходимого количества КОП, обладает рядом недостатков.

Как правило, на таких маршрутах отсутствует устойчивый сквозной пассажиропоток. Большая длина маршрута затрудняет организацию регулярного движения. Кроме того, большая длина маршрута приводит к неравномерной его загрузке, что в свою очередь является причиной нерационального использования провозной способности и завышения потребности в подвижном составе. По этим причинам длины перспективных маршрутов, как правило, назначены в пределах 10 – 15 км, реже – 5 – 20 км.

3. Малое количество альтернативных трасс на выезде из большинства крупных жилых массивов, что приводит к необходимости концентрации пассажиропотоков на ограниченном числе пересадочных узлов.

4. Необходимость сокращения коэффициента маршрутизации. Высокие его значения, как правило, приводят к дублированию маршрутов. Это, в свою очередь, снижает частоту движения по каждому из них и увеличивает время ожидания транспорта.

Задача при разработке маршрутной сети – сократить число и протяженность маршрутов при повышении частоты движения по перспективным маршрутам и коэффициента пересадочности по сети в целом, что становится возможным при переходе на систему муниципального контракта и введении сетевого тарифа.

По этим причинам, а также с целью обеспечения возможности нахождения единственного решения задачи проецирования пассажирских потоков, полученных в результате моделирования, на предложенную маршрутную сеть, применена методика, предусматривающая предварительное формирование трасс маршрутов городского пассажирского транспорта с последующим определением их показателей на основе результатов моделирования.

По результатам моделирования транспортной системы города Новосибирска выявлены основные зоны тяготения жителей характерных транспортных районов и определены основные направления, в которых целесообразна организация прямых беспересадочных маршрутов, особенно при отсутствии по ним рельсового транспорта.

Данный процесс является итеративным и включает в себя этап экспертной оценки с последующей коррекцией предложений и повторением всех операций. Формальными подтверждениями эффективности предложенной маршрутной сети являются результаты моделирования пассажирских потоков по городу, результаты определения провозной способности предложенных маршрутов, соответствующей расчетным потокам и выполнение иных показателей качества транспортного обслуживания.

При формировании предложений по маршрутной схеме учтены требования действующих нормативных документов, устанавливающих показатели транспортного обслуживания городов. Согласно Социальному стандарту транспортного обслуживания предельные расстояния кратчайшего пешеходного пути от границ участков объектов до остановочных пунктов и общее количество пересадок, осуществляемых пассажиром в целях перемещения в любую точку муниципального образования, при использовании муниципальных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок обеспечено не превышающим двух.

Перспективы развития города и УДС приняты согласно ПКРТИ города Новосибирска с учетом предложений по ее актуализации в рамках Комплексной схемы организации дорожного движения города Новосибирска на 2020 – 2034 годы (далее – КСОДД).

При разработке трасс маршрутов реализованы следующие принципы их построения:

1. Преемственность маршрутной схемы. Сохранение исторических направлений и нумерации маршрутов городского пассажирского транспорта с внесением необходимых корректировок в их трассы.

2. Приоритет системообразующих видов городского транспорта. Исключение дублирования трасс электрифицированного транспорта автобусом, концентрация основных потоков по трассам маршрутов скоростного транспорта, обеспечение беспересадочной связи между всеми ТПУ при помощи видов транспорта с высокой скоростью сообщения.

3. Принцип обеспечения расчетных показателей пересадочности. Обеспечение связи каждого локализованного района зарождения пассажиропотока (жилого массива, группы прилегающих кварталов жилой застройки и т. п.) не менее чем с двумя ТПУ и, при достаточно малом расстоянии, непосредственно с центром города при сокращении числа сквозных маршрутов.

4. Принцип сокращения дублирования и снижения коэффициента маршрутизации. Для каждого локализованного района зарождения пассажиропотока предложено два – четыре варианта трасс маршрутов, способных освоить перспективный поток, обеспечивая при этом достаточно высокую интенсивность

движения по каждому из маршрутов. Выбор трасс маршрутов был произведен на основании результатов моделирования пассажирских потоков при составлении итоговых реестров маршрутов.

5. Обеспечение надежности движения. Для повышения регулярности сообщения протяженность маршрутов ограничена, как общее правило, 15 км при расстоянии до пересадочного узла не более 5 – 7 км. При сокращении общего числа маршрутов за счет исключения дублирования электротранспорта предложенная схема предполагает повышение интенсивности движения на магистральных маршрутах предлагаемой сети.

Выполнение этого требования приводит к необходимости существенных изменений сложившейся маршрутной схемы, вызванной сокращением протяженности действующих маршрутов. Маршруты большой протяженности сохраняются главным образом для обслуживания наиболее удаленных от центра города Советского и Первомайского районов.

6. Отмена ряда маршрутов автобусов малого класса категории М2, работающих по нерегулируемому тарифу, с целью исключении конкуренции между видами транспорта, особенно во внепиковые периоды, и повышению общей эффективности работы системы за счет повышения коэффициента использования вместимости на маршрутах, работающих на условиях муниципального контракта. Сохраняемые маршруты автобусов малого класса категории М2, работающих по нерегулируемому тарифу, переводятся в категорию маршрутов, работающих по регулируемому тарифу.

7. Повышение плотности маршрутной сети для сокращения расстояний подхода к остановкам, исполнения требований Социального стандарта транспортного обслуживания, повышения привлекательности общественного транспорта, а также увеличения суммарного сетевого объема перевозок общественным транспортом.

8. Учет современных тенденций развития подвижного состава, в первую очередь, внедрения накопителей электрической энергии. Можно ожидать, что в 2030-е годы автобусы будут замены электробусами с питанием от аккумуляторов высокой энергоемкости либо топливных элементов, а большая часть парка троллейбусов будет обладать автономным ходом. Это обеспечит высокую степень технической унификации автобуса и троллейбуса, а переход на систему муниципального контракта обеспечит единство отношений заказчика с предприятиями-перевозчиками и возможность замены предприятий, обслуживающих маршруты.

В соответствии с описанными принципами было выполнено формирование перспективной маршрутной сети, переход на которую предлагается осуществить одновременно с окончанием действия текущих договоров с перевозчиками и переходом на систему муниципального контракта в период 2023 – 2025 гг. Конкретные предложения по отдельным видам транспорта и районам города приведены далее.

3.2. Методика формирования оптимального парка подвижного состава

Следующий этап, выполняемый после формирования маршрутной сети города Новосибирска – определение потребности в подвижном составе. Решение задачи состоит из нескольких последовательно выполняемых действий, первым из которых является проецирование пассажирских потоков, полученных в результате моделирования, на предложенную маршрутную сеть. Оно должно быть выполнено таким образом, чтобы на каждом перегоне суммарная провозная способность всех маршрутов была не менее величины ожидаемого пассажиропотока при наименьшей величине провозной способности каждого из маршрутов, определяемой выпуском на них подвижного состава.

Следующей задачей после назначения маршрутам провозной способности является определение их основных показателей, таких как тип подвижного состава и вместимость транспортного средства (поезда для рельсовых видов транспорта), интервал и частота движения, потребность в подвижном составе.

При решении этой задачи учитывается возможная внутрисуточная и месячная неравномерность пассажиропотоков.

Согласно действующим нормативным требованиям, для обеспечения комфорта пассажиров вместимость транспортных средств определяется для плотности размещения стоящих пассажиров 4 человека квадратный метр. Меньшие значения плотности обеспечивают больший уровень комфорта передвижения, что снижает транспортную усталость, а также повышает привлекательность городского транспорта для пассажиров и, таким образом, способствует увеличению общего объема перевозок.

На полученные значения накладываются ограничения по интервалам движения. Для обеспечения комфортного времени ожидания, интервал движения на большинстве маршрутов не должен превышать 12 – 15 мин. Согласно Социальному стандарту транспортного обслуживания, интервал движения магистральных маршрутов не должен превышать 10 мин.

Минимальный интервал определяется пропускной способностью УДС и остановочных пунктов и, как правило, не должен быть меньше 1 – 1,5 мин.

За основу для расчета приняты наиболее распространенные типы четырехосных трамвайных вагонов, а также широкий спектр моделей сочлененного подвижного состава.

3.3. Общие замечания по маршрутной сети

Существующая маршрутная сеть города Новосибирска обладает рядом недостатков, снижающих качество транспортного обслуживания населения Новосибирской агломерации. К ним относятся: высокая степень дублирования маршрутов, обслуживаемых перевозчиками различных форм собственности, низкая степень использования высокоорганизованных видов транспорта, высокая протяженность маршрутов.

Следствием этих факторов являются снижение регулярности сообщения, нарушение расписаний движения, неравномерная загруженность подвижного состава как между дублирующими маршрутами, так и по длине отдельно взятых

маршрутов. Это, в свою очередь, значительно снижает техническую и экономическую эффективность эксплуатации городского пассажирского транспорта.

Для решения сформулированной проблемы ПКРТИ города Новосибирска и настоящей КСОТ предусмотрен ряд инфраструктурных и организационных мероприятий. Важнейшими из них являются развитие в городе Новосибирске сети рельсового транспорта, организация выделенных полос для безрельсового транспорта, строительство ТПУ и переход на систему муниципального контракта.

В то время как реализация капиталоемких инфраструктурных мероприятий требует значительного времени, переход на систему муниципального контракта с изменением маршрутной схемы может быть осуществлен в сравнительно короткий срок (с 2023 по 2025 годы) по мере завершения сроков действия текущих договоров с перевозчиками. При этом предлагается произвести значительное изменение маршрутной схемы, учитывающее как планируемое развитие городской инфраструктуры, так и изложенные выше принципы формирования городской маршрутной сети.

На период 2025 – 2034 гг. предусматривается сохранение предлагаемой маршрутной схемы со сравнительно незначительными изменениями, вызванными в первую очередь реализацией инфраструктурных мероприятий по развитию городской УДС и сети рельсового транспорта. Далее приводится описание предлагаемых мероприятий по видам транспорта и по основным зонам зарождения пассажиропотоков.

Ул. Выборная, Ключ-Камышенское плато, Октябрьский район. На расчетный срок территория этой зоны остается не охваченной рельсовым транспортом, за исключением организации ТПУ в районе остановочного пункта пригородных электропоездов Камышенской. Маршрутной схемой предусматривается организация альтернативных связей с центральной частью города Новосибирска по ул. Кирова и ул. Большевистской, выход к ТПУ «Метро Молодежная» по участку продления ул. Доватора, а также связь с левобережной частью города Новосибирска маршрутами в направлении площади им. Карла Маркса и ТПУ «Чемской» через Бугринский мост, что позволяет разгрузить центральную часть города. Схема движения маршрутов, трассы которых пересекаются на перекрестке ул. Кирова, ул. Выборной и Юго-Западного транзита, обеспечивает доступность основных узлов в центральной и левобережной частях города с одной пересадкой.

Молодежный и Плющихинский жилмассивы. Основной объем передвижений жителей этой зоны на расчетный срок будет осваиваться трамвайным транспортом, обеспечивающим связь с центральной частью и сетью метрополитена после постройки линии трамвая до КОП «ул. Татьяны Снежиной» в 2023 году. Для разгрузки пересадочного узла метрополитена и образования альтернативных прямых межрайонных связей предлагается организация троллейбусного маршрута через Димитровский мост и автобусного маршрута через Бугринский мост. Для обслуживания социально значимых связей сохраняется автобусный маршрут по ул. Никитина и вводится маршрут по продлению ул. Лобова, обслуживающий зону перспективного развития жилого массива.

Дзержинский район, северная часть Октябрьского района. Основную связь в этой зоне обеспечивает Дзержинская линия метрополитена, к которой направлена большая часть подвозящих маршрутов. Планируется организация мощного ТПУ в районе станции метро Березовая роща. В связи с планируемым интенсивным жилым строительством усиливаются маршруты автобуса по ул. Пролетарской и ул. Василия Старощука, организуется подвозящий маршрут автобуса малого класса категории М2, работающего по нерегулируемому тарифу. С целью разгрузки пересадочной станции метрополитена и организации прямых межрайонных альтернативных связей предусматривается интенсивное движение маршрутов троллейбуса через Октябрьский мост.

Северная часть Заельцовского района, Калининский район. В этой части города ожидается возникновение двух магистральных связей: безрельсовым транспортом (и за расчетным сроком – метрополитеном) по продлению Красного проспекта, а также по линии трамвая по ул. Учительской, ул. Курчатова, ул. Краузе. При продлении Красного проспекта предлагается открытие прямого автобусного маршрута, а также продление маршрутов троллейбуса по мере поступления подвижного состава с автономным ходом с целью обслуживания прилегающей застройки и обеспечения связи с центральной частью города Новосибирска.

Так как расчетный срок строительства трамвайной линии по ул. Курчатова, ул. Краузе (2025 год) совпадает с окончанием срока действия договоров с большинством автобусных перевозчиков, обслуживающих эту часть города Новосибирска, планируется сохранение существующей маршрутной схемы до 2025 года (при изменении большинства маршрутов в остальных частях города в 2023 году).

При открытии трамвайного движения и переводе автобусных маршрутов на систему муниципального контракта предлагается существенно изменить маршрутную схему с разделением маршрутов автобуса на две группы, раздельно обслуживающие жилмассивы Снегири и Родники. Такое решение позволит значительно сократить время хода до пересадочных узлов.

Увеличение объема перевозок по мере развития застройки до этого срока будет обеспечиваться за счет маршрутов, проходящих по продлению Красного проспекта. Чтобы избежать перегрузки этих маршрутов и обеспечить альтернативную связь с центром города, предложена организация альтернативной связи по продлению ул. Гребенщикова, ул. Фадеева, ул. Георгия Колонды, ул. Светлановской, ул. Залесского с выходом на ул. Дуси Ковальчук.

На пересечении Красного проспекта с ул. Краузе, а также на пересечении ул. Дуси Ковальчук с ул. Учительской планируется строительства КОП и ТПУ, обслуживающих как городские, так и пригородные маршруты.

Северная часть Ленинского района. В этой части города ожидается интенсивное строительство жилмассивов Новомарусино и Ясный берег. Для их обслуживания предложены прямые автобусные и троллейбусные маршруты, связывающие их как с центральной частью города Новосибирска, так и с центром Ленинского района.

Учитывая продление ул. Дукача с постройкой перехода через железнодорожные пути, предлагается организация маршрута, обеспечивающего альтернативную связь этой части города с сетью трамвая и метрополитена.

В настоящее время по ул. Станционной имеется значительный транзитный поток, обслуживаемый пригородными маршрутами. Часть его предлагается сократить путем переноса конечных пригородного транспорта к ТПУ «Чистая Слобода» и станции метро Пермская.

Центральная и западная части Ленинского района. В этой части города сформирован мощный каркас нескольких рельсовых видов транспорта. Дальние связи обеспечивают метрополитен и железная дорога, а основные связи в пределах зоны – трамвай. К настоящему времени в левобережной части города сложилась схема трамвайных маршрутов, которую предлагается сохранить до строительства станции метро Пермская, обеспечив их загрузку путем сокращения числа дублирующих маршрутов автобуса.

В настоящее время основным пересадочным узлом является станция метро Площадь Маркса, локальные общественные учреждения являются точками погашения значительно меньшего потока. По этой причине можно ожидать, что сложившиеся направления поездок существенно изменятся после постройки станции метро Пермская. На период 2028 года запланировано изменение схем движения трамвайных и автобусных маршрутов в связи с завершением строительства линии метрополитена.

Кировский район. Основным изменением является развитие сети трамвая с продлением линии по ул. Петухова как в направлении ТПУ «Клещиха», так и через строящийся Южно-Чемской жилмассив до ТПУ «Чемской», а также строительство линии трамвая в южной части Затулинского жилмассива в 2024, 2025 гг. Для обеспечения связи Затулинского и Южно-Чемского жилмассивов с центральной частью Ленинского района и сетью метрополитена планируется повысить частоту движения трамвайных и троллейбусных маршрутов по ул. Сибиряков-Гвардейцев и ул. Ватутина соответственно.

Первомайский и Советский районы. В этой части города предлагается сохранить сложившуюся маршрутную сеть. Основными изменениями являются отмена маршрутов автобуса малого класса категории М2, дублирующих маршруты автобуса большой вместимости, с организацией экспрессного маршрута Речной вокзал – ТПУ «Университетский проспект», а также организация сообщения по перспективному Нижнеельцовскому мосту с 2030 г.

3.4. Предложения по организации муниципальной маршрутной сети на период до 2021 г.

В соответствии с полученными данными анализа существующей маршрутной сети и с учетом прогнозируемого социально-экономического развития территории, а так же предложенных инфраструктурных мероприятий по развитию общественного транспорта в городе Новосибирске, рекомендуются к реализации следующие изменения в маршрутной сети, направленные на оптимизацию работы

наземного городского транспорта общего пользования, предполагающие приведение в соответствие провозной способности подвижного состава к прогнозируемом пассажиропотоку в 2021 году (таблица 3.1).

Таблица 3.1

Перечень мероприятий по оптимизации работы маршрутов наземного городского транспорта общего пользования в 2020, 2021 гг.

№ п/п	Содержание	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
Трамвай			
1	Изменение маршрута трамвая № 2 по схеме «ТПУ «Чистая Слобода» – М. «Площадь Маркса»	2021	Для обеспечения скоростной связи микрорайона Чистая Слобода с метрополитеном в связи с созданием перспективного ТПУ «Чистая Слобода» и продлением трамвайной линии по ул. Титова. Изменение количества транспортных средств до 10 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
2	Изменение маршрута трамвая № 3 по схеме «Молкомбинат – ТПУ «Чистая Слобода»	2021	Для обеспечения скоростной магистральной связи жилых микрорайонов с метрополитеном в левобережной части города Новосибирска в связи с созданием перспективного ТПУ «Чистая Слобода» и продлением трамвайной линии по ул. Титова. Изменение количества транспортных средств до 13 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
3	Отмена маршрута трамвая № 8 «Микрорайон Чистая Слобода» – ТЭЦ-2»	2021	Для исключения дублирования измененной схемы маршрута трамвая № 3
4	Отмена маршрута трамвая № 9 «Молкомбинат – ТЭЦ-2»	2021	Для исключения дублирования измененной схемы маршрута трамвая № 3
5	Изменение маршрута трамвая № 16 «Юго-Западный ж/м – М. «Площадь Маркса»	2021	Изменение количества транспортных средств до 6 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
6	Изменение маршрута трамвая № 18 «Юго-Западный жилмассив – поселок Чемской»	2021	Изменение количества транспортных средств до 20 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
7	Установление маршрута трамвая № 24 «Новосибирский автовокзал-Главный – магазин «Золотая Нива»	2020	Для обеспечения связи Плющихинского жилмассива со станцией метро Золотая Нива по новому участку трамвайных путей по ул. Кошурникова до автовокзала на Гусинобродском шоссе
Троллейбус			
8	Изменение маршрута троллейбуса № 7 по схеме «Станиславский жилмассив – Новосибирский автовокзал-Главный» (№ 7А)	2021	Для обслуживания ул. Лазурной с целью уменьшения дублирования линии трамвая и вводом в эксплуатацию автовокзала на Гусинобродском шоссе. Изменение количества транспортных средств до 24 единиц подвижного состава на автономном ходу в связи с перспективным пассажиропотоком
9	Изменение маршрута троллейбуса № 24 «Станиславский жилмассив – ул. Учительская»	2020	Изменение количества транспортных средств до 27 единиц подвижного состава в связи с перспективным пассажиропотоком
10	Изменение маршрута троллейбуса № 29к по схеме «Южно-Чемской жилмас-	2020	Для обеспечения связи жилмассива Новомарусино, жилмассива Дивногорский и Южно-Чемского жилого массива с центром Ленинского района и сетью метрополитена.

№ п/п	Содержание	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	сив – ЖК «Новомарусино» (№ 29А)		Изменение количества транспортных средств до 24 единиц подвижного состава на автономном ходу в связи с перспективным пассажиропотоком
11	Отмена маршрута троллейбуса № 29 «Северо-Чемской жилмассив – М. «Заельцовская»	2020	Для исключения дублирования измененной схемы маршрута троллейбуса № 29А
Автобусы, работающие на маршрутах по регулируемому тарифу			
12	Изменение маршрута автобуса № 3 по схеме «Вокзал «Новосибирск-Главный» – жилмассив Родники»	2021	Для обеспечения связи жилмассива Родники с центральной частью города Новосибирска по перспективному участку автодороги от ул. Гребенщикова до ул. Фадеева
13	Изменение маршрута автобуса № 7 по схеме «Микрорайон «Щ» – ул. Белоусова»	2020	Изменение количества транспортных средств до 6 единиц подвижного состава в связи с перспективным пассажиропотоком
14	Изменение маршрута автобуса № 12 по схеме «ул. Дмитрия Шмонина – ТПУ «Новосибирск-Западный»	2021	Для усиления связи Южно-Чемского жилмассива со станциями метрополитена, а также возможностью пересадки на железнодорожный транспорт с целью использования городской электрички на перспективном ТПУ «Новосибирск-Западный»
15	Изменение маршрута автобуса № 20 «ул. Твардовского – СТЦ «Мега»	2021	Изменение количества транспортных средств до 12 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
16	Изменение маршрута автобуса № 21 «УМ-3 – вокзал «Новосибирск-Главный»	2020	Изменение количества транспортных средств до 16 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
17	Отмена маршрута автобуса № 22 «Аквапарк – вокзал «Новосибирск-Главный» (кольцевой)	2020	Для уменьшения дублирования маршрутов общественного транспорта по проезду Энергетиков
18	Изменение маршрута автобуса № 23 «Общ. торговый центр – ОРМЗ»	2020	Изменение количества транспортных средств до 18 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
19	Отмена маршрута автобуса № 32 «пл. им. Калинина – фонтан «Снегири»	2020	Для уменьшения дублирования маршрутов общественного транспорта
20	Изменение маршрута автобуса № 35 по схеме «Новосибирский автовокзал-Главный – ул. Дюканова»	2020	Для обеспечения пересадочности пассажиров в связи со вводом в эксплуатацию автовокзала на Гусинобродском шоссе
21	Отмена маршрута автобуса № 37 «М. «Площадь Маркса» – Ключ-Камышенское плато»	2020	Для уменьшения дублирования маршрутов общественного транспорта
22	Отмена маршрута автобуса № 38 ЖК «Новомарусино» – ул. Коминтерна»	2020	Замена на маршрут, действующий по нерегулируемому тарифу
23	Изменение маршрута автобуса № 39 по схеме «ул. Тюленина – ТПУ «Чистая Слобода»	2021	Для создания прямой связи между микрорайонами Родники и Чистая Слобода с организацией подвозящей функции к станциям метрополитена и остановкам городского электротранспорта на левом и правом берегах города Новосибирска
24	Отмена маршрута автобуса № 40 «Затулинский жилмассив – Станиславский жилмассив»	2020	Для уменьшения дублирования маршрутов общественного транспорта и переходом на систему муниципального контракта

№ п/п	Содержание	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
25	Изменение маршрута автобуса № 43 по схеме «ТПУ «Чистая Слобода» – Белые росы»	2021	Для усиления связи Южно-Чемского, Северо-Чемского, Тролейного, Западного жилмассивов со станциями метрополитена и связи между собой
26	Изменение маршрута автобуса № 45 по схеме «Чемской бор – Центральный корпус»	2020	Изменение количества транспортных средств до 21 единицы подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
27	Изменение маршрута автобуса № 45 по схеме «Чемской бор – Центральный корпус»	2021	Изменение количества транспортных средств до 22 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
28	Изменение маршрута автобуса № 46 по схеме «отделение связи № 13 (Северное кладбище – лето) – ЖК «Северная корона»»	2020	Для уменьшения дублирования маршрутов общественного транспорта и создания дополнительной транспортной связи в поселок Гвардейский
29	Отмена маршрута автобуса № 47 «ул. Твардовского – Цветной проезд»	2020	Для уменьшения дублирования маршрутов общественного транспорта
30	Отмена маршрута автобуса № 49 «Северо-Чемской ж/м – ЗАО «Левобережный»	2021	Объединение с маршрутом автобуса № 91
31	Изменение маршрута автобуса № 54 «ул. Твардовского – вокзал «Новосибирск-Главный»	2021	Изменение количества транспортных средств до 18 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
32	Изменение маршрута автобуса № 55 по схеме «ТПУ «Чистая Слобода» – вокзал «Новосибирск-Главный»	2021	Для дополнительного транспортного обслуживания микрорайона Чистая Слобода и связи с центральной частью города
33	Отмена маршрута автобуса № 56 «Ключ-Камышенское плато – Цветной проезд»	2020	Для уменьшения дублирования маршрутов общественного транспорта
34	Отмена маршрута автобуса № 58 «Микрорайон «Стрижи» – ул. Учительская»	2020	Для исключения дублирования маршрутов автобусов № 32 и № 46
35	Изменение маршрута автобуса № 57 по схеме «ТПУ «Чистая Слобода» – ул. Дмитрия Шмонина»	2021	Для усиления связи Южно-Чемского жилмассива и жилмассива Чистая Слобода между собой через существующую и перспективную станцию метрополитена
36	Отмена маршрута автобуса № 61 «Молкомбинат – УМ-3»	2020	Для уменьшения дублирования маршрутов общественного транспорта
37	Отмена маршрута автобуса № 66 «Аквапарк – вокзал «Новосибирск-Главный» (кольцевой)»	2020	Для уменьшения дублирования маршрутов общественного транспорта по проезду Энергетиков
38	Изменение маршрута автобуса № 67 «Вокзал «Новосибирск-Главный» – ДК имени Кирова – вокзал «Новосибирск-Главный» (кольцевой)»	2021	Изменение количества транспортных средств до 2 единиц подвижного состава малого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
39	Изменение маршрута автобуса № 68 «ул.	2021	Изменение количества транспортных средств до 18 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным

№ п/п	Содержание	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	Твардовского – М. «Речной вокзал»»		пассажиропотоком
40	Отмена маршрута автобуса № 74 «Вокзал Новосибирск-Главный» – с/х Левобережный»	2020	Для исключения дублирования маршрутов автобусов № 1, 74
41	Изменение маршрута автобуса № 75 по схеме «Ключ-Камышенское плато – Родники ж/м»	2021	Для обеспечения связи жилмассивов Родники и Ключ-Камышенское плато с прохождением через центральную часть города. Новосибирска по перспективному участку автодороги от ул. Гребенщикова до ул. Фадеева
42	Отмена маршрута автобуса № 76 «Акатуйский ж/м – с/х Левобережный»	2020	Для уменьшения дублирования маршрутов общественного транспорта
43	Отмена маршрута автобуса № 84 «ул. Татьяны Снежиной – Ключ-Камышенское плато»	2020	Для уменьшения дублирования маршрутов общественного транспорта
44	Изменение маршрута автобуса № 91 по схеме «Затулинский ж/м (Полевая) – ул. Саввы Кожевникова»	2021	Объединение с маршрутом автобуса № 49 для повышения частоты движения при малом обслуживаемом потоке. Изменение количества транспортных средств до 2 единиц подвижного состава малого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
45	Изменение маршрута автобуса № 97 по схеме «ул. Татьяны Снежиной – ЖК «Северная Корона»	2020	Для уменьшения дублирования маршрутов общественного транспорта по ул. Гребенщикова в связи с открытием участка автодороги ул. Мясниковой от ул. Гребенщикова
Автобусы, работающие на маршрутах по нерегулируемому тарифу			
46	Изменение маршрута №2 по схеме «Вокзал «Новосибирск-Главный» – Биатлонный комплекс»	2020	Для обеспечения обслуживания населения и сообщения между вокзалом «Новосибирск – Главный», автовокзалом на Красном проспекте и Новосибирским автовокзалом – Главным
47	Изменение маршрута № 5 «Центральный корпус – Чемской бор»	2020	Изменение количества транспортных средств до 13 единиц подвижного состава малого класса категории М2 в связи с перспективным пассажиропотоком
48	Отмена маршрута № 5/1 «Центральный корпус – Чемской бор»	2021	В связи с истечением срока действия свидетельства на осуществление перевозок и исключением дублирования маршрута № 5, работающего по нерегулируемому тарифу
49	Изменение маршрута № 7 «ул. Белоусова – Микрорайон Щ»	2020	Изменение количества транспортных средств до 11 единиц подвижного состава малого класса категории М2 в связи с перспективным пассажиропотоком
50	Изменение маршрута № 18 по схеме «ПАТП-9 – ТПУ «Чистая Слобода»	2021	В связи с организацией КОП на перспективном ТПУ «Чистая Слобода»
51	Открытие маршрута № 38 «ЖК «Новомарусино» – ул. Коминтерна»	2020	Для обеспечения связи жилмассива Новомарусино с центральной частью города Новосибирска взамен отменяемого маршрута автобуса, работающего по регулируемому тарифу в 2020 г.
52	Изменение маршрута № 43 «Общ. торговый центр – ОРМЗ»	2020	Изменение количества транспортных средств до 10 единиц подвижного состава малого класса категории М2 в связи с перспективным пассажиропотоком
53	Изменение маршрута № 44 по схеме «Новосибирский автовокзал – Главный – М. «Березовая роща» – Новосибирский автовокзал-Главный»	2020	Для обеспечения связи с Новосибирским автовокзалом – Главным
54	Изменение маршрута № 64 по схеме «М. «Площадь	2020	Для усиления связи жилищного комплекса Радуга Сибири и жилмассива Чистая Слобода со станцией метро площадь

№ п/п	Содержание	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	Маркса» – ЖК «Радуга Сибири»		Маркса. Изменение количества транспортных средств до 5 единиц подвижного состава особо малого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
55	Изменение маршрута № 90 по схеме «Магазин «Золотая Нива» – ул. Татьяны Снежиной»	2020	В целях обеспечения транспортной доступности регионального волейбольного центра на ул. Ипподромской. Изменение количества транспортных средств до 9 единиц подвижного состава особо малого класса в связи с перспективным пассажиропотоком

В приложениях 5 – 8 к настоящей КСОТ представлены сводная схема маршрутной сети на период 2021 года реализации проекта, а также схемы данного периода на маршрутную сеть каждого вида транспорта отдельно.

Также на этапе до 2021 г. предлагается разработать единый стандарт оформления системы информирования населения в общественном транспорте и на остановках общественного транспорта, в том числе разработка стандарта маршрутоуказателей подвижного состава, схем маршрутов, расписания, объявлений, рекламы и т.д.

В таблице 3.2 представлен предлагаемый итоговый перечень маршрутов общественного транспорта по состоянию на 2021 год с учетом оптимального подбора класса и количества подвижного состава на каждом маршруте, работающего по регулируемому и не регулируемому тарифу.

В таблицах и схемах при нумерации маршрутов приняты следующие обозначения:

Символом М в перечне маршрутов обозначены магистральные маршруты, обслуживаемые подвижным составом большой вместимости и имеющие интервал не более 10 минут при расчетном пассажиропотоке на наиболее загруженном перегоне не менее 300 пасс/час.

Символом ↔ отмечены маршруты, на которых требуется эксплуатация вагонов (поездов) с двумя постами управления.

Дополнительно к номерам маршрутов в рамках работы введены литерные обозначения, поясняющие предлагаемые мероприятия.

А – маршрут обслуживается троллейбусами с автономным ходом (не менее 70% протяженности маршрута проходит по улицам с контактной сетью);

Т – маршрут обслуживается троллейбусами без автономного хода;

а, б, в – условные номера при организации нескольких маршрутов, ранее имевших одинаковый номер.

Маршруты с номерами 1хх – условные номера маршрутов, вводящихся впервые.

При реализации мероприятий предлагается назначить всем маршрутам свободные номера без литер из диапазона 1 – 99.

Таблица 3.2

Перечень муниципальных маршрутов регулярных перевозок в городе Новосибирске на 2021 год

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Трамвай									
1	М	2	ТПУ «Чистая Слобода» – М. «Площадь Маркса»	ул. Титова, ул. Троллейная, ул. Вертковская, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина	1200	Тв 14-16м	4,2	8,85	10
2	М	3	Молкомбинат – ТПУ «Чистая Слобода»	ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Блюхера, ул. Котовского, ул. Ватутина, ул. Широкая, ул. Троллейная, ул. Титова	1200	Тв 14-16м	5,0	18,8	13
3	М	10	Бугринская роща – Хлебзавод	ул. Оловозаводская, ул. Мира, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Вертковская, ул. Троллейная, ул. 9-й Гвардейской Дивизии, ул. Волховская, ул. Связистов, ул. Невельского, ул. Широкая обратно: ул. Широкая, ул. Троллейная, ул. Вертковская, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Мира, ул. Оловозаводская	550	Тв 14-16м	9,1	12,64	7
4	–	11	ПКиО «Сосновый бор» – Золотая горка	ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского	400	Тв 14-16м	12,5	7,53	5
5	М	13	Гусинобродское шоссе – ул. Писарева	Гусинобродское шоссе, ул. Никитина, ул. Воинская, ул. Гурьевская, ул. Зыряновская, ул. Серебренниковская, ул. Мичурина, ул. Писарева	900	Тв 14-16м	5,6	12,31	24
6	М	14	Пл. им. Калинина – Сад Мичуринцев	пл. им. Калинина, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, Гусинобродское шоссе, ул. Никитина	900	Тв 14-16м	5,6	14,23	18
7	М	15	Бугринская роща – Юго-Западный ж/м	ул. Оловозаводская, ул. Мира, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Блюхера, ул. Котовского, ул. Ватутина, ул. Широкая, ул. Троллейная, ул. 9-й Гвардейской Дивизии, ул. Волховская, ул. Связистов	1200	Тв 14-16м	4,2	17,94	15
8	М	16	Юго-Западный ж/м – М. «Площадь	ул. Связистов, ул. Волховская, ул. 9-й Гвардейской Дивизии, ул. Троллейная, ул. Вертковская, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина	1000	Тв 14-16м	5,0	7,4	6

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			Маркса»						
9	М	18	Юго-Западный ж/м – пос. Чемской	ул. Связистов, ул. Невельского, ул. Широкая, ул. Ватутина, ул. Котовского, ул. Блюхера, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова	1300	Тв 14-16м	3,8	17,35	20
10	М	24	Новосибирский автовокзал – Главный - магазин «Золотая Нива»	Гусинобродское шоссе, ул. Никитина, ул. Кошурникова	600	Тв 26-28м	8,6	3,8	2
Троллейбус									
1	М	2	Городской аэропорт – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Аэропорт, Мочищенское шоссе, ул. Жуковского, ул. Плановая, ул. Нарымская, пр-кт Димитрова, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, пл. им. Гарина-Михайловского (линия №1) обратно: (линия №1) пл. им. Гарина-Михайловского, Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, ул. Нарымская, ул. Плановая, ул. Жуковского, Мочищенское шоссе, ул. Аэропорт	400	ТС	6,1	8,02	12
2	М	4	Затулинский ж/м – Завод Медпрепаратов	ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков, ул. Станционная	500	ТС	5,5	15,99	19
3	М	5	Городской аэропорт – ул. Ленинградская	ул. Аэропорт, Мочищенское шоссе, Красный пр-кт, Октябрьская магистраль, ул. Кирова, ул. Воскова, ул. Ленинградская; обратно: ул. Ленинградская, ул. Лобова, ул. Кирова, Октябрьская магистраль, Красный пр-кт, ул. Аэропорт	550	ТС	5,0	12,04	23
4	М	7А	Станиславский ж/м – Новосибирский автовокзал – Главный	ул. Станиславского, ул. Титова, пл. им. К. Маркса, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост, ул. Восход, ул. Кирова, ул. Бориса Богаткова, ул. Доватора, Лазурная, Гусинобродское шоссе	500	ТС	5,5	12,1	24
5	М	8	Затулинский ж/м – ул. Ленинградская	ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, пл. им. К. Маркса, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост, ул. Восход, ул. Кирова, ул. Воскова, ул. Ленинградская обратно: ул. Ленинградская, ул. Лобова, ул. Кирова, ул. Восход, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, пл. им. Карла Маркса, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге	500	ТС	5,5	16,82	23
6	М	10	ул. Ползунова – Институт горного	ул. Ползунова, пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, ул. Кирова, Октябрьская магистраль, Красный пр-кт (разворот на ул. Державина)	400	ТС	6,8	12,1	14

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			дела						
7	М	13	Ул. Учительская – М. «Речной вокзал»	ул. Богдана Хмельницкого, ул. Танковая, ул. Ипподромская, ул. Писарева, Красный пр-кт, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская	600	ТС	4,5	12,75	22
8	М	22	Ул. Лазурная – ул. Учительская	ул. В. Высоцкого, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова ул. Кошурникова, пр-кт Дзержинского, ул. Трикотажная, ул. Авиастроителей, ул. Учительская	500	ТС	8,1	11,28	19
9	М	23	Ул. Ползунова - Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Ползунова, пр-кт Дзержинского, ул. Гоголя, ул. Челюскинцев, пл. им. Гарина-Михайловского (линия № 1); обратно: (линия № 1) пл. им. Гарина-Михайловского, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, пр-кт Дзержинского, ул. Ползунова	700	ТС	3,9	7,75	18
10	М	24	Станиславский ж/м – ул. Учительская	ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков, проезд Энергетиков, Димитровский мост, ул. Владимировская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого	500	ТС	5,5	17,65	27
11	-	26	Затулинский ж/м – Молкомбинат	ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, ул.Сибиряков- Гвардейцев, ул. Петухова	200	ТС	13,6	6,4	6
12	М	29А	Южно-Чемской ж/м – ЖК «Новомарусино»	ул. Николая Сотникова, ул. Александра Чистякова, ул. Бронная, ул. Комсомольская, ул. Тюменская, ул. Аникина, ул. Мира, ул. Ватутина, пл. им. К. Маркса, ул. Титова, ул. Станиславского, ул. Станционная, ул. 2-я Станционная, ул. Большая, Колыванское ш.; обратно: Колыванское ш., ул. Большая, ул. 2-я Станционная, ул. Станционная, ул. Станиславского, ул. Титова, пл. им. К. Маркса, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Оловозаводская, ул. Тюменская, ул. Комсомольская, ул. Бронная, ул. Александра Чистякова, ул. Николая Сотникова	400	ТС	6,8	21,5	24
13	-	36	Ул. Лазурная – М. «Речной вокзал»	ул. В. Высоцкого, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Кошурникова, ул. Фрунзе, Красный пр-кт, ул. Державина, Красный пр-кт, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская (без отстоя, линия № 1)	200	ТС	13,6	11,3	5
Автобусы, работающие на маршрутах по регулируемому тарифу									
1	–	1	Центральный корпус – с/х Левобережный	(без отстоя) ул. Немировича-Данченко, ул. Ватутина, пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков, ул. Станционная, ул. Дукача, ул. Хинганская обратно: ул. Хинганская, ул. Дукача, ул. Станционная, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Титова, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, ул. Новогодняя, ул. Лыщинского, ул. Немировича-Данченко (без отстоя)	10	МВ	47,0	12,2	1
2	М	3	Вокзал «Новосибирск-Главный» –	(без отстоя, линия №1) пл. им. Гарина-Михайловского, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Железнодорожная, ул. Писарева, Красный пр-кт, ул. Кропоткина, ул. Рес-	400	БВ СВ	8,0	21,3	8 2

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			Родники ж/м	публиканская, ул. Трикотажная, ул. Авиастроителей, ул. Учительская, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Объединения, ул. Фадеева, ул. Гребенщикова, ул. Краузе, ул. Кочубея; обратно: ул. Кочубея, ул. Мясниковой, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул. Фадеева, ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, ул. Республиканская, ул. Кропоткина, Красный пр-кт, ул. Писарева, ул. Железнодорожная, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия №1)		МВ			5
3	М	4	Затулинский ж/м – Криводановский карьер	(п.м.о. «Полевая»), ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков, ул. Станционная, ул. 2-я Станционная, ул. Клубная	400	БВ	6,8	17,6	15
4	–	5	ул. Дюканова – пос. Северный	(п.м.о. «ул. Широкая»), ул. Широкая, ул. Новосибирская, ул. Пархоменко, ул. Троллейная, ул. Широкая, ул. Ватутина, ул. Котовского, ул. Блюхера, Октябрьский мост, ул. Восход, ул. Кирова, Октябрьская магистраль, Красный пр-кт, площадь им. Калинина, ул. Дуси Ковальчук, ул. Залесского, ул. Даргомыжского, ул. Падунская, ул. Светлановская, ул. Георгия Колонды, ул. Окружная, ул. Фадеева	250	БВ	11,0	22,75	15
5	–	6	ул. Амбулаторная – Затулинский ж/м	(п.м.о. «ул. Амбулаторная»), ул. Полякова, Каменское шоссе, пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, ул. Кирова, ул. Восход, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, пл. им. Карла Маркса, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, (п.м.о. «Полевая»)	500	БВ	11,0	27,9	26
6	–	7	Микрорайон «Щ» – ул. Белоусова	(п.м.о. «Котельная»), ул. Арбузова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр. Строителей, пр-кт Академика Лаврентьева, ул. Кутателадзе, ул. Инженерная, ул. Николаева, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, пр-кт Университетский, Бердское шоссе, ул. Русская, ул. Шлюзовая, ул. Балтийская	70	СВ	110,0	16,4	6
7	–	8	Цветной проезд – Вокзал «Новосибирск-Главный»	(п.м.о. «Цветной проезд»), ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр. Академика Лаврентьева, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, Красный пр-кт, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия №1); обратно: (без отстоя, линия №1) пл. им. Гарина-Михайловского, Вокзальная магистраль, ул. Орджоникидзе, Красный пр-кт, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, (п.м.о. «Цветной проезд»)	350	БВ	14,0	31,8	12

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
8	–	9	Автовокзал – Юго-Западный ж/м	(п.м.о. «пл. Инженера Будагова»), Красный проспект, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, проезд под путепроводом с поворотом направо, через территорию СТЦ «Мега», о.п. «СТЦ «Мега» (в районе «Леруа Мерлен» - зона №1), ул. Тюменская, ул. Оловозаводская, ул. Сержанта Коротаева, ул. Комсомольская, ул. Бронная, 18-й Бронный пер., ул. Петухова, ул. Хилокская, ул. Троллейная, ул. 9-й Гвардейской Дивизии, ул. Волховская, ул. Связистов, (п.м.о. «Юго-Западный ж/м»); обратно: (п.м.о. «Юго-Западный ж/м»), ул. Связистов, ул. Волховская, ул. 9-й Гвардейской Дивизии, ул. Троллейная, ул. Хилокская, ул. Петухова, 18-й Бронный пер., ул. Бронная, ул. Комсомольская, ул. Сержанта Коротаева, ул. Оловозаводская, ул. Тюменская, о.п. «СТЦ «Мега» (в районе «Леруа Мерлен» - зона №1), через территорию СТЦ «Мега», ул. Бурденко, ул. Ватутина, Бугринский мост, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, Красный проспект, (п.м.о. «пл. Инженера Будагова»)	250	МВ	10,0	32,5	21
9	–	10	ул. Чукотская – ул. Планировочная	(п.м.о. «Новосибвторцветмет»), ул. Чукотская, ул. Беловежская, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Блюхера, ул. Котовского, ул. Планировочная (без отстоя) обратно: (без отстоя) ул. Планировочная, ул. Выставочная, ул. Котовского, ул. Блюхера, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Беловежская, ул. Чукотская, (п.м.о. «Новосибвторцветмет»)	80	МВ	17,0	7,05	3
10	–	11	Общ. торговый центр – СТЦ «Мега»	ул. Демакова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, ул. Новогодняя, пл. им. К. Маркса, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Тюменская, (п.м.о. «СТЦ «Мега» в районе «Леруа Мерлен» - зона №1); обратно: (п.м.о. «СТЦ «Мега» в районе «Леруа Мерлен» - зона №1), через территорию СТЦ «Мега», ул. Бурденко, ул. Ватутина, ул. Новогодняя, ул. Покрышкина, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, Бугринский мост, ул. Большевистская, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, ул. Героев Труда, ул. Российская, ул. Демакова	200	МВ БВ	13,6	33,1	3 2
11	–	12	ул. Дмитрия Шмонина – ТПУ «Новосибирск – Западный»	ул. Дмитрия Шмонина, ул. Петухова, пер. 18-й Бронный, ул. Бронная, ул. Комсомольская, ул. Тюменская, ул. Оловозаводская (обратно ул. Аникина), ул. Мира, ул. Ватутина, пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, ул. Троллейная, ул. Пархоменко, ул. Новосибирская, ул. Широкая	150	МВ	10,0	18	10
12	М	13	Родники ж/м – Ключ-	(п.м.о. «ул. Тюленина» заезд через кольцо ул. Курчатова – ул. Мясниковой), ул. Кочубея, ул. Краузе, ул. Рассветная, ул. Курчатова, ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул.	320	БВ	8,5	31,55	25

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			Камышенское плато	Дуси Ковальчук, Красный пр-кт, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, ул. Хитровская, ул. Дубравы, ул. Выборная, ул. Ключ-Камышенское плато, (п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»)					
13	М	14	Затулинский ж/м – пос. Северный	(п.м.о. «Полевая»), ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков, проезд Энергетиков, Димитровский мост, пр-кт Димитрова, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Д. Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Объединения, ул. Фадеева; обратно: ул. Фадеева, ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев, ул. Ленина, Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, Димитровский мост, проезд Энергетиков, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, (п.м.о. «Полевая»)	350	БВ	7,8	31,8	32
14	–	15	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Микрорайон «Стрижи»	(без отстоя, линия №1) пл. им. Гарина-Михайловского, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, Красный пр-кт, Мочищенское шоссе, 1-е Мочищенское шоссе, ул. Кедровая, ул. Кубовая, (п.м.о. «Микрорайон «Стрижи»); обратно: (п.м.о. «Микрорайон «Стрижи»), ул. Кубовая, ул. Кедровая, 1-е Мочищенское шоссе, Мочищенское шоссе, Красный пр-кт, ул. Гоголя, ул. Челюскинцев, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия №1)	200	МВ	6,8	14,1	11
15	М	16	Центральный корпус – Затон	(без отстоя) ул. Немировича-Данченко, ул. Ватутина, пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков, проезд Энергетиков, Димитровский мост, ул. Моторная, ул. 1-я Шоссейная, ул. Большая, ул. 2-я Портовая; обратно: ул. 2-я Портовая, ул. Большая, ул. 1-я Шоссейная, Димитровский мост, проезд Энергетиков, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Титова, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, ул. Новогодняя, ул. Лыщинского, ул. Немировича-Данченко (без отстоя)	350	БВ	10,0	13,85	10
16	М	18	ул. Тюленина – Ключ-Камышенское плато	(п.м.о. «ул. Тюленина» заезд через кольцо ул. Курчатова – ул. Мясниковой), ул. Мясниковой, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул.Краузе, ул. Рассветная, ул. Тайгинская, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Гоголя, Красный пр-кт, Октябрьская магистраль, ул. Кирова, ул. Выборная, ул. Ключ-Камышенское плато, (п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»)	250	БВ	10,0	31,5	16
17	–	19	Магазин «Кри-	(без отстоя) ул. Покрышкина, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков,	50	МВ	44,0	13,0	2

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			сталл» – ЖК «Новомарусино»	проезд Энергетиков, Димитровский мост, ул. Моторная, ул. 1-я Шоссейная, ул. Большая; обратно: ул. Большая, ул. 1-я Шоссейная, Димитровский мост, проезд Энергетиков, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Титова, пл. им. Карла. Маркса (без отстоя)					
18	–	20	ул. Твардовского – СТЦ «Мега»	ул. Твардовского, ул. Одоевского, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, ул. Новогодняя, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Тюменская, (п.м.о. «СТЦ «Мега» в районе «Леруа Мерлен» - зона №1); обратно: (п.м.о. «СТЦ «Мега» в районе «Леруа Мерлен» - зона №1), через территорию СТЦ «Мега», ул. Бурденко, ул. Ватутина, ул. Новогодняя, ул. Покрышкина, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, Бугринский мост, ул. Большевистская, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Одоевского, ул. Твардовского	200	БВ	13,6	27,8	12
19	М	21	УМ-3 – Вокзал «Новосибирск-Главный»	(п.м.о. «УМ-3»), ул. Первомайская, Бердское шоссе, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, Красный пр-кт, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия №1); обратно: (без отстоя, линия №1) пл. им. Гарина-Михайловского, Вокзальная магистраль, ул. Орджоникидзе, Красный пр-кт, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Бердское шоссе, ул. Первомайская, (п.м.о. «УМ-3»)	450	БВ	6,1	19,6	16
20	М	23	Общ. торговый центр – ОРМЗ	ул. Демакова, ул. Российская, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, пр-кт Университетский, Бердское шоссе, ул. Русская, дамба ГЭС, ул. Новоморская, ул. Ветлужская, ул. Софийская, ул. Приморская, ул. Часовая, ул. Печатников, ул. Бердышева, ул. Березовская, ул. Таврическая	350	БВ	7,5	21,95	18
21	–	24	Магазин «Кристалл» – ЖК «Новомарусино»	(без отстоя) ул. Покрышкина, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков, ул. Станционная, ул. 2-я Станционная, ул. Большая обратно: ул. Большая, ул. 2-я Станционная, ул. Станционная, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Титова, пл. им. К. Маркса (без отстоя)	192	МВ	17,0	11,6	12
22	–	25	Белые росы – Затулинский ж/м	ул. Прокопьевская, ул. Бронная, 18-й Бронный пер., ул. Петухова, ул. Дмитрия Шмонина, ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, (п.м.о. «Полевая»)	80	МВ	17,0	15,4	6
23	–	27	пл. им. Калинина – Отделение связи № 13 (Северное кладбище – лето)	(без отстоя) площадь им. Калинина, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Тайгинская, Пашинское шоссе, ул. Магистральная, ул. Чекалина, ул. Новоуральская, дорога до Северного кладбища (лето); обратно: дорога от Северного кладбища (лето), ул. Новоуральская, ул. Магистральная, Па-	100	МВ	15,0	18,9	9

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				шинское шоссе, ул. Тайгинская, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук, площадь им. Калинина (без отстоя)					
24	М	28	Пригородный простор – ул. Тюленина	(п.м.о. «Пригородный простор»), Толмачевское шоссе, ул. Толмачевская, ул. Троллейная, ул. Немировича-Данченко, ул. Станиславского, ул. Титова, пл. им. Карла Маркса, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, Красный пр-кт, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Тайгинская, ул. Рассветная, ул. Краузе, ул. Земнухова, ул. Тюленина, ул. Мясниковой, (п.м.о. «ул. Тюленина» заезд через кольцо ул. Курчатова – ул. Мясниковой)	700	БВ	6,0	34,95	36
25	–	29	Юго-Западный ж/м – ул. Александра Чистякова	(п.м.о. «Юго-Западный ж/м»), ул. Связистов, ул. Волховская, ул. Оборонная, ул. Пермская, ул. Титова, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Оловозаводская, ул. Тюменская, ул. Комсомольская, ул. Бронная, ул. Александра Чистякова, (п.м.о. «ул. Александра Чистякова»); обратно: (п.м.о. «ул. Александра Чистякова»), ул. Александра Чистякова, ул. Бронная, ул. Комсомольская, ул. Тюменская, ул. Аникина, ул. Мира, через территорию СТЦ «Мега», ул. Бурденко, ул. Ватутина, пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, ул. Пермская, ул. Оборонная, ул. Волховская, ул. Связистов, (п.м.о. «Юго-Западный ж/м»)	280	БВ	9,0	14,1	20
26	М	30	ул. Татьяны Снежиной – Ботанический ж/м	(п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»), ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Есенина, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Гоголя, ул. Ипподромская (верхняя зона), ул. Танковая, ул. Дуси Ковальчук, Красный пр-кт, ул. Дмитрия Донского (без отстоя); обратно: (без отстоя) ул. Жуковского, ул. Северная, ул. Дачная, ул. Дмитрия Донского, Красный пр-кт, ул. Дси. Ковальчук, ул. Танковая, ул. Ипподромская (верхняя зона), ул. Гоголя, ул. Кошурникова, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, ул. Есенина, ул. Б. Богаткова, ул. Доватора, ул. Лазурная, ул. Волочаевская, ул. Татьяны Снежиной, (п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»)	500	БВ	5,5	19,3	27
27	–	31	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Ключ-Камышенское плато	(без отстоя, линия №1) пл. им. Гарина-Михайловского, Вокзальная магистраль, ул. Орджоникидзе, ул. Военная, ул. Покатная, ул. Пролетарская, ул. Никитина, ул. Кирова, ул. Добролюбова, ул. Большевистская, ул. Хитровская, ул. Дубравы, ул. Выборная, ул. Ключ-Камышенское плато, (п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»); обратно: (п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»), ул. Ключ-Камышенское плато, ул. Выборная, ул. Дубравы, ул. Хитровская, ул. Большевистская, ул. Добролюбова, ул. Кирова, ул.	100	МВ СВ БВ	27,3	19,6	2 2 2

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Никитина, ул. Пролетарская, ул. Покатная, ул. Военная, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия №1)					
28	М	34	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ул. Тюленина	(без отстоя, линия №1) пл. им. Гарина-Михайловского, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Б. Хмельницкого, ул. Объединения, ул. Курчатова, ул. Рассветная, ул. Краузе, ул. Гребенщикова, ул. Тюленина, ул. Мясниковой, (п.м.о. «ул. Тюленина» заезд через кольцо ул. Курчатова – ул. Мясниковой); обратно: (п.м.о. «ул. Тюленина»), ул. Мясниковой, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул. Краузе, ул. Рассветная, ул. Курчатова, ул. Объединения, ул. Б. Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия №1)	270	БВ	10,0	19,15	15
29	М	35	Новосибирский автовокзал-Главный – ул. Дюканова	(п.м.о. «Гусинобродское ш., 37/2»), Гусинобродское ш., ул. Есенина, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Гоголя, ул. Челюскинцев, ул. Ленина, Вокзальная мгстр., пр-кт Димитрова, Димитровский мост, пр-д Энергетиков, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Широкая, ул. Троллейная, ул. Пархоменко, ул. Новосибирская, ул. Широкая, (п.м.о. «ул. Широкая»); обратно: (п.м.о. «ул. Широкая»), ул. Широкая, ул. Новосибирская, ул. Пархоменко, ул. Троллейная, ул. Широкая, пл. Труда, пл. Энергетиков, пр-д Энергетиков, Димитровский мост, пр-кт Димитрова, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, ул. Кошурникова, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, ул. Есенина, Гусинобродское ш., ул. Коминтерна, ул. Докучаева, (п.м.о. «Гусинобродское ш., 37/2»)	350	БВ	7,8	23,05	20
30	–	36	ул. Белоусова – Автовокзал	ул. Балтийская, ул. Шлюзовая, ул. Русская, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, Красный пр. (без отстоя)	300	БВ	20,0	27,6	7
31	–	39	ул. Тюленина – ТПУ «Чистая Слобода»	(п.м.о. «ул. Тюленина» заезд через кольцо ул. Курчатова – ул. Мясниковой), ул. Мясниковой, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул. Краузе, ул. Рассветная, ул. Курчатова, ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, пр. Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, ул. Кирова, ул. Восход, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, ул. Бийская, ул. Танкистов, ул. Колхидская, ул. Забалуева, ул. Холмистая, ул. Спортивная, ул. Порт-Артуровская, ул. Титова	550	БВ	10,0	36,9	24
32	–	41	Юго-Западный ж/м – ул. Амбулаторная	(п.м.о. «Юго-Западный ж/м»), ул. Связистов, ул. Волховская, ул. Оборонная, ул. Пермская, ул. Титова, пл. им. Карла Маркса, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост, ул. Большевист-	140	БВ	15,0	25,6	11

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				ская, пл. Инженера Будагова, Красный пр-кт, ул. Крылова, ул. Ипподромская (верхняя зона), ул. Фрунзе, ул. Ипподромская (верхняя зона), ул. Гоголя, ул. Кошурникова, пр-кт Дзержинского, Каменское шоссе, ул. Полякова, (п.м.о. «ул. Амбулаторная»); обратно: (п.м.о. «ул. Амбулаторная»), ул. Полякова, Каменское шоссе, пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Гоголя, ул. Ипподромская (верхняя зона), ул. Крылова, Красный пр-кт, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, ул. Пермская, ул. Оборонная, ул. Волховская, ул. Связистов, (п.м.о. «Юго-Западный ж/м»)					
33	–	42	пл. им. Калинина – ул. Флотская	(без отстоя) площадь им. Калинина, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Тайгинская, ул. Железнодорожная, Пашинское шоссе, ул. Солидарности, ул. Флотская	60	МВ БВ	27,0	18,0	2 2
34	–	43	ТПУ «Чистая Слобода» – Белые росы	ул. Титова, ул. Спортивная, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул. Связистов, ул. Широкая, ул. Новосибирская, ул. Пархоменко, ул. Троллейная, ул. Титова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Комсомольская, ул. Прокопьевская	220	МВ	10,0	25,0	32
35	–	44	Диагностический центр – Затулинский ж/м	территория гор. больницы, ул. Залесского, ул. Дуси Ковальчук, ул. Танковая, ул. Ипподромская, ул. Островского, ул. Красина, пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Бориса. Богаткова, ул. Кирова, ул. Восход, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, ул. Геодезическая, ул. Лыщинского, ул. Немировича-Данченко, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, (п.м.о. «Полевая»)	80	БВ МВ	25,6	24,2	2 3
36	М	45	Чемской бор – Центральный корпус	(п.м.о. «Чемской бор»), ул. Софийская, ул. Гидромонтажная, ул. Барьерная, ул. Печатников, ул. Часовая, Советское шоссе, ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, пр-кт Карла Маркса, ул. Геодезическая, ул. Лыщинского, ул. Немировича-Данченко (без отстоя); обратно: (без отстоя) ул. Немировича-Данченко, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова, Советское шоссе, ул. Часовая, ул. Печатников, ул. Барьерная, ул. Гидромонтажная, ул. Софийская, (п.м.о. «Чемской бор»)	400	БВ	7,0	23,95	22
37	–	46	Отделение связи № 13 (Северное кладбище – лето) – ЖК «Северная корона»	дорога от Северного кладбища (лето), ул. Новоуральская, ул. Магистральная, ул. Солидарности, о.п. «пос. Гвардейский», ул. Солидарности, ул. Магистральная, Пашинское ш., ул. Тайгинская, ул. Рассветная, ул. Курчатова, ул. Мясниковой, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул. Мясниковой, (п.м.о. «ул. Мясниковой, 35»); обратно: (п.м.о. «ул. Мясниковой, 35»), ул. Мясниковой, ул. Гребенщикова, ул. Тюленина, ул. Мясниковой, ул. Курчатова, ул. Рассветная, ул. Тайгинская, Пашинское ш., ул. Магистральная, ул. Солидарности, о.п. «пос. Гвардейский», ул. Солидарности, ул.	80	МВ СВ БВ	32,0	35,6	6

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Магистральная, ул. Чекалина, ул. Новоуральская, дорога от Северного кладбища (лето)					
38	–	48	Чемской бор – Общ. торговый центр	(п.м.о. «Чемской бор»), ул. Софийская, ул. Гидромонтажная, ул. Барьерная, ул. Печатников, ул. Часовая, ул. Приморская, дамба ГЭС, ул. Русская, Бердское шоссе, пр. Строителей, ул. Героев Труда, ул. Российская, ул. Арбузова, о.п. «Микрорайон «Щ», ул. Арбузова, ул. Российская, ул. Демакова	250	МВ	25,0	21,5	4
39	–	50	ул. Твардовского – УМ-3	ул. Твардовского, ул. Одоевского, ул. Вересаева, ул. Ласточкина, ул. Нахимова, ул. Баганская, ул. Аксенова, ул. Героев Революции, ул. Эйхе, ул. Первомайская, (п.м.о. «УМ-3») обратно: (п.м.о. «УМ-3»), ул. Первомайская, ул. Эйхе, ул. Героев Революции, ул. Аксенова, ул. Баганская, ул. Нахимова, ул. Пихтовая, ул. Ласточкина, ул. Вересаева, ул. Одоевского, ул. Твардовского	300	БВ	10,0	16,4	10
40	–	51л	Нижняя Ельцовка – с.о. «Отдых-2»	Бердское шоссе, дачная дорога		БВ		4,25	1
41	–	52	Цветной проезд – ИКЭМ	(п.м.о. «Цветной проезд»), ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт Академика Лаврентьева, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, ул. Экваторная, о.п. «ул. Экваторная», ул. Экваторная, ул. Зеленая горка, Садовый проезд, о.п. «Садовый проезд», Садовый проезд, ул. Зеленая горка, ул. Тимакова	150	МВ	48,0	16,75	2
42	–	52к	Цветной проезд – ул. Экваторная	ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт Академика Лаврентьева, пр-кт Строителей, ул. Российская, ул. Демакова, ул. Российская, ул. Арбузова, ул. Иванова, ул. Тимакова, ул. Зеленая горка, ул. Экваторная	35	МВ	90,0	15,3	1
43	–	53	пл. им. Калинина – Крылья	(без отстоя) пл. им. Калинина, Красный пр-кт, Мочищенское шоссе, 1-е Мочищенское шоссе, ул. Кедровая, Северный объезд, Пашинское шоссе, ул. Магистральная, ул. Солидарности, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Туруховская (обратно ул. Туруховская, ул. Солидарности)	200	БВ	21,0	22,1	4
44	М	54	ул. Твардовского – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Твардовского, ул. Одоевского, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, Красный пр-кт, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия № 1) обратно: (без отстоя, линия № 1) пл. им. Гарина-Михайловского, Вокзальная магистраль, ул. Орджоникидзе, Красный пр-кт, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Бердское шоссе, Старое шоссе, ул. Одоевского, ул. Твардовского	300	БВ	9,9	24,6	10
45	М	55	ТПУ «Чистая Слобода» – Вокзал	ул. Титова, ул. Порт-Артурская, ул. Спортивная, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул. Колхидская, ул. Танкистов, ул. Бийская, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, пл.	280	БВ СВ	9,7	16,2	9 0

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			«Новосибирск-Главный»	Энергетиков, проезд Энергетиков, Димитровский мост, пр-кт Димитрова, ул. Ленина, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия № 1); обратно: (без отстоя, линия № 1) пл. им. Гарина-Михайловского, Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, Димитровский мост, проезд Энергетиков, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Бийская, ул. Танкистов, ул. Колхидская, ул. Пархоменко, ул. Фасадная, ул. Забалуева, ул. Холмистая, ул. Спортивная, ул. Порт-Артурская, ул. Титова		МВ			0
46	М	57	ТПУ «Чистая Слобода» – ул. Дмитрия Шмонина	ул. Титова, ул. Порт-Артуровская, ул. Спортивная, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул. Колхидская, ул.Танкистов, ул. Бийская, ул. Титова, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Петухова, ул. Дмитрия Шмонина (без отстоя)	450	БВ	6,1	17,3	19
47	М	60	ул. Дюканова – Затулинский ж/м	(п.м.о. «ул. Широкая»), ул. Широкая, ул. Новосибирская, ул. Пархоменко, ул. Троллейная, ул. Титова, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, (п.м.о. «Полевая»); обратно: (п.м.о. «Полевая»), ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, ул. Троллейная, ул. Пархоменко, ул. Новосибирская, ул. Широкая, (п.м.о. «ул. Широкая»)	420	БВ	6,5	13,4	17
48	М	64	ул. Тюленина – ТЦ «Мегаполис»	(п.м.о. «ул. Тюленина»), ул. Мясниковой, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул. Краузе, ул. Рассветная, ул. Курчатова, ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев, ул. Ленина, Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, Димитровский мост, проезд Энергетиков, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Немировича-Данченко, ул. Троллейная, ул. Хилокская, Ордынское шоссе, территория ТЦ «Мегаполис»; обратно: территория ТЦ «Мегаполис», Ордынское шоссе, ул. Хилокская, ул. Троллейная, ул. Немировича-Данченко, ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков, проезд Энергетиков, Димитровский мост, пр-кт Димитрова, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Объединения, ул. Курчатова, ул. Рассветная, ул. Краузе, ул. Гребенщикова, ул. Тюленина, ул. Мясниковой, (п.м.о. «ул. Тюленина» заезд через кольцо ул. Курчатова – ул. Мясниковой)	220	БВ	12,4	33,15	21
49	–	65	Общ. торговый центр – ул. Экваторная	ул. Демакова, ул. Российская, ул. Арбузова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, ул. Экваторная, о.п. «ул. Экваторная», ул. Экваторная, ул. Зеленая Горка, Садовый проезд, о.п. «Садовый проезд», Садовый проезд,	50	БВ	60	12,2	2

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				ул. Зеленая Горка, ул. Экваторная; обратно: ул. Экваторная, ул. Лесосечная, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, ул. Героев Труда, ул. Российская, ул. Демакова					
50	–	67	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ДК им. Кирова – Вокзал «Новосибирск-Главный» (кольцевой)	Вокзал «Новосибирск-Главный», Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, ул. Владимировская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев, пл. им. Гарина-Михайловского	100	МВ	13,6	11,1	2
51	М	68	ул. Твардовского – М. «Речной вокзал»	ул. Твардовского, ул. Одоевского, ул. Вересаева, ул. Ласточкина, ул. Нахимова, ул. Баганская, ул. Аксенова, ул. Героев Революции, Бердское шоссе, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, (п.м.о. «пл. Инженера Будагова»); обратно: (п.м.о. «пл. Инженера Будагова»), пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Бердское шоссе, ул. Героев Революции, ул. Аксенова, ул. Баганская, ул. Нахимова, ул. Пихтовая, ул. Вересаева, ул. Одоевского, ул. Твардовского	400	БВ	9,8	21,9	18
52	–	69	ул. Твардовского – пос. Матвеевка	ул. Твардовского, ул. Одоевского	250	БВ	10,0	5,5	6
53	–	72	Общ. торговый центр – пос. Геологов	ул. Демакова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, Университетский пр-кт, Бердское шоссе, ул. Васильковая, ул. Боровая Партия	100	СВ	29,0	13,9	3
54	–	73	ул. Флотская – Отделение связи № 13 (Северное кладбище – лето)	ул. Флотская, ул. Донецкая, ул. Солидарности, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Туруханская, о.п. «Крылья», ул. Туруханская, ул. Солидарности, ул. Магистральная, ул. Новоуральская, 7-й Магистральный пер., ул. Новоуральская, дорога до Северного кладбища (лето); обратно: дорога от Северного кладбища (лето), ул. Новоуральская, ул. Магистральная, ул. Солидарности, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Туруханская, о.п. "ЖК Крылья", ул. Туруханская, ул. Солидарности, ул. Донецкая, ул. Флотская	150	БВ	23,0	10,1	2
55	–	75	Ключ-Камышенское плато – Родники ж/м	(п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»), ул. Ключ-Камышенское плато, ул. Выборная, ул. Кирова, Октябрьская магистраль, Красный пр-кт, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Дуси Ковальчук, площадь им. Калинина, ул. Дуси Ковальчук, ул. Залесского, ул. Даргомыжского, ул. Падунская, ул. Светлановская, ул. Георгия Колонды, ул. Окружная, ул. Фадеева, ул. Гребенщикова, ул. Краузе, ул. Кочу-	312	СВ БВ	14,0	28,3	15

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				бея, (п.м.о. «Родники ж/м»)					
56	–	77л	ул. Ветлужская – Сады	ул. Софийская, ул. Приморская, ул. Часовая, ул. Печатников, ул. Молодости, дорога до с.о. «Чистые пруды»		БВ		9,5	2
57	–	79	Юго-Западный ж/м – НГАУ	(п.м.о. «Юго-Западный ж/м»), ул. Связистов, ул. Волховская, ул. Полтавская, ул. Оборонная, ул. Пермская, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков, проезд Энергетиков, Димитровский мост, пр-кт Димитрова, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, ул. Кошурникова, ул. Добролюбова (без отстоя); обратно: (без отстоя) ул. Добролюбова, ул. Панфиловцев, ул. Никитина, ул. Кошурникова, ул. Гоголя, ул. Челюскинцев, ул. Ленина, Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, Димитровский мост, проезд Энергетиков, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Пермская, ул. Оборонная, ул. Полтавская, ул. Волховская, ул. Связистов, (п.м.о. «Юго-Западный ж/м»)	250	БВ	10,9	19,0	14
58	–	88	ОРМЗ – Центральный корпус	ул. Таврическая, ул. Березовская, ул. Бердышева, ул. Печатников, ул. Молодости, ул. Гидромонтажная, ул. Барьерная, ул. Печатников, ул. Часовая, Советское шоссе, ул. Петухова, 18-й Бронный пер., ул. Бронная, ул. Комсомольская, ул. Тюменская, ул. Аникина, ул. Мира, через территорию СТЦ «Мега», ул. Бурденко, ул. Ватутина, пр-кт Карла Маркса, ул. Геодезическая, ул. Лыщинского, ул. Немировича-Данченко (без отстоя); обратно: (без отстоя) ул. Немировича-Данченко, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Оловозаводская, ул. Тюменская, ул. Комсомольская, ул. Бронная, 18-й Бронный пер., ул. Петухова, Советское шоссе, ул. Часовая, ул. Печатников, ул. Барьерная, ул. Гидромонтажная, ул. Молодости, ул. Печатников, ул. Бердышева, ул. Березовская, ул. Таврическая	300	БВ	35,0	26,7	13
59	–	89	Магазин «Кристалл» – Криводановский карьер	(без отстоя) ул. Покрышкина, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков, проезд Энергетиков, ул. Моторная, ул. 1-я Шоссейная, ул. Большая, ул. 2-я Станционная, ул. Клубная; обратно: ул. Клубная, ул. 2-я Станционная, ул. Большая, ул. 1-я Шоссейная, проезд Энергетиков, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Титова, пл. им. К. Маркса (без отстоя)	25	МВ	240,0	14,95	1
60	–	91	Затулинский ж/м (Полевая) – ул. С. Кожевникова	Ул. Зорге, Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова, Северный проезд, Советское шоссе, ул. Аникина, ул. Обогатительная, ул. Оловозаводская, ул. Сержанта Коротаева, ул. Комсомольская, ул. С. Кожевникова	100	МВ	13,6	14,1	2
61	М	95	ул. Татьяны Сне-	(п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»), ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная,	400	БВ	6,8	18,35	21

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			жиной – ПКиО «Заельцовский»	ул. Доватора, ул. Б. Богаткова, ул. Кошурникова, ул. Фрунзе, Красный пр-кт, ул. Дуси Ковальчук, ул. Сухарная, территория Заельцовского парка					
62	–	96	ул. Татьяны Снежиной – ул. С. Кожевникова	(п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»), ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная, Гусинобродское шоссе, ул. Есенина, ул. Бориса Богаткова, ул. Кошурникова, ул. Гоголя, ул. Челюскинцев, ул. Ленина, Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, Димитровский мост, проезд Энергетиков, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Широкая, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Оловозаводская, ул. Сержанта Коротаева, ул. Комсомольская, ул. С. Кожевникова, (п.м.о. «Северо-Чемской ж/м»); обратно: (п.м.о. «Северо-Чемской ж/м»), ул. С. Кожевникова, ул. Комсомольская, ул. Сержанта Коротаева, ул. Оловозаводская, ул. Тюменская, ул. Аникина, ул. Мира, ул. Ватутина, ул. Широкая, пл. Труда, пл. Энергетиков, проезд Энергетиков, Димитровский мост, пр-кт Димитрова, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, ул. Есенина, Гусинобродское шоссе, ул. Лазурная, ул. Волочаевская, ул. Татьяны Снежиной, (п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»)	250	БВ	10,9	28,55	20
63	М	97	ул. Татьяны Снежиной – ЖК «Северная корона»	(п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»), ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная, Гусинобродское шоссе, ул. Никитина, ул. Кирова, Октябрьская магистраль, Красный пр-кт, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Объединения, ул. Макаренко, ул. Мясниковой, (п.м.о. «ул. Мясниковой, 35»)	400	БВ	10,0	26,0	20
64	М	98	ул. Татьяны Снежиной – Ботанический ж/м	(п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»), ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Кирова, Октябрьская магистраль, Красный пр-кт, ул. Дмитрия Донского (без отстоя); обратно: (без отстоя) ул. Д. Донского, ул. Жуковского, ул. Северная, ул. Дачная, ул. Д. Донского, Красный пр., Октябрьская магистраль, ул. Кирова, ул. Б. Богаткова, ул. Доватора, ул. Лазурная, ул. Волочаевская, ул. Татьяны Снежиной, (п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»)	350	БВ	8,8	19,05	16
Автобусы, работающие на маршрутах по нерегулируемому тарифу									
1	–	1	ул. Твардовского – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Твардовского, ул. Одоевского, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, Красный пр-кт, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия № 2); обратно: (без отстоя, линия №2) пл. им. Гарина-Михайловского, Вокзальная магистраль, ул. Орджоникидзе, Красный пр-кт, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Бердское	60	ОМВ	18,0	24,6	7

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				шоссе, Старое шоссе, ул. Одоевского, ул. Твардовского					
2	–	2	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Биатлонный комплекс	ул. Докучаева, ул. Коминтерна, Гусинобродское шоссе, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Кирова, ул. Добролюбова, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, Красный проспект, ул. Советская, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, пл. им. Гарина-Михайловского	120	ОМВ	11,0	16,4	8
3	–	4	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Затулинский ж/м	(без отстоя, линия № 2) пл. им. Гарина-Михайловского, Вокзальная магистраль, ул. Советская, Красный пр-кт, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Октябрьский мост, ул. Немировича-Данченко, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, (п.м.о. «Полевая»); обратно: (п.м.о. «Полевая»), ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Немировича-Данченко, Октябрьский мост, ул.Большевистская, пл. Инженера Будагова, Красный пр-кт, ул. Советская, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия№ 2)	136	ОМВ	5,0	16,75	13
4	–	4/2							2
5	–	5	Центральный корпус – Чемской бор	(без отстоя) ул. Немировича-Данченко, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Петухова, Советское шоссе, ул. Часовая, ул. Печатников, ул. Гидромонтажная, ул. Софийская, (п.м.о. «Чемской бор»); обратно: (п.м.о. «Чемской бор»), ул. Софийская, ул. Гидромонтажная, ул. Печатников, ул. Часовая, Советское шоссе, ул. Петухова, ул. Мира, ул. Ватутина, пр. Карла Маркса, ул. Геодезическая, ул. Лыщинского, ул. Немировича-Данченко (без отстоя)	120	ОМВ	8,0	21,8	13
6	–	6	М. «Речной вокзал» – ул. Белоусова	(п.м.о. «пл. Инженера Будагова»), пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Русская, ул. Шлюзовая, ул. Балтийская	50	ОМВ	18,0	28,22	10
7	–	7	ул. Белоусова – Микрорайон «Щ»	ул. Балтийская, ул. Шлюзовая, ул. Русская, Бердское шоссе, пр-кт Университетский, ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт Академика Лаврентьева, ул. Николаева, ул. Инженерная, ул. Кутателадзе, пр-кт Академика Лаврентьева, пр-кт Строителей, ул. Героев Труда, ул. Российская, ул. Арбузова, (п.м.о. «Котельная»)	200	ОМВ	5,0	17,4	11
8	–	8	ТК «Лента» – Магазин «Золотая Нива»	ул. Мясниковой, Красный пр-кт, ул. Тюленина, ул. Земнухова, ул. Краузе, ул. Рассветная, ул. Курчатова, ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Танковая, ул. Ипподромская (верхняя зона), ул. Гоголя, ул. Челюскинцев, ул. Ленина, Вокзальная мгстр., ул. Орджоникидзе, Красный пр-кт, Октябрьская мгстр., ул. Кирова, ул. Никитина, ул. Воин-	120	ОМВ	7,6	30,0	20

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				ская, ул. Автогенная, ул. Кошурникова					
9	–	9	пос. Северный – ДК им. Кирова	ул. Фадеева, ул. Объединения, ул. Курчатова, ул. Рассветная, ул. Краузе, ул. Кочубея, ул. Мясниковой, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул. Краузе, ул. Кедровая, 1-е Мочищенское шоссе, Мочищенское шоссе, Красный пр-кт, ул. Дуси Ковальчук	100	ОМВ	9,0	21,6	14
10	–	10	с/х Левобережный – Акатуйский ж/м	ул. Дукача, ул. Станционная, о.п. «Экспоцентр», ул. Станционная, пл. Энергетиков, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова, ул. Виктора Уса; обратно: ул. Виктора Уса, ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Энергетиков, ул. Станционная, ул. Дукача	200	ОМВ	5,0	18,7	18
11	–	11	пос. Северный – Планетарий	ул. Фадеева, ул. Окружная,ул. Георгия Колонды, Красный пр-кт, Мочищенское шоссе, ул. Жуковского, ул. Плановая, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, ул. Семьи Шамшиных, ул. Военная, ул. Ипподромская, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, ул. Хитровская, ул. Дубравы, ул. Выборная, ул. Ключ-Камышенское плато, дорога до о.п. «Планетарий» (без отстоя)	150	ОМВ	9,0	29,75	24
12	–	12	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ЖК «Радуга Сибири»	(без отстоя, линия № 2) пл. им. Гарина-Михайловского, Вокзальная магистраль, пр. Димитрова, Димитровский мост, проезд Энергетиков, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Бийская, ул. Танкистов, ул. Спортивная, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул. Порт-Артурская, дорога до дома № 90 по ул. Забалуева; обратно: дорога от дома № 90 по ул. Забалуева, ул. Порт-Артурская, ул. Забалуева, ул. Холмистая, ул. Спортивная, ул. Танкистов, ул. Бийская, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков, проезд Энергетиков, Димитровский мост, пр-кт Димитрова, ул. Ленина, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия № 2)	60	ОМВ	15,0	17,15	7
13	–	13	Колледж им. Н.А. Лунина – ул. Учительская	(без отстоя) ул. Ленина, ул. Железнодорожная, ул. Нарымская, ул. Гоголя, Красный пр-кт, ул. Кропоткина, ул. Республиканская, ул. Трикотажная, ул. Авиастроителей, ул. Учительская, ул. Богдана Хмельницкого; обратно: ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, ул. Республиканская, ул. Кропоткина, Красный пр-кт, ул. Гоголя, ул. Нарымская, ул. Железнодорожная (без отстоя, разворот ул. Шамшурина – ул. 1905 года – ул. Ленина)	80	ОМВ	7,0	11,75	8
14	–	14	ул. Татьяны Снежиной – ТЭЦ-5	(п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»), ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная, Гусинобродское шоссе, ул. Никитина, ул. Кирова, ул. Добролюбова, ул. Большевистская, ул. Хитровская, ул. Дубравы, ул. Выборная, (п.м.о. «ТЭЦ-5»)	180	ОМВ	8,0	18,5	12

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
15	–	15	Цветной проезд – М. «Площадь Маркса»	(п.м.о. «Цветной проезд»), ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт Академика Лаврентьева, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, через путепровод до здания СТЦ «Мега», вдоль фасада здания до остановочного пункта «СТЦ «Мега» (напротив здания), проезд и разворот по парковочной площадке за остановочным пунктом, вдоль фасада здания, ул. Бурденко, ул. Ватутина, пл. им. Карла Маркса (без отстоя); обратно: (без отстоя) пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, через путепровод до здания СТЦ «Мега», вдоль фасада здания до остановочного пункта «СТЦ «Мега» (напротив здания), проезд и разворот по парковочной площадке за остановочным пунктом, вдоль фасада здания, ул. Бурденко, ул. Ватутина, Бугринский мост, ул. Большевистская, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, (п.м.о. «Цветной проезд»)	160	ОМВ	9,0	33,55	11
16	–	15/1							2
17	–	15/2							4
18	–	16	ул. Татьяны Снежиной – Дом Ленина	(п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»), ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная, ул. Доватора, ул. Б. Богаткова, ул. Кирова, Октябрьская магистраль	124	ОМВ	5,0	12,5	8
19	–	16/1							1
20	–	17	М. «Заельцовская» – в/с «Ельцовка»	Красный пр-кт, Мочищенское шоссе, Дачное шоссе	50	ОМВ	15,0	12,9	2
21	–	18	ПАТП-9 – ТПУ «Чистая Слобода»	(п.м.о. ПАТП-9), Гусинобродское ш., ул. Лазурная, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Кирова, ул. Восход, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, ул. Бийская, ул. Танкистов, ул. Колхидская, ул. Забалуева, ул. Холмистая, ул. Спортивная, ул. Порт-Артурская, ул. Титова; обратно: ул. Титова, ул. Порт-Артурска, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул. Колхидская, ул. Танкистов, ул. Бийская, ул. Титова, пл. им. Карла Маркса, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост, ул. Восход, ул. Кирова, ул. Бориса Богаткова, ул. Доватора, ул. Лазурная, ул. Коминтерна, ул. Докучаева, (п.м.о. ПАТП-9)	260	ОМВ	4,0	23,3	40
22	–	19	ПАТП-9 – ПКиО «Заельцовский»	(п.м.о. ПАТП-9), Гусинобродское ш., ул. Лазурная, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Кошурникова, ул. Красина, ул. Николая Островского, ул. Ипподромская, ул. Танковая, ул. Дуси Ковальчук, ул. Сухарная, тер. Заельцовский Парк (без отстоя); обратно: (без отстоя) тер. Заельцовский Парк, ул. Сухарная, ул. Дуси Ковальчук, площадь	180	ОМВ	5,0	17,8	19

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
23	–	19/1		им. Калинина, ул. Дуси Ковальчук, ул. Танковая, ул. Ипподромская, ул. Николая Островского, ул. Красина, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, ул. Доватора, ул. Лазурная, ул. Коминтерна, ул. Докучаева, (п.м.о. ПАТП-9)					1
24	–	20	Микрорайон «Щ» – М. «Речной вокзал»	(п.м.о. «Котельная»), ул. Арбузова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр. Строителей, ул. Балтийская, ул. Шлюзовая, дамба ГЭС, ул. Новоморская, ул. Ветлужская, ул. Софийская, ул. Молодости, ул. Печатников, ул. Часовая, Советское шоссе, ул. Аникина, ул. Тюменская, (п.м.о. «СТЦ «Мега» в районе «Леруа Мерлен» – зона № 1); обратно: (п.м.о. «СТЦ «Мега» в районе «Леруа Мерлен» – зона № 1), вдоль фасада здания СТЦ «Мега» до остановочного пункта «СТЦ «Мега» (напротив здания), выезд под путепроводом, ул. Ватутина, ул. Мира, Советское шоссе, ул. Часовая, ул. Печатников, ул. Молодости, ул. Софийская, ул. Ветлужская, ул. Новоморская, дамба ГЭС, ул. Шлюзовая, ул. Балтийская, пр. Строителей, ул. Героев Труда, ул. Российская, ул. Арбузова, (п.м.о. «Котельная»)	40	ОМВ	11,0	28,8	7
25	–	21	М. «Речной вокзал» – УМ-3	(п.м.о. «пл. Инженера Будагова»), пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Бердское шоссе, ул. Первомайская, (п.м.о. «УМ-3»)	180	ОМВ	8,0	15,9	13
26	–	23	М. «Речной вокзал» – ИКЭМ	(п.м.о. «пл. Инженера Будагова»), пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Бердское ш., Старое ш., Бердское ш., ул. Лесосечная, ул. Экваторная, о.п. «ул. Экваторная», ул. Экваторная, ул. Зеленая Горка, Садовый пр-д, о.п. «Садовый проезд», Садовый пр-д, ул. Зеленая Горка, ул. Тимакова	80	ОМВ	11,0	27,0	11
27	–	24	Микрорайон «Стрижи» – ул. Татьяны Снежиной	(п.м.о. «Микрорайон «Стрижи»), ул. Кубовая, ул. Краузе, ул. Гребенщикова, ул. Тюленина, Красный пр-кт, ул. Мясниковой, ул. Гребенщикова, ул. Тюленина, ул. Мясниковой, ул. Кочубея, ул. Краузе, ул. Рассветная, ул. Тайгинская, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, ул. Есенина, ул. Бориса Богаткова, ул. Доватора, Гусинобродское ш., ул. Волочаевская, ул. Татьяны Снежиной, (п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»)	110	ОМВ	8,0	29,0	17
28	–	25	ПКиО «Заельцовский» – Микрорайон «Стрижи»	(без отстоя) ул. Сухарная, ул. Дуси Ковальчук, Красный пр-кт, Мочищенское шоссе, 1-е Мочищенское шоссе, ул. Кедровая, ул. Кубовая, (п.м.о. «Микрорайон «Стрижи»)	180	ОМВ	5,0	14,9	10
29	–	25/1							5
30	–	25/2							2
31	–	28	ПКиО «Заельцов-	(без отстоя) ул. Сухарная, ул. Дуси Ковальчук, ул. Плановая, ул. Жуковского, ул. Дмитрия	210	ОМВ	7,0	8,8	8

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			ский» – Диагностический центр	Донского, Красный пр-кт, ул. Дуси Ковальчук, ул. Залесского, территория гор.больницы					
32	–	29	ул. Дмитрия Шмонина – М. «Площадь Маркса» – ул. Дмитрия Шмонина (кольцевой)	(п.м.о. «ул. Дмитрия Шмонина, 10»), ул. Димитрия Шмонина, ул. Петухова, 18-й Бронный пер., ул. Бронная, ул. Комсомольская, ул. Тюменская, ул. Аникина, ул. Мира, ул. Ватутина, пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, ул. Станиславского, ул. Немировича-Данченко, ул. Троллейная, ул. Хилокская, ул. Петухова, ул. Дмитрия Шмонина, (п.м.о. «ул. Дмитрия Шмонина, 10»)	140	ОМВ	7,0	26,9	12
33	–	29а	ул. Дмитрия Шмонина – ул. Петухова – ул. Дмитрия Шмонина (кольцевой)	(п.м.о. «ул. Дмитрия Шмонина, 10»), ул. Дмитрия Шмонина, ул. Петухова, ул. Хилокская, ул. Троллейная, ул. Немировича-Данченко, ул. Станиславского, ул. Титова, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Оловозаводская, ул. Тюменская, ул. Комсомольская, ул. Бронная, 18-й Бронный пер., ул. Петухова, ул. Дмитрия Шмонина, (п.м.о. «ул. Дмитрия Шмонина, 10»)	140	ОМВ	6,0	26,9	12
34	–	30	ул. Амбулаторная – ул. Зеленодолинская	(п.м.о. «ул. Амбулаторная»), Каменское ш., пр-кт Дзержинского, ул. Трикотажная, ул. Авиастроителей, ул. Учительская, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук, ул. Владимировская, ул. Фабричная, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, ул. Добролюбова, ул. Кирова, ул. Никитина, Гусинобродское ш., ул. Гусинобродский Тракт; обратно: ул. Гусинобродский Тракт, Гусинобродское ш., ул. Никитина, ул. Кирова, ул. Добролюбова, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, ул. Фабричная, ул. Владимировская, ул. Дуси Ковальчук, площадь им. Калинина, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, Каменское ш., (п.м.о. «ул. Амбулаторная»)	170	ОМВ	9,0	34,0	30
35	–	32	ул. Водозабор – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Водозабор, ул. Комсомольская, ул. Чигорина, ул. Сержанта Коротаева, ул. Оловозаводская, ул. Тюменская, ул. Аникина, ул. Мира, ул. Ватутина, ул. Немировича-Данченко, Октябрьский мост, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, Красный пр., ул. Советская, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия № 2); обратно: (без отстоя, линия № 2) пл. им. Гарина-Михайловского, Вокзальная магистраль, ул. Советская, Красный пр-кт, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Октябрьский мост, ул. Немировича-Данченко, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Оловозаводская, ул. Сержанта Коротаева, ул. Чигорина, ул. Комсомольская, ул. Водозабор	180	ОМВ	8,0	15,7	10

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
36	–	34	ЖК «Северная корона» – Вокзал «Новосибирск-Главный»	(п.м.о. «ул. Мясниковой, 35»), ул. Мясниковой, ул. Гребенщикова, ул. Тюленина, ул. Земнухова, ул. Краузе, ул. Рассветная, ул. Курчатова, ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия № 2); обратно: (без отстоя, линия № 2) пл. им. Гарина-Михайловского, ул.Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Объединения, ул. Курчатова, ул. Рассветная, ул. Краузе, ул. Земнухова, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул. Мясниковой (п.м.о. «ул. Мясниковой, 35»)	110	ОМВ	8,0	19,06	14
37	–	35	Цветной проезд – М. «Речной вокзал»	(п.м.о. «Цветной проезд»), ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт Академика Лаврентьева, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, (п.м.о. «пл. Инженера Будагова»)	250	ОМВ	6,0	28,2	12
38	–	35/1							6
39	–	35/2							7
40	–	38	ЖК «Новомарусино» – ул. Коминтерна	ул. Большая, ул. 2-я Станционная, ул. Станционная, пл. Энергетиков, проезд Энергетиков, Димитровский мост, пр-кт Димитрова, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, ул. Семьи Шамшиных, ул. Военная, ул. Тополевая, ул. Территория Военного Городка, ул. Бориса Богаткова, ул. Доватора, ул. Лазурная, ул. Коминтерна; обратно: ул. Коминтерна, ул. Лазурная, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Территория Военного Городка, ул. Тополевая, ул. Военная, ул. Семьи Шамшиных, ул. Гоголя, ул. Челюскинцев, пл. им. Гарина-Михайловского (линия № 1), Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, Димитровский мост, проезд Энергетиков, пл. Энергетиков, ул. Станционная, ул. 2-я Станционная, ул. Большая	300	ОМВ	11,0	28,25	8
41	–	42	ул. Амбулаторная – ТЭЦ-5	(п.м.о. «ул. Амбулаторная»), ул. Полякова, Каменское шоссе, пр. Дзержинского, ул. Волочаевская, ул. Есенина, ул. Б. Богаткова, ул. Кирова, ул. Выборная, (п.м.о. «ТЭЦ-5»); обратно: (п.м.о. «ТЭЦ-5»), ул. Выборная, ул. Кирова, ул. Бориса Богаткова, о.п. «Автопарк», ул. Бориса Богаткова, ул. Есенина, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, Каменское шоссе, ул. Полякова, (п.м.о. «ул. Амбулаторная»)	180	ОМВ	8,0	21,35	15
42	–	43	Общ. торговый центр – ОРМЗ	(п.м.о. «ул. Кутателадзе»), ул. Демакова, ул. Российская, ул. Арбузова, о.п. «Микрорайон «Щ», ул. Арбузова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Русская, дамба ГЭС, ул. Новоморская, ул. Ветлужская, ул. Софийская, ул. Приморская, ул. Часовая, ул. Печатников, ул. Бердышева, ул. Березовская, ул. Таврическая	130	ОМВ	7,0	20,2	10

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
43	–	44	Новосибирский автовокзал-Главный – М. «Березовая роща» – Новосибирский автовокзал-Главный	(п.м.о. «Гусинобродское ш., 37/2»), Гусинобродское ш., ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, о.п. «Сад им. Дзержинского», пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Гоголя, ул. Челюскинцев, ул. Ленина, Вокзальная мгстр., ул. Орджоникидзе, Красный пр-кт, Октябрьская мгстр., ул. Кирова, ул. Никитина, Гусинобродское ш., ул. Коминтерна, ул. Докучаева, (п.м.о. «Гусинобродское ш., 37/2»)	90	ОМВ	10,0	21,7	12
44	–	44а	ул. Татьяны Снежиной – Дом Ленина – ул. Татьяны Снежиной (кольцевой)	(п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»), ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, Гусинобродское шоссе, ул. Никитина, ул. Кирова, Октябрьская магистраль, Красный пр-кт, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, ул. Кошурникова, пр-кт Дзержинского, о.п. «Сад им. Дзержинского», пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, Гусинобродское шоссе, ул. Волочаевская, ул. Татьяны Снежиной, (п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»)	70	ОМВ	13,0	27,6	13
45	–	45	Ключ-Камышенское плато – ТВК «Большая Медведица»	(п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»), ул. Ключ-Камышенское плато, ул. Выборная, ул. Кирова, Октябрьская магистраль, Красный пр-кт, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Дуси Ковальчук, площадь им. Калинина, ул. Дуси Ковальчук, ул. Залесского, ул. Даргомыжского, ул. Падунская, ул. Светлановская, ул. Георгия Колонды, ул. Окружная, дорога до о.п. в районе дома № 31 по ул. Окружная	250	ОМВ	6,0	23,5	22
46	–	48	ул. Татьяны Снежиной – Колледж им. Н.А. Лунина	(п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»), ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, Гусинобродское шоссе, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Гоголя, ул. Ипподромская (верхняя зона), ул. Крылова, Красный пр-кт, ул. Гоголя, ул. Челюскинцев, ул. Ленина, ул. Железнодорожная (без отстоя); обратно: (без отстоя) ул. Железнодорожная, ул. Нарымская, ул. Гоголя, ул. Мичурина, ул. Крылова, ул. Ипподромская (верхняя зона), ул. Фрунзе, ул. Ипподромская (верхняя зона), ул. Гоголя, ул. Кошурникова, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, Гусинобродское шоссе, ул. Волочаевская, ул. Татьяны Снежиной, (п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»)	150	ОМВ	10,0	15,0	7
47	–	48/1							3
48	–	50	ул. Твардовского – УМ-3	ул. Твардовского, ул. Одоевского, ул. Вересаева, ул. Ласточкина, ул. Нахимова, ул. Баганская, ул. Аксенова, ул. Героев Революции, ул. Эйхе, ул. Первомайская, (п.м.о. «УМ-3»); обратно: (п.м.о. «УМ-3»), ул. Первомайская, ул. Эйхе, ул. Героев Революции, ул. Аксенова, ул. Баганская, ул. Нахимова, ул. Пихтовая, ул. Ласточкина, ул. Вересаева, ул. Одоевского, ул. Твардовского	250	ОМВ	6,0	16,4	7
49	–	50/1							5

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
50	–	51	ЖК «Северная корона» – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Мясниковой, ул. Тюленина, ул. Земнухова, ул. Краузе, ул. Рассветная, ул. Курчатова, ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, Гусинобродское шоссе, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Пролетарская, ул. Покатная, ул. Военная, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия № 2); обратно: (без отстоя, линия № 2) пл. им. Гарина-Михайловского, Вокзальная магистраль, ул. Орджоникидзе, ул. Военная, ул. Покатная, ул. Пролетарская, ул. Бориса Богаткова, ул. Доватора, Гусинобродское шоссе, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, ул. Трикотажная, ул. Авиастроителей, ул. Учительская, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Объединения, ул. Курчатова, ул. Рассветная, ул. Краузе, ул. Земнухова, ул. Тюленина, ул. Мясниковой	175	ОМВ	5,0	27,1	20
51	–	51/1							10
52	–	52	Цветной проезд – ИКЭМ	(п.м.о. «Цветной проезд»), ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт Академика Лаврентьева, ул. Николаева, ул. Инженерная, ул. Кутателадзе, пр-кт Академика Лаврентьева, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, ул. Экваторная, ул. Зеленая горка, ул. Тимакова	100	ОМВ	9,0	14,8	10
53	–	53	Колледж им. Н.А. Лунина – Крылья	(без отстоя) ул. Железнодорожная, ул. Нарымская, ул. Д. Ковальчук, Красный пр., Мочищенское шоссе, Мочищенское шоссе 1-е, ул. Кедровая, Северный объезд, Пашинское шоссе, ул. Магистральная, ул. Солидарности, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Туруханская (обратно - ул. Туруханская, ул. Солидарности, ул. Магистральная)	208	ОМВ	8,0	24,7	8
54	–	53/1							7
55	–	54	Затулинский ж/м – ул. Спортивная	(п.м.о. «Полевая»), ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, пл. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Мира, разворот в районе о.п. «Рабочая», далее через о.п. «СТЦ «Мега» (фасад здания), ул. Бурденко, ул. Ватутина, пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, ул. Широкая, ул. Троллейная, ул. Пархоменко, ул. Новосибирская, ул. Широкая, ул. Невельского, ул. Забалуева, ул. Холмистая, ул. Спортивная; обратно: ул. Спортивная, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул. Колхидская, ул. Плахотного, ул. Фасадная, ул. Забалуева, ул. Невельского, ул. Широкая, ул. Новосибирская, ул. Пархоменко, ул. Троллейная, ул. Широкая, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Покрышкина, ул. Новогодняя, ул. Ватутина, поворот налево под путепровод по а/дороге вдоль здания СТЦ «Мега», разворот на парковочной площадке Р-9, далее через о.п. «СТЦ «Мега» (фасад здания), проезд под путепроводом с поворотом налево, ул. Ватутина, ул. Мира, пл. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, (п.м.о. «Полевая»)	160	ОМВ	9,0	22,35	15
56	–	54/1							1

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
57	–	55	ОРМЗ – Центральный корпус	ул.Таврическая, ул. Бердышева, ул. Печатников, ул. Часовая, Советское шоссе, ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, пр-кт Карла Маркса, ул. Геодезическая, ул. Лыщинского, ул. Немировича-Данченко (без отстоя) обратно: (без отстоя) ул. Немировича-Данченко, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова, Советское шоссе, ул. Часовая, ул. Печатников, ул. Бердышева, ул. Таврическая	120	ОМВ	8,0	21,5	16
58	–	62	Общ. торговый центр – Цветной проезд – Общ. торговый центр(кольцевой)	(п.м.о. «ул. Кутателадзе»), ул. Демакова, ул. Российская, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, Университетский пр-кт, Бердское шоссе, ул. Русская, ул. Шлюзовая, ул. Балтийская, пр-кт Строителей, ул. Российская, ул. Демакова, (п.м.о. «ул. Кутателадзе»)	200	ОМВ	5,0	16,1	7
59	–	63	Ключ-Камышенское плато – ул. Дюканова	(п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»), ул. Ключ-Камышенское плато, ул. Выборная, ул. Кирова, ул. Восход, пр-кт Карла Маркса, ул. Титова, ул. Троллейная, ул. Пархоменко, ул. Новосибирская, ул. Широкая, (п.м.о. «ул. Широкая»)	110	ОМВ	8,0	21,35	16
60	–	64	М. «Площадь Маркса» – ЖК «Радуга Сибири»	(без отстоя) пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, пл. им. Станиславского, ул. Титова, ул. Бийская, ул. Танкистов, ул. Колхидская, ул. Забалуева, ул. Порт-Артурская, дор. до д. № 90 по ул. Забалуева	120	ОМВ	12,0	8,8	5
61	–	65	ул. Лобачевского – М. «Заельцовская»	(п.м.о. «Микрорайон «Стрижи»), ул. Лобачевского, ул. Кубовая, Краснояровское шоссе, 1-е Мочищенское шоссе, Мочищенское шоссе, Красный пр-кт (без отстоя)	90	ОМВ	10,0	11,2	3
62	–	65/1							3
63	–	68	М. «Речной вокзал» – ул. Твардовского	(п.м.о. «пл. Инженера Будагова»), пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Бердское шоссе, ул. Героев Революции, ул. Аксенова, ул. Баганская, ул. Нахимова, ул. Пихтовая, ул. Ласточкина, ул. Вересаева, ул. Одоевского, ул. Твардовского; обратно: ул. Твардовского, ул. Одоевского, ул. Вересаева, ул. Ласточкина, ул. Нахимова, ул. Баганская, ул. Аксенова, ул. Героев Революции, Бердское шоссе, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, (п.м.о. «пл. Инженера Будагова»)	130	ОМВ	8,0	20,6	13
64	–	68/1							1
65	–	72	Биатлонный комплекс – ЖК «Лесное»	ул. Биатлонная, ул. Докучаева, ул. Коминтерна, ул. Техническая, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, о.п. «ул. Ползунова», пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Гоголя, ул. Ипподромская, ул. Танковая, ул. Дуси Ковальчук, Красный пр-кт, Мочищенское ш., 1-е Мочищенское ш., Дачное ш.; обратно: Дачное ш., 1-е Мочищенское ш., Мочищенское ш., Красный пр-кт, площадь им. Калинина, ул. Дуси Ковальчук, ул. Танковая, ул. Ипподромская, ул. Гоголя, ул. Кошурни-	187	ОМВ	8,0	21,2	20

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Протяженность маршрута, км	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				кова, пр-кт Дзержинского, о.п. «ул. Ползунова», пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, ул. Техническая, ул. Коминтерна, ул. Докучаева, ул. Биатлонная					
66	–	73	Отделение связи № 13 (Северное кладбище – лето) – ДК им. Кирова	дорога от Северного кладбища (лето), ул. Новоуральская, ул. Магистральная, Пашинское шоссе, ул. Тайгинская, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук; обратно: ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Тайгинская, Пашинское шоссе, ул. Магистральная, ул. Чекалина, ул. Новоуральская, дорога до Северного кладбища (лето)	200	ОМВ	7,0	21,8	13
67	–	73/1							3
68	–	73/2							1
69	–	74	ул. Твардовского – Цветной проезд	ул. Твардовского, ул. Одоевского, Старое шоссе, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, (п.м.о. «Цветной проезд»)	130	ОМВ	11,0	19,0	9
70	–	86	Общ. торговый центр – ул. Экваторная	(п.м.о. «ул. Кутателадзе»), ул. Демакова, ул. Российская, ул. Арбузова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, ул. Экваторная; обратно: ул. Экваторная, ул. Лесосечная, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, ул. Героев Труда, ул. Российская, ул. Демакова, (п.м.о. «ул. Кутателадзе»)	150	ОМВ	6,0	9,25	9
71	–	87	пос. Клюквенный – пл. им. Калинина	ул. Подневича, ул. Переездная, ул. Тайгинская, ул. Рассветная, ул. Краузе, ул. Гребенщикова, ул. Тюленина, Красный пр-кт, ул. Мясниковой, ул. Гребенщикова, ул. Тюленина, ул. Мясниковой, ул. Объединения, пер. Рекордный, ул. Окружная, автодорога вдоль ТЦ «Большая медведица», ул. Светлановская, ул. Георгия Колонды, Красный пр-кт, площадь им. Калинина (без отстоя)	20	ОМВ	50,0	18,25	7
72	–	90	ул. Татьяны Снежиной – Волейбольный центр	ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, Гусинобродское шоссе, ул. Есенина, ул. Бориса Богаткова, ул. Кошурникова, ул. Фрунзе, ул. Ипподромская	250	ОМВ	6,0	10,2	9
73	–	91	Общ. торговый центр – М. «Речной вокзал»	(п.м.о. «ул. Кутателадзе»), ул. Демакова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, (п.м.о. «пл. Инженера Будагова»)	210	ОМВ	7,0	25,9	16

Примечания: условные обозначения и применяемые сокращения:

Тв 14-16м – трамвай особо большой вместимости, вместимость вагона 118 пассажиров;

Тв 26-28м – трамвай особо большой вместимости, вместимость вагона 163 пассажира;

ТС – троллейбус особо большой вместимости, вместимость единицы подвижного состава 92 пассажира;

БВ – автобус большой вместимости, вместимость единицы подвижного состава 89 пассажиров (например, ЛиАЗ-5256, НефАЗ-5299, Тролза-5265);

СВ – автобус средней вместимости, вместимость единицы подвижного состава 79 пассажиров (например, ПАЗ-4234, Hyundai AeroCity);
МВ – автобус малой вместимости, категории М3, вместимость единицы подвижного состава 49 пассажиров (например, ПАЗ-32054);
ОМВ – автобус малой вместимости, категории М2, вместимость единицы подвижного состава 25 пассажиров (например, Газель Next, Peugeot Boxer);
о.п. – остановочный пункт;
к.о.п. – конечный остановочный пункт;
п.м.о. – открытая площадка для разворота и отстоя транспортных средств общественного пассажирского транспорта (площадка межрейсового отстоя и разворота);
линия № 1 – проезжая часть с троллейбусной сетью на площади им. Гарина-Михайловского, проезжая часть, параллельная ул. Большевистской;
линия № 2 – проезжая часть на площади им. Гарина-Михайловского, параллельная линии № 1;
л (лето) – период осуществления перевозок в садово-дачный сезон (май-сентябрь);
М – магистральные маршруты, обслуживаемые подвижным составом большой вместимости и имеющие интервал не более 10 минут при расчетном пассажиропотоке на наиболее загруженном перегоне не менее 300 пассажиров в час.

3.5. Предложения по организации маршрутной сети на периоды до 2023, 2028 и 2034 гг.

В соответствии с полученными данными перспективного пассажиропотока на маршрутной сети и с учетом прогнозируемого социально-экономического развития территории, а также предложенных инфраструктурных мероприятий по развитию общественного транспорта в городе Новосибирске, рекомендуются к реализации следующие изменения в маршрутной сети, направленные на оптимизацию работы наземного городского транспорта общего пользования, предполагающие приведение в соответствие провозной способности подвижного состава к прогнозируемом пассажиропотоку в 2022, 2023 годах (таблица 3.3).

Таблица 3.3

Перечень мероприятий по оптимизации работы маршрутов наземного городского транспорта общего пользования в 2022, 2023 гг.

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
1	Изменение маршрута трамвая № 2 «ТПУ «Чистая Слобода» – М. «Площадь Маркса»	2023	Изменение количества транспортных средств до 15 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
2	Изменение маршрута трамвая № 13 по схеме «Гусинобродское кладбище – ул. Писарева»	2022	Для обеспечения связи Новосибирского автовокзала - Главный с центральной частью города и в связи со строительством линии трамвая по Гусинобродскому шоссе
3	Изменение маршрута трамвая № 13 «Гусинобродское кладбище – ул. Писарева»	2023	Изменение количества транспортных средств до 17 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
4	Изменение маршрута трамвая № 14 «пл. им. Калинина – Сад Мичуринцев»	2023	Изменение количества транспортных средств до 20 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
5	Изменение маршрута трамвая № 15 «Бугринская роща – Юго-Западный ж/м»	2023	Изменение количества транспортных средств до 20 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
6	Изменение маршрута трамвая № 16 «Юго-Западный ж/м – М. «Площадь Маркса»	2023	Изменение количества транспортных средств до 11 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
7	Изменение маршрута трамвая № 18 «Юго-Западный ж/м – пос. Чемской»	2023	Изменение количества транспортных средств до 29 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
8	Открытие маршрута трамвая № 21 «ул. Татьяны Снежиной – Магазин «Золотая Нива»	2023	Для обеспечения связи Плющихинского жилого массива с сетью метрополитена и в связи со строительством линии трамвая по ул. Волочаевской, ул. Татьяны Снежиной
9	Открытие маршрута трамвая № 22 «ул. Татьяны	2023	Для обеспечения связи Плющихинского жилого массива с центральной частью города и в связи со строительством

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	Снежиной – Театр оперы и балета»		линии трамвая по ул. Волочаевской, ул. Татьяны Снежиной
10	Изменение маршрута трамвая № 24 по схеме «Гусинобродское кладбище – Магазин «Золотая Нива»	2022	Для обеспечения связи с сетью метрополитена и в связи со строительством линии трамвая по Гусинобродскому шоссе
11	Изменение маршрута троллейбуса № 2А по схеме «Родники – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2023	В связи с продлением Красного проспекта для обслуживания прилегающих к нему предприятий и жилых массивов и переводом маршрута на подвижной состав с автономным ходом. Изменение количества транспортных средств до 14 единиц подвижного состава на автономном ходу в связи с перспективным пассажиропотоком
12	Изменение маршрута троллейбуса № 4Т «Затулинский ж/м – Завод Медпрепаратов»	2023	Изменение количества транспортных средств до 24 единиц подвижного состава в связи с перспективным пассажиропотоком
13	Изменение маршрута троллейбуса № 5А по схеме «Родники – ул. Ленинградская»	2022	В связи с продлением Красного проспета для обслуживания прилегающих к нему предприятий и жилых массивов и переводом маршрута на подвижной состав с автономным ходом. Изменение количества транспортных средств до 30 единиц подвижного состава на автономном ходу в связи с перспективным пассажиропотоком
14	Изменение маршрута троллейбуса № 7А по схеме «Станиславский ж/м – ТПУ «Метро Молодежная»	2023	В связи с организацией ТПУ «Метро Молодежная»
15	Изменение маршрута троллейбуса № 13Т «ул. Учительская – Метро «Речной вокзал»	2023	Изменение количества транспортных средств до 23 единиц подвижного состава в связи с перспективным пассажиропотоком
16	Изменение маршрута троллейбуса № 22Т, по схеме «ул. Учительская – Северо-Чемской ж/м»	2022	Для снижения загрузки пересадочных узлов метрополитена и обеспечения магистральной связи Дзержинского района с центром Ленинского района, а также в связи со строительством линии трамвая по ул. Волочаевской, ул. Татьяны Снежиной. Изменение количества транспортных средств до 33 единиц подвижного состава в связи с перспективным пассажиропотоком
17	Изменение маршрута троллейбуса № 29А по схеме «Южно-Чемской ж/м – ул. Болтнева»	2022	В связи с открытием остановочного пункта «ул. Болтнева» и развитием жилмассива Новомарусино
18	Изменение маршрута троллейбуса № 36Т по схеме «ул. Лазурная – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2022	Для обеспечения связи ул. Фрунзе с основными пересадочными узлами
19	Изменение маршрута троллейбуса № 10 по схеме «ул. Ползунова – Институт горного дела»	2022	Строительство троллейбусной линии по проспекту Дзержинского до ГКБ № 2 по ул. Ползунова в целях соблюдения нормативного пешеходного расстояния до объектов здравоохранения. Изменение количества транспортных средств до 14 единиц подвижного состава в связи с перспективным пассажиропотоком

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
20	Изменение маршрута троллейбуса № 23 по схеме «ул. Ползунова – вокзал «Новосибирск-Главный»	2022	Строительство троллейбусной линии по проспекту Дзержинского до ГКБ № 2 по ул. Ползунова в целях соблюдения нормативного пешеходного расстояния до объектов здравоохранения
21	Изменение маршрута автобуса № 1 по схеме «Новосибирск-Арена – с/х Левобережный»	2022	В связи с открытием КОП «Новосибирск-Арена»
22	Изменение маршрута автобуса № 3 по схеме «Вокзал «Новосибирск-Главный» – Родники»	2023	Для обеспечения прямой связи жилого массива Родники с центральной частью города и в связи с продлением ул. Фадеева до ул. Гребенщикова. Выполняется по окончании действующих договоров с перевозчиками. Изменение класса и количества транспортных средств до 26 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
23	Изменение маршрута автобуса № 6 по схеме «ТПУ «Метро Молодежная» – Березовая роща»	2023	Для исключения дублирования маршрутов электротранспорта (22Т) и в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение класса и количества транспортных средств до 5 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
24	Изменение маршрута автобуса № 7 «Микрорайон «Щ» – ул. Белоусова»	2023	Изменение класса и количества транспортных средств до 10 единиц подвижного состава в связи с перспективным пассажиропотоком
25	Изменение маршрута автобуса № 8 «Цветной проезд – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2023	Изменение количества транспортных средств до 18 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
26	Изменение маршрута автобуса № 9 по схеме «Автовокзал – Акатуйский ж/м»	2023	Для исключения дублирования маршрутов электротранспорта (трамвай № 3), повышения регулярности сообщения и в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение класса и количества транспортных средств до 23 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
27	Отмена маршрута автобуса № 12 «ул. Дмитрия Шмонина – ТПУ «Новосибирск – Западный»»	2023	В связи с дублированием маршрутов электротранспорта (29А) и переходом на систему муниципального контракта
28	Изменение маршрута автобуса № 13 по схеме «Родники ж/м – Ключ-Камышенское плато»	2023	В связи с вводов в эксплуатацию участка УДС от ул. Большевистской до ул. Кирова
29	Изменение маршрута автобуса № 15 «Вокзал «Новосибирск-Главный» – Микрорайон «Стрижи»	2023	Изменение класса и количества транспортных средств до 17 единиц подвижного состава малого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
30	Изменение маршрута автобуса № 16 по схеме «Затон – Новосибирск-Арена»	2022	В связи с открытием КОП «Новосибирск-Арена»
31	Изменение маршрута автобуса № 16 «Затон – Новосибирск-Арена»	2023	Изменение количества транспортных средств до 16 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
32	Изменение маршрута автобуса № 19 по схеме «ул. Болтнева – Вокзал «Ново-	2022	В связи с открытием остановочного пункта «ул. Болтнева» и развитием жилмассива Новомарусино. Изменение класса и количества транспортных средств до 10

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	сибирск-Главный»		единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
33	Изменение маршрута автобуса № 21 «УМ-3 – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2022	Изменение количества транспортных средств до 23 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
34	Изменение маршрута автобуса № 23 «Общ. торговый центр – ОРМЗ»	2023	Изменение количества транспортных средств до 23 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
35	Изменение маршрута автобуса № 24 по схеме «Новосибирск-Арена – ул. Болтнева»	2022	В связи с открытием КОП «ул. Болтнева» и «Новосибирск-Арена» и развитием жилмассива Новомарусино
36	Изменение маршрута автобуса № 25 по схеме «Белые росы – Затулинский ж/м»	2023	В связи с развитием УДС в Южно-Чемском жилмассиве. Изменение класса и количества транспортных средств до 10 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
37	Изменение маршрута автобуса № 28 по схеме «Пригородный простор – с/х Левобережный»	2023	Для исключения дублирования маршрутов электротранспорта, повышения скорости сообщения и в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение количества транспортных средств до 25 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
38	Изменение маршрута автобуса № 31 по схеме «Вокзал «Новосибирск-Главный» – Ключ-Камышенское плато»	2023	В связи с вводов в эксплуатацию участка УДС от ул. Большевистской до ул. Кирова. Изменение класса и количества транспортных средств до 6 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
39	Изменение маршрута автобуса № 35 по схеме «ТПУ «Метро Молодежная» – ул. Дюканова»	2023	В связи с организацией ТПУ «Метро Молодежная»
40	Изменение маршрута автобуса № 36 «ул. Белоусова – Автовокзал»	2023	Изменение количества транспортных средств до 20 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
41	Установление маршрута автобуса № 37 по схеме «ТПУ «Чистая Слобода» – Ключ-Камышенское плато»	2023	В связи с вводов в эксплуатацию участка УДС от ул. Большевистской до ул. Кирова
42	Отмена маршрута автобуса № 39 «ул. Тюленина – ТПУ «Чистая Слобода»	2023	Для снижения загрузки пересадочных узлов метрополитена и обеспечения магистральной связи Дзержинского района с центром Ленинского района, а также в связи со строительством линии трамвая по ул. Волочаевской, ул. Татьяны Снежиной
43	Изменение маршрута автобуса № 43 «ТПУ «Чистая Слобода» – Белые росы»	2022	Изменение класса и количества транспортных средств до 17 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
44	Изменение маршрута автобуса № 45 по схеме «Чемской бор – Новосибирск-Арена»	2022	В связи с открытием КОП «Новосибирск-Арена». Изменение количества транспортных средств до 23 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
45	Изменение маршрута автобуса № 50 «ул. Твардовского – УМ-3»	2023	Изменение количества транспортных средств до 15 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
46	Изменение маршрута автобуса № 52 «Цветной	2023	Изменение класса и количества транспортных средств до 8 единиц подвижного состава среднего класса в связи с пер-

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	проезд – ИКЭМ»		спективным пассажиропотоком
47	Изменение маршрута автобуса № 52к «Цветной проезд – ул. Экваторная»	2023	Изменение класса и количества транспортных средств до 5 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
48	Изменение маршрута автобуса № 53 по схеме «Крылья – пл. им. Калинина»	2023	В связи с увеличением частоты движения маршрута автобуса № 73 и продлением Красного проспекта. Изменение класса и количества транспортных средств до 23 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
49	Изменение маршрута автобуса № 55 «ТПУ «Чистая Слобода» – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2022	Изменение количества транспортных средств до 12 единиц подвижного состава большого, среднего, малого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
50	Установление маршрута автобуса № 61 по схеме «Акатуйский ж/м – ул. Владимира Заровного»	2022	Для усиления связи Акатуйского жилмассива и жилого комплекса «Европейский берег» со станциями метрополитена
51	Изменение маршрута автобуса № 68 «ул. Твардовского – М. «Речной вокзал»	2023	Изменение количества транспортных средств до 23 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
52	Изменение маршрута автобуса № 69 «ул. Твардовского – пос. Матвеевка»	2023	Изменение количества транспортных средств до 7 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
53	Изменение маршрута автобуса № 72 «Общ. торговый центр – пос. Геологов»	2023	Изменение количества транспортных средств до 6 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
54	Изменение маршрута автобуса № 75 по схеме «Ключ-Камышенское плато – Родники»	2022	В связи с развитием УДС и схемы движения автобусов в жилмассиве Родники. Изменение класса и количества транспортных средств до 20 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
55	Изменение маршрута автобуса № 88 по схеме «ОРМЗ – Новосибирск-Арена»	2022	В связи с открытием КОП «Новосибирск-Арена». Изменение количества транспортных средств до 19 единиц подвижного состава большого, среднего, малого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
56	Изменение маршрута автобуса № 89 по схеме «Криводановский карьер – Новосибирск-Арена»	2022	В связи с открытием КОП «Новосибирск-Арена». Изменение класса и количества транспортных средств до 11 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
57	Изменение маршрута автобуса № 97 по схеме «ул. Татьяны Снежиной – Ключ-Камышенское плато»	2023	Для исключения дублирования, повышения регулярности сообщения и в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение количества транспортных средств до 15 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
58	Установление маршрута автобуса № 99 по схеме «Радиостанция № 5 – ул. Овчукова»	2022	Для обеспечения связи жилых районов Кировского района гроода Новосибирска с прохождением через центральную часть города
59	Изменение маршрута автобуса № 99 «Радиостанция № 5 – ул. Овчукова»	2023	Изменение класса и количества транспортных средств до 10 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
60	Открытие маршрута автобуса № 105 «Юго-	2023	Для обеспечения альтернативной ускоренной связи Ленинского района города Новосибирска с центральной частью

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	Западный ж/м – Березовая роща»		города по Центральному мосту и обслуживания жилых комплексов по ул. Ипподромской
61	Открытие маршрута автобуса № 106 «УМ-3 – Новосибирск-Арена»	2023	Для обеспечения альтернативной связи с Ленинским районом города Новосибирска, с учетом высокой величины расчетного пассажиропотока по ул. Большевистской
62	Открытие маршрута автобуса № 113 «ул. Ракитная – ул. Чулымская 1-я – ул. Штурвальная»	2023	Для обеспечения нормативных параметров по плотности маршрутной сети
63	Открытие маршрута автобуса № 147 «ул. Твардовского – Цветной проезд»	2022	В связи с отменой маршрута № 74, работающего по нерегулируемому тарифу
64	Установление маршрутов автобуса № 222, 266 по схеме «Ясный берег – Ясный берег»	2023	В связи с развитием жилого комплекса «Ясный берег» и для обеспечения связи между пересадочными узлами
65	Изменение маршрута автобуса по нерегулируемому тарифу № 5 по схеме «Новосибирск-Арена – Чемской бор»	2022	В связи с открытием КОП «Новосибирск-Арена»
66	Изменение маршрута автобуса по нерегулируемому тарифу № 12 «Вокзал «Новосибирск-Главный» – ЖК «Радуга Сибири»	2023	Изменение количества транспортных средств до 11 единиц подвижного состава особо малого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
67	Изменение маршрута автобуса по нерегулируемому тарифу № 44 по схеме «ТПУ Метро Молодежная – Метро «Березовая роща» – ТПУ «Метро Молодежная (кольцевой)»	2023	В связи с организацией ТПУ «Метро Молодежная»
68	Изменение маршрута автобуса по нерегулируемому тарифу № 44а по схеме «ТПУ «Метро Молодежная» – дом Ленина – ТПУ Метро Молодежная»	2023	В связи с организацией ТПУ «Метро Молодежная»
69	Изменение маршрута автобуса по нерегулируемому тарифу № 55 по схеме «ОРМЗ – Новосибирск-Арена»	2022	В связи с открытием КОП «Новосибирск-Арена»
70	Отмена маршрутов автобуса, работающих по нерегулируемому тарифу, № 4, 4/1, 4/2, 9, 10, 18, 48, 48/1, 74	2022	В связи с дублированием маршрутов автобуса и электротранспорта, работающих по системе муниципального контракта, для обеспечения их устойчивой работы
71	Отмена маршрута автобуса № 17, работающего по нерегулируемому тарифу, и установление маршрута автобуса № 17 по схеме «Метро «Заельцовская» – в/с «Ельцовка», работающего по регулируемому	2022	В связи с изменением вида перевозок

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	тарифу		
72	Отмена маршрута автобуса № 72, работающего по нерегулируемому тарифу, и установление маршрута автобуса № 72б по схеме «Биатлонный комплекс – ЖК «Лесное»», работающего по регулируемому тарифу	2023	В связи с изменением вида перевозок
73	Отмена маршрутов автобуса, работающих по нерегулируемому тарифу, № 1, 2, 14, 15, 15/1, 15/2, 16, 16/1, 21, 24, 28, 35, 35/1, 35/2, 44, 44а, 42, 45, 50, 50/1, 53, 53/1, 68, 68/1, 73, 73/1, 73/2, 91	2023	В связи с дублированием маршрутов автобуса и электротранспорта, работающих по системе муниципального контракта, для обеспечения их устойчивой работы
74	Отмена маршрутов автобуса, работающих по нерегулируемому тарифу, № 8, 11, 13, 30, 32, 87 и открытие маршрутов автобуса № 11б, 13в, 30а, 30б, 32, 78, 87	2023	В связи с переходом на систему муниципального контракта для повышения регулярности движения

В таблице 3.4 приведен итоговый список всех муниципальных маршрутов в городе Новосибирске на 2023 год с указанием интенсивности их движения и типа подвижного состава.

Таблица 3.4

Перечень муниципальных маршрутов города Новосибирска на 2023 год

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Трамвай									
1	М	2	ТПУ «Чистая Слобода» – М. «Площадь Маркса»	ул. Титова, ул. Троллейная, ул. Вертковская, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина	1200	Тв 14-16м	4,2	50,8	15
2	–	3	Молкомбинат – ТПУ «Чистая Слобода»	ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Блюхера, ул. Котовского, ул. Ватутина, ул. Широкая, ул. Троллейная, ул. Титова	500	Тв 14-16м	10,0	36,9	13

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3	М	10	Бугринская роща – Хлебозавод	ул. Оловозаводская, ул. Мира, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Вертковская, ул. Троллейная, ул. Широкая (обратно Связистов, ул. 9-й Гвардейской Дивизии, ул. Троллейная)	550	Тв 14-16м	9,1	79,8	7
4	М	11	Золотая горка – ПКиО «Сосновый бор»	пр-кт Дзержинского, ул. Трикотажная, ул. Авиастроителей, ул. Учительская	400	Тв 14-16м	12,5	47,6	5
5	М	13	Гусинобродское кладбище – ул. Писарева	ул. Никитина, ул. Воинская, ул. Гурьевская, ул. Зыряновская, ул. Серебренниковсая, ул. Мичурина, ул. Писарева	900	Тв 14-16м	5,6	77,7	17
6	М	14	Пл. им. Калинина – Сад Мичуринцев	ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроетелей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, ул. Никитина	900	Тв 14-16м	5,6	89,9	20
7	М	15	Бугринская роща – Юго-Западный ж/м	ул. Оловозаводская, ул. Мира, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Вертковская, ул. Троллейная, ул. 9-й Гвардейской Дивизии, ул. Связистов	1200	Тв 14-16м	4,2	113,3	20
8	М	16	Юго-Западный ж/м – М. Площадь Маркса	ул. Связистов, ул. 9-й Гвардейской Дивизии, ул. Троллейная, ул. Вертковская, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина	1000	Тв 14-16м	5,0	46,7	11
9	М	18	Юго-Западный ж/м – пос. Чемской	ул. Связистов, ул. Широкая, ул. Котовского, ул. Блюхера, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова	1300	Тв 14-16м	3,8	110,7	29
10	–	21 ↔	Ул. Татьяны Снежиной – Магазин «Золотая Нива»	ул. В. Высоцкого, ул. Волочаевская, ул. Никитина, ул. Кошурникова	1000	Тв 26-28м	10,0	42,9	7
11	М	22	Ул. Татьяны Снежиной – Театр оперы и балета	ул. В. Высоцкого, ул. Волочаевская, ул. Никитина, ул. Воинская, ул. Гурьевская, ул. Зыряновская, ул. Серебренниковсая	1200	Тв 14-16м	4,2	82,7	24
12	–	24 ↔	Гусинобродское кладбище – Магазин «Золотая Нива»	ул. Никитина, ул. Кошурникова	350	Тв 26-28м	28,6	26,2	2
Автобусы, работающие на маршрутах по регулируемому тарифу и троллейбус									
1	–	1	Новосибирск-Арена – с/х Левобережный	ул. Блюхера, ул. Геодезическая, ул. Лыщинского, ул. Немировича-Данченко, ул. Ватутина, ул. Титова, ул. Станиславского, ул. Станционная, ул. Дукача, ул. Хинганская;	14	МВ	19,5	81,3	1

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				обратно: ул. Хинганская, ул. Дукача, ул. Станционная, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Ватутина, ул. Немировича-Данченко, Октябрьский мост					
2	М	2А	Родники – Вокзал «Новосибирск-Главный»	Красный пр-кт, ул. Аэропорт, ул. Жуковского, ул. Нарымская, пр-кт Димитрова, Вокзальная магисталь	450	БВ	6,1	68,0	14
3	М	3	Родники – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Краузе, ул. Кочубея, ул. Мясниковой, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул. Фадеева (обратно ул. Гребенщикова, ул. Тюленина, Красный пр-кт), ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, ул. Республиканская, ул. Кропоткина, Красный пр-кт, ул. Железнодорожная, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев, пл. им. Гарина-Михайловского	500	БВ	5,5	117,7	26
4	М	4	Криводановский карьер – Затулинский ж/м (Полевая)	ул. Клубная, ул. 2-я Станционная, ул. Станционная, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге	400	БВ	6,8	117,3	15
5	М	4Т	Завод медпрепаратов – Затулинский ж/м	ул. Станционная, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге	500	БВ	5,5	106,7	24
6	М	5А	Родники – ул. Ленинградская	Красный пр-кт, ул. Кирова	550	БВ	5,0	95,3	30
7	–	5	ул. Дюканова - пос. Северный	(п.м.о. «ул. Широкая»), ул. Широкая, ул. Новосибирская, ул. Пархоменко, ул. Троллейная, ул. Широкая, ул. Ватутина, ул. Котовского, ул. Блюхера, Октябрьский мост, ул. Восход, ул. Кирова, Октябрьская магистраль, Красный пр-кт, площадь им. Калинина, ул. Дуси Ковальчук, ул. Залесского, ул. Даргомыжского, ул. Падунская, ул. Светлановская, ул. Георгия Колонды, ул. Окружная, ул. Фадеева	200	БВ	13,6	165,0	15
8	–	6	ТПУ «Метро Молодежная» – Березовая роща	Гусинобродское шоссе, о.п. «ул. Амбулаторная», Каменское шоссе, пр-кт Дзержинского	120	СВ	17,0	64,7	5

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
9	М	7А	ТПУ Метро Молодёжная – Станиславский ж/м	Гусинобродское шоссе, ул. Лазурная, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, ул. Титова, ул. Станиславского	500	БВ	5,5	106,7	24
10	–	7	Микрорайон «Щ» – Белоусова	ул. Арбузова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, пр-кт Академика Лаврентьева, ул. Кутателадзе, ул. Инженерная, ул. Николаева, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, пр-кт Университетский, Бердское шоссе, ул. Русская, ул. Шлюзовая, ул. Балтийская	300	СВ	4,5	109,3	10
11	М	8Т	Затулинский ж/м – ул. Ленинградская	ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, пл. им. К. Маркса, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост, ул. Восход, ул. Кирова, ул. Воскова, ул. Ленинградская; обратно: ул. Ленинградская, ул. Лобова, ул. Кирова, ул. Восход, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, пл. им. Карла Маркса, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге	500	БВ	5,5	104,2	23
12	М	8	Вокзал Новосибирск-Главный – Цветной проезд	Вокзальная магистраль, Красный пр-кт, ул. Большевистская, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, Университетский пр-кт	350	БВ	7,8	178,9	18
13	-	9	Автовокзал – Акатуйский ж/м	Красный пр-кт, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, проезд под путепроводом с поворотом направо, через территорию СТЦ «Мега», ул. Комсомольская, ул. Бронная, 18-й Бронный пер., ул. Петухова, ул. Виктора Уса	250	СВ	8,2	153,3	23
14	М	10Т	Ползунова – Институт горного дела	пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, ул. Кирова, Красный пр-кт	400	БВ	6,8	80,0	14
15	–	10	Ул. Планировочная – ул. Чукотская	ул. Планировочная, ул. Выставочная, ул. Котовского, ул. Блюхера, ул. Покрышкина, ул.	80	МВ	17,0	40,8	3

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Сибиряков-Гвардейцев, ул. Беловежская, ул. Чукотская					
16	–	11	Общ. торговый центр – СТЦ «Мега»	ул. Демакова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, ул. Новогодняя, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Тюменская, (п.м.о. «СТЦ «Мега» в районе «Леруа Мерлен» - зона № 1); обратно: (п.м.о. «СТЦ «Мега» в районе «Леруа Мерлен» - зона № 1), через территорию СТЦ «Мега», ул. Бурденко, ул. Ватутина, ул. Новогодняя, ул. Покрышкина, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, Бугринский мост, ул. Большевистская, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, ул. Героев Труда, ул. Российская, ул. Демакова	200	МВ БВ	13,6	172,7	3 2
17	–	11б	ТПУ «Метро Молодежная» – Планетарий	Гусинобродское шоссе, ул. Доватора, ул. Выборная, ул. Ключ-Камышенское плато	200	СВ	4,5	61,0	16
18	М	13Т	М. «Речной вокзал» – ул. Учительская	ул. Большевистская, Красный пр-кт, ул. Писарева, ул. Ипподромская, ул. Богдана Хмельницкого	600	БВ	4,5	85,0	23
19	М	13	Родники ж/м – Ключ-Камышенское плато	(п.м.о. «ул. Тюленина» заезд через кольцо ул. Курчатова – ул. Мясниковой), ул. Кочубея, ул. Краузе, ул. Рассветная, ул. Курчатова, ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук, Красный пр-кт, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Юго-Западный транзит (участок от ул. Большевистской до ул. Кирова), ул. Выборная, ул. Ключ-Камышенское плато, (п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»)	320	БВ	8,5	210,3	30
20	–	13в	Колледж им. Н.А. Лунина – ТПУ «Метро Молодежная»	ул. Железнодорожная, Красный пр-кт, ул. Коропоткина, ул. Республиканская, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, ул. Техниче-	200	ОМВ	4,5	64,1	17

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				ская, ул. Коминтерна, Гусинобродское шоссе; обратно: Гусинобродское шоссе, ул. Коминтерна, ул. Техническая, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, ул. Трикотажная, ул. Республиканская, ул. 25 лет Октября, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, ул. Республиканская, ул. Коропоткина, Красный пр-кт, ул. Железнодорожная					
21	М	14	Затулинский ж/м – пос. Северный	(п.м.о. «Полевая»), ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков, проезд Энергетиков, Димитровский мост, пр-кт Димитрова, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Объединения, ул. Фадеева; обратно: ул. Фадеева, ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев, ул. Ленина, Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, Димитровский мост, проезд Энергетиков, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, (п.м.о. «Полевая»)	350	БВ	7,8	210,0	32
22	–	15	Микрорайон «Стрижи» – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Кубовая, ул. Кедровая, Мочищенское шоссе, Красный пр-кт, ул. Гоголя, ул. Челюскинцев	200	МВ	6,8	94,0	17
23	М	16	Новосибирск-Арена – Затон	Октябрьский мост, ул. Котовского, ул. Ватутина, проезд Энергетиков, ул. Моторная, ул. 1-я Шоссейная, ул. Большая, ул. 2-я Портовая	400	БВ	6,8	88,7	16
24	–	17	М. «Заельцовская» – в/с «Ельцовка»	Красный пр-кт, Мочищенское шоссе, Дачное шоссе	20	ОМВ	30,0	30,0	2
25	М	18	ул. Тюленина – Ключ-Камышенское	ул. Мясниковой, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул. Краузе,	250	БВ	10,9	206,7	16

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			плато	ул. Рассветная, ул. Тайгинская, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Гоголя, Красный пр-кт, Октябрьская магистраль, ул. Кирова, Выборная, Ключ-Камышенское плато					
26	М	19	ул. Болтнева – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Большая, Димитровский мост, ул. Ленина (обратно Вокзальная магистраль)	300	БВ	9,1	72,0	10
27	–	20	ул. Твардовского – СТЦ «Мега»	ул. Твардовского, ул. Одоевского, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, ул. Новогодняя, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Тюменская	200	БВ	13,6	139,0	12
28	М	21	УМ-3 – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Первомайская, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Красный пр-кт, Вокзальная магистраль, ул. Ленина	450	БВ	6,1	117,6	23
29	М	22Т	ул. Учительская – Северо-Чемской ж/м	ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, ул. Кирова, ул. Восход, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, ул. Ватутина, ул. Комсомольская	500	БВ	5,5	150,0	33
30	М	23Т	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ул. Ползунова	ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, ул. Кошурникова, пр-кт Дзержинского	700	БВ	3,9	50,1	18
31	М	23	Общ. торговый центр – ОРМЗ	ул. Демакова, ул. Российская, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, пр-кт Университетский, Бердское шоссе, ул. Русская, ул. Новоморская, ул. Ветлужская, ул. Софийская, ул. Приморская, ул. Часовая, ул. Печатников, ул. Бердышева, ул. Березовская, ул. Таврическая	400	БВ	6,8	131,7	23
32	М	24Т	ул. Учительская – Станиславский ж/м	ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук, ул. Владимироская, Димитровский мост, ул. Станиславского	500	БВ	5,5	117,7	27
33	–	24	Новосибирск-Арена – ул. Болтнева	Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков, ул. Станционная, ул. 2-я Станцион-	80	МВ	17,0	69,6	5

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				ная, ул. Большая, Колыванское шоссе; обратно: Колыванское шоссе, ул. Большая, ул. 2-я Станционная, ул. Станционная, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Титова, пл. им. Карла Маркса, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост					
34	–	25	Затулинский ж/м (Полевая) – Белые росы	ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова, ул. Дмитрия Шмонина, ул. Петухова, 18-й Бронный пер., ул. Бронная, ул. Прокопьевская	200	СВ	10,2	78,7	10
35	–	26Т	Затулинский ж/м – Молкомбинат	ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова	200	БВ	13,6	60,0	6
36	–	27	Отделение связи № 13 – Пл. им. Калинина	ул. Новоуральская, ул. Чекалина, ул. Магистральная, Пашинское шоссе, ул. Тайгинская, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук	200	БВ	13,6	126,0	11
37	М	28	Пригородный простор – с/х Левобережный	Толмачевское шоссе, ул. Хилокская, ул. Троллейная, ул. Немировича-Данченко, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Титова, ул. Станиславского, ул. Станционная, ул. Дукача	500	БВ	5,5	112,7	25
38	М	29А	Южно-Чемской ж/м – ул. Болтнева	ул. Николая Сотникова, ул. Александра Чистякова, ул. Бронная, ул. Комсомольская, ул. Мира, ул. Ватутина, ул. Широкая, ул. Станционная, ул. 2-я Станционная, ул. Большая	400	БВ	6,8	133,3	24
39	–	29	Юго-Западный ж/м – ул. Александра Чистякова	ул. Связистов, ул. Волховская, ул. Оборонная, ул. Пермская, ул. Титова, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Оловозаводская, ул. Тюменская, ул. Комсомольская, ул. Бронная, ул. Александра Чистякова	280	БВ	9,7	94,0	20
40	М	30	ул. Татьяны Снежиной – Ботанический ж/м	ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Есенина, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Гоголя, ул. Ипподромская, ул. Дуси Ковальчук, Красный пр-кт, ул.	500	БВ	5,5	121,9	27

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Дмитрия Донского					
41	–	30а	Пл. им. Калинина – ул. Владимира Заровного	ул. Дуси Ковальчук, ул. Владимировская, ул. Фабричная, ул. Большевистская	250	СВ	8,2	61,4	9
42	–	30б	ул. Малиновая – ул. Ленинградская	Гусинобродское шоссе, ул. Никитина, ул. Автогенная, ул. Кирова, ул. Лобова	200	ОМВ	4,5	44,6	12
43	–	31	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Ключ-Камышенское плато	(без отстоя, линия № 1) пл. им. Гарина-Михайловского, Вокзальная магистраль, ул. Орджоникидзе, ул. Военная, ул. Покатная, ул. Пролетарская, ул. Никитина, ул. Кирова, ул. Добролюбова, ул. Большевистская, Юго-западный транзит (участок от ул. Большевистской до ул. Кирова), ул. Выборная, ул. Ключ-Камышенское плато, (п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»); обратно: (п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»), ул. Ключ-Камышенское плато, ул. Выборная, Юго-западный транзит (участок от ул. Большевистской до ул. Кирова), ул. Большевистская, ул. Добролюбова, ул. Кирова, ул. Никитина, ул. Пролетарская, ул. Покатная, ул. Военная, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия № 1)	100	БВ	27,3	130,7	6
44	–	32	ул. Водозабор – Новосибирск-Арена	ул. Водозабор, ул. Комсомольская, ул. Сержанта Коротаева, ул. Оловозаводская, ул. Обогатительная, ул. Аникина, ул. Мира, ул. Ватутина, ул. Немировича-Данченко, Октябрьский мост; обратно: Октябрьский мост, ул. Блюхера, ул. Геодезическая, ул. Немировича-Данченко, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Обогатительная, ул. Оловозаводская, ул. Сержанта Коротаева, ул. Комсомольская, ул. Водозабор	100	ОМВ	9,1	62,9	9
45	М	34	ул. Тюленина – Вок-	ул. Ленина, ул.Челюскинцев,	270	БВ	10,1	127,7	15

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			зал «Новосибирск-Главный»	ул. Нарымская,ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Объединения, ул. Курчатова, ул. Рассветная, ул. Краузе, ул. Гребенщикова, ул. Тюленина, ул. Мясниковой					
46	М	35	ТПУ «Метро Молодежная» – ул. Дюканова	Гусинобродское шоссе, ул. Есенина, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Гоголя, ул. Челюскинцев, ул. Ленина, Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, Димитровский мост, проезд Энергетиков, ул. Широкая, ул. Троллейная, ул. Пархоменко, ул. Новосибирская, ул. Широкая	350	БВ	7,8	129,2	20
47	М	36	ул. Белоусова – Автовокзал	ул. Балтийская, ул. Шлюзовая, ул. Русская, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Красный пр-кт	300	БВ	9,1	150,5	20
48	–	36Т	ул. Лазурная – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Кошурникова, ул. Фрунзе, пр-кт Димитрова, Вокзальная магистраль	200	БВ	13,6	57,3	5
49	–	37	Ключ-Камышенское плато – ТПУ «Чистая Слобода»	ул. Титова, ул. Порт-Артурская, ул. Спортивная, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул. Титова, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, Бугринский мост, Юго-западный транзит (участок от ул. Большевистской до ул. Кирова), ул. Выборная, ул. Ключ-Камышенское плато, (п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»)	150	СВ	13,6	118,4	11
50	–	41	Юго-Западный ж/м – ул. Амбулаторная	ул. Связистов, ул. Волховская, ул. Оборонная, ул. Пермская, ул. Титова, пр-кт Маркса, ул. Большевистская, Красный пр-кт, ул. Крылова, ул. Ипподромская, ул. Гоголя, ул. Кошурникова, пр-кт Дзержинского, Каменское шоссе, ул. Полякова	140	БВ	19,5	168,7	11
51	–	42	пл. им. Калинина – ул. Флотская	ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Тайгинская, ул. Железнодорожная, Пашинское шоссе, ул. Солидарности, ул. Флотская	60	СВ	34,1	108,0	4
52	–	43	ТПУ «Чистая Слобода» – Белые Росы	ул. Титова, ул. Спортивная, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул.	220	СВ	9,3	130,0	17

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Связистов, ул. Широкая, ул. Новосибирская, ул. Пархоменко, ул. Троллейная, ул. Титова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Комсомольская, ул. Прокопьевская					
53	–	44	Диагностический центр – Затулинский ж/м	территория гор. больницы, ул. Залесского, ул. Дуси Ковальчук, ул. Танковая, ул. Ипподромская, ул. Островского, ул. Красина, пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, ул. Кирова, ул. Восход, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, ул. Геодезическая, ул. Лыщинского, ул. Немировича-Данченко, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, (п.м.о. «Полевая»)	80	БВ СВ	25,6	168,7	2 3
54	М	45	Чемской бор – «Новосибирск-Арена»	ул. Софийская, ул. Гидромонтажная, ул. Барьерная, ул. Печатников, ул. Часовая, Советское шоссе, ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Немировича-Данченко, ул. Лыщинского, ул. Геодезическая, пр-кт Карла Маркса (обратно ул. Блюхера, ул. Геодезическая)	400	БВ	6,8	130,6	23
55	–	46	Отделение связи № 13 (Северное кладбище – лето) – ЖК «Северная корона»	дорога от Северного кладбища (лето), ул. Новоуральская, ул. Магистральная, ул. Солидарности, о.п. «пос. Гвардейский», ул. Солидарности, ул. Магистральная, Пашинское ш., ул. Тайгинская, ул. Рассветная, ул. Курчатова, ул. Мясниковой, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул. Мясниковой, (п.м.о. «ул. Мясниковой, 35»); обратно: (п.м.о. «ул. Мясниковой, 35»), ул. Мясниковой, ул. Гребенщикова, ул. Тюленина, ул. Мясниковой, ул. Курчатова, ул. Рассветная, ул. Тайгинская, Пашинское ш., ул. Магистральная, ул. Солидарности, о.п. «пос. Гвардейский», ул. Солидарности, ул. Магистральная, ул. Чекалина, ул. Новоуральская, дорога от Северного	80	МВ СВ БВ	34,1	85,4	6

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				кладбища (лето)					
56	–	48	Чемской бор – Общ. торговый центр	ул. Софийская, ул. Гидромонтажная, ул. Барьерная, ул. Печатников, ул. Часовая, ул. Приморская, ул. Русская, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, ул. Героев Труда, ул. Российская, ул. Арбузова, ул. Демакова	250	СВ	8,2	143,3	21
57	М	50	ул. Твардовского – УМ-3	ул. Твардовского, ул. Одоевского, ул. Вересаева, ул. Ласточкина, ул. Нахимова, ул. Баганская, ул. Аксенова, ул. Героев Революции, ул. Эйхе, ул. Первомайская	300	БВ	9,1	109,3	15
58	–	52	Цветной проезд – ИКЭМ	Университетский пр-кт, ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт Академика Лаврентьева, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, ул. Экваторная, ул. Зеленая Горка, Садовый проезд, ул. Тимакова	150	СВ	13,6	91,2	8
59	–	52К	Цветной проезд – ул. Экваторная	ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт Академика Лаврентьева, ул. Российская, ул. Демакова, ул. Арбузова, ул. Тимакова, ул. Зелёная Горка, ул. Экваторная	50	СВ	27,3	108,7	5
60	М	53	Крылья – Пл. им. Калинина	ул. Туруханова, ул. Солидарности (обратно ул. Солидарности, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Туруханова), Магистральная, Пашинское шоссе, Северный объезд, ул. Краузе, Красный пр-кт	400	БВ	6,8	128,7	23
61	М	54	ул. Твардовского – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Твардовского, ул. Одоевского, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Красный пр-кт, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Ленина	250	БВ	10,9	164,0	18
62	–	55	ТПУ «Чистая Слобода» – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Титова, ул. Порт-Артурская, ул. Спортивная, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул. Колхидская, ул. Танкистов, ул. Бийская, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, пл. Энергетиков, проезд Энергетиков, Димитровский мост, пр-кт Димитрова, ул. Ленина, пл. им. Гарина-Михайловского (без отстоя, линия № 1);	280	БВ СВ МВ	9,7	95,0	12 0 0

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				обратно: (без отстоя, линия № 1) пл. им. Гарина-Михайловского, Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, Димитровский мост, проезд Энергетиков, пл. Энергетиков, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Бийская, ул. Танкистов, ул. Колхидская, ул. Пархоменко, ул. Фасадная, ул. Забалуева, ул. Холмистая, ул. Спортивная, ул. Порт-Артурская, ул. Титова					
63	М	57	ТПУ «Чистая Слобода» – ул. Дмитрия Шмонина	ул. Титова, ул. Порт-Артуровская, ул. Спортивная, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул. Колхидская, ул.Танкистов, ул. Бийская, ул. Титова, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Петухова, ул. Дмитрия Шмонина	450	БВ	6,1	96,0	19
64	М	60	ул. Дюканова – Затулинский ж/м (Полевая)	ул. Широкая, ул. Новосибирская, ул. Пархоменко, ул. Троллейная, ул. Титова, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге	420	БВ	6,5	89,3	17
65	–	61	ул. Владимира Заровного – Акатуйский ж/м	ул. Большевистская, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова, ул. Виктора Уса	250	БВ	10,9	106,7	12
66	М	64	ул. Тюленина – ТЦ «Мегаполис»	ул. Мясниковой, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул. Краузе, ул. Рассветная, ул. Курчатова, ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев, ул. Ленина, Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, Димитровский мост, проезд Энергетиков, ул. Станиславского, ул. Немировича-Данченко, ул. Троллейная, ул. Хилокская, Ордынское шоссе	220	БВ	12,4	221,0	21
67	–	65	Общественный торговый центр – ул. Экваторная	ул. Демакова, ул. Российская, ул. Арбузова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, ул. Экваторная,ул. Зеленая Горка, Садовый проезд, ул. Экваторная	50	СВ	40,9	67,6	2

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
68	–	67	Вокзал Новосибирск-главный – ДК им. Кирова – Вокзал «Новосибирск-Главный» (кольцевой)	Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, ул. Владимировская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев	100	МВ	13,6	28,0	2
69	М	68	ул. Твардовского – Метро «Речной вокзал»	ул. Твардовского, ул. Одоевского, ул. Вересаева, ул. Ласточкина, ул. Нахимова, ул. Баганская, ул. Аксенова, ул. Героев Революции, Бердское шоссе, ул. Большевистская	400	БВ	6,8	131,4	23
70	–	69	ул. Твардовского – пос. Матвеевка	ул. Твардовского, ул. Одоевского	200	СВ	6,8	36,7	7
71	–	72	Общ. торговый центр – пос. Геологов	ул. Демакова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, Университетский пр-кт, Бердское шоссе, ул. Васильковая, ул. Боровая Партия	100	СВ	13,6	66,2	6
72	–	72б	Биатлонный комплекс - ЖК «Лесное»	ул. Биатлонная, ул. Докучаева, ул. Коминтерна, ул. Техническая, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, о.п. «ул. Ползунова», пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Гоголя, ул. Ипподромская, ул. Танковая, ул. Дуси Ковальчук, Красный пр-кт, Мочищенское ш., 1-е Мочищенское ш., Дачное ш.; обратно: Дачное ш., 1-е Мочищенское ш., Мочищенское ш., Красный пр-кт, площадь им. Калинина, ул. Дуси Ковальчук, ул. Танковая, ул. Ипподромская, ул. Гоголя, ул. Кошурникова, пр-кт Дзержинского, о.п. «ул. Ползунова», пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, ул. Техническая, ул. Коминтерна, ул. Докучаева, ул. Биатлонная	150	ОМВ	6,1	29,8	15
73	–	73	ул. Флотская – Отделение связи № 13	ул. Флотская, ул. Донецкая, ул. Солидарности, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Туруханская, о.п. "ЖК Крылья", ул. Туруханская, ул. Солидарности, ул. Магистральная, ул. Новоуральская, 7-й Магистральный пер.,	250	БВ СВ	8,2	42,7	20

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				ул. Новоуральская, дорога до Северного кладбища (лето); обратно: дорога от Северного кладбища (лето), ул. Новоуральская, ул. Магистральная, ул. Солидарности, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Туруханская, о.п. "Крылья", ул. Туруханская, ул. Солидарности, ул. Донецкая, ул. Флотская					
74	М	75	Ключ-Камышенское плато – Родники	ул. Ключ-Камышенское плато, ул. Выборная, ул. Кирова, Октябрьская магистраль, Красный пр-кт, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Дуси Ковальчук, Красный пр-кт, ул. Георагия Колонды, ул. Окружная, ул. Фадеева, ул. Мясниковой, Красный пр-кт (обратно ул. Краузе, ул. Гребенщикова)	300	БВ	9,1	149,4	20
75	–	78	ТВК «Большая Медведица» – Магазин «Золотая Нива»	ул. Кошурникова, ул. Автогенная, ул. Кирова, Октябрьская магистраль, Красный пр-кт, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Бардина, ул. Новая, ул. Магаданская, ул. Даргомыжского, ул. Падунская, ул. Светлановская, ул. Георгия Колонды, ул. Окружная	120	ОМВ	7,6	122,4	10
76	–	79	Юго-Западный ж/м – НГАУ	ул. Связистов, ул. Волховская, ул. Полтавская, ул. Оборонная, ул. Пермская, ул. Титова, ул. Станиславского, проезд Энергетиков, Димитровский мост, пр-кт Димитрова, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, ул. Кошурникова,ул. Добролюбова	250	БВ	10,9	126,7	14
77	–	87	пос. Клюквенный – Родники	ул. Подневича, ул. Тайгинская, ул. Красных зорь, ул. Краузе, Красный пр-кт, ул. Мясниковой, ул. Курчатова, ул. Красных Зорь, ул. Тайгинская, ул. Подневича	50	ОМВ	18,2	35,0	3
78	М	88	ОРМЗ – Новосибирск-Арена	ул. Таврическая, ул. Березовская, ул. Бердышева, ул.	300	БВ СВ	9,1	145,6	19 0

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Печатников, ул. Молодости, ул. Гидромонтажная, ул. Барьерная, ул. Печатников, ул. Часовая, Советское шоссе, ул. Мира, ул. Ватутина, ул. Немировича-Данченко, ул. Лыщинского, ул. Геодезическая, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост (обратно ул. Блюхера, ул. Геодезическая)		МВ			0
79	–	89	Криводановский карьер – Новосибирск-Арена	ул. Клубная, ул. Большая, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Покрышкина, ул. Новогодняя, ул. Лыщинского, ул. Немировича-Данченко, пр-кт Карла Маркса (обратно ул. Блюхера, ул. Геодезическая)	200	СВ	10,2	90,7	11
80	–	91	Затулинский ж/м (Полевая) – ул. Саввы Кожевникова	ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова, Северный проезд, Советское шоссе, ул. Аникина, ул. Обогатительная, ул. Оловозаводская, ул. Сержанта Коротаева, ул. Комсомольская, ул. Саввы Кожевникова	100	МВ	13,6	94,7	2
81	М	95	ул. Татьяны Снежиной – ПКиО «Заельцовский»	ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Кошурникова, ул. Фрунзе, Красный пр-кт, ул. Дуси Ковальчук, ул. Сухарная	400	БВ	6,8	119,0	21
82	–	96	ул. Татьяны Снежиной – ул. Саввы Кожевникова	ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная, Гусинобродское шоссе, ул. Есенина, ул. Бориса Богаткова, ул. Кошурникова, ул. Гоголя, ул. Челюскинцев, ул. Ленина, Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, Димитровский мост, проезд Энергетиков, ул. Широкая, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Оловозаводская, ул. Сержанта Коротаева, ул. Комсомольская, ул. Саввы Кожевникова	250	БВ	10,9	180,3	20
83	М	97	ул. Татьяны Снежиной – Ключ-Камышенское плато	(п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»), ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная, Гусинобродское шоссе, ул. Никитина, ул. Кирова, ул. Выборная, ул. Ключ-Камышенское	500	БВ	5,5	111,3	15

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				плато, (п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»)					
84	М	98	ул. Татьяны Снежиной – Ботанический ж/м	ул. Волочаевская, ул. Лазурная, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Кирова, Октябрьская магистраль, Красный пр-кт, ул. Дмитрия Донского	350	БВ	7,8	104,0	16
85	–	99	Радиостанция № 5 – ул. Овчукова	ул. Бородина, ул. Петухова, пл. им. Кирова, ул. Петухова, ул. Хилокская, ул. Троллейная, ул. Немировича-Данченко, ул. Станиславского, ул. Титова, пл. им. Карла Маркса, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, Красный пр-кт, ул. Советская, ул. Писарева, Красный пр-кт, ул. Кропоткина, ул. Республиканская, ул. Трикотажная, ул. Авиастроителей, ул. Учительская, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Овчукова обратно: ул. Овчукова, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, ул. Республиканская, ул. Кропоткина, Красный пр-кт, ул. Писарева, ул. Советская, Красный пр-кт, пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, ул. Станиславского, ул. Немировича-Данченко, ул. Троллейная, ул. Хилокская, ул. Петухова, ул. Бородина	150	СВ	16,0	182,0	10
86	М	105	Юго-Западный ж/м – Березовая роща	ул. Связистов, ул. 9-й Гвардейской Двизии, ул. Троллейная, ул. Немировича-Данченко, ул. Станиславского, Центральный мост, ул. Ипподромская, ул. Фрунзе, ул. Кошурникова	400	БВ	6,8	108,0	19
87	–	106	УМ-3 – Новосибирск-Арена	ул. Первомайская, ул. Героев Революции, ул. Первомайская, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост	180	БВ	15,2	105,8	9
88	–	113	ул. Ракитная – ул. 1-я Чулымская – ул.	ул. Болотная, ул. Яринская, ул. 1-я Яринская, ул. 1-я Чулым-	100	ОМВ	9,1	41,8	5

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			Штурвальная	ская, школа № 72, ул. 1-я Чулымская, ул. Моторная, ул. 1-я Шоссейная, ул. Большая, ул. Междуреченская, ул. 2-я Портовая, ул. Полярная, ул. Томьусинская					
89	–	147	ул. Твардовского – Цветной проезд	ул. Твардовского, ул. Одоевского, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, пр-кт Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, Университетский пр-кт	100	СВ	20,5	126,0	8
90	–	222	Ясный берег – Ясный берег	ул. Ясный берег, Димитровский мост, ул. Ленина, Вокзальная магистраль, Красный пр-кт, ул. Большевистская, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, ул. Ватутина, проезд Энергетиков, ул. Ясный берег	200	БВ	13,6	62,0	6
91	–	266	Ясный берег – Ясный берег	ул. Ясный берег, проезд Энергетиков, ул. Ватутина, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост, ул. Большевистская, Красный пр-кт, Вокзальная магистраль, Димитровский мост, ул. Ясный берег	200	БВ	13,6	62,0	6
Автобусы, работающие на маршрутах по нерегулируемому тарифу									
1	–	5	Новосибирск-Арена – Чемской бор	Октябрьский мост, ул. Блюхера, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Петухова, Советское шоссе, ул. Часовая, ул. Печатников, ул. Гидромонтажная, ул. Софийская	120	ОМВ	7,6	102,7	13
2	–	6	Метро «Речной вокзал» – ул. Белоусова	пл. Инженера Будагова, ул. Большевистская, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Русская, ул. Шлюзовая, ул. Балтийская	50	ОМВ	18,2	147,8	10
3	–	7	ул. Белоусова – Микрорайон «Щ»	ул. Балтийская, ул. Шлюзовая, ул. Русская, Бердское шоссе, пр-кт Университетский, ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт Академика Лаврентьева, ул. Николаева, ул. Инженерная, ул. Кутателадзе, пр-кт Академика Лаврентьева, пр-кт Строителей, ул. Героев Труда, ул. Российская, ул. Арбузова	200	ОМВ	4,5	75,8	11
4	–	12	ЖК «Радуга Сибири» – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Невельского, ул. Порт-Артурская, ул. Забалуева, ул. Холмистая, ул. Танкистов, ул.	60	ОМВ	15,2	82,3	11

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Бийская, ул. Титова, ул. Станиславского, Димитровский мост, ул. Ленина (обратно Вокзальная магистарль, пр-кт Димитрова)					
5	–	19	ТПУ «Метро Молодежная» – ПКиО «Заельцовский»	Гусинобродское шоссе, ул. Лазурная, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Кошурникова, ул. Красина, ул. Николая Островского, ул. Ипподромская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Сухарная	180	ОМВ	5,1	84,0	19
6		19/1							1
7	–	20	Микрорайон «Щ» – СТЦ «Мега»	ул. Арбузова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, ул. Балтийская, ул. Шлюзовая, дамба ГЭС, ул. Новоморская, ул. Ветлужская, ул. Софийская, ул. Молодости, ул. Печатников, ул. Часовая, Советское шоссе, ул. Аникина, ул. Тюменская	40	ОМВ	11,4	127,7	7
8	–	23	Метро «Речной вокзал» – ИКЭМ	ул. Большевистская, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, ул. Экваторная	80	ОМВ	11,4	99,8	11
9	–	25	ПКиО «Заельцовский» – Микрорайон «Стрижи»	ул. Сухарная, ул. Дуси Ковальчук, Красный пр-кт, Мочищенское шоссе, ул. Кедровая, ул. Кубовая	180	ОМВ	5,1	71,5	10
10		25/1							5
11		25/2							2
12	–	29	ул. Дмитрия Шмонина – М. «Площадь Маркса» – ул. Дмитрия Шмонина (кольцевой)	ул. Шмонина, ул. Петухова, Бронный 18-й пер., ул. Бронная, ул. Комсомольская, ул. Тюменская, ул. Аникина, ул. Мира, ул. Ватутина, ул. Титова, ул. Станиславского, ул. Немировича-Данченко, ул. Троллейная, ул. Хилокская, ул. Петухова, ул. Дмитрия Шмонина	140	ОМВ	6,5	64,8	12
13	–	29а	ул. Дмитрия Шмонина – ул. Петухова – ул. Дмитрия Шмонина (кольцевой)	ул. Дмитрия Шмонина, ул. Петухова, ул. Хилокская, ул. Троллейная, ул. Немировича-Данченко, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Оловозаводская, ул. Тюменская, ул. Комсомольская, ул. Бронная, Бронный 18-й пер., ул. Петухова, ул. Дмитрия Шмонина	140	ОМВ	6,5	64,8	12
14	–	34	ЖК «Северная Корона» – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Мясниковой, ул. Гребенщикова, ул. Тюленина, ул. Земнухова, ул. Краузе, ул. Рассветная, ул. Курчатова, ул.	110	ОМВ	8,3	91,4	14

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев					
15	–	38	ЖК «Новомарусино» – ул. Коминтерна	ул. Большая, ул. 2-я Станционная, ул. Станционная, пл. Энергетиков, проезд Энергетиков, Димитровский мост, пр-кт Димитрова, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, ул. Семьи Шамшиных, ул. Военная, ул. Тополевая, ул. Территория Военного Городка, ул. Бориса Богаткова, ул. Доватора, ул. Лазурная, ул. Коминтерна; обратно: ул. Коминтерна, ул. Лазурная, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Территория Военного Городка, ул. Тополевая, ул. Военная, ул. Семьи Шамшиных, ул. Гоголя, ул. Челюскинцев, пл. им. Гарина-Михайловского (линия № 1), Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, Димитровский мост, проезд Энергетиков, пл. Энергетиков, ул. Станционная, ул. 2-я Станционная, ул. Большая	100	ОМВ	4,5	91,3	8
16	–	43	Общ. торговый центр – ОРМЗ	ул. Демакова, ул. Российская, ул. Арбузова, о.п. «Микрорайон «Щ», ул. Арбузова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Русская, дамба ГЭС, ул. Новоморская, ул. Ветлужская, ул. Софийская, ул. Приморская, ул. Часовая, ул. Печатников, ул. Бердышева, ул. Березовская, ул. Таврическая	130	ОМВ	7,0	92,2	10
17	–	51	ул. Тюленина – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Мясниковой, ул. Тюленина, ул. Земнухова, ул. Краузе, ул. Рассветная, ул. Курчатова, ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, Гусинобродское шоссе, ул.	175	ОМВ	5,2	130,1	20
18		51/1							10

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Пролетарская, ул. Покатная, ул. Военная, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Ленина					
19	–	52	Цветной проезд – ИКЭМ	ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт Академика Лаврентьева, ул. Николаева, ул. Инженерная, ул. Кутателадзе, пр-кт Академика Лаврентьева, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, ул. Экваторная, ул. Зеленая Горка, ул. Тимакова	100	ОМВ	9,1	73,6	10
20	–	54	Затулинский ж/м – ул. Спортивная	(п.м.о. «Полевая»), ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, пл. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Мира, разворот в районе о.п. «Рабочая», далее через о.п. «СТЦ «Мега» (фасад здания), ул. Бурденко, ул. Ватутина, пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, ул. Станиславского, пл. Труда, ул. Широкая, ул. Троллейная, ул. Пархоменко, ул. Новосибирская, ул. Широкая, ул. Невельского, ул. Забалуева, ул. Холмистая, ул. Спортивная; обратно: ул. Спортивная, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул. Колхидская, ул. Плахотного, ул. Фасадная, ул. Забалуева, ул. Невельского, ул. Широкая, ул. Новосибирская, ул. Пархоменко, ул. Троллейная, ул. Широкая, пл. Труда, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Покрышкина, ул. Новогодняя, ул. Ватутина, поворот налево под путепровод по а/дороге вдоль здания СТЦ «Мега», разворот на парковочной площадке Р-9, далее через о.п. «СТЦ «Мега» (фасад здания), проезд под путепроводом с поворотом налево, ул. Ватутина, ул. Мира, пл. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге, ул. Громова, ул. Зорге, (п.м.о. «Полевая»)	160	ОМВ	9,0	111,7	15
21		54/1							1

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
22	–	55	ОРМЗ – Новосибирск-Арена	ул. Таврическая, ул. Бердышева, ул. Печатников, ул. Часовая, Советское шоссе, ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, Блюхера, Октябрьский мост	120	ОМВ	7,6	102,2	16
23	–	62	Общ. торговый центр – Цветной проезд – Общ. торговый центр	ул. Демакова, Российская, пр-кт Строителей, Балтийская, Русская, Бердское шоссе, Университетский пр-кт, ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт Академика Лаврентьева, ул. Российская, ул. Демакова	200	ОМВ	4,5	38,6	11
24	–	63	Ключ-Камышенское плато – ул. Дюканова	ул. Ключ-Камышенское плато, ул. Выборная, ул. Кирова, ул. Восход, пр-кт Карла Маркса, ул. Титова, ул. Троллейная, ул. Пархоменко, ул. Новосибирская, ул. Широкая	110	ОМВ	8,3	107,5	16
25	–	64	Метро «Площадь Маркса» – ЖК «Радуга Сибири»	(без отстоя) пл. им. Карла Маркса, ул. Титова, пл. им. Станиславского, ул. Титова, ул. Бийская, ул. Танкистов, ул. Колхидская, ул. Забалуева, ул. Порт-Артурская, дор. до д. № 90 по ул. Забалуева	120	ОМВ	12,0	11,0	5
26	–	65	ул. Лобачевского – Метро «Заельцовская»	ул. Лобачевского, ул. Кубовая, Краснояровское шоссе, Мочищенское шоссе, Красный пр-кт	90	ОМВ	10,1	49,8	3
27		65/1							3
28	–	86	Общ. торговый центр – ул. Экваторная	ул. Демакова, ул. Российская, ул. Арбузова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, ул. Экваторная	150	ОМВ	6,1	44,2	9
29	–	90	ул. Татьяны Снежиной – Волейбольный центр	ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, Гусинобродское шоссе, ул. Есенина, ул. Бориса Богаткова, ул. Кошурникова, ул. Фрунзе, ул. Ипподромская	150	ОМВ	6,1	42,2	9

Примечания: условные обозначения и применяемые сокращения:

Тв 14-16м – трамвай особо большой вместимости, вместимость вагона 118 пассажиров;

Тв 26-28м – трамвай особо большой вместимости, вместимость вагона 163 пассажира;

ТС – троллейбус особо большой вместимости, вместимость единицы подвижного состава 92 пассажира;

БВ – автобус большой вместимости, вместимость единицы подвижного состава 89 пассажиров (например, ЛиАЗ-5256, НефАЗ-5299, Тролза-5265);

СВ – автобус средней вместимости, вместимость единицы подвижного состава 79 пассажиров (например, ПАЗ-4234, Hyundai AeroCity);

МВ – автобус малой вместимости, категории М3, вместимость единицы подвижного состава 49 пассажиров (например, ПАЗ-32054);
ОМВ – автобус малой вместимости, категории М2, вместимость единицы подвижного состава 25 пассажиров (например, Газель Next, Peugeot Boxer);
о.п. – остановочный пункт;
к.о.п. – конечный остановочный пункт;
п.м.о. – открытая площадка для разворота и отстоя транспортных средств общественного пассажирского транспорта (площадка межрейсового отстоя и разворота);
линия № 1 – проезжая часть с троллейбусной сетью на площади им. Гарина-Михайловского, проезжая часть, параллельная ул. Большевистской;
линия № 2 – проезжая часть на площади им. Гарина-Михайловского, параллельная линии № 1;
л (лето) – период осуществления перевозок в садово-дачный сезон (май-сентябрь);
М – магистральные маршруты, обслуживаемые подвижным составом большой вместимости и имеющие интервал не более 10 минут при расчетном пассажиропотоке на наиболее загруженном перегоне не менее 300 пассажиров в час.

В соответствии с полученными данными перспективного пассажиропотока на маршрутной сети и с учетом прогнозируемого социально-экономического развития территории, а также предложенных инфраструктурных мероприятий по развитию общественного транспорта в городе Новосибирске, рекомендуются к реализации следующие изменения в маршрутной сети, направленные на оптимизацию работы наземного городского транспорта общего пользования, предполагающие приведение в соответствие провозной способности подвижного состава к прогнозируемом пассажиропотоку в 2024 – 2028 годах (таблица 3.5).

Таблица 3.5

Перечень мероприятий по оптимизации работы маршрутов наземного городского транспорта общего пользования в 2024 – 2028 гг.

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
1	Открытие маршрута трамвая № 1 «Микрорайон «Времена года» – ТПУ «Новосибирск-Западный»	2028	Для обеспечения связи Затулинского жилого массива с центральной частью Ленинского района и сетью метрополитена, а также в связи со строительством трамвайной линии по ул. Сибиряков-гвардейцев до жилого комплекса «Времена года»
2	Изменение маршрута трамвая № 2 по схеме «ТПУ «Чистая Слобода» – ТПУ «Клещиха»	2025	Для обеспечения связи жилых массивов «Радуга Сибири», «Чистая слобода», «Юго-Западный» с пересадочным узлом Пермская и в связи со строительством станции метрополитена Пермская, а также линии трамвая по ул. Связистов, ул. Троллейной. Изменение класса и количества транспортных средств до 24 единиц подвижного состава особо большого класса (вместимость вагона 220 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
3	Изменение маршрута трамвая № 3 по схеме «ТПУ «Чемской» – ТПУ «Новосибирск-Западный»	2026	Для обеспечения связи жилых массивов по ул. Николая Сотникова, ул. Петухова, ул. Троллейной с центральной частью Ленинского района и пересадочными узлами Пермская, Новосибирск-Западный и в связи со строительством станции метрополитена Пермская и линии трамвая по ул. Хилокской, ул. Троллейной, ул. Связистов. Изменение количества транспортных средств до 15 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
4	Открытие маршрута трамвая № 4 «ТПУ «Чемской» – Метро «Площадь Маркса»	2028	Для обеспечения связи Западного, Юго-Западного, а также Затулинского и Южно-Чемского жилых массивов с центральной частью Ленинского района при сохранении регулярности сообщения и в связи со строительством линии по ул. Петухова, ул. Николая Сотникова, а также ул. Связистов, ул. Троллейной
5	Открытие маршрута трамвая № 8 «Завод медпрепаратов – Метро «Площадь Маркса»	2028	Для обеспечения связи жилых массивов Радуга Сибири, Чистая Слобода, Западный с центральной частью Ленинского района и пересадочными узлами «Пермская», «Площадь Труда» и в связи со строительством станции метрополитена Пермская и Центрального моста через реку Обь, а также линии трамвая по ул. Дукача
6	Изменение маршрута трамвая № 10 по схеме «Бугринская роща – ул. Вертковская – ТПУ «Новосибирск-Западный»	2024	Для обеспечения связи жилого массива Северо-Чемской и ул. Вертковской с центральной частью Ленинского района и пересадочными узлами «Пермская», «Площадь Труда» при сохранении регулярности движения и в связи со строительством станции метрополитена Пермская и Центрального моста через реку Обь. Изменение количества транспортных средств до 10 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
7	Изменение маршрута трамвая № 13 «Гусинобродское кладбище – ул. Писарева»	2028	Изменение количества транспортных средств до 13 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 163 пассажира) в связи с перспективным пассажиропотоком
8	Изменение маршрута трамвая № 14 «пл. им. Калинина – Сад Мичуринцев»	2028	Изменение количества транспортных средств до 17 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
9	Изменение маршрута трамвая № 15 по схеме «Бугринская роща – пл. Труда – ТПУ «Новосибирск-Западный»	2026	Для обеспечения связи жилого массива Северо-Чемской и ул. Вертковской с центральной частью Ленинского района и пересадочными узлами «Пермская», «Площадь Труда» при сохранении регулярности движения и в связи со строительством станции метрополитена Пермская и Центрального моста через реку Обь
10	Изменение маршрута трамвая № 16 по схеме «ТПУ «Клещиха» – М. «Площадь Маркса» (кольцевой)	2025	Для обеспечения связи Западного, Юго-Западного, а также Затулинского и Южно-Чемского жилых массивов с центральной частью Ленинского района при сохранении регулярности сообщения и в связи со строительством линии по ул. Петухова, ул. Николая Сотникова, а также ул. Связистов, Троллейной. Изменение количества транспортных средств до 7 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
11	Открытие маршрута трамвая № 17 «Родники – пл. им. Калинина»	2025	Для обеспечения связи жилых массивов Родники, Снегири, Юбилейный с центральной частью города и в связи со строительством линии по ул. Курчатова, ул. Краузе
12	Изменение маршрута трамвая № 18 по схеме «ТПУ «Клещиха» – М. «Площадь Маркса» (кольцевой)	2025	Для обеспечения связи Западного, Юго-Западного, а также Затулинского и Южно-Чемского жилых массивов с центральной частью Ленинского района при сохранении регулярности сообщения и в связи со строительством линии по ул. Петухова, ул. Николая Сотникова, а также ул. Связистов, Троллейной. Изменение количества транспортных средств до 7 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 118 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
13	Изменение маршрута трамвая № 21 «ул. Татьяны Снежиной – Магазин «Зо-	2028	Изменение количества транспортных средств до 6 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 163 пассажира) в связи с перспективным пассажиропотоком

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	лотая Нива»		
14	Изменение маршрута трамвая № 22 «ул. Татьяны Снежиной – Театр Оперы и Балета»	2028	Изменение количества транспортных средств до 13 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 163 пассажира) в связи с перспективным пассажиропотоком
15	Открытие маршрута трамвая № 23 «Родники – Гусинобродское кладбище»	2025	Для обеспечения связи жилых массивов Родники, Снегири, Юбилейный с центральной частью города и в связи со строительством линии по ул. Курчатова, Краузе
16	Изменение маршрута трамвая № 24 «Гусинобродское кладбище – Магазин «Золотая Нива»	2028	Изменение количества транспортных средств до 3 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 163 пассажира) в связи с перспективным пассажиропотоком
17	Изменение маршрута троллейбуса № 2А «Родники – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2028	Изменение количества транспортных средств до 15 единиц подвижного состава на автономном ходу в связи с перспективным пассажиропотоком
18	Изменение маршрута троллейбуса № 4А по схеме «Затулинский ж/м – с/х Левобережный»	2024	Для обеспечения связи с центром Ленинского района и в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение количества транспортных средств до 37 единиц подвижного состава на автономном ходу в связи с перспективным пассажиропотоком
19	Изменение маршрута троллейбуса № 7А «Станиславский ж/м – ТПУ «Метро Молодежная»	2028	Изменение количества транспортных средств до 37 единиц подвижного состава на автономном ходу в связи с перспективным пассажиропотоком
20	Изменение маршрута троллейбуса № 8А по схеме «Затулинский ж/м (о.п. Полевая) – ул. Ленинградская»	2024	В связи с переводом маршрута на ПС с автономным ходом. Изменение количества транспортных средств до 23 единиц подвижного состава на автономном ходу в связи с перспективным пассажиропотоком
21	Изменение маршрута троллейбуса № 8А по схеме «Затулинский ж/м (о.п. Полевая) – ул. Татьяны Снежиной»	2028	В связи с продлением ул. Доватора. Изменение количества транспортных средств до 31 единицы подвижного состава на автономном ходу в связи с перспективным пассажиропотоком
22	Изменение маршрута троллейбуса № 22Т «ул. Учительская – Северо-Чемской ж/м»	2028	Изменение количества транспортных средств до 39 единиц подвижного состава в связи с перспективным пассажиропотоком
23	Изменение маршрута троллейбуса № 24Т «Станиславский ж/м – ул. Учительская»	2028	Изменение количества транспортных средств до 39 единиц подвижного состава в связи с перспективным пассажиропотоком
24	Изменение маршрута троллейбуса № 29А «Южно-Чемской ж/м – ул. Болтнева»	2028	Изменение количества транспортных средств до 32 единиц подвижного состава на автономном ходу в связи с перспективным пассажиропотоком
25	Отмена маршрута троллейбуса № 36 «ул. Лазурная – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2026	В связи с организацией дублирующих маршрутов троллейбуса № 95А, 96А, а также в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками
26	Отмена маршрута автобуса № 222, открытие маршрута троллейбуса № 22А	2028	В связи с переходом на подвижной состав с автономным ходом и переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками и для повышения экологического класса транспортных средств
27	Изменение маршрута троллейбуса № 26А по схеме	2024	В связи с переводом маршрута на подвижной состав с автономным ходом и для обеспечения связи ул. Хилокской с

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	«ТЦ Мегаполис – Затулинский ж/м (о.п. Полевая)»		центральной частью Кировского района
28	Отмена маршрута автобуса № 266, открытие маршрута троллейбуса № 66А	2028	В связи с переходом на подвижной состав с автономным ходом и переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками и для повышения экологического класса транспортных средств
29	Отмена маршрута автобуса № 95, открытие маршрута троллейбуса № 95А	2025	В связи с переходом на подвижной состав с автономным ходом и переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками и для повышения экологического класса транспортных средств
30	Отмена маршрута автобуса № 96, открытие маршрута троллейбуса № 96А «ул. Татьяны Снежиной – Пермская»	2024	Для снижения загруженности пересадочных станций метрополитена, а также в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками
31	Отмена маршрута автобуса № 1 «Новосибирск-Арена – с/х Левобережный»	2024	В связи с продлением маршрута троллейбуса № 4А для исключения дублирования
32	Изменение маршрута автобуса № 3 «Вокзал «Новосибирск-Главный» – Родники»	2028	Изменение класса и количества транспортных средств до 23 единиц подвижного состава особо большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
33	Отмена маршрута автобуса № 4 «Затулинский ж/м – Криводановский карьер»	2024	В связи с продлением маршрута троллейбуса № 4А для исключения дублирования
34	Изменение маршрута автобуса № 5 по схеме «ул. Дюканова – ул. Ленинградская»	2025	Для исключения дублирования маршрутов электротранспорта и в связи с изменением схемы маршрута № 75. Изменение количества транспортных средств до 10 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
35	Изменение маршрута автобуса № 7 «Микрорайон «Щ» – ул. Белоусова»	2025	Изменение количества транспортных средств до 16 единиц подвижного состава малого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
36	Изменение маршрута автобуса № 8 по схеме «ТПУ «Университетский проспект» – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2028	В связи с открытием ТПУ «Университетский проспект». Изменение количества транспортных средств до 31 единицы подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
37	Изменение маршрута автобуса № 10 «ул. Чукотская – ул. Планировочная»	2028	Изменение класса и количества транспортных средств до 5 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
38	Изменение маршрута автобуса № 11 «Общ. торговый центр – СТЦ «Мега»	2025	Изменение класса и количества транспортных средств до 17 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
39	Изменение маршрута автобуса № 11б по схеме «ТПУ «Метро Молодежная» – Планетарий»	2028	В связи с продлением ул. Кирова
40	Изменение маршрута автобуса № 13 по схеме «Ключ-Камышенское плато – Березовая роща»	2025	В связи со строительством линии трамвая по ул. Курчатова, Краузе и переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение количества транспортных средств до 14 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
41	Изменение маршрута автобуса №13в «Колледж им. Н.А. Лунина – ТПУ «Метро Молодежная»	2028	Изменение количества транспортных средств до 20 единиц подвижного состава особо малого класса в связи с перспективным пассажиропотоком

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
42	Отмена маршрута автобуса № 14 «Затулинский ж/м – пос. Северный»	2025	Для исключения дублирования маршрутов электротранспорта и в связи с переходом на систему муниципального контракта
43	Изменение маршрута автобуса № 15 по схеме «Микрорайон «Стрижи» – ТПУ «Метро Молодежная»	2024	Для разгрузки ТПУ «Новосибирск-Главный» и обеспечения транспортного сообщения по ул. Писарева, ул. Николая Островского, а также в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение класса и количества транспортных средств до 29 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
44	Изменение маршрута автобуса № 16 «Затон – Новосибирск-Арена»	2028	Изменение количества транспортных средств до 20 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
45	Изменение маршрута № 17 по схеме «ул. Победы – в/с «Ельцовка»	2024	В связи с реконструкцией автомобильной дороги по ул. Победы для обеспечения транспортной связи жилых домов со станцией метрополитена. Изменение количества транспортных средств до 8 единиц подвижного состава особо малого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
46	Изменение маршрута автобуса № 18 по схеме «Ключ-Камышенское плато – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2026	В связи со строительством линии трамвая по ул. Курчатова, Краузе и переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение количества транспортных средств до 23 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
47	Изменение маршрута автобуса № 19 «ул. Болтнева – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2028	Изменение количества транспортных средств до 13 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
48	Изменение маршрута автобуса № 20 по схеме «ул. Твардовского – СТЦ «Мега»	2028	Для исключения захода на площадь им. Карла Маркса при условии ввода сетевого тарифа с целью повышения скорости сообщения и регулярности движения. Изменение количества транспортных средств до 14 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
49	Изменение маршрута автобуса № 21 «УМ-3 – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2028	Изменение класса и количества транспортных средств до 20 единиц подвижного состава особо большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
50	Изменение маршрута автобуса № 23 «Общ. торговый центр – ОРМЗ»	2028	Изменение количества транспортных средств до 35 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
51	Отмена маршрута автобуса № 24 «Новосибирск-Арена – ул. Болтнева»	2024	Для исключения дублирования маршрутов электротранспорта и в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками
52	Изменение маршрута автобуса № 25 по схеме «Белые росы – Затулинский ж/м»	2028	В связи с развитием УДС в Южно-Чемском жилмассиве
53	Отмена маршрута автобуса № 27 «пл. им. Калинина – Отделение связи № 13 (Северное кладбище – лето)»	2025	В связи с усилением маршрутов № 46, 53 и организацией пересадочного узла «Родники»
54	Изменение маршрута автобуса № 28 по схеме «Пригородный простор – с/х Левобережный»	2028	В связи со строительством автомобильной дороги общего пользования по ул. Дукача от ул. Титова до ул. Станционной. Изменение количества транспортных средств до 30 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
55	Изменение маршрута авто-	2024	Для обеспечения связи с перспективными ТПУ до открытия

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	буса №29 по схеме «ТПУ «Клещиха» – Новосибирск-Арена»		маршрутов электротранспорта. Изменение количества транспортных средств до 17 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
56	Отмена маршрута автобуса № 29 «ТПУ «Клещиха» – Новосибирск-Арена»	2028	Для исключения дублирования маршрутов электротранспорта в связи со строительством линии трамвая по ул. Николая Сотникова и переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками
57	Отмена маршрута автобуса № 30 «ул. Татьяны Снежиной – Ботанический ж/м»	2025	Для исключения дублирования маршрутов электротранспорта, а также в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками
58	Изменение маршрута автобуса № 31 по схеме «Вокзал «Новосибирск-Главный» – Ключ-Камышенское плато»	2024	Для повышения регулярности движения и исключения дублирования маршрутов электротранспорта, а также в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение количества транспортных средств до 9 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
59	Изменение маршрута автобуса № 34 по схеме «Вокзал «Новосибирск-Главный» – ж/м Родники»	2024	Для повышения скорости сообщения и в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение количества транспортных средств до 19 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
60	Изменение маршрута автобуса №35 по схеме «ТПУ «Метро Молодежная – Метро Березовая роща»	2024	Для обеспечения транспортного сообщения по ул. Есенина и ул. Волочаевской Изменение количества транспортных средств до 8 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
61	Установление маршрута автобуса № 38 по схеме «Вокзал «Новосибирск-Главный» – ул. Коминтерна»	2025	Для повышения регулярности движения в связи с переходом на систему муниципального контракта
62	Отмена маршрута автобуса № 41 «Юго-Западный ж/м – ул. Амбулаторная»	2028	С целью сокращения дублирования маршрутов электротранспорта.
63	Отмена маршрута автобуса № 42 «пл. им. Калинина – ул. Флотская»	2025	В связи с увеличением интенсивности движения маршрута № 73 и с целью сокращения дублирования, а также в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками
64	Изменение маршрута автобуса № 43 по схеме «ТПУ «Чистая Слобода» – Белые росы»	2028	С целью сокращения дублирования маршрутов электротранспорта
65	Изменение маршрута автобуса № 44 по схеме «Диагностический центр – ул. Татьяны Снежиной»	2025	Для сокращения протяженности маршрута в связи с установлением маршрута автобуса № 44б. Изменение класса и количества транспортных средств до 5 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
66	Установление маршрута автобуса № 44б по схеме «ул. Стартовая – Затулинский ж/м»	2025	В целях сокращения протяженности маршрута автобуса №44
67	Изменение маршрута автобуса № 45 «Чемской бор – Новосибирск-Арена»	2028	Изменение класса и количества транспортных средств до 29 единиц подвижного состава особо большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
68	Изменение маршрута авто-	2024	В связи со строительством линии трамвая по ул. Краузе и

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	буса № 46 по схеме «Отделение связи № 13 (Северное кладбище – лето) –Родники»		формированием пересадочного узла «Родники»
69	Изменение маршрута автобуса № 52 по схеме «ТПУ «Университетский проспект» – ИКЭМ»	2028	В связи с открытием ТПУ «Университетский проспект»
70	Изменение маршрута автобуса № 52к по схеме «ТПУ «Университетский проспект» – ул. Экваторная»	2028	В связи с открытием ТПУ «Университетский проспект»
71	Изменение маршрута автобуса № 55 по схеме «ЖК «Радуга Сибири» – ТЦ «Мегаполис»	2024	Для исключения дублирования маршрутов электротранспорта, а также в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение количества транспортных средств до 15 единиц подвижного состава большого, среднего, малого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
72	Изменение маршрута автобуса № 57 по схеме «Южно-Чемской ж/м – ул. Стартовая»	2024	Для исключения дублирования маршрутов электротранспорта (29А), а также в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение количества транспортных средств до 8 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
73	Установление маршрута автобуса № 58 по схеме «ул. Лобачевского – ул. Учительская»	2025	В связи с переходом на систему муниципального контракта
74	Отмена маршрута автобуса № 60 «ул. Дюканова – Затулинский ж/м»	2024	Для исключения дублирования маршрутов электротранспорта, а также в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками
75	Изменение маршрута автобуса № 64 по схеме «Березовая роща – ж/м Родники»	2024	В связи со строительством линии трамвая по ул. Курчатова, Краузе и переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение количества транспортных средств до 11 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
76	Отмена маршрута автобуса № 65	2025	В связи с открытием маршрута автобуса № 121 и вводом тарифной системы, стимулирующей пересадки
77	Изменение маршрута автобуса № 73 «ул. Флотская – Отделение связи № 13 (Северное кладбище – лето)»	2025	Изменение класса и количества транспортных средств до 7 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
78	Изменение маршрута автобуса № 75 по схеме «Родники – ПКиО «Заельцовский»	2025	Для исключения дублирования маршрутов № 5А, 18, а также в связи со строительством линии трамвая по ул. Курчатова, ул. Краузе и переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение класса и количества транспортных средств до 17 единиц подвижного состава особо большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
79	Отмена маршрута автобуса № 79 «Юго-Западный ж/м – НГАУ»	2024	Для исключения дублирования маршрутов электротранспорта (№ 96А), а также в связи с переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками
80	Изменение маршрута автобуса № 89	2028	Изменение количества транспортных средств до 14 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспектив-

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	«Криводановский карьер – Новосибирск-Арена»		ным пассажиропотоком
81	Изменение маршрута автобуса № 98 по схеме «Ключ-Камышенское плато – Ботанический ж/м»	2028	Для обеспечения связи жилых массивов Ключ-Камышенского плато с центральной частью города, а также в связи с продлением ул. Кирова до ул. Ключ-Камышенское плато и переходом на систему муниципального контракта по окончании действия договоров с перевозчиками. Изменение класса и количества транспортных средств до 22 единиц подвижного состава особо большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
82	Изменение маршрута автобуса № 99 по схеме «Радиостанция № 5 – ул. Овчукова»	2028	Для обеспечения связи жилых районов Кировского района города Новосибирска с прохождением через центральную часть города. Изменение класса и количества транспортных средств до 12 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
83	Установление маршрута автобуса № 102 по схеме «ТПУ «Метро Молодежная» – ТПУ «Чемской»	2024	Для обеспечения альтернативных локальных связей с пересадочными узлами
84	Установление маршрута автобуса № 104 «Микрорайон Стрижи – Новосибирск-Арена»	2024	Для обеспечения связи Мочищенского шоссе и ул. Советской с пересадочными узлами
85	Изменение маршрута автобуса № 105 по схеме «Пермская – Березовая роща»	2028	В связи с открытием станции метрополитена Пермская
86	Установление маршрута автобуса № 108 «Родники – ул. Рассветная – Родники (кольцевой)»	2025	Для обеспечения связи жилых массивов с предприятиями по ул. Богдана Хмельницкого, а также для обеспечения подвоза пассажиров к линии трамвая по ул. Курчатова, Краузе
87	Открытие маршрута автобуса № 110 «Пл. им. Калинина – Родники»	2024	В связи с продлением Красного проспекта для обслуживания прилегающих к нему предприятий и жилых массивов
88	Изменение маршрута автобуса № 113 «ул. Ракитная – ул. Чулымская 1-я – ул. Штурвальная»	2028	Изменение количества транспортных средств до 6 единиц подвижного состава особо малого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
89	Установление маршрута автобуса № 121 «М. «Речной вокзал» – Общественный торговый центр»	2025	Для обеспечения прямой связи жилых массивов Советского района города Новосибирска с центральной частью города
90	Изменение маршрута автобуса № 147 по схеме «ул. Твардовского – ТПУ «Университетский проспект»	2028	В связи с открытием ТПУ «Университетский проспект»
91	Отмена маршрутов автобуса, работающих по нерегулируемому тарифу № 52, 55, 62, 86	2024	В связи с дублированием маршрутов автобуса и электротранспорта, работающих по системе муниципального контракта, для обеспечения их устойчивой работы
92	Отмена маршрутов автобуса, работающих по нерегулируемому тарифу № 5, 6, 7, 12, 19, 19/1, 20, 23, 25, 25/1, 25/2, 34, 38, 43, 51, 51/1, 64, 65, 65/1	2025	В связи с дублированием маршрутов автобуса и электротранспорта, работающих по системе муниципального контракта, для обеспечения их устойчивой работы

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
93	Отмена маршрута автобуса № 90, работающего по нерегулируемому тарифу, и установление маршрута автобуса № 90 по схеме «ул. Татьяны Снежиной – Волейбольный центр», работающего по регулируемому тарифу	2025	В связи с изменением вида перевозок
94	Отмена маршрутов автобуса, работающих по нерегулируемому тарифу № 29, 29а, 54, 54/1, 63	2028	В связи с дублированием маршрутов автобуса и электротранспорта, работающих по системе муниципального контракта, для обеспечения их устойчивой работы

В таблице 3.6 приведен итоговый список всех маршрутов на 2028 год с указанием интенсивности их движения и типа подвижного состава.

Таблица 3.6

Перечень муниципальных маршрутов города Новосибирска на 2028 год

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Трамвай									
1	М	1	Микрорайон «Времена года» – ТПУ «Новосибирск-Западный»	микрорайон «Времена года», ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Блюхера, ул. Котовского, ул. Ватутина, ул. Широкая	800	Тв 26-28м	12,5	72,6	10
2	М	2	ТПУ «Чистая слобода» – ТПУ «Клещиха»	ул. Титова, ул. Троллейная, ул. 9-й Гвардейской Дивизии, ул. Волховская, ул. Связистов, ул. Хилокская	1600	Тв 33-35м	6,3	59,4	24
3	М	3	ТПУ «Чемской» – ТПУ «Новосибирск-Западный»	ул. Прокопьевская, ул. Николая Сотникова, ул. Петухова, ул. Хилокская, ул. уСвязистов, ул. Волховская, ул. 9-й Гвардейской Дивизии, ул. Троллейная	550	Тв 14-16м	9,1	113,7	3
4	М	4	ТПУ «Чемской» – М. «Площадь Маркса»	ул. Прокопьевская, ул. Николая Сотникова, ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина	2500	Тв 33-35м	4,0	71,4	42
5	М	8	Завод Медпрепаратов – М. «Площадь Маркса»	ул. Дукача, ул. Титова, ул. Троллейная, ул. Широкая, ул. Ватутина, ул. Котовского, ул. Блюхера	600	Тв 26-28м	16,7	81,5	8
6	М	10	Бугринская роща – ТПУ «Новосибирск-Западный»	ул. Оловозаводская, ул. Мира, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Вертковская, ул. Троллейная	600	Тв 14-16м	8,3	66,3	10

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7	М	11	Золотая горка – ПКиО «Сосновый бор»	пр-кт Дзержинского, ул. Трикотажная, ул. Авиастроителей, ул. Учительская	400	Тв 14-16м	12,5	47,6	5
8	М	13	Гусинобродское кладбище – ул. Писарева	ул. Никитина, ул. Воинская, ул. Гурьевская, ул. Зыряновская, ул. Серебренниковсая, ул. Мичурина, ул. Писарева	1000	Тв 26-28м	10,0	77,7	13
9	М	14	Площадь им. Калинина – Сад Мичуринцев	ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроетелей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, ул. Никитина	800	Тв 14-16м	6,3	89,9	17
10	М	15	Бугринская роща – ТПУ «Новосибирск-Западный»	ул. Оловозаводская, ул. Мира, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Блюхера, ул. Котовского, ул. Ватутина, ул. Широкая	550	Тв 14-16м	9,1	76,7	20
11	М	16	ТПУ «Клещиха» – М. «Площадь Маркса» (кольцевой)	ул. Связистов, ул. Широкая, ул. Троллейная, ул. Вертковская, ул. Покрышкина, ул. Блюхера, ул. Котовского, ул. Ватутина, ул. Широкая, ул. Связистов	400	Тв 14-16м	12,5	66,8	7
12	М	17	Родники – пл. им. Калинина	ул. Краузе, ул. Курчатова, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук	2500	Тв 33-35м	4,0	54,9	34
13	М	18	ТПУ «Клещиха» – М. «Площадь Маркса» (кольцевой)	ул. Связистов, ул. Широкая, ул. Ватутина, ул. Котовского, ул. Блюхера, ул. Покрышкина, ул. Вертковская, ул. Троллейная, ул. Широкая, ул. Связистов	400	Тв 14-16м	12,5	66,8	7
14	–	21 ↔	Ул. Татьяны Снежиной – Магазин «Золотая Нива»	ул. Высоцкого, ул. Волочаевская, ул. Никитина, ул. Кошурникова	850	Тв 26-28м	11,8	42,9	6
15	М	22	Ул. Татьяны Снежиной – Театр Оперы и Балета	ул. В. Высоцкого, ул. Волочаевская, ул. Никитина, ул. Воинская, ул. Гурьевская, ул. Зыряновская, ул. Серебренниковская	1000	Тв 26-28м	10,0	82,7	13
16	М	23	Родники – Гусинобродское кладбище	ул. Краузе, ул. Курчатова, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, Гусинобродское шоссе	800	Тв 14-16м	6,3	79,3	15
17	–	24 ↔	Гусинобродское кладбище – Магазин «Золотая Нива»	Гусинобродское шоссе, ул. Никитина, ул. Кошурникова	400	Тв 26-28м	25,0	32,2	3
Автобусы, работающие на маршрутах по регулируемому тарифу, и троллейбус									
1	М	2А	Родники – Вокзал «Новосибирск-Главный»	Красный пр-кт, ул. Аэропорт, ул. Жуковского, ул. Нарымская, пр-кт Димитрова, Вокзальная магистраль	500	БВ	5,5	68,0	15
2	М	3	Родники – Вокзал	ул. Краузе, ул. Кочубея, ул. Мяс-	700	ОБВ	6,2	117,7	23

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			«Новосибирск-Главный»	никовой, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул. Фадеева (обратно ул. Гребенщикова, ул. Тюленина, Красный пр-кт), ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, ул. Республиканская, ул. Кропоткина, Красный пр-кт, ул. Железнодорожная, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев, пл. им. Гарина-Михайловского					
3	М	4А	с/х Левобережный – Затулинский ж/м (Полевая)	ул. Дукача, ул. Станционная, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге	650	БВ	4,2	130,0	37
4	М	5А	Родники – ул. Ленинградская	Красный пр-кт, ул. Кирова	550	БВ	5,0	95,3	30
5	–	5	ул. Дюканова – ул. Ленинградская	ул. Широкая, ул. Новосибирская, ул. Пархоменко, ул. Троллейная, ул. Широкая, ул. Ватутина, ул. Котовского, ул. Блюхера, Октябрьский мост, ул. Восход, ул. Кирова	250	БВ	10,9	86,7	10
6	–	6	ТПУ «Метро Молодежная» – Березовая роща	Гусинобродское шоссе, о.п. «ул. Амбулаторная», Каменское шоссе, пр-кт Дзержинского	120	СВ	17,0	64,7	5
7	М	7А	ТПУ «Метро Молодежная» – Станиславский ж/м	Гусинобродское шоссе, ул. Лазурная, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, ул. Титова, ул. Станиславского	800	БВ	3,4	106,7	37
8	–	7	Микрорайон «Щ» – ул. Белоусова	ул. Арбузова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, пр-кт Академика Лаврентьева, ул. Кутателадзе, ул. Инженерная, ул. Николаева, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, пр-кт Университетский, Бердское шоссе, ул. Русская, ул. Шлюзовая, ул. Балтийская	300	СВ	4,5	109,3	16
9	М	8А	Затулинский ж/м (Полевая) – ул. Татьяны Снежиной	ул. Зорге (о.п. "Полевая"), ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост, ул. Кирова, ул. Выборная, ул. Доватора	500	БВ	5,5	140,0	31
10	М	8	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ТПУ «Университетский проспект»	Вокзальная магистраль, Красный пр-кт, ул. Большевистская, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, пр-кт Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, Университетский пр-кт	400	БВ	6,8	178,9	31
11	–	9	Автовокзал – Ака-	Красный пр-кт, ул. Большевист-	250	СВ	8,2	153,3	23

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			туйский ж/м	ская, Бугринский мост, ул. Ватутина, проезд под путепроводом с поворотом направо, через территорию СТЦ «Мега», ул. Комсомольская, ул. Бронная, 18-й Бронный пер., ул. Петухова, ул. Виктора Уса					
12	М	10Т	Ул. Ползунова – Институт Горного дела	пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, Кирова, Красный пр-кт	400	БВ	6,8	80,0	14
13	–	10	Ул. Планировочная – ул. Чукотская	ул. Планировочная, ул. Выставочная, ул. Котовского, ул. Блюхера, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Беловежская, ул. Чукотская	180	СВ	11,4	45,3	5
14	–	11	Общ. торговый центр – СТЦ «Мега»	ул. Демакова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, ул. Новогодняя, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Тюменская, (п.м.о. «СТЦ «Мега» в районе «Леруа Мерлен» – зона № 1); обратно: (п.м.о. «СТЦ «Мега» в районе «Леруа Мерлен» – зона № 1), через территорию СТЦ «Мега», ул. Бурденко, ул. Ватутина, ул. Новогодняя, ул. Покрышкина, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, Бугринский мост, ул. Большевистская, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, ул. Героев Труда, ул. Российская, ул. Демакова	250	БВ	13,6	172,7	17
15	–	11б	ТПУ «Метро Молодежная» – Планетарий	Гусинбродское шоссе, ул. Довато-ра, ул. Выборная, продление ул. Кирова, Ключ-Камышенское плато	200	СВ	4,5	61,0	16
16	М	13Т	М. Речной вокзал – ул. Учительская	ул. Большевистская, Красный пр-кт, ул. Писарева, ул. Ипподромская, ул. Богдана Хмельницкого	600	БВ	4,5	85,0	23
17	М	13	Ключ-Камышенское плато – Березовая роща	Продление ул. Кирова, Юго-Западный транзит (участок от ул. Большевистской до ул. Кирова), ул. Большевистская, ул. Ипподромская, ул. Гоголя, ул. Кошурникова (обратно ул. Фрунзе)	300	БВ	9,1	108,0	14
18	–	13в	Колледж им. Н.А. Лунина – ТПУ «Мет-	ул. Железнодорожная, Красный пр-кт, ул. Коропоткина, ул. Рес-	300	ОМВ	3,0	57,3	23

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			ро Молодежная»	публиканская, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, ул. Техническая, ул. Коминтерна, Гусинобродское шоссе; обратно: Гусинобродское шоссе, ул. Коминтерна, ул. Техническая, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, ул. Трикотажная, ул. Республиканская, ул. 25 лет Октября, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, ул. Республиканская, ул. Коропоткина, Красный пр-кт, ул. Железнодорожная					
19	М	15	Микрорайон «Стрижи» – ТПУ «Метро Молодежная»	ул. Кубовая, ул. Кедровая, Мочищенское шоссе, Красный пр-кт, ул. Писарева, ул. Ипподромская, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, Гусинобродское шоссе	500	БВ	5,5	134,0	29
20	М	16	Новосибирск-Арена – Затон	Октябрьский мост, ул. Котовского, ул. Ватутина, проезд Энергетиков, ул. Моторная, ул. 1-я Шоссейная, ул. Большая, ул. 2-я Портовая	500	БВ	5,5	88,7	20
21	–	17	ул. Победы – в/с «Ельцовка»	ул. Победы, ул. Жуковского, ул. Дмитрия Донского, ул. Дачная, ул. Перевозчикова (обратно ул. Дуси Ковальчук), Красный пр-кт, Мочищенское шоссе, Дачное шоссе	75	ОМВ	12,1	80,2	8
22	М	18	Ключ-Камышенское плато – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Ключ-Камышенское плато , ул. Выборная, ул. Кирова, Красный пр-кт, Вокзальная магистраль	650	БВ	4,2	81,3	23
23	М	19	ул. Болтнева – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Большая, Димитровский мост, ул. Ленина (обратно Вокзальная магистраль)	400	БВ	6,8	72,0	13
24	–	20	ул. Твардовского – СТЦ «Мега»	ул. Твардовского, ул. Одоевского, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Тюменская	250	БВ	10,9	124,4	14
25	М	21	УМ-3 – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Первомайская, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Красный пр-кт, Вокзальная магистраль, ул. Ленина	600	ОБВ	7,2	117,6	20
26	–	22А	Ясный берег – Ясный берег	ул. Ясный берег, Димитровский мост, ул. Ленина, Вокзальная магистраль, Красный пр-кт, ул. Большевистская, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, ул. Ватутина, проезд Энергетиков, ул. Ясный берег	280	БВ	9,7	62,0	8
27	М	22Т	ул. Учительская –	ул. Учительская, ул. Авиастроите-	600	БВ	4,5	150,0	39

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			Северо-Чемской ж/м	лей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, ул. Кирова, ул. Восход, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, ул. Ватутина, ул. Комсомольская					
28	М	23Т	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ул. Ползунова	ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, ул. Кошурникова, пр-кт Дзержинского	700	БВ	3,9	50,1	18
29	М	23	Общ. торговый центр – ОРМЗ	ул. Демакова, ул. Российская, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, пр-кт Университетский, Бердское шоссе, ул. Русская, ул. Новоморская, ул. Ветлужская, ул. Софийская, ул. Приморская, ул. Часовая, ул. Печатников, ул. Бердышева, ул. Березовская, ул. Таврическая	600	БВ	4,5	131,7	35
30	М	24Т	ул. Учительская – Станиславский ж/м	ул. Богадна Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук, ул. Владимировская, Димитровский мост, ул. Станиславского	800	БВ	3,4	111,3	39
31	–	25	ж/м Затулинский – Белые росы	ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова, ул. Дмитрия Шмонина, ул. Виктора Шевелева, ул. Александра Чистякова, ул. Бронная, ул. Прокопьевская	200	СВ	10,2	78,7	10
32	–	26А	ТЦ «Мегаполис» – Затулинский ж/м (Полевая)	ул. Хилокская, ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге	200	БВ	13,6	60,0	6
33	М	28	Пригородный простор – с/х Левобережный	Толмачевское шоссе, ул. Хилокская, ул. Троллейная, ул. Немировича-Данченко, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Титова, ул. Станиславского, ул. Широкая, ул. Троллейная, ул. Пархоменко, ул. Новосибирская, ул. Широкая, ул. Невельского, ул. Забалуева, ул. Фасадная, ул. Забалуева, ул. Порт-Артурская, ул. Дукача	600	БВ	4,5	112,7	30
34	М	29А	Южно-Чемской ж/м – ул. Болтнева	ул. Николая Сотникова, ул. Александра Чистякова, ул. Бронная, ул. Комсомольская, ул. Мира, ул. Ватутина, ул. Широкая, ул. Станционная, ул. 2-я Станционная, ул. Большая	550	БВ	5,0	133,3	32
35	_	30а	Пл. им. Калинина – ул. Владимира Заровного	ул. Дуси Ковальчук, ул. Владимировская, ул. Фабричная, ул. Большевистская	250	СВ	8,2	61,4	9

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
36	–	30б	ул. Малиновая – ул. Ленинградская	Гусинобродское шоссе, ул. Никитина, ул. Автогенная, ул. Кирова, ул. Лобова	200	ОМВ	4,5	44,6	12
37	–	31	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Ключ-Камышенское плато	Вокзальная магистраль, ул. Орджоникидзе, ул. Военная, ул. Никитина, ул. Добролюбова, ул. Большевистская, Юго-Западный транзит (участок от ул. Большевистской до ул. Кирова), продление ул. Кирова	200	БВ	13,6	103,3	9
38	–	32	ул. Водозабор – Новосибирск-Арена	ул. Водозабор, ул. Комсомольская, ул. Сержанта Коротаева, ул. Оловозаводская, ул. Обогатительная, ул. Аникина, ул. Мира, ул. Ватутина, ул. Немировича-Данченко, Октябрьский мост; обратно: Октябрьский мост, ул. Блюхера, ул. Геодезическая, ул. Немировича-Данченко, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Обогатительная, ул. Оловозаводская, ул. Сержанта Коротаева, ул. Комсомольская, ул. Водозабор	100	ОМВ	9,1	62,9	9
39	М	34	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ж/м Родники	пл. им. Гарина-Михайловского, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Тайгинская, ул. Курчатова, ул. Рассветная, ул. Краузе, ул. Кочубея	400	БВ	6,8	104,7	19
40	–	35	ТПУ «Метро Молодежная» – Метро «Березовая роща»	Гусинобродское шоссе, ул. Есенина, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского	200	БВ	16,6	18,1	8
41	М	36	ул. Белоусова – Автовокзал	ул. Балтийская, ул. Шлюзовая, ул. Русская, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Красный пр-кт	300	БВ	9,1	150,5	20
42	–	37	Ключ-Камышенское плато – ТПУ «Чистая Слобода»	ул. Титова, ул. Порт-Артурская, ул. Спортивная, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул. Титова, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, Бугринский мост, Юго-западный транзит (участок от ул. Большевистской до ул. Кирова), ул. Выборная, ул. Ключ-Камышенское плато, (п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»)	150	СВ	13,6	118,4	11
43	–	38	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ул. Коминтерна	ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, ул. Симьи Шамшиных, ул. Военная, ул. Василия Старощука, ул. Бориса Богаткова, ул. Есенина, ГБШ, ул. Коминтерна	400	МВ	3,4	91,3	20

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
44	–	43	ТПУ «Чистая Слобода» – Белые росы	ул. Дукача, ул. Спортивная, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул. Связистов, ул. Широкая, ул. Новосибирская, ул. Пархоменко, ул. Троллейная, ул. Титова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Комсомольская, ул. Прокопьевская	220	СВ	9,3	130,0	17
45	–	44	Диагностический центр – ул. Татьяны Снежиной	территория гор.больницы, ул. Залесского, ул. Дуси Ковальчук, ул. Танковая, ул. Ипподромская, ул. Островского, ул. Красина, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, ул. Есенина, Гусинобродское шоссе, ул. Доватора	90	СВ	22,7	86,1	5
46	–	44б	ул. Стартовая – Затулинский ж/м	ул. Стартовая, ул. Блюхера, ул. Геодезическая (обратно ул. Немировича-Данченко, Октябрьский мост), ул. Немировича-Данченко, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге	90	СВ	18,2	84,3	5
47	М	45	Чемской бор – Новосибирск-Арена	ул. Софийская, ул. Гидромонтажная, ул. Барьерная, ул. Печатников, ул. Часовая, Советское шоссе, ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Немировича-Данченко, ул. Лыщинского, ул. Геодезическая, пр-кт Карла Маркса	800	ОБВ	5,4	130,6	29
48	М	46	Отделение связи № 13 – Родники	ул. Новоуральская, ул. Магистральная, ул. Туруховская, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Солидарности, ул. Магистральная, Пашинское шоссе, ул. Тайгинская, ул. Рассветная, ул. Кочубея, ул. Мясниковой, Красный пр-кт (обратно ул. Краузе, ул. Рассветная)	400	МВ СВ БВ	6,8	82,9	6
49	–	48	Чемской бор – Общ. торговый центр	ул. Софийская, ул. Гидромонтажная, ул. Барьерная, ул. Печатников, ул. Часовая, ул. Приморская, ул. Русская, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, ул. Героев Труда, ул. Российская, ул. Арбузова, ул. Демакова	250	СВ	8,2	143,3	21
50	М	50	ул. Твардовского – УМ-3	ул. Твардовского, ул. Одоевского, ул. Вересаева, ул. Ласточкина, ул. Нахимова, ул. Баганская, ул. Аксенова, ул. Героев Революции, ул. Эйхе, ул. Первомайская	300	БВ	9,1	109,3	15
51	–	52	ТПУ «Университетский проспект» –	Университетский пр-кт, ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт	150	СВ	13,6	91,2	8

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			ИКЭМ	Академика Лаврентьева, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, ул. Экваторная, ул. Зеленая Горка, Садовый проезд, ул. Академика Тимакова					
52	–	52К	ТПУ «Университетский проспект» – ул. Экваторная	ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт Академика Лаврентьева, ул. Российская, ул. Демакова, ул. Арбузова, ул. Академика Тимакова, ул. Зелёная Горка, ул. Экваторная	50	СВ	27,3	108,7	5
53	М	53	Крылья – пл. им. Калинина	ул. Туруханская, ул. Солидарности (обратно ул. Солидарности, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Туруханская), ул. Магистральная, Пашинское шоссе, Северный объезд, ул. Краузе, Красный пр-кт	400	БВ	6,8	128,7	23
54	М	54	ул. Твардовского – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Твардовского, ул. Одоевского, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Красный пр-кт, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистраль, ул. Ленина	250	БВ	10,9	164,0	18
55	М	55	ЖК «Радуга Сибири» – ТЦ «Мегаполис»	ул. Невельского, ул. Порт-Артурсая, ул. Забалуева, ул. Колхидская, ул. Бийская, ул. Титова, ул. Станиславского, ул. Немировича-Данченко, ул. Троллейная, ул. Хилокская	400	БВ СВ МВ	6,8	83,3	15 0 0
56	-	57	Южно-Чемской ж/м – ул. Стартовая	ул. Николая Сотникова, ул. Александра Чистякова, ул. Виктора Шевелева, ул. Петухова, Советское шоссе, ул. Мира, ул. Сибиряков-Гвардейцев, Покрышкина, ул. Блюхера, ул. Стартовая	200	БВ	13,6	87,3	8
57	–	58	ул. Лобачевского – ул. Учительская	ул. Лобачевского, Кубовая, Краузе, Красный пр., ул. Мясниковой, Гребещикова, Тюленина, Рассветная, Тайгинская, Б. Хмельницкого	150	ОМВ	6,1	94,7	19
58	–	61	ул. Владимира Заровного – Акатуйский ж/м	ул. Большевистская, Октябрьский мост, пр-т Карла Маркса, ул. Сибиряков-Гвардейцев, Петухова, Виктора Уса	250	БВ	10,9	106,7	12
59	М	64	Березовая роща – ж/м Родники	ул. Гоголя (обратно Фрунзе, Кошурникова), Ипподрмская, Д. Ковальчук, Залесского, Даргомыжского, Г. Колонды, Объединения, Курчатова, Рассветная, Краузе, Кочубея	300	БВ	9,1	77,3	11
60	–	66А	Ясный берег – Ясный берег	ул. Ясный берег, проезд Энергетиков, ул. Ватутина, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост, ул. Большевистская, Красный пр-кт,	280	БВ	9,7	62,0	8

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Вокзальная магистраль, Димитровский мост, ул. Ясный берег					
61	–	67	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ДК им. Кирова – Вокзал «Новосибирск-Главный» (кольцевой)	Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, ул. Владимировская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев	100	МВ	13,6	28,0	2
62	М	68	ул. Твардовского – М. «Речной вокзал»	ул. Твардовского, ул. Одоевского, ул. Вересаева, ул. Ласточкина, ул. Нахимова, ул. Баганская, ул. Аксенова, ул. Героев Революции, Бердское шоссе, ул. Большевистская	400	БВ	6,8	131,4	23
63	–	69	ул. Твардовского – пос. Матвеевка	ул. Твардовского, ул. Одоевского	200	СВ	6,8	36,7	7
64	–	72	Общ. торговый центр – пос. Геологов	ул. Демакова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, Университетский пр-кт, Бердское шоссе, ул. Васильковая, ул. Боровая Партия	90	СВ	15,2	66,2	6
65	–	72б	Биатлонный комплекс – ЖК «Лесное»	ул. Биатлонная, ул. Докучаева, ул. Коминтерна, ул. Техническая, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, о.п. «ул. Ползунова», пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Гоголя, ул. Ипподромская, ул. Танковая, ул. Дуси Ковальчук, Красный пр-кт, Мочищенское ш., 1-е Мочищенское ш., Дачное ш.; обратно: Дачное ш., 1-е Мочищенское ш., Мочищенское ш., Красный пр-кт, площадь им. Калинина, ул. Дуси Ковальчук, ул. Танковая, ул. Ипподромская, ул. Гоголя, ул. Кошурникова, пр-кт Дзержинского, о.п. «ул. Ползунова», пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, ул. Техническая, ул. Коминтерна, ул. Докучаева, ул. Биатлонная	150	ОМВ	6,1	29,8	15
66	–	73	ул. Флотская – Отделение связи № 13	ул. Флотская, ул. Донецкая, ул. Солидарности, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Туруханская, о.п. «Крылья», ул. Туруханская, ул. Солидарности, ул. Магистральная, ул. Новоуральская, 7-й Магистральный пер., ул. Новоуральская, дорога до Север-	250	СВ	8,2	42,7	7

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				ного кладбища (лето) ; обратно: дорога от Северного кладбища (лето), ул. Новоуральская, ул. Магистральная, ул. Солидарности, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Туруханская, о.п. «Крылья», ул. Туруханская, ул. Солидарности, ул. Донецкая, ул. Флотская					
67	М	75	Родники – ПКиО «Заельцовский»	ул. Краузе, ул. Гребенщикова (обратно ул. Мясниковой, Красный пр-кт), ул. Фадеева, ул. Георгия Колонды, Красный пр-кт, ул. Дуси Ковальчук, ул. Сухарная	700	ОБВ	6,2	86,3	17
68	–	78	ТВК «Большая Медведица» – Магазин «Золотая Нива»	ул. Кошурникова, ул. Автогенная, ул. Кирова, Октябрьская магистраль, Красный пр-кт, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Бардина, ул. Новая, ул. Магаданская, ул. Даргомыжского, ул. Падунская, ул. Светлановская, ул. Георгия Колонды, ул. Окружная	120	ОМВ	7,6	122,4	10
69	–	87	пос. Клюквенный – Родники	ул. Подневича, ул. Тайгинская, ул. Красных зорь, ул. Краузе, Красный пр-кт, ул. Мясниковой, ул. Курчатова, ул. Красных Зорь, ул. Тайгинская, ул. Подневича	50	ОМВ	18,2	35,0	3
70	М	88	ОРМЗ – Новосибирск-Арена	ул. Таврическая, ул. Березовская, ул. Бердышева, ул. Печатников, ул. Молодости, ул. Гидромонтажная, ул. Барьерная, ул. Печатников, ул. Часовая, Советское шоссе, ул. Мира, ул. Ватутина, ул. Немировича-Данченко, ул. Лыщинского, ул. Геодезическая, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост (обратно ул. Блюхера, ул. Геодезическая)	400	БВ СВ МВ	6,8	145,6	19 0 0
71	–	89	Криводановский карьер – Новосибирск-Арена	ул. Клубная, ул. Большая, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Покрышкина, ул. Новогодняя, ул. Лыщинского, ул. Немировича-Данченко, пр-кт Карла Маркса (обратно ул. Блюхера, ул. Геодезическая)	250	СВ	8,2	90,7	14
72	–	90	ул. Татьяны Снежиной – Волейбольный центр	ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная, Гусинобродское шоссе, ул. Есенина, ул. Бориса Богаткова, ул.	150	ОМВ	6,1	42,2	6

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Кошурникова, ул. Фрунзе, ул. Ипподромская					
73	–	91	Затулинский ж/м (Полевая) – ул. С. Кожевникова	ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова, Северный проезд, Советское шоссе, ул. Аникина, ул. Обогатительная, ул. Оловозаводская,ул. Сержанта Коротаева, ул. Комсомольская, ул. Саввы Кожевникова	100	МВ	13,6	94,7	2
74	–	95А	ул. Ленинградская – ПКиО «Заельцовский»	ул. Лобова, Доватора, Б. Богаткова, Кошурникова, Фрунзе, Красный пр., ул. Д. Ковальчук, Сухарная	200	БВ	13,6	120,0	11
75	М	96А	ул. Татьяны Снежиной – Пермская	ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Кошурникова, ул. Фрунзе, пр-кт Димитрова, Димитровский мост, ул. Станиславского, ул. Титова	500	БВ	5,5	114,0	25
76	М	97	ул. Татьяны Снежиной – Ключ-Камышенское плато	(п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»), ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная, Гусинобродское шоссе, ул. Никитина, ул. Кирова, ул. Выборная, ул. Ключ-Камышенское плато, (п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»)	500	БВ	5,5	111,3	15
77	М	98	Ключ-Камышенское плато – Ботанический ж/м	Продление ул. Кирова, Красный пр-кт, Вокзальная магистраль, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Дуси Ковальчук, Красный пр-кт, ул. Дмитрия Донского, ул. Жуковского, ул. Северная, ул. Дачная	650	ОБВ	6,6	118,7	22
78	–	99	Радиостанция № 5 – ул. Овчукова	ул. Бородина, ул. Петухова, пл. им. Кирова, ул. Петухова, ул. Хилокская, ул. Связистов, ул. Волховская, ул. Полтавская, ул. Оборонная, ул. Пермская, ул. Титова, ул. Блюхера, Октябрьский мост, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, Красный пр-кт, ул. Советская, ул. Писарева, Красный пр-кт, ул. Кропоткина, ул. Республиканская, ул. Трикотажная, ул. Авиастроителей, ул. Учительская, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Овчукова	280	СВ	16,0	182,0	12
79	–	101	Биатлонный комплекс – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Докучаева, Гусинобродское шоссе, ул. Волочаевская, ул. Татьяны Снежиной, ул. Лобова, ул. Кирова, ул. Восход, ул. Большевистская, ул. Советская, Вокзальная магистраль	200	СВ	10,2	99,3	12

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
80	–	102	ТПУ «Метро Молодежная» – ТПУ «Чемской»	Гусинобродское шоссе, ул. Волочаевская, ул. Татьяны Снежиной, продление ул. Доватора, ул. Выборная, Юго-Западный транзит (участок от ул. Большевистской до ул. Кирова), Бугринский мост, ул. Ватутина, ул. Комсомольская	150	СВ	13,6	142,0	13
81	М	104	Микрорайон «Стрижи» – Новосибирск-Арена	Мочищенское шоссе, ул. Жуковского, ул. Нарымская, ул. Писарева, ул. Советская	350	БВ	7,8	107,3	17
82	М	105	ул. Пермская – М. «Березовая роща»	ул. Титова, ул. Станиславского, Центральный мост, ул. Ипподромская, ул. Фрунзе, ул. Кошурникова	400	БВ	6,8	108,0	19
83	–	106	УМ-3 – Новосибирск-Арена	ул. Первомайская, ул. Героев Революции, ул. Первомайская, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост	180	БВ	15,2	105,8	9
84	–	108	Родники – ул. Рассветная – Родники (кольцевой)	Красный пр-кт, ул. Краузе, ул. Рассветная, ул. Тайгинская, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Объединения, ул. Мясниковой, ул. Тюленина	400	БВ	6,8	42,3	8
85	М	110	Пл. им. Калинина – Родники	Красный пр-кт, (обратно ул. Краузе, ул. Кочубея, ул. Мясниковой), Красный пр-кт	400	БВ	6,8	53,4	10
86	–	113	ул. Ракитная – ул. 1-я Чулымская – ул. Штурвальная	ул. Болотная, ул. Яринская, ул. 1-я Яринская, ул. 1-я Чулымская, школа № 72, ул. 1-я Чулымская, ул. Моторная, ул. 1-я Шоссейная, ул. Большая, ул. Междуреченская, ул. 2-я Портовая, ул. Полярная, ул. Томьусинская	150	ОМВ	6,1	41,8	6
87	–	121	М. «Речной вокзал» – Общественный торговый центр	ул. Большевистская, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, ул. Экваторная, ул. Зеленая Горка, ул. Садовый проезд, ул. Тимакова, ул. Иванова, ул. Арбузова, ул. Российская, Героев труда, пр-кт Строителей, ул. Российская, ул. Демакова	150	БВ	18,2	117,8	11
88	–	147	ул. Твардовского – ТПУ «Университетский проспект»	ул. Твардовского, ул. Одоевского, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, ул. Зеленая Горка, ул. Академика Тимакова, ул. Иванова, ул. Арбузова, ул. Российская, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, Университетский пр-кт	100	СВ	20,5	126,0	8

Примечания: условные обозначения и применяемые сокращения:

Тв 14-16м – трамвай особо большой вместимости, вместимость вагона 118 пассажиров;
Тв 26-28м – трамвай особо большой вместимости, вместимость вагона 163 пассажира;
Тв 33-35м – трамвай особо большой вместимости, вместимость вагона 220 пассажиров;
ТС – троллейбус особо большой вместимости, вместимость единицы подвижного состава 92 пассажира;
БВ – автобус большой вместимости, вместимость единицы подвижного состава 89 пассажиров (например, ЛиАЗ-5256, НефАЗ-5299, Тролза-5265);
СВ – автобус средней вместимости, вместимость единицы подвижного состава 79 пассажиров (например, ПАЗ-4234, Hyundai AeroCity);
МВ – автобус малой вместимости, категории М3, вместимость единицы подвижного состава 49 пассажиров (например, ПАЗ-32054);
ОМВ – автобус малой вместимости, категории М2, вместимость единицы подвижного состава 25 пассажиров (например, Газель Next, Peugeot Boxer);
о.п. – остановочный пункт;
к.о.п. – конечный остановочный пункт;
п.м.о. – открытая площадка для разворота и отстоя транспортных средств общественного пассажирского транспорта (площадка межрейсового отстоя и разворота);
линия № 1 – проезжая часть с троллейбусной сетью на площади им. Гарина-Михайловского, проезжая часть, параллельная ул. Большевистской;
линия № 2 – проезжая часть на площади им. Гарина-Михайловского, параллельная линии № 1;
л (лето) – период осуществления перевозок в садово-дачный сезон (май-сентябрь);
М – магистральные маршруты, обслуживаемые подвижным составом большой вместимости и имеющие интервал не более 10 минут при расчетном пассажиропотоке на наиболее загруженном перегоне не менее 300 пассажиров в час.

В соответствии с полученными данными перспективного пассажиропотока на маршрутной сети и с учетом прогнозируемого социально-экономического развития территории, а также предложенных инфраструктурных мероприятий по развитию общественного транспорта в городе Новосибирске, рекомендуются к реализации следующие изменения в маршрутной сети, направленные на оптимизацию работы наземного городского транспорта общего пользования, предполагающие приведение в соответствие провозной способности подвижного состава к прогнозируемом пассажиропотоку в 2029 – 2034 годах (таблица 3.7).

Таблица 3.7

Перечень мероприятий по оптимизации работы маршрутов наземного городского транспорта общего пользования в 2029 – 2034 гг.

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
1	Изменение маршрута трамвая № 1 «Микрорайон «Времена года» – ТПУ «Новосибирск-Западный»	2033	Изменение количества транспортных средств до 12 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 163 пассажира) в связи с перспективным пассажиропотоком
2	Изменение маршрута трамвая № 2 «ТПУ «Чистая Слобода» – ТПУ «Клещиха»	2033	Изменение количества транспортных средств до 28 единиц подвижного состава особо большого класса (вместимость вагона 220 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
3	Изменение маршрута трамвая № 4 «ТПУ «Чемской» – М. «Площадь Маркса»	2033	Изменение количества транспортных средств до 50 единиц подвижного состава особо большого класса (вместимость вагона 220 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
4	Открытие маршрута трам-	2029	Для обеспечения прямого сообщения с центральной частью

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	вая № 5 «Родники – Театр Оперы и Балета»		города и в связи со строительством линии по ул. Писарева, Ипподромской.
5	Изменение маршрута трамвая № 8 «Завод медпрепаратов – М. «Площадь Маркса»	2033	Изменение количества транспортных средств до 13 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 163 пассажира) в связи с перспективным пассажиропотоком
6	Изменение маршрута трамвая № 11 по схеме «Золотая горка – Березовая роща»	2029	Для обеспечения прямой связи Каменского шоссе с центром города и сетью метрополитена и в связи со строительством линии по проспекту Дзержинского.
7	Изменение маршрута трамвая № 11 по схеме «д. Каменка – Березовая роща»	2033	Для обеспечения связи деревни Каменка и города Новосибирска. Изменение количества транспортных средств до 6 единиц подвижного состава особо большого класса (вместимость вагона 220 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
8	Изменение маршрута трамвая № 13 «Гусинобродское кладбище – ул. Писарева»	2033	Изменение количества транспортных средств до 16 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 163 пассажира) в связи с перспективным пассажиропотоком
9	Изменение маршрута трамвая № 7 «Родники – пл. им. Калинина»	2033	Изменение количества транспортных средств до 20 единиц подвижного состава особо большого класса (вместимость вагона 220 пассажиров) в связи с перспективным пассажиропотоком
10	Изменение маршрута трамвая № 21 «ул. Татьяны Снежиной – Магазин «Золотая Нива»	2033	Изменение количества транспортных средств до 7 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 163 пассажира) в связи с перспективным пассажиропотоком
11	Изменение маршрута трамвая № 23 по схеме «Родники – Березовая роща»	2029	Для обеспечения альтернативной связи жилых массивов Родники, Снегири, Юбилейный с центральной частью города и в связи со строительством линии по проспекту Дзержинского. Изменение количества транспортных средств до 13 единиц подвижного состава большого класса (вместимость вагона 163 пассажира) в связи с перспективным пассажиропотоком
12	Открытие маршрута трамвая № 25 «Гусинобродское кладбище – Березовая роща»	2030	Для обеспечения альтернативной связи ул. Волочаевской с центром города и сетью метрополитена и в связи со строительством линии по проспекту Дзержинского и изменением трассы маршрута № 11
13	Изменение маршрута троллейбуса № 2А «Родники – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2033	Изменение количества транспортных средств до 18 единиц подвижного состава на автономном ходу в связи с перспективным пассажиропотоком
14	Изменение маршрута троллейбуса № 4А «Затулинский ж/м – с/х Левобережный»	2033	Изменение количества транспортных средств до 45 единиц подвижного состава на автономном ходу в связи с перспективным пассажиропотоком
15	Отмена маршрута троллейбуса № 13	2031	В связи со строительством линии трамвая по ул. Писарева, ул. Ипподромской
16	Изменение маршрута троллейбуса № 29А «Южно-Чемской ж/м – ул. Болтнева»	2033	Изменение количества транспортных средств до 35 единиц подвижного состава на автономном ходу в связи с перспективным пассажиропотоком
17	Изменение маршрута троллейбуса № 96А «ул. Татьяны Снежиной – Пермская»	2033	Изменение количества транспортных средств до 30 единиц подвижного состава на автономном ходу в связи с перспективным пассажиропотоком
18	Изменение маршрута автобуса № 3 «Вокзал «Новосибирск-Главный» –	2033	Изменение количества транспортных средств до 26 единиц подвижного состава особо большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
	Родники»		
19	Изменение маршрута автобуса № 6 «ТПУ «Метро Молодежная» – Березовая роща»	2033	Изменение количества транспортных средств до 6 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
20	Изменение маршрута автобуса № 8 «ТПУ «Университетский проспект» – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2033	Изменение количества транспортных средств до 39 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
21	Изменение маршрута автобуса № 13 «Ключ-Камышенское плато – Березовая роща»	2033	Изменение количества транспортных средств до 20 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
22	Изменение маршрута автобуса № 15 «Микрорайон «Стрижи» – ТПУ «Метро Молодежная»	2033	Изменение количества транспортных средств до 35 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
23	Изменение маршрута автобуса № 18 «Ключ-Камышенское плато – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2033	Изменение количества транспортных средств до 18 единиц подвижного состава особо большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
24	Изменение маршрута автобуса № 21 «УМ-3 – Вокзал «Новосибирск-Главный»	2033	Изменение количества транспортных средств до 23 единиц подвижного состава особо большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
25	Изменение маршрута автобуса № 31 «Вокзал «Новосибирск-Главный» – Ключ-Камышенское плато»	2033	Изменение количества транспортных средств до 14 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
26	Изменение маршрута автобуса № 4 «Вокзал «Новосибирск-Главный» – ж/м Родники»	2033	Изменение количества транспортных средств до 23 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
27	Изменение маршрута автобуса № 43 «ТПУ «Чистая Слобода» – Белые росы»	2033	Изменение количества транспортных средств до 20 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
28	Изменение маршрута автобуса № 52 «ТПУ «Университетский проспект» – ИКЭМ»	2033	Изменение количества транспортных средств до 12 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
29	Изменение маршрута автобуса № 53 «Крылья – пл. им. Калинина»	2033	Изменение количества транспортных средств до 31 единицы подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
30	Изменение маршрута автобуса № 55 «ЖК «Радуга Сибири – ТЦ «Мегаполис»	2033	Изменение количества транспортных средств до 17 единиц подвижного состава большого, среднего, малого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
31	Изменение маршрута автобуса № 73 «ул. Флотская – Отделение связи № 13 (Северное кладбище – лето)»	2033	Изменение количества транспортных средств до 8 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
32	Изменение маршрута автобуса № 75 «Родники – ПКиО «Заельцовский»	2033	Изменение количества транспортных средств до 19 единиц подвижного состава особо большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком

№ п/п	Наименование	Год реализации	Комментарий
1	2	3	4
33	Изменение маршрута автобуса № 90 «ул. Татьяны Снежиной – Волейбольный центр»	2030	Изменение количества транспортных средств до 9 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком
34	Изменение маршрута автобуса № 98 «Ключ-Камышенское плато – Ботанический ж/м»	2033	Изменение количества транспортных средств до 26 единиц подвижного состава особо большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
35	Изменение маршрута автобуса № 104 «Микрорайон «Стрижи» – Новосибирск-Арена»	2033	Изменение количества транспортных средств до 19 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
36	Изменение маршрута автобуса № 105 «Пермская – Березовая роща»	2033	Изменение количества транспортных средств до 26 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
37	Изменение маршрута автобуса № 108 «Родники – ул. Рассветная – Родники (кольцевой)»	2033	Изменение количества транспортных средств до 10 единиц подвижного состава большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
38	Изменение маршрута автобуса № 110 «Пл. им. Калинина – Родники»	2033	Изменение количества транспортных средств до 12 единиц подвижного состава особо большого класса в связи с перспективным пассажиропотоком
39	Изменение маршрута автобуса № 111 по схеме «ТПУ «Метро Молодежная» – Березовая роща»	2030	Для улучшения качества обслуживания Закаменского микрорайона и в связи со строительством ул. Михаила Кулагина. Изменение количества транспортных средств до 9 единиц подвижного состава среднего класса в связи с перспективным пассажиропотоком

В таблице 3.8 приведен итоговый перечень всех маршрутов на 2034 год с указанием интенсивности их движения и типа подвижного состава.

Таблица 3.8

Перечень муниципальных маршрутов города Новосибирска на 2034 год

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Трамвай									
1	М	1	Микрорайон «Времена года» – ТПУ «Новосибирск-Западный»	Микрорайон «Времена года», ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Блюхера, ул. Котовского, ул. Ватутина, ул. Широкая	1000	Тв 26-28м	10,0	72,0	12
2	М	2	ТПУ «Чистая слобода» – ТПУ «Клещиха»	ул. Титова, ул. Троллейная, ул. 9-й Гвардейской Дивизии, ул. Волховская, ул. Связистов, ул. Хилокская	2000	Тв 33-35м	5,0	59,4	28

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3	М	3	ТПУ «Чемской» – ТПУ «Новосибирск-Западный»	ул. Прокопьевская, ул. Нмколая Сотникова, ул. Петухова, ул. Хилокская, ул. Связистов, ул. Волховская, 9-й Гвардейской Дивизии, ул. Троллейная	550	Тв 14-16м	9,1	113,7	15
4	М	4	ТПУ «Чемской» – М. «Площадь Маркса»	ул. Прокопьевская, ул. Николая Сотникова, ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина	3000	Тв 33-35м	3,3	70,0	50
5	М	5	Родники – Театр оперы и балета	ул. Краузе, ул. Курчатова, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Ипподромская, ул. Писарева, ул. Мичурина	2000	Тв 33-35м	5,0	66,0	32
6	М	8	Завод медпрепаратов – М. «Площадь Маркса»	ул. Дукача, ул. Титова, ул. Троллейная, ул. Широкая, ул. Ватутина, ул. Котовского, ул. Блюхера	1000	Тв 26-28м	10,0	78,0	13
7	М	10	Бугринская роща – ТПУ «Новосибирск-Западный»	ул. Оловозаводская, ул. Мира, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Вертковская	600	Тв 14-16м	8,3	66,3	10
8	М	11 ↔	Деревня Каменка – Березовая роща	пр-кт Дзержинского, Каменское шоссе	500	Тв 33-35м	20,0	49,2	6
9	М	13	Гусинобродское кладбище – ул. Писарева	ул. Никитина, ул. Воинская, ул. Гурьевская, ул. Зыряновская, ул. Серебренниковсая, ул. Мичурина, ул. Писарева	1200	Тв 26-28м	8,3	81,0	16
10	М	14	пл. им. Калинина – Сад Мичуринцев	ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроетелей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, ул. Никитина	800	Тв 14-16м	6,3	89,9	17
11	М	15	Бугринская роща – ТПУ «Новосибирск-Западный»	ул. Оловозаводская, ул. Мира, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Блюхера, ул. Котовского, ул. Ватутина, ул. Широкая	550	Тв 14-16м	9,1	76,7	20
12	М	16	ТПУ «Клещиха» – М. «Площадь Маркса» (кольцевой)	ул. Связистов, ул. Широкая, ул. Троллейная, ул. Вертковская, ул. Покрышкина, ул. Блюхера, ул. Котовского, ул. Ватутина, ул. Широкая, ул. Связистов	400	Тв 14-16м	12,5	66,8	7
13	М	17	Родники – пл. им. Калинина	ул. Краузе, ул. Курчатова, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук	1500	Тв 33-35м	6,7	55,0	20
14	М	18	ТПУ «Клещиха» – М. «Площадь Маркса» (кольцевой)	ул. Связистов, ул. Широкая, ул. Ватутина, ул. Котовского, ул. Блюхера, ул. Покрышкина, ул. Вертковская, ул. Троллейная, ул. Широкая, ул. Связистов	400	Тв 14-16м	12,5	66,0	7
15	–	21 ↔	ул. Татьяны Снежиной – Магазин	ул. В. Высоцкого, ул. Волочаевская, ул. Никитина, ул.	1000	Тв 26-28м	10,0	42,0	7

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			«Золотая Нива»	Кошурникова					
16	М	22	ул. Татьяны Снежиной – Театр Оперы и Балета	ул. В. Высоцкого, ул. Волочаевская, ул. Никитина, ул. Воинская, ул. Гурьевская, ул. Зыряновская, ул. Серебренниковсая	1000	Тв 26-28м	10,0	80,0	13
17	М	23 ↔	Родники – Березовая роща	ул. Краузе, ул. Курчатова, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского	1200	Тв 26-28м	8,3	67,6	13
18	–	24 ↔	Гусинобродское кладбище – Магазин «Золотая Нива»	ул. Никитина, ул. Кошурникова	400	Тв 26-28м	25,0	35,4	3
19	М	25 ↔	Гусинобродское кладбище – Березовая роща	ул. Никитина, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского	850	Тв 26-28м	11,8	39,0	6
Автобусы, работающие на маршрутах по регулируемому тарифу и троллейбус									
1	М	2А	Родники – Вокзал «Новосибирск-Главный»	Красный пр-кт, ул. Аэропорт, ул. Жуковского, ул. Нарымская, пр-кт Димитрова, Вокзальная магистраль	600	БВ	4,5	68,0	18
2	М	3	Родники – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Краузе, ул. Кочубея,ул. Мясниковой, ул. Тюленина, ул. Гребенщикова, ул. Фадеева (обратно ул. Гребенщикова, ул. Тюленина, Красный пр-кт), ул. Объединения, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, ул. Республиканская, ул. Кропоткина, Красный пр-кт, ул. Железнодорожная, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев, пл. им. Гарина-Михайловского	800	ОБВ	5,4	117,7	26
3	М	4А	с/х Левобережный – Затулинский ж/м (Полевая)	ул. Дукача, ул. Станционная, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге	800	БВ	3,4	130,0	45
4	М	5А	Родники – ул. Ленинградская	Красный пр-кт, ул. Кирова	600	БВ	4,5	95,3	30
5	–	5	ул. Дюканова – ул. Ленинградская	ул. Широкая, ул. Новосибирская, ул. Пархоменко, ул. Троллейная, ул. Широкая, ул. Ватутина, ул. Котовского, ул. Блюхера, Октябрьский мост, ул. Восход, ул. Кирова	250	БВ	10,9	86,7	10
6	–	6	ТПУ «Метро Молодежная» – ул. Амбулаторная	Гусинобродское шоссе, о.п. «ул. Амбулаторная»	150	СВ	13,6	64,7	6
7	М	7А	ТПУ «Метро Молодежная» –	Гусинобродское шоссе, ул. Лазурная, ул. Доватора, ул. Бориса	800	БВ	3,4	106,7	37

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			Станиславский ж/м	Богаткова, Октябрьский мост, пр-кт Маркса, ул. Титова, ул. Станиславского					
8	–	7	Микрорайон «Щ» – ул. Белоусова	ул. Арбузова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, пр-кт Академика Лаврентьева, ул. Кутателадзе, ул. Инженерная, ул. Николаева, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, пр-кт Университетский, Бердское шоссе, ул. Русская, ул. Шлюзовая, ул. Балтийская	300	МВ	4,5	109,3	16
9	М	8А	Затулинский ж/м (Полевая) – ул. Татьяны Снежиной	ул. Зорге (о.п. «Полевая»), ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост, ул. Кирова, ул. Выборная, ул. Доватора	500	БВ	5,5	140,0	31
10	М	8	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ТПУ «Университетский проспект»	Вокзальная магистраль, Красный пр-кт, ул. Большевистская, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, пр-кт академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, Университетский пр-кт	500	БВ	5,5	178,9	39
11	–	9	Автовокзал – Акатуйский ж/м	Красный пр-кт, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, проезд под путепроводом с поворотом направо, через территорию СТЦ «Мега», ул. Комсомольская, ул. Бронная, 18-й Бронный пер., ул. Петухова, ул. Виктора Уса	250	СВ	8,2	153,3	23
12	М	10Т	ул. Ползунова – Институт горного дела	пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, ул. Кирова, Красный пр-кт	400	БВ	6,8	80,0	14
13	–	10	ул. Планировочная – ул. Чукотская	ул. Планировочная, ул. Выставочная, ул. Котовского, ул. Блюхера, ул. Покрышкина, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Беловежская, ул. Чукотская	180	СВ	11,4	45,3	5
14	–	11	Общ. торговый центр – СТЦ «Мега»	ул. Демакова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, ул. Новогодняя, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Тюменская, (п.м.о. «СТЦ «Мега» в районе «Леруа Мерлен» - зона №1);	250	БВ	10,9	153,3	17

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				обратно: (п.м.о. «СТЦ «Мега» в районе «Леруа Мерлен» - зона №1), через территорию СТЦ «Мега», ул. Бурденко, ул. Ватутина, ул. Новогодняя, ул. Покрышкина, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, Бугринский мост, ул. Большевистская, Бердское шоссе, Старое шоссе, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, ул. Героев Труда, ул. Российская, ул. Демакова					
15	–	11б	ТПУ «Метро Молодежная» – Планетарий	Гусинбродское шоссе, ул. Довватора, ул. Выборная, продление ул. Кирова, ул. Ключ-Камышенское плато	200	СВ	4,5	61,0	16
16	М	13	Ключ-Камышенское плато – Березовая роща	Продление ул. Кирова, Юго-западный транзит (участок от ул. Большевистской до ул. Кирова), ул. Большевистская,ул. Ипподромская, ул. Гоголя, ул. Кошурникова (обратно ул. Фрунзе)	400	БВ	6,8	102,0	18
17	–	13в	Колледж им. Н.А. Лунина – ТПУ «Метро Молодежная»	ул. Железнодорожная, Красный пр-кт, ул. Коропоткина, ул. Республиканская, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, ул. Техническая, ул. Коминтерна, Гусинобродское шоссе обратно: Гусинобродское шоссе, ул. Коминтерна, ул. Техническая, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, ул. Трикотажная, ул. Республиканская, ул. 25 лет Октября, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, ул. Республиканская, ул. Коропоткина, Красный пр-кт, ул. Железнодорожная	300	ОМВ	3,0	57,3	23
18	М	15	Микрорайон «Стрижи» – ТПУ «Метро Молодежная»	ул. Кубовая, ул. Кедровая, Мочищенское шоссе, Красный пр-ут, ул. Писарева, ул. Ипподромская, пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, Гусинобродское ш.	600	БВ	4,5	134,0	35
19	М	16	Новосибирск-Арена – Затон	Октябрьский мост, ул. Котовского, ул. Ватутина, проезд Энергетиков, ул. Моторная, ул. 1-я Шоссейная, ул. Большая, ул. 2-я Портовая	500	БВ	5,5	88,7	20
20	–	17	ул. Победы – в/с	ул. Победы, ул. Жуковского, ул.	75	ОМВ	12,1	80,2	8

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			«Ельцовка»	Дмитрия Донского, ул. Дачная, ул. М. Перевозчикова (обратно ул. Дуси Ковальчук), Красный пр-кт, Мочищенское шоссе, Дачное шоссе					
21	М	18	Ключ-Камышенское плато – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Ключ-Камышенское плато , ул. Выборная, ул. Кирова, Красный пр-кт, Вокзальная магистраль	800	ОБВ	5,4	81,3	18
22	М	19	ул. Болтнева – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Большая, Димитровский мост, ул. Ленина (обратно Вокзальная магистраль)	400	БВ	6,8	72,0	13
23	–	20	ул. Твардовского – СТЦ «Мега»	ул. Твардовского, ул. Одоевского, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Тюменская	250	БВ	10,9	124,4	14
24	М	21	УМ-3 – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Первомайская, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Красный пр-кт, Вокзальная магистраль, ул. Ленина	700	ОБВ	6,2	117,6	23
25	–	22А	Ясный берег – Ясный берег	ул. Ясный берег, Димитровский мост, ул. Ленина, Вокзальная магистарль, Красный пр-кт, ул. Большевистская, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, ул. Ватутина, проезд Энергетиков, ул. Ясный берег	280	БВ	9,7	62,0	8
26	М	22Т	ул. Учительская – Северо-Чемской ж/м	ул. Учительская, ул. Авиастроителей, ул. Трикотажная, пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, ул. Кирова, ул. Восход, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, ул. Ватутина, ул. Комсомольская	600	БВ	4,5	150,0	39
27	М	23Т	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ул. Ползунова	ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, ул. Кошурникова, пр-кт Дзержинского	700	БВ	3,9	50,1	18
28	М	23	Общ. торговый центр – ОРМЗ	ул. Демакова, ул. Российская, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, пр-кт Университетский, Бердское шоссе, ул. Русская, ул. Новоморская, ул. Ветлужская,ул. Софийская, ул. Приморская, ул. Часовая, ул. Печатников, ул. Бердышева, ул. Березовская, ул. Таврическая	600	БВ	4,5	131,7	35
29	М	24Т	ул. Учительская – Станиславский ж/м	ул. Богдана Хмельницкого, ул. Дуси Ковальчук, ул. Владимироская, Димитровский мост, ул. Станиславского	800	БВ	3,4	111,3	39

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
30	–	25	ж/м Затулинский – Белые росы	ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова, ул. Дмитрия Шмонина, ул. Василия Шевелева, ул. Александра Чистякова, ул. Бронная, ул. Прокопьевская	200	СВ	10,2	78,7	10
31	–	26А	ТЦ «Мегаполис» – Затулинский ж/м (Полевая)	ул. Хилокская, ул. Петухова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге	200	БВ	13,6	60,0	6
32	М	28	Пригородный простор – с/х Левобережный	Толмачевское шоссе, ул. Хилокская, ул. Троллейная, ул. Немировича-Данченко, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Титова, ул. Станиславского, ул. Широкая, ул. Троллейная, ул. Пархоменко, ул. Новосибирская, ул. Широкая, ул. Невельского, ул. Забалуева, ул. Фасадная, ул. Забалуева, ул. Порт-Артурская, ул. Дукача	600	БВ	4,5	112,7	30
33	М	29А	Южно-Чемской ж/м – ул. Болтнева	ул. Николая Сотникова, ул. Александра Чистякова, ул. Бронная, ул. Комсомольская, ул. Мира, ул. Ватутина, ул. Широкая, ул. Станционная, ул. 2-я Станционная, ул. Большая	600	БВ	4,5	133,3	35
34	–	30а	Пл. им. Калинина – ул. Владимира Заровного	ул. Дуси Ковальчук, ул. Владимировская, ул. Фабричная, ул. Большевистская	250	СВ	8,2	61,4	9
35	–	30б	ул. Малиновая – ул. Ленинградская	Гусинобродское шоссе, ул. Никитина, ул. Автогенная, ул. Кирова, ул. Лобова	200	ОМВ	4,5	44,6	12
36	М	31	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Ключ-Камышенское плато	Вокзальная магистраль, ул. Орджоникидзе, ул. Военная, ул. Никитина, ул. Добролюбова, ул. Большевистская, Юго-западный транзит (участок от ул. Большевистской до ул. Кирова), продление ул. Кирова	300	БВ	9,1	103,3	14
37	–	32	ул. Водозабор – Новосибирск-Арена	ул. Водозабор, ул. Комсомольская, ул. Сержанта Коротаева, ул. Оловозаводская, ул. Обогатительная, ул. Аникина, ул. Мира, ул. Ватутина, ул. Немировича-Данченко, Октябрьский мост обратно: Октябрьский мост, ул. Блюхера, ул. Геодезическая, ул. Немировича-Данченко, ул. Ватутина, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Обогатительная, ул. Оловозаводская, ул. Сержанта Коротаева, ул.	100	ОМВ	9,1	62,9	9

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Комсомольская, ул. Водозабор					
38	М	34	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ж/м Родники	пл. им. Гарина-Михайловского, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Тайгинская, ул. Курчатова, ул. Рассветная, ул. Краузе, ул. Кочубея	500	БВ	5,5	104,7	23
39	–	35	ТПУ «Метро Молодежная» – М. «Березовая роща»	Гусинобродское шоссе, ул. Есенина, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского	200	БВ	16,6	18,1	8
40	М	36	ул. Белоусова – Автовокзал	ул. Балтийская, ул. Шлюзовая, ул. Русская, Бердское шоссе, ул. Большевистская, Красный пр-кт	300	БВ	9,1	150,5	20
41	–	37	Ключ-Камышенское плато – ТПУ «Чистая Слобода»	ул. Титова, ул. Порт-Артурская, ул. Спортивная, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул. Титова, пл. им. Карла Маркса, ул. Ватутина, Бугринский мост, Юго-западный транзит (участок от ул. Большевистской до ул. Кирова), ул. Выборная, ул. Ключ-Камышенское плато, (п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»)	150	СВ	13,6	118,4	11
42	–	38	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ул. Коминтерна	ул. Челюскинцев, ул. Гоголя, ул. Семьи Шамшиных, ул. Военная, ул. Василия Старощука, ул. Бориса Богаткова, ул. Есенина, ГБШ, ул. Коминтерна	400	МВ	3,4	91,3	20
43	–	43	ТПУ «Чистая Слобода» – Белые росы	ул. Дукача, ул. Спортивная, ул. Холмистая, ул. Забалуева, ул. Связистов, ул. Широкая, ул. Новосибирская, ул. Пархоменко, ул. Троллейная, ул. Титова, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Мира, ул. Аникина, ул. Комсомольская, ул. Прокопьевская	260	СВ	7,9	130,0	20
44	–	44	Диагностический центр – ул. Татьяны Снежиной	территория гор. больницы, ул. Залесского, ул. Дуси Ковальчук, ул. Танковая, ул. Ипподромская, ул. Николая Островского, ул. Красина, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, ул. Есенина, Гусинобродское шоссе, ул. Довватора	90	СВ	22,7	86,1	5
45	–	44б	ул. Стартовая – Затулинский ж/м	ул. Стартовая, ул. Блюхера, ул. Геодезическая (обратно ул. Немировича-Данченко, Октябрьский мост), ул. Немировича-Данченко, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Зорге	90	СВ	18,2	84,3	5

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
46	М	46	Отделение связи № 13 (Северное кладбище – лето) – Родники	ул. Новоуральская, ул. Магистральная, ул. Туруховская, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Солидарности, ул. Магистральная, Пашинское шоссе, ул. Тайгинская, ул. Рассветная, ул. Кочубея, ул. Мясниковой, Красный пр-кт (обратно ул. Краузе, ул. Рассветная)	500	МВ СВ БВ	5,5	82,9	6
47	–	47	ул. Твардовского – ТПУ «Университетский проспект»	ул. Твардовского, ул. Одоевского, Старое шоссе, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, Зелёная Горка, ул. Академика Тимакова, ул. Иванова, ул. Арбузова, ул. Российская, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, Университетский пр-кт	100	СВ	20,5	126,0	8
48	–	48	Чемской бор – Общ. торговый центр	ул. Софийская, ул. Гидромонтажная, ул. Барьерная, ул. Печатников, ул. Часовая, ул. Приморская, ул. Русская, Бердское шоссе, пр-кт Строителей, ул. Героев Труда, ул. Российская, ул. Арбузова, ул. Демакова	250	СВ	8,2	143,3	21
49	М	50	ул. Твардовского – УМ-3	ул. Твардовского, ул. Одоевского, ул. Вересаева, ул. Ласточкина, ул. Нахимова, ул. Баганская, ул. Аксенова, ул. Героев Революции, ул. Эйхе, ул. Первомайская	300	БВ	9,1	109,3	15
50	–	52	ТПУ «Университетский проспект» – ИКЭМ	Университетский пр-кт, ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт Академика Лаврентьева, пр-кт Строителей, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, ул. Экваторная, ул. Зеленая Горка, ул. Садовый проезд, ул. Академика Тимакова	200	СВ	10,2	96,0	12
51	–	52К	ТПУ «Университетский проспект» – ул. Экваторная	ул. Жемчужная, Морской пр-кт, пр-кт Академика Лаврентьева, ул. Российская, ул. Демакова, ул. Арбузова, ул. Академика Тимакова, ул. Зелёная Горка, ул. Экваторная	50	СВ	27,3	108,7	5
52	М	53	Крылья – пл. им. Калинина	ул. Туруховская, ул. Солидарности (обратно ул. Солидарности, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Туруховская), ул. Магистральная, Пашинское шоссе, Северный объезд, ул. Краузе, Красный пр-кт	550	БВ	5,0	128,7	31
53	М	54	ул. Твардовского –	ул. Твардовского, ул. Одоевского,	250	БВ	10,9	164,0	18

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			Вокзал «Новосибирск-Главный»	Бердское шоссе, ул. Большевистская, Красный пр-кт, ул. Орджоникидзе, Вокзальная магистарль, ул. Ленина					
54	М	55	ЖК «Радуга Сибири» – ТЦ «Мегаполис»	ул. Невельского, ул. Порт-Артурсая, ул. Забалуева, ул. Колхидская, ул. Бийская, ул. Титова, ул. Станиславского, ул. Немировича-Данченко, ул. Троллейная, ул. Хилокская	450	БВ СВ МВ	6,1	83,3	17 0 0
55	–	57	Южно-Чемской ж/м – ул. Стартовая	ул. Николая Сотникова, ул. Александра Чистякова, ул. Виктора Шевелева, ул. Петухова, Советское шоссе, ул. Мира, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Покрышкина, ул. Блюхера, ул. Стартовая	200	БВ	13,6	87,3	8
56	–	58	ул. Лобачевского – ул. Учительская	ул. Лобачевского, ул. Кубовая, ул. Краузе, Красный пр-кт, ул. Мясниковой, ул. Гребещикова, ул. Тюленина, ул. Рассветная, ул. Тайгинская, ул. Богдана Хмельницкого	150	ОМВ	6,1	94,7	19
57	–	61	ул. Владимира Заровного – Акатуйский ж/м	ул. Большевистская, Октябрьский мост, пр-кт Карла Маркса, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова, ул. Виктора Уса	250	БВ	10,9	106,7	12
58	М	64	Березовая роща – ж/м Родники	ул. Гоголя (обратно ул. Фрунзе, ул. Кошурникова), ул. Ипподрмская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Залесского, ул. Даргомыжского, ул. Георгия Колонды, ул. Объединения, ул. Курчатова, ул. Рассветная, ул. Краузе, ул. Кочубея	300	БВ	9,1	77,3	11
59	–	66А	Ясный берег – Ясный берег	ул. Ясный берег, проезд Энергетиков, ул. Ватутина, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост, ул. Большевистская, Красный пр-кт, Вокзальная магистраль, Димитровский мост, ул. Ясный берег	280	БВ	9,7	62,0	8
60	–	67	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ДК им. Кирова – Вокзал «Новосибирск-Главный» (кольцевой)	Вокзальная магистраль, пр-кт Димитрова, ул. Владимировская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Нарымская, ул. Челюскинцев	100	МВ	13,6	28,0	2
61	М	68	ул. Твардовского – М. «Речной вокзал»	ул. Твардовского, ул. Одоевского, ул. Вересаева, ул. Ласточкина, ул. Нахимова, ул. Баганская, ул. Аксенова, ул. Героев Революции,	400	БВ	6,8	131,4	23

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Бердское шоссе, ул. Большевистская					
62	–	69	ул. Твардовского – пос. Матвеевка	ул. Твардовского, ул. Одоевского	200	СВ	6,8	36,7	7
63	–	72	Общ. торговый центр – пос. Геологов	ул. Демакова, ул. Российская, ул. Героев Труда, пр-кт Строителей, пр-кт Академика Лаврентьева, Морской пр-кт, ул. Жемчужная, Университетский пр-кт, Бердское шоссе, ул. Васильковая, ул. Боровая Партия	90	СВ	15,2	66,2	6
64	–	72б	Биатлонный комплекс – ЖК «Лесное»	ул. Биатлонная, ул. Докучаева, ул. Коминтерна, ул. Техническая, ул. Волочаевская, пр-кт Дзержинского, о.п. «ул. Ползунова», пр-кт Дзержинского, ул. Кошурникова, ул. Гоголя, ул. Ипподромская, ул. Танковая, ул. Дуси Ковальчук, Красный пр-кт, Мочищенское ш., 1-е Мочищенское ш., Дачное ш.; обратно: Дачное ш., 1-е Мочищенское ш., Мочищенское ш., Красный пр-кт, площадь им. Калинина, ул. Дуси Ковальчук, ул. Танковая, ул. Ипподромская, ул. Гоголя, ул. Кошурникова, пр-кт Дзержинского, о.п. «ул. Ползунова», пр-кт Дзержинского, ул. Волочаевская, ул. Техническая, ул. Коминтерна, ул. Докучаева, ул. Биатлонная	150	ОМВ	6,1	29,8	15
65	–	73	ул. Флотская – Отделение связи № 13	ул. Флотская, ул. Донецкая, ул. Солидарности, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Турухановская, о.п. «Крылья», ул. Турухановская, ул. Солидарности, ул. Магистральная, ул. Новоуральская, 7-й Магистральный пер., ул. Новоуральская, дорога до Северного кладбища (лето) ; обратно: дорога от Северного кладбища (лето), ул. Новоуральская, ул. Магистральная, ул. Солидарности, ул. Лейтенанта Амосова, ул. Турухановская, о.п. «Крылья», ул. Турухановская, ул. Солидарности, ул. Донецкая, ул. Флотская	300	СВ	6,8	42,7	8
66	М	75	Родники – ПКиО «Заельцовский»	ул. Краузе, ул. Гребенщикова (обратно ул. Мясниковой, Крас-	800	ОБВ	5,4	86,3	19

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				ный пр-кт), ул. Фадеева, ул. Георгия Колонды, Красный пр-кт, ул. Дуси Ковальчук, ул. Сухарная					
67	–	78	ТЦ «Большая Медведица» – Магазин «Золотая Нива»	ул. Кошурникова, ул. Автогенная, ул. Кирова, Октябрьская магистраль, Красный пр-кт, Вокзальная магистраль, ул. Ленина, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Дуси Ковальчук, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Бардина, ул. Новая, ул. Магаданская, ул. Даргомыжского, ул. Падунская, ул. Светлановская, ул. Георгия Колонды, ул. Окружная	120	ОМВ	7,6	122,4	10
68	–	87	пос. Клюквенный – Родники	ул. Подневича, ул. Тайгинская, ул. Красных Зорь, ул. Краузе, Красный пр-кт, ул. Мясниковой, ул. Курчатова, ул. Красных Зорь, ул. Тайгинская, ул. Подневича	50	ОМВ	18,2	35,0	3
69	М	88	ОРМЗ – Новосибирск-Арена	ул. Таврическая, ул. Березовская, ул. Бердышева, ул. Печатников, ул. Молодости, ул. Гидромонтажная, ул. Барьерная, ул. Печатников, ул. Часовая, Советское шоссе, ул. Мира, ул. Ватутина, ул. Немировича-Данченко, ул. Лыщинского, ул. Геодезическая, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост (обратно ул. Блюхера, ул. Геодезическая)	400	БВ СВ МВ	6,8	145,6	19 0 0
70	–	89	Криводановский карьер – Новосибирск-Арена	ул. Клубная, ул. Большая, ул. Станиславского, ул. Титова, ул. Покрышкина, ул. Новогодняя, ул. Лыщинского, ул. Немировича-Данченко, пр-кт Карла Маркса (обратно ул. Блюхера, ул. Геодезическая)	250	СВ	8,2	90,7	14
71	–	90	ул. Татьяны Снежиной – Волейбольный центр	ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная, Гусинобродское шоссе, ул. Есенина, ул. Бориса Богаткова, ул. Федосеева, ул. Михаила Кулагина, ул. Ипподромская, ул. Гоголя, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова, ул. Есенина, Гусинобродское шоссе, ул. Лазурная, ул. Волочаевская, ул. Татьяны Снежиной	300	СВ	6,8	48,5	9
72	–	91	Затулинский ж/м (Полевая) – ул. Сав-	ул. Зорге, ул. Сибиряков-Гвардейцев, ул. Петухова, Север-	100	МВ	13,6	94,7	2

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			вы Кожевникова	ный проезд, Советское шоссе, ул. Аникина, ул. Обогатительная, ул. Оловозаводская, ул. Секражанта Коротаева, ул. Комсомольская, ул. Саввы Кожевникова					
73	–	95А	ул. Ленинградская – ПКиО «Заельцовский»	ул. Лобова, ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Кошурникова, ул. Фрунзе, Красный пр-кт, ул. Дуси Ковальчук, ул. Сухарная	200	БВ	13,6	120,0	11
74	М	96А	ул. Татьяны Снежиной – Пермская	ул. Доватора, ул. Бориса Богаткова, ул. Кошурникова, ул. Фрунзе, пр-кт Димитрова, Димитровский мост, ул. Станиславского, ул. Титова	600	БВ	4,5	114,0	30
75	М	97	ул. Татьяны Снежиной – Ключ-Камышенское плато	(п.м.о. «ул. Татьяны Снежиной»), ул. Татьяны Снежиной, ул. Волочаевская, ул. Лазурная, Гусинобродское шоссе, ул. Никитина, ул. Кирова, ул. Выборная, ул. Ключ-Камышенское плато, (п.м.о. «Ключ-Камышенское плато»)	500	БВ	5,5	111,3	15
76	М	98	Ключ-Камышенское плато – Ботанический ж/м	Продление ул. Кирова, Красный пр-кт, Вокзальная магистраль, ул. Челюскинцев, ул. Нарымская, ул. Дуси Ковальчук, Красный пр-кт, ул. Дмитрия Донского, ул. Жуковского, ул. Северная, ул. Дачная	800	ОБВ	5,4	118,7	26
77	–	99	Радиостанция № 5 – ул. Овчукова	ул. Бородина, ул. Петухова, пл. им. Кирова, ул. Петухова, ул. Хилокская, ул. Связистов, ул. Волховская, ул. Полтавская, ул. Оборонная, ул. Пермская, ул. Титова, ул. Блюхера, Октябрьский мост, ул. Большевистская, пл. Инженера Будагова, Красный пр-кт, ул. Советская, ул. Писарева, Красный пр-кт, ул. Кропоткина, ул. Республиканская, ул. Трикотажная, ул. Авиастроителей, ул. Учительская, ул. Б. Хмельницкого, ул. Овчукова	300	СВ	16,0	182	12
78	–	101	Биатлонный комплекс – Вокзал «Новосибирск-Главный»	ул. Докучаева, Гусинобродское шоссе, ул. Волочаевская, ул. Татьяны Снежиной, ул. Лобова, ул. Кирова, ул. Восход, ул. Большевистская, ул. Советская, Вокзальная магистарль	200	СВ	10,2	99,3	12
79	–	102	ТПУ «Метро Моло-	Гусинобродское шоссе, ул. Воло-	150	СВ	13,6	142,0	13

№ п/п	Магистральный	Условный №	Наименование	Трасса	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин.	Длительность оборотного рейса	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			дежная» – ТПУ «Чемской»	чаевская, ул. Татьяны Снежиной, продление ул. Доватора, ул. Выборная, Юго-западный транзит (участок от ул. Большевистской до ул. Кирова), Бугринский мост, ул. Ватутина, ул. Комсомольская					
80	М	104	Микрорайон «Стрижи» – Новосибирск-Арена	Мочищенское шоссе, ул. Жуковского, ул. Нарымская, ул. Писарева, ул. Советская.	400	БВ	6,8	107,3	19
81	М	105	Пермская – Березовая роща	ул. Титова, ул. Станиславского, Центральный мост, ул. Ипподромская, ул. Фрунзе, ул. Кошурникова	550	БВ	5,0	108,0	26
82	–	106	УМ-3 – Новосибирск-Арена	ул. Первомайская, ул. Героев Революции, ул. Первомайская, ул. Большевистская, Бугринский мост, ул. Ватутина, пр-кт Карла Маркса, Октябрьский мост	180	БВ	15,2	105,8	9
83	–	108	Родники – ул. Рассветная – Родники (кольцевой)	Красный проспект, ул. Краузе, ул. Рассветная, ул. Тайгинская, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Объединения, ул. Мясниковой, ул. Тюленина	500	БВ	5,5	42,3	10
84	М	110	Пл. им. Калинина – Родники	Красный пр-кт, (обратно ул. Краузе, ул. Кочубея, ул. Мясниковой), Красный пр-кт	500	БВ	5,5	53,4	12
85	–	113	ул. Ракитная – ул. Чулымская 1-я – ул. Штурвальная	ул. Болотная, ул. Яринская, ул. 1-я Яринская, ул. 1-я Чулымская, школа № 72, ул. 1-я Чулымская, ул. Моторная, ул. 1-я Шоссейная, ул. Большая, ул. Междуреченская, ул. 2-я Портовая, ул. Полярная, ул. Томьусинская	150	ОМВ	6,1	41,8	6
86	–	121	М. «Речной вокзал» – Общественный торговый центр	ул. Большевистская, Бердское шоссе, ул. Лесосечная, ул. Экваторная, ул. Зеленая Горка, Садовый проезд, ул. Академика Тимакова, ул. Иванова, ул. Арбузова, ул. Российская, Героев труда, пр-кт Строителей, ул. Российская, ул. Демакова	150	БВ	18,2	117,8	11

Примечания: условные обозначения и применяемые сокращения:

Тв 14-16м – трамвай особо большой вместимости, вместимость вагона 118 пассажиров;

Тв 26-28м – трамвай особо большой вместимости, вместимость вагона 163 пассажира;

Тв 33-35м – трамвай особо большой вместимости, вместимость вагона 220 пассажиров;

ТС – троллейбус особо большой вместимости, вместимость единицы подвижного состава 92 пассажира;

БВ – автобус большой вместимости, вместимость единицы подвижного состава 89 пассажиров (например, ЛиАЗ-5256, НефАЗ-5299, Тролза-5265);

СВ – автобус средней вместимости, вместимость единицы подвижного состава 79 пассажиров (например, ПАЗ-4234, Hyundai AeroCity);
МВ – автобус малой вместимости, категории М3, вместимость единицы подвижного состава 49 пассажиров (например, ПАЗ-32054);
ОМВ – автобус малой вместимости, категории М2, вместимость единицы подвижного состава 25 пассажиров (например, Газель Next, Peugeot Boxer);
о.п. – остановочный пункт;
к.о.п. – конечный остановочный пункт;
п.м.о. – открытая площадка для разворота и отстоя транспортных средств общественного пассажирского транспорта (площадка межрейсового отстоя и разворота);
линия № 1 – проезжая часть с троллейбусной сетью на площади им. Гарина-Михайловского, проезжая часть, параллельная ул. Большевистской;
линия № 2 – проезжая часть на площади им. Гарина-Михайловского, параллельная линии № 1;
л (лето) – период осуществления перевозок в садово-дачный сезон (май-сентябрь);
М – магистральные маршруты, обслуживаемые подвижным составом большой вместимости и имеющие интервал не более 10 минут при расчетном пассажиропотоке на наиболее загруженном перегоне не менее 300 пассажиров в час.

В приложениях 9 – 20 к настоящей КСОТ отображены схемы маршрутов на каждый из периодов по каждому виду транспорта: отдельно городской рельсовый транспорт, троллейбус, безрельсовый транспорт и общая схема муниципальных маршрутов всех видов транспорта.

3.6. Предложения по организации межмуниципальных маршрутов на территории города Новосибирска

Трассы большинства межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок, установленных уполномоченным органом Новосибирской области (министерством транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области) и включенных в Реестр межмуниципальных маршрутов, проходят по территории ~~в~~ города Новосибирска. Предлагается сократить путь следования межмуниципальных маршрутов до ближайшего транспортно-пересадочного узла, с учетом обеспечения связи с магистральной внутригородской маршрутной сетью.

В таблицах 3.9, 3.10 представлены предложения по изменению трассировки и параметрам межмуниципальных автобусных маршрутов на период до 2021 года.

В таблицах 3.11, 3.12 представлены предложения по изменению трассировки и параметрам межмуниципальных автобусных маршрутов на период 2022, 2023 годов.

В таблицах 3.13, 3.14 представлены предложения по изменению трассировки и параметрам межмуниципальных автобусных маршрутов на период 2024 – 2028 годов.

В таблицах 3.15, 3.16 представлены предложения по изменению трассировки и параметрам межмуниципальных автобусных маршрутов на период 2029 – 2034 годов.

Таблица 3.9

Изменение трассировки межмуниципальных автобусных маршрутов на период до 2021 года

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки/мероприятия	Обоснование
1	2	3	4
1	106 (Новосибирск – Сосновка)	Трассировка сохраняется только до ул. Учительской	Упрощение трассировки. Имеется пересадка на муниципальные автобус/трамвай
2	111Э (Аэропорт «Толмачево» – Новосибирск)	Трасса не меняется, конечная остановка маршрута – ТПУ «Новосибирск-Главный»	Ввиду относительно высокого пассажиропотока на маршруте не рекомендуется сокращение трассы. С целью сохранения привычных корреспонденций трасса продлевается до ТПУ «Новосибирск-Главный». Повышению ритмичности перевозок способствует ввод в 2021 году выделенных полос для движения общественного транспорта по Димитровскому мосту. Маршрут переводится на коммерческую основу, является экспрессным
3	119 (Новосибирск – Степной – Кубовая)	Трассировка сохраняется только до ул. Учительской	Упрощение трассировки. Имеется пересадка на муниципальные автобус/трамвай
4	122 (Аэропорт «Толмачево» (Обь) – Новосибирск)	Конечный пункт переносится к Новосибирск-Арене (будущему ТПУ «Спортивная»)	Разгрузка площади им. Карла Маркса от стоянки межмуниципального транспорта. Привычные корреспонденции сохраняются
5	233 (Новосибирск – Тулинский)	Конечный пункт переносится к Новосибирск-Арене (будущему ТПУ «Спортивная»)	Разгрузка площади им. Карла Маркса от стоянки межмуниципального транспорта. Привычные корреспонденции сохраняются
6	234 (Новосибирск – Раздольное)	Трассировка сохраняется только до Новосибирского автовокзала-Главного	Упрощение технического обслуживания маршрута, дифференциация пригородной и городской пассажирской сети. Предусмотрена пересадка на муниципальные автобус/трамвай
7	258Ж (Новосибирск – Жеребцово)	Трассировка сохраняется только до Новосибирского автовокзала-Главного	Упрощение технического обслуживания маршрута, дифференциация пригородной и городской пассажирской сети. Предусмотрена пересадка на муниципальные автобус/трамвай
8	264 (Краснообск – Новосибирск)	Маршрут изменяет трассировку до Государственной Новосибирской областной клинической больницы по ул. Сибиряков-Гвардейцев/ ул. Немировича-Данченко	Унификация маршрутной сети

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки/мероприятия	Обоснование
1	2	3	4
9	312 (Новосибирск – Аэропорт «Толмачево» – Станция Обь)	Трасса не меняется, конечная остановка маршрута – ТПУ «Новосибирск-Главный»	Ввиду относительно высокого пассажиропотока на маршруте не рекомендуется сокращение трассы. С целью сохранения привычных корреспонденций трасса продлевается до ТПУ «Новосибирск-Главный». Повышению ритмичности перевозок способствует ввод в 2021 году выделенных полос для движения общественного транспорта по Димитровскому мосту.
10	317 (Кольцово – Новосибирск)	Трассировка сохраняется только до ТПУ «Речной вокзал»	Упрощение трассировки. Пересадка на скоростные виды общественного транспорта и привычные корреспонденции сохраняются
11	321 (Бердск – Новосибирск)	Трассировка сохраняется только до ТПУ «Речной вокзал»	Упрощение трассировки. Пересадка на скоростные виды общественного транспорта и привычные корреспонденции сохраняются
12	322 (Новосибирск – Кольцово)	Трассировка сохраняется только до ТПУ «Речной вокзал»	Упрощение трассировки. Пересадка на скоростные виды общественного транспорта и привычные корреспонденции сохраняются
13	331 (Бердск – Новосибирск)	Трассировка сохраняется только до ТПУ «Речной вокзал»	Упрощение трассировки. Пересадка на скоростные виды общественного транспорта и привычные корреспонденции сохраняются
14	399 (Новосибирск – Каменка (микрорайон Близкий)	Каменка – проспект Дзержинского – ТПУ «Березовая роща»	Упрощение технического обслуживания маршрута, дифференциация пригородной и городской пассажирской сети, повышение предсказуемости перевозок. Сохраняется пересадка на мцниципальные автобус/метрополитен
15	509 (Горный – Новосибирск)	Трассировка сохраняется только до Новосибирского автовокзала-Главного	Упрощение технического обслуживания маршрута, дифференциация пригородной и городской пассажирской сети, сокращение маршрута ввиду низкого пассажиропотока. Предусмотрена пересадка на муниципальные автобус/трамвай
16	519 (р.п. Линево – ж/д Вокзал Главный (г. Новосибирск))	Линево – Чуйский тракт – Юбилейный проспект – жд. ст. Искитим – ТПУ «Бердск» – Бердское шоссе – ТПУ «Сеятель» – Старое шоссе – Речной вокзал	Упрощение трассировки. Маршрут проходит через центр Искитима и принимает на себя часть потока в направлении на Новосибирск. Пересадка на скоростные виды общественного транспорта и привычные корреспонденции сохраняются

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки/мероприятия	Обоснование
1	2	3	4
17	565 (Коченево – Аэропорт «Толмачево» – Новосибирск)	Маршрут направляется через Дмитровский мост/ул. Фабричную до Новосибирского автовокзала на Красном проспекте	Ликвидация заезда маршрута в центральную часть города
18	566 (Речник – Аэропорт «Толмачево» – Новосибирск)	Конечный пункт переносится к Новосибирск-Арене (будущему ТПУ «Спортивная»)	Разгрузка площади им. Карла Маркса от стоянки межмуниципального транспорта. Привычные корреспонденции сохраняются
19	593а (Автовокзал (г. Новосибирск) – с. Усть- Тарка)	Трассировка сохраняется только до Новосибирского автовокзала-Главного	Упрощение технического обслуживания маршрута, дифференциация пригородной и городской пассажирской сети, сокращение маршрута ввиду низкого пассажиропотока. Предусмотрена пересадка на муниципальные автобус/трамвай
20	1703 (Новосибирск – сад «Аква»)	Конечный пункт переносится к Новосибирск-Арене (будущему ТПУ «Спортивная»)	Разгрузка площади им. Карла Маркса от стоянки межмуниципального транспорта. Привычные корреспонденции сохраняются

Таблица 3.10

Параметры маршрутов межмуниципальных автобусов на период до 2021 года

№ п/п	№ межмуниципального маршрута	Длина оборотного рейса, км	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин	Длительность оборотного рейса, мин	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
1	101	48,6	61	СВ	120	102	1
2	102	47	83	СВ	120	99	1
3	103	44	223	СВ	12	93	7
4	104	83,8	90	ОМВ	120	168	2
5	105	40	112	СВ	30	85	4
6	105к	52,4	29	ОМВ	60	109	3
7	106	45,8	13	МВ	138	96	1
8	107	24,2	52	ОМВ	23	56	3
9	107к	24,8	34	ОМВ	35	57	2
10	109	44	255	СВ	10	93	8
11	109к	36	616	БВ	5	78	12
12	110	24	38	ОМВ	31	55	2
13	111Э	60	185	БВ	25	123	6
14	112	42,8	784	ОБВ	7	91	11

№ п/п	№ межмуниципального маршрута	Длина оборотного рейса, км	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин	Длительность оборотного рейса, мин	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
15	113	24,6	9	ОМВ	133	57	1
16	114	33	75	МВ	30	72	3
17	115	75	82	МВ	30	151	3
18	115в	63,2	380	СВ	10	129	10
19	117	31	13	ОМВ	92	69	1
20	119	64,4	11	МВ	163	131	1
21	120	35,4	339	БВ	10	77	8
22	122	41,2	142	МВ	12	88	9
23	124	70,6	127	МВ	14	143	11
24	125	131	46	ОМВ	26	256	10
25	130	56	89	ОМВ	13	115	9
26	130А	58,2	16	ОМВ	75	120	2
27	138	56	57	ОМВ	30	115	5
28	139	40,4	328	СВ	8	86	11
29	141	59,4	153	МВ	20	122	7
30	147	24,2	10	ОМВ	120	56	1
31	153	25,2	34	ОМВ	35	58	2
32	170	47,2	399	СВ	6	99	14
33	203	22	16	ОМВ	75	52	1
34	211	40,2	38	ОМВ	31	86	4
35	212	86,6	84	ОМВ	14	173	11
36	216	95	38	ОМВ	31	189	7
37	217	78	25	ОМВ	48	157	4
38	220	50,4	731	ОБВ	7	105	12
39	224	97	106	МВ	16	192	11
40	225к	24,2	32	ОМВ	15	56	5
41	226	43,8	123	МВ	14	93	8
42	227	56	150	МВ	12	115	10
43	228	72,4	51	МВ	35	146	5
44	233	24,8	130	МВ	13	57	5
45	234	13,6	388	СВ	6	36	7
46	254	17,4	65	ОМВ	18	43	3
47	258Ж	57,4	101	СВ	26	118	6
48	264	35,6	237	СВ	11	77	8
49	280	16,8	406	СВ	6	42	8

№ п/п	№ межмуниципального маршрута	Длина оборотного рейса, км	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин	Длительность оборотного рейса, мин	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
50	301	40	623	БВ	5	85	13
51	303	47,2	151	МВ	11	99	9
52	304	72	40	ОМВ	30	145	6
53	307	61,8	423	СВ	6	126	16
54	307б	70	155	МВ	11	142	12
55	307м	99,4	126	МВ	14	197	12
56	311	23,8	315	СВ	8	55	8
57	312	38,2	688	ОБВ	8	82	10
58	317	53,6	407	СВ	6	111	14
59	320	36,4	330	СВ	8	79	10
60	321	69,8	499	БВ	7	141	16
61	322	47,6	472	БВ	7	100	11
62	323	35	163	ОМВ	7	76	11
63	324	34,8	152	ОМВ	7	76	11
64	324к	38,8	14	ОМВ	85	83	2
65	325	45,4	175	МВ	10	96	10
66	326	92,8	289	БВ	12	184	12
67	327	44	150	МВ	12	93	9
68	328	94,2	149	МВ	12	187	13
69	330	49,6	378	СВ	7	103	13
70	331	65,2	159	СВ	16	133	8
71	332	77,4	783	БВ	4	156	30
72	338	55	382	СВ	7	114	12
73	347	23,6	18	ОМВ	66	55	1
74	350	43,8	425	СВ	6	93	12
75	353	28,4	45	ОМВ	60	64	2
76	355	57,8	230	СВ	11	119	11
77	364	33,8	228	СВ	11	74	8
78	365	28,4	н/д	ОМВ	15	64	5
79	380	17	406	СВ	6	42	8
80	399	22,2	79	ОМВ	15	52	4
81	509	128,4	34	ОМВ	35	251	8
82	510	25,4	97	МВ	18	58	4
83	519	157,8	274	СВ	9	306	26
84	565	114,2	174	СВ	20	225	11

№ п/п	№ межмуниципального маршрута	Длина оборотного рейса, км	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин	Длительность оборотного рейса, мин	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
85	566	92,8	89	МВ	60	184	1
86	593а	77,6	н/д	ОМВ	180	156	1
87	716д	28,8	н/д	ОМВ	45	64	2
88	716	25,4	14	ОМВ	86	58	1
89	717	29,6	н/д	БВ	240	66	1
90	717е	32,6	н/д	БВ	120	72	1
91	718	34,2	н/д	ОМВ	120	75	1
92	1702	74	н/д	МВ	60	149	3
93	1703	99	н/д	ОМВ	100	196	3
94	1705	54,2	н/д	ОМВ	100	112	2
Общая развернутая протяженность маршрутов, км		4906	Общая интенсивность движения, единиц/час пик	404	Совокупный инвентарный парк, единиц		670

Примечания: условные обозначения и применяемые сокращения:

БВ – автобус большой вместимости, вместимость единицы подвижного состава 89 пассажиров (например, ЛиАЗ-5256, НефАЗ-5299, Тролза-5265);

СВ – автобус средней вместимости, вместимость единицы подвижного состава 79 пассажиров (например, ПАЗ-4234, Hyundai AeroCity);

МВ – автобус малой вместимости, категории М3, вместимость единицы подвижного состава 49 пассажиров (например, ПАЗ-32054);

ОМВ – автобус малой вместимости, категории М2, вместимость единицы подвижного состава 25 пассажиров (например, Газель Next, Peugeot Boxer).

Таблица 3.11

Предложения по изменению межмуниципальных маршрутов на период 2022, 2023 гг.

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки/мероприятия	Обоснование
1	2	3	4
1	101 (Обь (Аэропорт «Толмачево») – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки/мероприятия	Обоснование
1	2	3	4
2	102 (Новосибирск – Крупской)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
3	103 (Верх-Тула – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить Площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
4	104 (Новосибирск – Сенчанка)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
5	107 (Новосибирск – Каменушка)	Маршрут трассируется по проспекту Строителей/ Бердскому шоссе до ТПУ «Сеятель»	Формирование ТПУ «Сеятель» позволяет сократить трассы маршрутов межмуниципальных автобусов, снизить пробег межмуниципальных автобусов по центральной части района Академгородка сохранив при этом привычные корреспонденции пассажиров и создав дополнительные возможности для совершения пересадки на иные маршруты на ТПУ «Сеятель», а также на железнодорожный транспорт
6	107к (Новосибирск – Каменушка)	Маршрут трассируется по проспекту Строителей/ Бердскому шоссе до ТПУ «Сеятель»	Формирование ТПУ «Сеятель» позволяет сократить трассы маршрутов межмуниципальных автобусов, снизить пробег межмуниципальных автобусов по центральной части района Академгородка сохранив при этом привычные корреспонденции пассажиров и создав дополнительные возможности для совершения пересадки на иные маршруты на ТПУ «Сеятель», а также на железнодорожный транспорт
7	109 (Новосибирск – Бердск)	Маршрут трассируется от ТПУ «Бердск» по проспекту Строителей/Бердскому шоссе до «ТПУ Сеятель»	Формирование ТПУ «Сеятель» позволяет создать дополнительные возможности для совершения пересадки на иные маршруты, а также на железнодорожный транспорт. Ликвидируется конечная остановка маршрута в микрорайоне «Щ» Академгородка. Привычные корреспонденции, в целом, сохраняются

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки/мероприятия	Обоснование
1	2	3	4
8	109к (Бердск – Новосибирск)	Маршрут трассируется через ул. Ушакова/ул. Ленина/ул. Максима Горького (Бердск), через ТПУ «Бердск» по Бердскому шоссе до ТПУ «Сеятель» без заезда на Морской проспект/ проспект Строителей	Формирование ТПУ «Сеятель» позволяет создать дополнительные возможности для совершения пересадки на иные маршруты, а также на железнодорожный транспорт. Маршрут позволяет быстрее добраться до ТПУ «Сеятель», чем маршрутом 109. Ликвидируется конечная остановка маршрута в микрорайоне «Щ» Академгородка.
9	112 (Аэропорт «Толмачево» (Обь) – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Ватутина/ ул. Котовского до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
10	114 (ДНП «Усадьба Марьино» – Марусино – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Ватутина/ ул. Котовского до ТПУ «Спортивная» без заезда на площадь им. Карла Маркса	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
11	115в (Новосибирск – Ленинское)	Маршрут трассируется по ул. Сибиряков-Гвардейцев/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная» без заезда на площадь им. Карла Маркса	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
12	120 (Новосибирск – Кудряшовский)	Маршрут трассируется по ул. Ватутина/ ул. Котовского до ТПУ «Спортивная» без заезда на площадь им. Карла Маркса	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
13	122 (Аэропорт «Толмачево (Обь) – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
14	125 (Новосибирск – Береговое)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки/мероприятия	Обоснование
1	2	3	4
15	139 (Новосибирск – Кольцово)	Маршрут трассируется по проспекту Строителей/ Бердскому шоссе до ТПУ «Сеятель»	Формирование ТПУ «Сеятель» позволяет сократить трассы маршрутов межмуниципальных автобусов, снизить пробег межмуниципальных автобусов по центральной части района Академгородка сохранив при этом привычные корреспонденции пассажиров и создав дополнительные возможности для совершения пересадки на иные маршруты на ТПУ «Сеятель», а также на железнодорожный транспорт
16	141 (Краснообск – Мичуринский – Новосибирск)	Маршрут трассируется от ул. Балтийской по Бердскому шоссе до ТПУ «Сеятель» без заезда на Морской проспект/ проспект Строителей	Формирование ТПУ «Сеятель» позволяет создать дополнительные возможности для совершения пересадки на иные маршруты, а также на железнодорожный транспорт. Ликвидируется конечная остановка маршрута в микрорайоне «Щ» Академгородка. Для доступа в район Академгородка предусмотрена пересадка на муниципальные автобусы
17	170 (Кольцово – Новосибирск)	Кольцово – Дом молодежи. Трассировка по ул. Первомайской /ул. Эйхе	Маршрут изменяет трассировку для обеспечения стыковки с пересадкой на муниципальный автобус маршрута № 21, следующий в центр города Новосибирска. Все существующие корреспонденции сохраняются.
18	211 (Новосибирск – ДОЛ «Тимуровец» – СНТ «Раздолье»)	Маршрут трассируется по проспекту Строителей/ Бердскому шоссе до ТПУ «Сеятель»	Формирование ТПУ «Сеятель» позволяет сократить трассы маршрутов межмуниципальных автобусов, снизить пробег межмуниципальных автобусов по центральной части района Академгородка сохранив при этом привычные корреспонденции пассажиров и создав дополнительные возможности для совершения пересадки на иные маршруты на ТПУ «Сеятель», а также на железнодорожный транспорт
19	216 (Новосибирск – Новошилово)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
20	217 (Шиловский полигон (Ярково) – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
21	220 (Криводановка – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Ватутина/ ул. Котовского до ТПУ «Спортивная» без заезда на площадь им. Карла Маркса	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки/мероприятия	Обоснование
1	2	3	4
22	224 (Колывань – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Ватутина/ ул. Котовского до ТПУ «Спортивная». Маршрут дублирует автобус № 326 (который отменяется)	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
23	226 (Мичуринский – Краснообск – Новосибирск)	Трассировка организуется по ул. Комсомольской/ ул. Ватутина/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	Маршрут перенаправляется со станции метро Студенческая для освобождения ее от межмуниципального транспорта. Сохраняется пересадка на метрополитен/автобус
24	228 (Алексеевка – Обь – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
25	233 (Новосибирск – Тулинский)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
26	264 (Краснообск – Новосибирск)	Трассировка организуется по Советскому шоссе/ул. Ватутина/ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	Маршрут перенаправляется с площади им. Карла Маркса для освобождения ее от межмуниципального транспорта. Сохраняется пересадка на метрополитен/автобус
27	280 (Новосибирск – Каинская Заимка)	Маршрут трассируется по проспекту Строителей/Бердскому шоссе до ТПУ «Сеятель»	–
28	301 (Новосибирск – Новолуговое)	Трассировка сохраняется только до станции метро Речной вокзал (ТПУ)	Упрощение трассировки из-за ликвидации Центрального автовокзала. Пересадка на скоростные виды общественного транспорта и привычные корреспонденции сохраняются
29	303 (Новосибирск – Крупской)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
30	304 (Автовокзал Новосибирск – д. Издревая)	Маршрут трассируется по ул. Первомайской/Восточному обходу Новосибирска (центральный участок)/ Гусинобродскому шоссе до Новосибирского автовокзала-Главного	Изменение трассы маршрута позволит уменьшить время нахождения пассажиров в пути. Предусмотрена пересадка на Новосибирском автовокзале-Главном на муниципальные автобус/трамвай
31	307 (Барышево – Новосибирск)	Трассировка сохраняется только до станции метро Речной вокзал (ТПУ)	Упрощение трассировки из-за ликвидации Центрального автовокзала. Пересадка на скоростные виды общественного транспорта и привычные корреспонденции сохраняются

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки/мероприятия	Обоснование
1	2	3	4
32	307б (Новосибирск – Кольцово – Быково)	Маршрут трассируется по ул. Первомайской/Восточному обходу Новосибирска (центральный участок)/ Гусинобродскому шоссе до Новосибирского автовокзала-Главного	Изменение трассы маршрута позволит уменьшить время нахождения пассажиров в пути. Предусмотрена пересадка на Новосибирском автовокзале-Главном на муниципальные автобус/трамвай
33	307м (Новосибирск – Кольцово – Малиновка)	Маршрут трассируется по ул. Первомайской/Восточному обходу Новосибирска (центральный участок)/Гусинобродскому шоссе до Новосибирского автовокзала-Главного	Изменение трассы маршрута позволит уменьшить время нахождения пассажиров в пути. Предусмотрена пересадка на Новосибирском автовокзале-Главном на муниципальные автобус/трамвай
34	312 (Новосибирск – Аэропорт «Толмачево» – Станция Обь)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
35	320 (Кудряшовский – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Ватутина/ ул. Котовского до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
36	321 (Бердск – Новосибирск)	Начало маршрута – ТПУ «Бердск» на Бердском шоссе	Упрощение трассировки, создание возможности для организации пересадки на ТПУ «Бердск», замена пробега межмуниципальных автобусов по территории Бердска муниципальными автобусами
37	322 (Новосибирск – Кольцово)	Маршрут трассируется по ул. Первомайской/Восточному обходу Новосибирска (центральный участок)/ Гусинобродскому шоссе до Новосибирского автовокзала-Главного	Изменение трассы маршрута позволит уменьшить время нахождения пассажиров в пути. Предусмотрена пересадка на Новосибирском автовокзале-Главном на муниципальные автобус/трамвай
38	323 (Новосибирск – Верх-Тула)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
39	324 (Новосибирск – Обь)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки/мероприятия	Обоснование
1	2	3	4
40	324к (Новосибирск – Обь – Красноглинное)	Маршрут трассируется по ул. Толмачевской/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
41	325 (Бердск – Новосибирск)	Маршрут трассируется через ул. Ушакова/ул. Ленина/ул. Максима Горького (Бердск) через ТПУ «Бердск» по проспекту Строителей/ Бердскому шоссе (Академгородок) до ТПУ «Сеятель»	Формирование ТПУ «Сеятель» и ТПУ «Бердск» позволяет сократить трассы маршрутов межмуниципальных автобусов, снизить пробег межмуниципальных автобусов по центральной части района Академгородка и Бердска, сохранив при этом привычные корреспонденции пассажиров и создав дополнительные возможности для совершения пересадки на иные маршруты транспорта
42	326 (Обл. больница – п. Колывань)	Отменен	–
43	327 (Новосибирск – Бердск)	Начало маршрута – ТПУ «Бердск» на Бердском шоссе	Упрощение трассировки, создание возможности для организации пересадки на ТПУ «Бердск», замена пробега межмуниципальных автобусов по территории Бердска муниципальными автобусами
44	330 (Криводановка – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Ватутина/ ул. Котовского до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
45	331 (Бердск – Новосибирск)	Начало маршрута – ТПУ «Бердск» на Бердском шоссе	Упрощение трассировки, создание возможности для организации пересадки на ТПУ «Бердск», замена пробега межмуниципальных автобусов по территории Бердска муниципальными автобусами
46	332 (Новосибирск – Бердск)	Маршрут изменяет трассировку через ул. Ушакова/ул. Ленина/ул. Максима Горького (Бердск) через ТПУ «Бердск»	Создание возможности для совершения необходимых пересадок на ТПУ «Бердск»
47	338 (Станция Издревая (Барышево) – Новосибирск)	Маршрут трассируется до ТПУ «Сеятель» без заезда в район Академгородка	Формирование ТПУ «Сеятель» позволяет сократить трассы маршрутов межмуниципальных автобусов, снизить пробег межмуниципальных автобусов по центральной части района Академгородка сохранив при этом привычные корреспонденции пассажиров и создав дополнительные возможности для совершения пересадки на иные маршруты на ТПУ «Сеятель», а также на железнодорожный транспорт.
48	364 (Краснообск – Новосибирск)	Трассировка организуется по Советское шоссе/ул. Ватутина/ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	Маршрут перенаправляется со станции метро Студенческая для освобождения ее от межмуниципального транспорта. Сохраняется пересадка на метрополитен/автобус

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки/мероприятия	Обоснование
1	2	3	4
49	365 (Новосибирск – Краснообск)	Трассировка организуется по ул. Комсомольская/ ул. Ватутина/ ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	Маршрут перенаправляется с станции метро Студенческая для освобождения ее от межмуниципального транспорта. Сохраняется пересадка на метрополитен/автобус
50	380 (Каинская Заимка – Новосибирск)	Маршрут трассируется по проспекту Строителей/ Бердскому шоссе до ТПУ «Сеятель»	Формирование ТПУ «Сеятель» позволяет сократить трассы маршрутов межмуниципальных автобусов, снизить пробег межмуниципальных автобусов по центральной части района Академгородка сохранив при этом привычные корреспонденции пассажиров и создав дополнительные возможности для совершения пересадки на иные маршруты на ТПУ «Сеятель», а также на железнодорожный транспорт.
51	565 (Коченево – Аэропорт «Толмачево» – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Ватутина/ ул. Котовского до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
52	566 (Речник – Аэропорт «Толмачево» – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Ватутина/ ул. Котовского до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
53	716д (Новосибирск – сад «Ключи -3»)	Маршрут трассируется по проспекту Строителей/ Бердскому шоссе до ТПУ «Сеятель»	Формирование ТПУ «Сеятель» позволяет сократить трассы маршрутов межмуниципальных автобусов, снизить пробег межмуниципальных автобусов по центральной части района Академгородка сохранив при этом привычные корреспонденции пассажиров и создав дополнительные возможности для совершения пересадки на иные маршруты на ТПУ «Сеятель», а также на железнодорожный транспорт.
54	716 (Новосибирск – сад «Ключи 1»)	Маршрут трассируется по проспекту Строителей/ Бердскому шоссе до ТПУ «Сеятель»	Формирование ТПУ «Сеятель» позволяет сократить трассы маршрутов межмуниципальных автобусов, снизить пробег межмуниципальных автобусов по центральной части района Академгородка сохранив при этом привычные корреспонденции пассажиров и создав дополнительные возможности для совершения пересадки на иные маршруты на ТПУ «Сеятель», а также на железнодорожный транспорт.
55	717 (Новосибирск – сад «Надежда-3»)	Маршрут трассируется по Бердскому шоссе до ТПУ «Сеятель» без заезда в район Академгородка	Сокращение маршрута и повышение предсказуемости времени следования. Организуется пересадка на муниципальный транспорт Новосибирска на ТПУ «Сеятель»

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки/мероприятия	Обоснование
1	2	3	4
56	717е (Новосибирск – сад «Надежда-3»)	Маршрут трассируется по проспекту Строителей/Бердскому шоссе до ТПУ «Сеятель»	Формирование ТПУ «Сеятель» позволяет сократить трассы маршрутов межмуниципальных автобусов, снизить пробег межмуниципальных автобусов по центральной части района Академгородка сохранив при этом привычные корреспонденции пассажиров и создав дополнительные возможности для совершения пересадки на иные маршруты на ТПУ «Сеятель», а также на железнодорожный транспорт.
57	718 (Новосибирск – сад «Полянка»)	Маршрут трассируется по проспекту Строителей/ Бердскому шоссе до ТПУ «Сеятель»	Формирование ТПУ «Сеятель» позволяет сократить трассы маршрутов межмуниципальных автобусов, снизить пробег межмуниципальных автобусов по центральной части района Академгородка сохранив при этом привычные корреспонденции пассажиров и создав дополнительные возможности для совершения пересадки на иные маршруты на ТПУ «Сеятель», а также на железнодорожный транспорт.
58	1703 (Новосибирск – сад «Аква»)	Маршрут трассируется по ул. Ватутина/ ул. Котовского до ТПУ «Спортивная»	ТПУ «Спортивная» организуется у станции метро Спортивная, здесь сохраняется пересадка на метрополитен/автобус. Изменение трассировки и перенос конечного пункта маршрута позволяет освободить площадь им. Карла Маркса от межмуниципального транспорта
59	Новый 1 (Искитим – Бердск)	Ж/Д станция Искитим – ул. Советская (Искитим) – Бердское шоссе – ТПУ Бердск	Согласно модели ОТ имеется спрос по корреспонденции Искитим – Бердск в объеме около 5 тыс. человек в сутки. Жители Искитима могут совершить пересадку на иные маршруты автобусов на ТПУ «Бердск»

Таблица 3.12

Параметры маршрутов межмуниципальных автобусов на период 2022, 2023 гг.

№ п/п	Маршрут	Длина оборотного рейса, км	Расчетный поток, пассажиров/ час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин	Длительность оборотного рейса, мин	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
1	101	49	58	СВ	46	97	3
2	102	47,8	76	СВ	35	95	4
3	103	35,4	283	СВ	9	73	9
4	104	84,6	120	СВ	60	160	3
5	105	40	167	СВ	16	81	6

№ п/п	Марш-рут	Длина обо-ротного рейса, км	Расчетный поток, пассажи-ров/ час пик	Тип по-движного состава	Интервал движения, мин	Длитель-ность оборотного рейса, мин	Количество подвиж-ного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
6	105к	52,4	36	ОМВ	33	103	4
7	106	45,8	26	МВ	69	91	2
8	107	23,2	93	ОМВ	12	51	5
9	107к	23	71	ОМВ	16	51	4
10	109	29,4	253	СВ	10	62	7
11	109к	40,2	536	БВ	6	81	12
12	110	24	40	ОМВ	30	53	2
13	111Э	39,8	217	БВ	16	81	6
14	112	34,2	804	ОБВ	7	71	11
15	113	24,6	10	ОМВ	120	54	1
16	114	33,2	104	ОМВ	11	69	7
17	115	75	76	МВ	23	143	7
18	115в	32,4	492	СВ	5	68	13
19	117	32,4	12	ОМВ	100	68	1
20	119	64,4	23	МВ	78	124	2
21	120	36,8	357	БВ	10	75	9
22	122	41,4	136	МВ	13	84	8
23	124	70,8	163	МВ	11	135	12
24	125	121,6	53	ОМВ	22	225	10
25	130	100,8	102	ОМВ	11	188	14
26	130А	58,2	18	ОМВ	66	113	2
27	138	51,8	78	ОМВ	15	102	8
28	139	31	346	СВ	7	65	10
29	141	49,2	185	МВ	9	97	11
30	147	24,2	10	ОМВ	120	53	1
31	153	25,2	38	ОМВ	31	55	2
32	170	33,2	654	БВ	5	69	12
33	189	48,4	273	СВ	9	96	10
34	203	25,4	14	ОМВ	85	55	1
35	211	35,2	38	ОМВ	31	73	3
36	212	115,6	88	ОМВ	13	214	13
37	216	95,6	44	ОМВ	27	179	8
38	217	74,6	32	ОМВ	37	142	5
39	220	50,4	685	ОБВ	8	99	12
40	224	90,4	495	БВ	7	170	19

№ п/п	Марш-рут	Длина обо-ротного рейса, км	Расчетный поток, пассажи-ров/ час пик	Тип по-движного состава	Интервал движения, мин	Длитель-ность оборотного рейса, мин	Количество подвиж-ного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
41	225к	24,2	12	ОМВ	100	53	1
42	226	44,6	114	МВ	15	89	7
43	227	57	186	МВ	9	111	12
44	228	72,6	61	МВ	29	139	6
45	233	25,6	161	МВ	11	56	6
46	234	13,6	397	СВ	6	34	7
47	254	42	69	ОМВ	17	85	6
48	258Ж	57,4	130	МВ	13	112	10
49	264	33,2	219	СВ	12	69	7
50	280	7,6	437	СВ	6	24	5
51	301	31,8	641	БВ	5	67	12
52	303	47,6	159	МВ	11	94	10
53	304	57,4	49	ОМВ	24	112	6
54	307	46,8	525	БВ	6	93	12
55	307б	88,6	134	МВ	13	167	12
56	307м	96,2	159	МВ	11	180	14
57	311	23,8	330	СВ	8	52	8
58	312	38	781	ОБВ	7	78	10
59	317	55	459	СВ	5	108	16
60	320	37,6	353	СВ	7	77	11
61	321	66	530	БВ	6	127	16
62	322	56,8	486	БВ	7	111	12
63	323	35,6	161	МВ	11	73	8
64	324	34,8	144	ОМВ	8	72	10
65	324к	39	23	ОМВ	52	79	2
66	325	47	185	МВ	9	93	11
67	326	ОТМЕНЕН					
68	327	43,2	142	МВ	12	87	9
69	328	94,2	203	МВ	8	177	18
70	330	49,8	437	БВ	8	98	12
71	331	65,2	155	МВ	11	126	11
72	332	79,6	825	БВ	4	151	28
73	338	50	420	СВ	6	99	13
74	347	23,6	17	ОМВ	70	52	1
75	350	44,4	477	БВ	7	89	11

№ п/п	Маршрут	Длина оборотного рейса, км	Расчетный поток, пассажиров/ час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин	Длительность оборотного рейса, мин	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
76	353	28,4	89	ОМВ	13	61	6
77	355	57,8	262	МВ	6	112	14
78	364	34,4	231	СВ	11	71	8
79	365	29	н/д	ОМВ	13	62	6
80	380	7,4	516	БВ	6	24	5
81	399	22,2	99	ОМВ	12	50	5
82	509	128,4	34	ОМВ	35	237	8
83	510	18,2	390	СВ	6	43	8
84	519	158,6	206	СВ	13	290	17
85	565	114,2	242	СВ	11	212	15
86	566	92,6	104	МВ	17	174	11
87	593а	77,6	н/д	ОМВ	180	147	1
88	716д	28,8	н/д	ОМВ	240	61	1
89	716	25,4	17	ОМВ	45	55	2
90	717	25,6	н/д	БВ	45	56	2
91	717е	29,8	н/д	БВ	120	63	1
92	718	74	н/д	ОМВ	120	141	2
93	1702	74	н/д	МВ	60	141	3
94	1703	100,2	н/д	ОМВ	100	187	3
95	1705	54,2	н/д	ОМВ	100	106	2
96	Новый 1 (Искитим – Бердск)	42,8	254	СВ	10	86	10
97	Новый 2 (Новолуговое – АВ Гусинобродский)	35,2	849	ОБВ	6	73	12
Общая развернутая протяженность маршрутов, км		4899,2	Общая интенсивность движения, единиц/час пик		487	Совокупный инвентарный парк, единиц	754

Примечания: условные обозначения и применяемые сокращения:

БВ – автобус большой вместимости, вместимость единицы подвижного состава 89 пассажиров (например, ЛиАЗ-5256, НефАЗ-5299, Тролза-5265);

СВ – автобус средней вместимости, вместимость единицы подвижного состава 79 пассажиров (например, ПАЗ-4234, Hyundai AeroCity);

МВ – автобус малой вместимости, категории М3, вместимость единицы подвижного состава 49 пассажиров (например, ПАЗ-32054);
ОМВ – автобус малой вместимости, категории М2, вместимость единицы подвижного состава 25 пассажиров (например, Газель Next, Peugeot Boxer).

Таблица 3.13

Изменение трассировки межмуниципальных автобусных маршрутов на период 2024 – 2028 гг.

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки	Обоснование
1	2	3	4
1	101 (Обь (Аэропорт «Толмачево») – Новосибирск)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
2	102 (Новосибирск – Крупской)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
3	103 (Верх-Тула – Новосибирск)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
4	104 (Новосибирск – Сенчанка)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
5	112 (Аэропорт «Толмачево» (Обь) – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Станиславского (через перспективную станцию метро Площадь Станиславского)/ ул. Немировича-Данченко/ ул. Троллейной до автовокзала «Клещиха»	Упрощение трассы маршрута и снижение загрузки центральных улиц Новосибирска. Сохраняется пересадка на муниципальные автобус/трамвай
6	113 (Новосибирск – Каменка (мкр. Близкий)	Каменка – проспект Дзержинского – ул. Волочаевская – Новосибирский автовокзал-Главный	Разгрузка станции метро Березовая роща. При изменении трассировки маршрут сохраняет пересадку на скоростные виды общественного транспорта (перспективная станция метро Молодежная)
7	114 (ДНП «Усадьба Марьино» – Марусино – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Станиславского (через перспективную станцию метро Площадь Станиславского)/ ул. Немировича-Данченко/ ул. Троллейной до автовокзала «Клещиха»	Упрощение трассы маршрута и снижение загрузки центральных улиц Новосибирска. Сохраняется пересадка на муниципальные автобус/трамвай

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки	Обоснование
1	2	3	4
8	115в (Новосибирск – Ленинское)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
9	120 (Новосибирск – Кудряшовский)	Маршрут трассируется по ул. Станиславского (через перспективную станцию метро Площадь Станиславского)/ ул. Немировича-Данченко/ ул. Троллейной до автовокзала «Клещиха»	Упрощение трассы маршрута и снижение загрузки центральных улиц Новосибирска. Сохраняется пересадка на муниципальные автобус/трамвай
10	122 (Аэропорт «Толмачево» (Обь) – Новосибирск)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
11	125 (Новосибирск – Береговое)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
12	203 (Каменка (мкр. Близкий) – Новосибирск)	Каменка – проспект Дзержинского – ул. Волочаевская – Новосибирский автовокзал-Главный	Разгрузка станции метро Березовая роща. При изменении трассировки маршрут сохраняет пересадку на скоростные виды общественного транспорта (перспективная станция метро Молодежная)
13	216 (Новосибирск – Новошилово)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
14	217 (Шиловский полигон (Ярково) – Новосибирск)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
15	220 (Криводановка – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Станиславского (через перспективную станцию метро Площадь Станиславского)/ ул. Немировича-Данченко/ ул. Троллейной до автовокзала «Клещиха»	Упрощение трассы маршрута и снижение загрузки центральных улиц Новосибирска. Сохраняется пересадка на муниципальные автобус/трамвай
16	224 (Колывань – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Станиславского (через перспективную станцию метро Площадь Станиславского)/ ул. Немировича-Данченко/ ул. Троллейной до автовокзала «Клещиха»	Упрощение трассы маршрута и снижение загрузки центральных улиц Новосибирска. Сохраняется пересадка на муниципальные автобус/трамвай

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки	Обоснование
1	2	3	4
17	226 (Мичуринский – Краснообск – Новосибирск)	Трассировка организуется по ул. Ватутина/ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	Организуется конечная остановка на полноценно оборудованном ТПУ «Спортивная». Маршрут спрямляется, снижается время пассажиров в пути
18	228 (Алексеевка – Обь – Новосибирск)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
19	233 (Новосибирск – Тулинский)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
20	264 (Краснообск – Новосибирск)	Трассировка организуется по ул. Ватутина/ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	Организуется конечная остановка на полноценно оборудованном ТПУ «Спортивная». Маршрут спрямляется, снижается время пассажиров в пути
21	312 (Новосибирск – Аэропорт «Толмачево» – Станция Обь)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
22	320 (Кудряшовский – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Станиславского (через перспективную станцию метро Площадь Станиславского)/ ул. Немировича-Данченко/ ул. Троллейной до автовокзала «Клещиха»	Упрощение трассы маршрута и снижение загрузки центральных улиц Новосибирска. Сохраняется пересадка на муниципальные автобус/трамвай
23	323 (Новосибирск – Верх-Тула)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
24	324 (Новосибирск – Обь)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
25	324к (Новосибирск – Обь – Красноглинное)	Трасса укорачивается до автовокзала «Клещиха»	Снижение пробега межмуниципальных автобусов по территории Новосибирска. Предполагается пересадка на муниципальные трамвай/автобус для доступа к площади им. Карла Маркса и станции метро Спортивная
26	326 (Обл. больница – п. Колывань)	Отменен	–

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки	Обоснование
1	2	3	4
27	330 (Криводановка – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Станиславского (через перспективную станцию метро Площадь Станиславского)/ ул. Немировича-Данченко/ ул. Троллейной до автовокзала «Клещиха»	Упрощение трассы маршрута и снижение загрузки центральных улиц Новосибирска. Сохраняется пересадка на муниципальные автобус/трамвай
28	350 (Новосибирск – станция Издревая (Барышево)	Маршрут продлевается по Старому шоссе до ТПУ «Сеятель»	Создание дополнительной пересадки для пользователей автобуса маршрута № 350. Повышение качества обслуживания маршрута
29	364 (Краснообск – Новосибирск)	Трассировка организуется по ул. Ватутина/ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	Организуется конечная остановка на полноценно оборудованном ТПУ «Спортивная». Маршрут спрямляется, снижается время пассажиров в пути
30	365 (Новосибирск – Краснообск)	Трассировка организуется по ул. Ватутина/ул. Немировича-Данченко до ТПУ «Спортивная»	Организуется конечная остановка на полноценно оборудованном ТПУ «Спортивная». Маршрут спрямляется, снижается время пассажиров в пути
31	399 (Новосибирск – Каменка (мкр. Близкий)	Каменка – проспект Дзержинского – ул. Волочаевская – Новосибирский автовокзал-Главный	–
32	519 (р.п. Линево – ж/д Вокзал Главный (г. Новосибирск))	Линево – Искитим – Бердское шоссе – проспект Строителей – ул. Арбузова – Восточный обход Новосибирска – Гусинобродское шоссе – Новосибирский автовокзал-Главный	Уменьшение времени поездки, создание дополнительных связей Искитим – район Академгородка и Искитим – Барышево. Сохраняется пересадка на муниципальные автобус/трамвай/метрополитен
33	565 (Коченево – Аэропорт «Толмачево» – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Станиславского (через перспективную станцию метро Площадь Станиславского)/ ул. Немировича-Данченко/ ул. Троллейной до автовокзала «Клещиха»	Упрощение трассы маршрута и снижение загрузки центральных улиц Новосибирска. Сохраняется пересадка на муниципальные автобус/трамвай
34	566 (Речник – Аэропорт «Толмачево» – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Станиславского (через перспективную станцию метро Площадь Станиславского)/ ул. Немировича-Данченко/ ул. Троллейной до автовокзала «Клещиха»	Упрощение трассы маршрута и снижение загрузки центральных улиц Новосибирска. Сохраняется пересадка на муниципальные автобус/трамвай
25	1703 (Новосибирск – сад «Аква»)	Маршрут трассируется по ул. Станиславского (через перспективную станцию метро Площадь Станиславского)/ ул. Немировича-Данченко/ ул. Троллейной до автовокзала «Клещиха»	Упрощение трассы маршрута и снижение загрузки центральных улиц Новосибирска. Сохраняется пересадка на муниципальные автобус/трамвай

Таблица 3.14

Параметры маршрутов межмуниципальных автобусов на период 2024 – 2028 гг.

№ п/п	Маршрут	Длина оборотного рейса, км	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин	Длительность оборотного рейса, мин	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
1	101	36,4	64	СВ	42	73	2
2	102	34,6	97	СВ	27	70	3
3	103	22,6	329	СВ	8	49	7
4	104	71,6	146	СВ	45	133	4
5	105	40	277	СВ	9	79	9
6	105к	52,4	64	ОМВ	18	100	7
7	106	45,8	70	МВ	25	89	4
8	107	23,8	107	ОМВ	11	51	6
9	107к	20,8	84	ОМВ	14	46	4
10	109	29,8	268	БВ	13	62	6
11	109к	40,2	368	БВ	9	79	9
12	110	24	58	ОМВ	20	52	3
13	111Э	39,8	270	БВ	13	79	7
14	112	37	1107	ОБВ	5	74	12
15	113	26,2	13	ОМВ	92	55	1
16	114	37,6	125	МВ	14	75	6
17	115	75	80	МВ	22	139	8
18	115в	32,8	608	БВ	5	67	13
19	117	32,8	14	ОМВ	85	67	1
20	119	64,4	30	МВ	60	121	3
21	120	43	419	БВ	8	84	11
22	122	29	181	МВ	9	60	8
23	124	70,8	191	МВ	9	132	12
24	125	108,6	63	ОМВ	19	197	10
25	130	118,8	144	МВ	12	214	14
26	130А	58,2	29	ОМВ	41	110	3
27	138	51	85	ОМВ	14	98	8
28	139	31,4	393	БВ	9	64	8
29	141	50	366	СВ	7	96	13
30	147	24,2	14	ОМВ	85	52	1
31	153	25,2	43	ОМВ	27	54	3
32	170	25,4	702	БВ	5	54	11
33	189	66,6	327	СВ	8	125	14
34	203	25,6	18	ОМВ	66	54	1
35	211	35,8	40	ОМВ	30	72	3

№ п/п	Маршрут	Длина оборотного рейса, км	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин	Длительность оборотного рейса, мин	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
36	212	115,8	113	ОМВ	10	209	16
37	216	82,6	54	ОМВ	22	152	8
38	217	61,6	41	ОМВ	29	116	5
39	220	53,6	808	ОБВ	7	102	13
40	224	95,4	618	БВ	5	174	26
41	225к	24,2	27	ОМВ	44	52	2
42	226	43,8	117	МВ	15	86	7
43	227	58,8	198	МВ	9	111	12
44	228	60	98	МВ	18	113	7
45	233	12,4	216	СВ	12	32	3
46	234	13,6	476	БВ	7	34	6
47	254	17,4	86	ОМВ	13	40	4
48	258Ж	57,4	155	МВ	11	109	11
49	264	32,6	313	БВ	11	66	7
50	280	8	533	БВ	6	24	5
51	301	32	707	БВ	5	65	12
52	303	34,8	194	СВ	13	70	6
53	304	57,4	135	МВ	13	109	9
54	307	46,8	584	БВ	6	91	12
55	307б	83	144	МВ	12	153	13
56	307м	96,4	263	СВ	10	176	14
57	311	23,8	433	СВ	6	51	10
58	312	25,8	1095	ОБВ	5	55	11
59	317	55	575	БВ	6	105	14
60	320	43,4	404	СВ	6	85	12
61	321	65,4	669	БВ	5	123	19
62	322	56,8	617	БВ	5	108	17
63	323	22,8	175	МВ	10	50	6
64	324	22,6	158	ОМВ	7	49	8
65	324к	26,4	29	ОМВ	41	56	2
66	325	49	193	МВ	9	94	10
67	326	ОТМЕНЕН					
68	327	43	153	МВ	11	84	9
69	328	94,2	225	СВ	12	172	12
70	330	53,6	620	БВ	5	102	17

№ п/п	Маршрут	Длина оборотного рейса, км	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин	Длительность оборотного рейса, мин	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
71	331	66,4	251	СВ	10	124	11
72	332	79,6	870	ОБВ	6	147	19
73	338	50,8	495	БВ	7	98	12
74	347	23,6	19	ОМВ	63	51	1
75	350	54,6	621	БВ	5	104	17
76	353	28,4	99	ОМВ	12	59	6
77	355	57,8	341	СВ	7	110	13
78	364	33,8	354	СВ	7	68	11
79	365	28,2	н/д	ОМВ	10	59	7
80	380	7,8	613	БВ	5	24	6
81	399	23,6	148	ОМВ	8	51	8
82	509	128,4	41	ОМВ	29	231	8
83	510	16,8	412	БВ	8	39	6
84	519	187	224	СВ	12	331	21
85	565	117	297	СВ	9	211	19
86	566	94,8	112	МВ	16	173	11
87	593а	77,6	н/д	ОМВ	180	144	1
88	716д	30,6	н/д	ОМВ	240	63	1
89	716	25,6	20	ОМВ	45	54	2
90	717	26	н/д	БВ	240	55	1
91	717е	31	н/д	БВ	120	64	1
92	718	74	н/д	ОМВ	105	137	2
93	1702	74	н/д	МВ	60	137	3
94	1703	105,4	н/д	ОМВ	100	191	3
95	1705	54,2	н/д	ОМВ	100	103	2
96	Новый 1 (Искитим – Бердск)	42,8	305	СВ	8	84	11
97	Новый 2 (Новолуговое – АВ Гусинобродский)	35,2	943	ОБВ	6	71	12
Общая развернутая протяженность маршрутов, км		4795,6	Общая интенсивность движения, единиц/час пик		531	Совокупный инвентарный парк, единиц	790

Примечания: условные обозначения и применяемые сокращения:

БВ – автобус большой вместимости, вместимость единицы подвижного состава 89 пассажиров (например, ЛиАЗ-5256, НефАЗ-5299, Тролза-5265);
СВ – автобус средней вместимости, вместимость единицы подвижного состава 79 пассажиров (например, ПАЗ-4234, Hyundai AeroCity);
МВ – автобус малой вместимости, категории М3, вместимость единицы подвижного состава 49 пассажиров (например, ПАЗ-32054);
ОМВ – автобус малой вместимости, категории М2, вместимость единицы подвижного состава 25 пассажиров (например, Газель Next, Peugeot Boxer).

Таблица 3.15

Изменение трассировки межмуниципальных автобусных маршрутов на период 2029 – 2034 гг.

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки	Обоснование
1	2	3	4
1	105 (Новосибирск – Красный Яр)	Красный яр – Северный обход Новосибирска – ул. Кедровая – автостанция «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
2	105к (Новосибирск – сад «Красная Рябина»)	Сад «Красная рябина» – Северный обход Новосибирска – ул. Кедровая – автостанция «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
3	106 (Новосибирск – Сосновка)	Сосновка – Северный обход Новосибирска – ул. Кедровая – автостанция «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
4	110 (Новосибирск – дачн. пос. Мочище)	Мочище – Краснояровское шоссе – ул. Кубовая – ул. Кедровая – автостанция «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
5	119 (Новосибирск – Степной – Кубовая)	Кубовая – Северный обход Новосибирска – ул. Кедровая – автостанция «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
6	130 (Мошково – Мочище –	Мошково – Восточное	Упрощение обслуживания маршрута,

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки	Обоснование
1	2	3	4
	Новосибирск)	шоссе – Пашинское шоссе – Северный обход Новосибирска – автостанция «Родники»	ликвидация пробега межмуниципальных автобусов по центральным улицам Новосибирска
7	130А (Барлак – Октябрьский (Светлый) – Новосибирск)	Маршрут сокращается до автостанции «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
8	141 (Краснообск – Мичуринский – Новосибирск)	Краснообск – Южный обход Новосибирска (путепровод через Обь) – ТПУ «Сеятель»	Сокращение трассы маршрута, упрощение трассы, разгрузка плотины ГЭС от движения транспорта
9	147 (Новосибирск – Дом отдыха «Мочище»)	Дом отдыха «Мочище» – Краснояровское шоссе – ул. Кубовая – ул. Кедровая – автостанция «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
10	153 (Новосибирск – Садовый)	Маршрут сокращается до автостанции «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
11	189 (Мочище – Новосибирск)	Мошково – Восточное шоссе – Пашинское шоссе – Северный обход Новосибирска – автостанция «Родники»	Упрощение обслуживания маршрута, ликвидация пробега межмуниципальных автобусов по центральным улицам Новосибирска
12	225к (Новосибирск – В/ч № 34024 (Озерный)	Озерный – Краснояровское шоссе – ул. Кубовая – ул. Кедровая – автостанция «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
13	227Э (Обь – Новосибирск)	Аэропорт Толмачево – Обь – ул. Толмачевская – ул. Хилокская – ул. Петухова – Советское шоссе – перспективный путепровод через Обь – Бердское шоссе – ТПУ «Сеятель» – проспект Строителей – ул. Арбузова (Академгородок) – проспект Академика Сандахчиева – АБК (Кольцово)	Создание дополнительной транспортной связи между Кольцово, Академгородком и аэропортом «Толмачево» за счет продления маршрута № 227 от Краснообска. Маршрут переводится на коммерческую основу и становится экспрессным

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки	Обоснование
1	2	3	4
14	254 (Садовый – Новосибирск)	Маршрут трассируется по ул. Новосибирской/ул. Кедровой до автостанции «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
15	311 (Новосибирск – дачн. пос. Мочище)	Мочище – Краснояровское шоссе – ул. Кубовая – ул. Кедровая – автостанция «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
16	326 (Обл. больница – п. Колывань)	ОТМЕНЕН	
17	328 (Новосибирск – Колывань)	Колывань – Северный обход Новосибирска – ул. Кедровая – автостанция «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
18	331 (Бердск – Новосибирск)	ТПУ «Бердск» – Бердское шоссе – проспект Строителей – ул. Арбузова (Академгородок) – Восточный обход Новосибирска – Гусинобродское шоссе – Новосибирский автовокзал-Главный	Создание альтернативной связи между Бердском и Новосибирском через Восточный обход Новосибирска. Предполагается сокращение времени в пути относительно маршрутов, следующих до ТПУ «Речной вокзал». Сохраняются пересадки на муниципальные автобус/трамвай/метрополитен
19	347 (Новосибирск – Дом отдыха «Мочище»)	Дом отдыха «Мочище» – Краснояровское шоссе – ул. Кубовая – ул. Кедровая – автостанция «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
20	353 (Новосибирск – сад «Олимпийка» (Садовый)	Маршрут сокращается до автостанции «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
21	355 (Новосибирск – ДНТ «Зеленая Поляна»)	ДНТ «Зеленая поляна» – Северный обход Новосибирска – ул. Кедровая – автостанция «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты

№ п/п	Маршрут	Изменение трассировки	Обоснование
1	2	3	4
			автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
22	519 (р.п. Линево – ж/д Вокзал Главный (г. Новосибирск))	Линево – Чуйский тракт – Юбилейный проспект – ж/д станция Искитим – Восточный обход Новосибирска – Гусинобродское шоссе – Новосибирский автовокзал-Главный	Предполагается сокращение времени в пути по маршруту. Сохраняются пересадки на муниципальные автобус/трамвай/метрополитен
23	717е (Новосибирск – сад «Надежда-3»)	Продление маршрута в перспективный микрорайон по ул. Зеленая горка	Создание дополнительных транспортных корреспонденций в перспективные к освоению районы
24	1702 (Новосибирск – сад «Аква»)	Сад «Аква» – Северный обход Новосибирска – ул. Кедровая – Автостанция «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская
25	1705 (Новосибирск – сад «Ягодное»)	Маршрут сокращается до автостанции «Родники»	Сокращение трассы маршрута со вводом автостанции «Родники» и полноценной ОРП. Разгрузка от межмуниципального транспорта площади им. Калинина. Предполагается пересадка на магистральные муниципальные маршруты автобуса/троллейбуса до станции метро Заельцовская

Таблица 3.16

Параметры маршрутов межмуниципальных автобусов на период 2029 – 2034 гг.

№ п/п	Маршрут	Длина оборотного рейса, км	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин	Длительность оборотного рейса, мин	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
1	101	36,4	91	ОМВ	14	71	6
2	102	34,6	103	СВ	26	68	3
3	103	22,6	353	СВ	7	48	8
4	104	71,6	181	СВ	30	130	5
5	105	25,6	302	СВ	8	53	8
6	105к	37	69	ОМВ	17	72	5
7	106	45,8	90	МВ	20	87	5

№ п/п	Маршрут	Длина оборотного рейса, км	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин	Длительность оборотного рейса, мин	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
8	107	23,8	120	ОМВ	10	50	6
9	107к	20,8	93	ОМВ	12	45	5
10	109	29,8	278	БВ	12	60	6
11	109к	40,2	312	БВ	11	77	8
12	110	13,8	63	ОМВ	19	33	2
13	111Э	39,8	305	БВ	11	77	8
14	112	37	1147	ОБВ	4	72	14
15	113	26,2	11	ОМВ	109	54	1
16	114	37,6	134	МВ	13	73	7
17	115	75	82	МВ	21	135	8
18	115в	32,8	630	БВ	5	65	12
19	117	32,8	15	ОМВ	80	65	1
20	119	59,2	31	МВ	58	109	3
21	120	43	455	БВ	7	82	11
22	122	29	382	БВ	9	59	8
23	124	70,8	237	СВ	11	128	11
24	125	108,6	80	ОМВ	15	191	13
25	130	118,8	161	МВ	11	208	15
26	130А	45,2	29	ОМВ	41	86	3
27	138	51	92	ОМВ	13	95	9
28	139	31,4	493	БВ	7	63	9
29	141	29	230	СВ	11	59	6
30	147	14,2	14	ОМВ	85	34	1
31	153	11,2	48	ОМВ	25	29	2
32	170	25,4	755	БВ	4	53	12
33	189	66,6	347	СВ	7	121	14
34	203	25,6	24	ОМВ	50	53	2
35	211	35,8	45	ОМВ	26	70	3
36	212	115,8	137	МВ	13	203	13
37	216	82,6	57	ОМВ	21	148	8
38	217	61,6	43	ОМВ	27	113	5
39	220	53,6	903	ОБВ	6	100	13
40	224	95,4	850	БВ	4	169	31
41	225к	12,2	30	ОМВ	40	31	1
42	226	43,8	118	МВ	15	83	7

№ п/п	Маршрут	Длина оборотного рейса, км	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин	Длительность оборотного рейса, мин	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
43	227Э	106,8	216	МВ	8	188	18
44	228	60	146	МВ	12	110	9
45	233	12,4	224	СВ	12	31	3
46	234	13,6	535	БВ	6	33	7
47	254	21,4	92	ОМВ	13	46	4
48	258Ж	57,4	164	МВ	10	106	11
49	264	32,6	420	БВ	8	65	9
50	280	8	577	БВ	6	24	5
51	301	32	802	БВ	4	64	14
52	303	34,8	210	СВ	12	68	7
53	304	57,4	57	ОМВ	21	106	6
54	307	46,8	613	БВ	5	88	14
55	307б	83	111	МВ	16	149	9
56	307м	96,4	251	СВ	10	171	13
57	311	14,2	538	БВ	6	34	7
58	312	25,8	1196	ОБВ	4	53	11
59	317	55	744	ОБВ	7	102	13
60	320	43,4	443	СВ	6	83	13
61	321	65,4	841	ОБВ	6	119	17
62	322	56,8	673	БВ	5	105	17
63	323	22,8	191	МВ	9	48	6
64	324	22,6	169	ОМВ	7	48	8
65	324к	26,4	37	ОМВ	32	54	2
66	325	49	196	МВ	9	92	12
67	326	ОТМЕНЕН					
68	327	43	167	МВ	10	82	10
69	328	79,4	308	СВ	8	143	14
70	330	53,6	860	ОБВ	6	100	13
71	331	93,4	468	БВ	7	166	17
72	332	79,6	1018	ОБВ	5	143	20
73	338	50,8	649	БВ	5	95	15
74	347	14	27	ОМВ	44	34	1
75	350	54,8	764	ОБВ	7	102	12
76	353	14,8	146	ОМВ	8	35	5
77	355	44	374	СВ	7	84	12

№ п/п	Маршрут	Длина оборотного рейса, км	Расчетный поток, пассажиров/час пик	Тип подвижного состава	Интервал движения, мин	Длительность оборотного рейса, мин	Количество подвижного состава, единиц
1	2	3	4	5	6	7	8
78	364	33,8	468	БВ	7	67	10
79	365	28,2	н/д	МВ	8	57	8
80	380	7,8	655	БВ	5	23	6
81	399	23,6	156	МВ	11	50	6
82	509	128,4	47	ОМВ	25	224	9
83	510	16,8	454	БВ	7	38	7
84	519	166,4	337	СВ	8	288	27
85	565	117	308	СВ	8	205	21
86	566	94,8	236	СВ	11	168	13
87	593а	77,6	н/д	ОМВ	180	140	1
88	716д	30,6	н/д	ОМВ	240	61	1
89	716	25,6	23	ОМВ	45	53	2
90	717	26	н/д	БВ	210	54	1
91	717е	31	н/д	БВ	90	62	1
92	718	74	н/д	ОМВ	105	134	2
93	1702	59,8	н/д	МВ	60	110	3
94	1703	105,4	н/д	ОМВ	100	186	3
95	1705	39,2	н/д	ОМВ	100	76	1
96	Новый 1 (Искитим – Бердск)	42,8	356	СВ	7	82	11
97	Новый 2 (Новолуговое – АВ Гусинобродский)	35,2	1226	ОБВ	4	69	15
Общая развернутая протяженность маршрутов, км		4648,4	Общая интенсивность движения, единиц/час пик		564	Совокупный инвентарный парк, единиц	817

Примечания: условные обозначения и применяемые сокращения:

БВ – автобус большой вместимости, вместимость единицы подвижного состава 89 пассажиров (например, ЛиАЗ-5256, НефАЗ-5299, Тролза-5265);

СВ – автобус средней вместимости, вместимость единицы подвижного состава 79 пассажиров (например, ПАЗ-4234, Hyundai AeroCity);

МВ – автобус малой вместимости, категории М3, вместимость единицы подвижного состава 49 пассажиров (например, ПАЗ-32054);

ОМВ – автобус малой вместимости, категории М2, вместимость единицы подвижного состава 25 пассажиров (например, Газель Next, Peugeot Boxer).

3.7. Предложения по организации остановочных пунктов

Как правило, остановочные пункты организуются в двух направлениях движения. Их расположение выбирается из соображений обеспечения доступности к основным областям жилой и общественной застройки, а также обеспечения высокой скорости сообщения на городском транспорте.

В таблице 3.17 приведен перечень остановочных пунктов, предлагаемых к обустройству на вновь строящихся линиях трамвая. В таблице 3.18 приведен перечень остановочных пунктов автобуса и троллейбуса, предлагаемых к обустройству на вновь строящихся элементах УДС сети города.

Таблица 3.17

Перечень остановочных пунктов, предлагаемых к обустройству на вновь строящихся линиях трамвая

№ п/п	Год	Улица	Расположение (пересечение с улицей, адрес здания либо дистанция до них)	Протяженность посадочной платформы, м
1	2	3	4	5
1	2022	Гусинобродское шоссе	Гусинобродское кладбище	30
2	2022	ул. Волочаевская	ул. Лазурная	30
3	2022	ул. Волочаевская	ул. Высоцкого, 38	30
4	2022	ул. Волочаевская	ул. Высоцкого, 46	30
5	2022	ул. Волочаевская	ул. Татьяны Снежиной, 37	30
6	2022	ул. Волочаевская	ул. Виталия Потылицына, 13/3	30
7	2022	ул. Доватора	ул. Виталия Потылицына, 7/2 (конечная)	30
8	2025	ул. Курчатова	ул. Объединения	30
9	2025	ул. Курчатова	ул. Столетова	30
10	2025	ул. Курчатова	ул. Кочубея, 1	30
11	2025	ул. Курчатова	ул. Кочубея, 11	30
12	2025	ул. Краузе	ул. Родники	30
13	2025	ул. Краузе	ул. Гребенщикова	30
14	2025	ул. Краузе	Красный проспект	30
15	2025	ул. Бронная	ТПУ «Чемской» (конечная)	30
16	2025	Проектируемая улица	ул. Виктора Шевелева (ул. Бронная, 20/3)	30
17	2025	Проектируемая улица	ул. Николая Сотникова (ул. Бронная, 43/4)	30
18	2025	ул. Николая Сотникова	ул. Александра Чистякова	30
19	2025	ул. Петухова	ул. Николая Сотникова	30
20	2025	ул. Петухова	Петухова, 97	30
21	2025	Проектируемая улица	ул. Зорге, 227	30
22	2025	Проектируемая улица	ул. Зорге, 98	30
23	2025	Проектируемая улица	ул. Зорге, 76	30
24	2025	Проектируемая улица	ул. Сибиряков-Гвардейцев, 80	30

№ п/п	Год	Улица	Расположение (пересечение с улицей, адрес здания либо дистанция до них)	Протяженность посадочной платформы, м
1	2	3	4	5
25	2025	ул. Сибиряков-Гвардейцев	ул. Сибиряков-Гвардейцев, 64	30
26	2025	ул. Сибиряков-Гвардейцев	ул. Сибиряков-Гвардейцев, 60	30
27	2025	ул. Хилокская	ул. Петухова	30
28	2025	ул. Хилокская	ТПУ «Клещиха» (кольцо)	30
29	2025	ул. Дукача	ул. Спортивная	30
30	2025	ул. Дукача	ул. Забалуева	30
31	2025	ул. Дукача	ул. Широкая	30
32	2025	ул. Дукача	Территория депо (конечная)	30
33	2029	ул. Ипподромская	ул. Танковая, 39	30
34	2029	ул. Ипподромская	ул. Кропоткина	30
35	2029	ул. Ипподромская	ул. Писарева	30
36	2029	ул. Писарева	ул. Ольги Жилиной	30
37	2029	ул. Писарева	ул. Семьи Шамшиных	30
38	2029	ул. Писарева	ул. Мичурина	30
39	2030	проспект Дзержинского	ул. Индустриальная	30
40	2030	проспект Дзержинского	ул. Королева	30
41	2030	проспект Дзержинского	ул. Красина	30
42	2030	проспект Дзержинского	Березовая роща (конечная)	30

Таблица 3.18

Перечень остановочных пунктов автобуса и троллейбуса, предлагаемых к обустройству на вновь строящихся элементах УДС сети города

№ п/п	Год	Улица	Расположение (пересечение с улицей, адрес здания либо дистанция до них)	Протяженность посадочной платформы, м
1	2	3	4	5
1	2022	Центральный мост	в створе ул. Планировочной (остановочный пункт Жилмассив)	13
2	2022	Центральный мост	в створе ул. Выставочной	13
3	2022	Красный проспект	ул. Тюленина	32
4	2022	Красный проспект	ул. Краузе	32
5	2022	Красный проспект	500 м от ул. Мясниковой	32
6	2022	Красный проспект	1100 м от ул. Мясниковой	32
7	2022	Красный проспект	1700 м от ул. Мясниковой	32
8	2022	Красный проспект	2300 м от ул. Мясниковой	32
9	2022	Красный проспект	2800 м от ул. Мясниковой	32
10	2022	Гусинобродский тракт	ул. Зеленодолинская, 110	13
11	2022	ул. Зеленодолинская	ул. Зеленодолинская, 55/1	8
12	2022	ул. Петухова	ул. Николая Сотникова	13
13	2022	ул. Николая Сотникова	ул. Александра Чистякова	13
14	2022	ул. Николая Сотникова	ул. Бронная, 43/4	13
15	2022	ул. Николая Сотникова	ул. Прокопьевская	13

№ п/п	Год	Улица	Расположение (пересечение с улицей, адрес здания либо дистанция до них)	Протяженность посадочной платформы, м
1	2	3	4	5
16	2022	Колыванское шоссе	ул. Андрея Болтнева	13
17	2023	ул. Солидарности	ул. Лейтенанта Амосова, 77	13
18	2023	ул. Солидарности	ул. Солидарности, 86	13
19	2023	ул. Солидарности	ул. Солидарности, 70	13
20	2023	Юго-Западный транзит	остановочный пункт Камышенская	13
21	2023	ул. Доватора	400 м от ул. Лазурной	13
22	2023	ул. Доватора	800 м от ул. Лазурной	13
23	2023	ул. Доватора	ул. Виталия Потылицына, 7/2	13
24	2023	ул. Доватора	ул. Виталия Потылицына, 13/3	13
25	2023	ул. Доватора	800 м от ул. Татьяны Снежиной	13
26	2023	ул. Доватора	400 м от ул. Выборной	13
27	2023	ул Чулымская 1-я	ул. Чулымская, 112/2	13
28	2023	ул Чулымская 1-я	ул. Чулымская 1-я, 90	13
29	2023	поселок Лесной авиации	поселок Лесной авиации, 11	8
30	2023	ул. Победы	ул. Победы, 55/1	8
31	2023	ул. Бестужева	ул. Бестужева, 69	8
32	2023	ул. Ракитная	ул. Ракитная, 134	8
33	2023	ул. Болотная	ул. Болотная, 110	8
34	2023	ул. Штурвальная	ул. Штурвальная, 91	8
35	2023	ул. Томьусинская	ул. Томьусинская, 89/1	8
36	2023	ул. Томьусинская	ул. Томьусинская, 26	8
37	2023	ул. Владимира Заровного	ул. Большевистская, 128	8
38	2023	ул. Владимира Заровного	ул. Большевистская, 114	8
39	2023	ул. Владимира Заровного	ул. Большевистская, 98	8
40	2025	ул. Лобова	700 м от ул. Кирова	13
41	2025	ул. Лобова	1200 м от ул. Кирова	13
42	2025	ул. Лобова	1700 м от ул. Кирова	13
43	2025	ул. Лобова	ул. Виталия Потылицына, 13/3	13
44	2025	ул. Дукача	ул. Спортивная	13
45	2025	ул. Дукача	ул. Забалуева	13
46	2025	ул. Дукача	ул. Широкая	13
47	2025	ул. Кирова	500 м от ул. Выборной	13
48	2025	ул. Кирова	ул. Камышенский лог	13
49	2025	ул. Кирова	ул. Загородная	13
50	2025	ул. Кирова	500 м от ул. Загородной	13
51	2025	ул. Кирова	900 м от ул. Загородной	13
52	2025	ул. Кирова	1300 м от ул. Загородной	13
53	2025	ул. Кирова	1600 м от ул. Загородной	13
54	2028	ул. Немировича-Данченко	ул. Телевизионная	13
55	2028	ул. Немировича-Данченко	ул. Серафимовича	13
56	2030	Нижнеельцовский мост	СНТ «Театральный»	13
57	2030	Нижнеельцовский мост	Кладбище Южное	13
58	2030	ул. Кулагина	ул. Красина	13
59	2030	ул. Кулагина	микрорайон Закаменский, 15	13

№ п/п	Год	Улица	Расположение (пересечение с улицей, адрес здания либо дистанция до них)	Протяженность посадочной платформы, м
1	2	3	4	5
60	2030	ул. Кулагина	ул. Тополевая	13

Примечания: для продления Красного проспекта принята увеличенная длина остановочных пунктов, исходя из возможности одновременной остановки 2 автобусов большой (12 м) и особо большой (18 м) вместимости.

4. Прогноз ожидаемого изменения качества работы транспорта города Новосибирска в результате реализации комплекса мероприятий и анализ состояния транспортного обслуживания населения общественным транспортом

4.1. Разделение по видам передвижений (Modal Split) – интермодальный баланс

Одной из важнейших задач развития системы общественного транспорта и реализации мероприятий по повышению его привлекательности для пассажиров является смещение поездок в пользу общественного транспорта. Это позволит сократить степень загруженности УДС, уменьшить объем вредных выбросов в атмосферу, повысить безопасность дорожного движения и среднюю скорость передвижения по городу.

Прогнозное распределение между видами транспорта на 2020 год рассчитывается с учетом изменения социально-экономических показателей, а также реализации мероприятий по УДС и сети общественного транспорта.

Реализация данных мероприятий направлена на перераспределение транспортных и пассажирских потоков. Соответственно корректируется доля индивидуального транспорта (ИТ) и общественного транспорта (ОТ) перспективных периодов (рисунок 4.1).

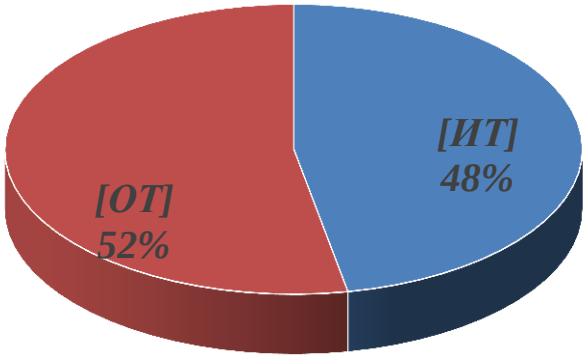


Рисунок 4.1. Распределение по видам транспорта, 2020 год

Соотношение по видам транспорта на 2021 год рассчитывается также на основании ввода в транспортную модель таких показателей как численность населения, количество занятого населения, места труда, численность учащихся, количество мест учебы. Большое влияние на распределение оказывает начало ввода в эксплуатацию запланированного комплекса мероприятий.

Помимо развития сети общественного транспорта также планируется реконструкция существующих (например, ул. Кедровая, ул. Большая, Гусинобродское шоссе от ул. Волочаевской до городской черты) и строительство новых улиц и дорог (например, автомобильные дороги общего пользования по ул. Республиканской на участке от ул. Кропоткина до ул. Авиастроителей, по ул. Петухова и ул. Николая Сотникова от Советского шоссе до ул. Прокопьевской, продолжение Красного проспекта в северном направлении через территорию выносимого аэропорта до ул. Краузе). Стоит отметить некоторые мероприятия, которые стыкуются с мероприятиями общественного транспорта. Это обусловлено тем, что в местах, где планируется увеличение количества полос, также планируется организация выделенной полосы движения.

На перераспределение транспортных потоков по УДС в границах города Новосибирска также окажет влияние ввод в эксплуатацию участков строящейся автомобильной дороги федерального значения Восточный обход города Новосибирска, которые позволят вывести часть транзитных потоков за пределы города.

В результате транспортного и пассажирского спроса распределение по видам транспорта изменилось, в большей степени это связано с вводом большего количества мероприятий по общественному транспорту. Распределение по видам транспорта на 2021 год представлено на рисунке 4.2.

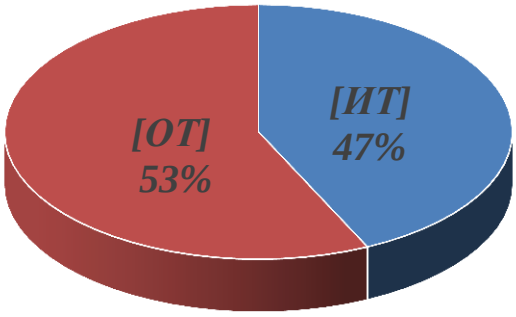


Рисунок 4.2. Распределение по видам транспорта, 2021 год

Оценки уровня автомобилепользования, полученные на транспортной модели города, приведены в таблице 4.1. В условиях ограниченных инфраструктурных мероприятий по развитию сети скоростных видов транспорта в условиях роста численности населения и повышения уровня автомобилизации реализация предложений по повышению качества транспортного обслуживания позволит добиться снижения уровня автомобилепользования на 4 % по отношению к уровню 2023 года и на 11 % по отношению к уровню 2018 года.

Таблица 4.1

Значения доли передвижений по видам транспорта

№ п/п	Расчетный год	Общественный транспорт	Индивидуальный транспорт
1	2	3	4
1	2018	52 %	48 %
2	2021	53 %	47 %
3	2023	56 %	44 %
4	2028	62 %	38 %
5	2034	66 %	34 %

Основной задачей планирования пассажирских перевозок является обеспечение наиболее полного удовлетворения потребностей населения в передвижении при оптимальном использовании транспортных средств. Планирование пассажирских перевозок основано преимущественно на отчетных данных, их анализе, прогнозируемом уровне объема перевозок и выявлении закономерностей их развития. На рост объема городских и пригородных перевозок могут оказывать влияние увеличение частоты движения подвижного состава или открытие остановочных пунктов, изменение режима труда и отдыха населения, расширение и освоение градостроительных зон жилого, общественно-делового и промышленного назначения как внутри городских территорий, так и в пригородной зоне.

При прогнозировании объемов пассажирских перевозок учитывается динамика основных макроэкономических показателей социально-экономического развития территории проектирования: численности населения, реальных доходов, уровня промышленного производства, инфляционных процессов и др. Практика разработки прогнозов на длительный период основывается в основном на изучении изменения численности населения в перспективе и изменения его транспортной подвижности с учетом тенденций распределения пассажиропотоков по видам транспорта.

На основе прогнозируемой численности населения и прогнозирования его подвижности по числу поездок определяется общий объем пассажирских перевозок на перспективу. Потребность в передвижении у населения различных социальных групп неодинакова, что связано с уровнем их жизни, особенностями трудовой деятельности.

Спрос на пассажирские перевозки определяется количеством пассажиров, желающих совершить поездку тем или иным видом транспорта в определенное время в конкретные пункты назначения.

На изменение спроса по пассажирским перевозкам большое влияние оказывают такие факторы:

увеличение или уменьшение численности населения и миграция;

рост материального благосостояния и культурного уровня населения;

развитие курортной сферы и туризма, в том числе иностранного;
создание новых жилых массивов;
строительство пригородных коттеджных поселков;
дачное строительство;
развитие транспортной инфраструктуры;
изменение уровня транспортных тарифов;
введение дополнительных льгот и услуг пассажирам;
оптимальное размещение производства и мест проживания и отдыха граждан;
рост численности личных автомобилей.

Все перечисленные факторы оказывают различное влияние при планировании спроса на пассажирские перевозки, основными можно отнести изменение численности населения, уровень автомобилизации и развитие транспортной инфраструктуры. При этом необходимо выявлять неудовлетворенный спрос на транспортные услуги и своевременно определять изменения густоты пассажиропотока по видам транспорта.

Для расчета перспективной численности населения в разрезе транспортных районов использовались сведения из документов социально-экономического развития, территориального и градостроительного планирования Новосибирской области и города Новосибирска, а также проекты планировок территорий жилищного строительства и проектные декларации объектов нового жилого строительства.

Прогнозная численность населения рассчитана на основании сведений прогнозов социально-экономического развития Новосибирской области и города Новосибирска. Для определения перспективной численности населения в транспортных районах было использовано фактическое размещение площадок строительства объектов жилой недвижимости с учетом сведений о строящихся объектах.

Прогноз доли занятого населения по транспортным районам в границах города Новосибирска основан на тенденциях, заложенных в документах стратегического планирования. Рост занятости в прогнозном периоде будет обусловлен увеличением пенсионного возраста и возрастающей долей пенсионеров в структуре рабочей силы. На ближайшую перспективу планируется снижение количества занятого населения в абсолютном выражении, доля занятого в экономике населения в процентном выражении будет незначительно расти.

Расчет перспективного количества рабочих мест в транспортных районах производился исходя из сведений о новых рабочих местах, формируемых за счет реализации инвестиционных проектов, а также развития производственных, общественно-деловых и многофункциональных зон (на основании сведений о количестве квадратных метров площади, приходящегося на 1 работника в зависимости от функционального назначения, полученных по результатам анализа объектов-аналогов).

При формировании показателей перспективного количества рабочих мест по транспортным районам в границах города Новосибирска учитывались сведе-

ния из Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии о площади, размещении и видах разрешенного использования земельных участков, функциональном зонировании документов территориального планирования.

Исходя из полученных путем анализа документов территориального планирования и прогнозируемых значений численности населения, мест труда и уровня автомобилизации определен спрос на пассажирские перевозки по всем транспортным районам территории проектирования на 2020, 2021, 2023, 2028 и 2034 годы (таблицы 4.2 – 4.6). При расчете учтена подвижность занятого населения, а также приняты следующие допущения относительно следующих категорий не занятых граждан на основании сведений территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Новосибирской области.

население моложе трудоспособного возраста (дети дошкольного и школьного возрастов) в процентном отношении к общей численности населения составляет 17 %. Транспортная подвижность данной категории населения принята на уровне 20 %, учитывающем перемещения к местам обучения на общественном транспорте и для совершения культурно-бытовых корреспонденций в сопровождении взрослых;

население старше трудоспособного возраста (пенсионеры) в процентном отношении к общей численности населения составляет 24 %. Транспортная подвижность данной категории населения принята на уровне 40 %.

Таблица 4.2

Численность населения транспортных районов и расчетный спрос на передвижение общественным транспортом в 2020 году

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2020						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20 %)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	1	Пашино	29,138	14,552	1,461	0,991	2,797	10,989	1,319
2	2	Карьер Мочище	12,914	6,300	0,683	0,439	1,240	4,808	0,577
3	4	Заельцовский парк	4,623	2,282	0,238	0,157	0,444	1,732	0,208
4	5	Частный сектор по ул. Жуковского	6,288	3,144	0,314	0,214	0,604	2,373	0,285
5	6	Жилмассив Березовая	1,406	0,652	0,083	0,048	0,135	0,509	0,061
6	7	Пятый мирорайон (заводы)	0,899	0,424	0,051	0,031	0,086	0,329	0,039
7	8	Пятый мирорайон	57,146	28,573	2,857	1,943	5,486	21,567	2,588
8	9	Химаппарат	5,619	2,809	0,433	0,191	0,539	2,205	0,265
9	10	Шестой микрорайон	29,144	14,572	1,457	0,991	2,798	10,999	1,320
10	11	Завод Экран	0,309	0,155	0,015	0,011	0,030	0,117	0,014
11	12	Ул. Богдана Хмельницкого и Сосновый бор	19,482	9,741	0,974	0,662	1,870	7,352	0,882
12	13	Приборостроительный завод	2,717	1,359	2,614	0,092	0,261	2,401	0,288
13	14	Ул. Кропоткина	41,730	20,865	2,087	1,419	4,006	15,749	1,890
14	15	Ул. Кропоткина (частный сектор)	92,471	46,235	4,624	3,144	8,877	34,898	4,188
15	17	Завод им. Чкалова	4,126	2,063	0,253	0,140	0,396	1,583	0,190
16	18	ЗЖБИ-4	17,423	8,711	0,871	0,592	1,673	6,575	0,789
17	19	Нарымский квартал	16,749	8,375	0,837	0,569	1,608	6,321	0,759
18	20	Жуковский жилмассив	31,109	15,554	1,733	1,058	2,986	11,839	1,421
19	21	Жиркомбинат	18,426	9,213	1,639	0,626	1,769	7,353	0,882

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2020						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20 %)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
20	22	Нарымский сквер	17,208	8,604	0,860	0,585	1,652	6,494	0,779
21	23	Ж/Д вокзал	40,256	20,128	2,525	1,369	3,865	15,477	1,857
22	24	Мясокомбинат	11,309	5,654	0,565	0,384	1,086	4,268	0,512
23	25	Набережная реки Ельцовка первая	11,785	5,892	0,589	0,401	1,131	4,448	0,534
24	26	Электродепо	8,288	4,144	0,414	0,282	0,796	3,128	0,375
25	27	Центр до автовокзала	18,039	9,019	0,902	0,613	1,732	6,808	0,817
26	28	Район «Золотая Нива»	88,052	44,026	4,949	2,994	8,453	33,534	4,024
27	29	Площадь Ленина	38,870	19,435	3,540	1,322	3,731	15,555	1,867
28	30	ЖК Каменский	61,656	30,828	5,298	2,096	5,919	24,498	2,940
29	31	Метро Октябрьская	20,931	10,466	2,419	0,712	2,009	8,661	1,039
30	32	Биатлонный комплекс	23,879	11,859	1,213	0,812	2,292	8,978	1,077
31	33	Парк «Городское Начало»	1,673	0,836	0,084	0,057	0,161	0,631	0,076
32	34	Ул. Фабричная	1,590	0,795	0,080	0,054	0,153	0,600	0,072
33	35	ТЭЦ-5	0,089	0,044	0,005	0,003	0,009	0,033	0,004
34	36	Насосная станция ТЭЦ-5	5,716	2,850	0,288	0,194	0,549	2,154	0,258
35	37	НГПУ	13,626	6,813	0,681	0,463	1,308	5,142	0,617
36	38	Первомайский район	40,112	20,056	2,081	1,364	3,851	15,180	1,822
37	39	Европейский берег	19,031	9,515	0,952	0,647	1,827	7,182	0,862
38	40	Карьер Борок	0,305	0,153	0,015	0,010	0,029	0,115	0,014
39	41	Коттеджи в районе Карьера Борок	0,240	0,120	0,012	0,008	0,023	0,091	0,011
40	42	ТЭЦ-2	5,111	2,556	0,256	0,174	0,491	1,929	0,231
41	43	ТЭЦ-3	1,854	0,927	0,093	0,063	0,178	0,700	0,084
42	44	База Флота	8,688	4,344	0,434	0,295	0,834	3,279	0,393
43	45	СНТ «Семицвет» и поселок Кудряшовский	7,572	3,519	0,443	0,257	0,727	2,745	0,329

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2020						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20 %)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
44	47	Район Бугринского моста	1,993	0,996	0,100	0,068	0,191	0,752	0,090
45	48	Парк «Вираж»	8,018	4,009	0,660	0,273	0,770	3,170	0,380
46	49	Горский жилмассив	67,374	33,687	7,846	2,291	6,468	27,912	3,349
47	50	Жилмассив «Чистая слобода»	47,838	23,919	2,392	1,626	4,592	18,054	2,166
48	51	Площадь Маркса	58,918	29,459	3,708	2,003	5,656	22,659	2,719
49	52	Троллейный жилмассив	65,784	32,892	4,250	2,237	6,315	25,360	3,043
50	53	Район Кирпичного завода	70,860	35,430	3,713	2,409	6,803	26,837	3,220
51	54	Заводы (Сиблитмаш, Вторчермет, Новосибметалл, Оловозавод)	17,364	8,682	1,004	0,590	1,667	6,629	0,795
52	55	Заводы (Элсиб, Сибэлектротерм)	6,111	3,055	0,306	0,208	0,587	2,306	0,277
53	56	Спецавтохозяйство, Сибэлектропривод, Мегалоджистик	0,287	0,143	0,014	0,010	0,028	0,108	0,013
54	62	Район магазина «Мега»	42,174	21,087	2,109	1,434	4,049	15,916	1,910
55	63	Промзона по ул. Станционной	0,647	0,323	0,032	0,022	0,062	0,244	0,029
56	65	Затулинский жилмассив	69,231	34,615	3,992	2,354	6,646	26,422	3,171
57	69	Сады в районе Марусино	11,3	5,440	0,618	0,384	1,085	4,178	0,501
58	70	Поселок Краснообск	53,263	26,606	2,999	1,811	5,113	20,274	2,433
59	71	Сады в районе Тулинского жилмассива и электростанции	11,038	5,518	0,552	0,375	1,060	4,165	0,500
60	73	ОбьГЭС	43,651	21,711	2,210	1,484	4,190	16,426	1,971
61	76	Деревня Огурцово	5,359	2,543	0,301	0,182	0,515	1,965	0,236
62	78	Академгородок	64,340	32,113	8,264	2,188	6,177	27,052	3,246
63	86	Инструментальный завод	4,427	2,214	0,221	0,151	0,425	1,671	0,200

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2020						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20 %)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
64	87	Волочаевский жилмассив	27,422	13,711	1,371	0,932	2,632	10,349	1,242
65	90	Поселок Матвеевка	6,463	3,232	0,323	0,220	0,620	2,439	0,293
66	91	Сады в районе станции Звездная	8,225	4,112	0,411	0,280	0,790	3,104	0,372
67	93	Аэропорт Северный	18,424	9,212	0,921	0,626	1,769	6,953	0,834
68	95	Иня-восточная	16,100	8,050	0,805	0,547	1,546	6,076	0,729
69	96	Шлюзы	14,204	7,102	0,710	0,483	1,364	5,361	0,643
70	97	ЖБИ-1	0,061	0,031	0,003	0,002	0,006	0,023	0,003
71	98	Станция Инская	2,777	1,388	0,323	0,094	0,267	1,150	0,138
72	105	Инская за станцией	19,370	9,661	0,974	0,659	1,860	7,300	0,876
73	106	Завод Электросигнал, Новосибирск-Южный	22,591	11,295	1,288	0,768	2,169	8,614	1,034
74	107	Ул. Кирова (частный сектор)	43,337	21,669	3,646	1,473	4,160	17,177	2,061
75	108	Радиостанция	19,822	9,911	1,171	0,674	1,903	7,581	0,910
76	109	Нижняя Ельцовка	10,230	5,115	0,512	0,348	0,982	3,861	0,463
77	119	Гусинобродское кладбище	2,421	1,207	0,122	0,082	0,232	0,912	0,109
78	130	«Кедровый», «Северный садовод»	1,909	0,955	0,095	0,065	0,183	0,721	0,086

Таблица 4.3

Численность населения транспортных районов и расчетный спрос на передвижение общественным транспортом в 2021 году

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2021						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20 %)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	1	Пашино	29,199	14,583	1,464	0,993	2,803	11,310	1,357
2	2	Карьер Мочище	12,975	6,331	0,686	0,441	1,246	4,961	0,595
3	4	Заельцовский парк	4,684	2,313	0,241	0,159	0,450	1,803	0,216
4	5	Частный сектор по ул. Жуковского	6,350	3,175	0,318	0,216	0,610	2,461	0,295
5	6	Жилмассив Березовая	1,468	0,683	0,086	0,050	0,141	0,547	0,066
6	7	Пятый мирорайон (заводы)	0,961	0,455	0,054	0,033	0,092	0,361	0,043
7	8	Пятый мирорайон	57,207	28,604	2,860	1,945	5,492	22,174	2,661
8	9	Химаппарат	5,680	2,840	0,436	0,193	0,545	2,288	0,275
9	10	Шестой микрорайон	29,205	14,603	1,460	0,993	2,804	11,320	1,358
10	11	Завод Экран	0,371	0,185	0,019	0,013	0,036	0,144	0,017
11	12	Ул. Богдана Хмельницкого и Сосновый бор	19,543	9,771	0,977	0,664	1,876	7,575	0,909
12	13	Приборостроительный завод	2,779	1,389	2,617	0,094	0,267	2,489	0,299
13	14	Ул. Кропоткина	41,791	20,896	2,090	1,421	4,012	16,198	1,944
14	15	Ул. Кропоткина (частный сектор)	92,532	46,266	4,627	3,146	8,883	35,865	4,304
15	17	Завод им. Чкалова	4,187	2,093	0,256	0,142	0,402	1,649	0,198
16	18	ЗЖБИ-4	17,484	8,742	0,874	0,594	1,678	6,777	0,813
17	19	Нарымский квартал	16,810	8,405	0,841	0,572	1,614	6,516	0,782
18	20	Жуковский жилмассив	31,170	15,585	1,736	1,060	2,992	12,183	1,462
19	21	Жиркомбинат	18,488	9,244	1,643	0,629	1,775	7,575	0,909

№ п/п	№ транспорт-ного района	Условное наименование транспортного района	2021						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудо-способного возраста (20 %)	Численность подвижного населения стар-ше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пасса-жирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
20	22	Нарымский сквер	17,269	8,634	0,863	0,587	1,658	6,693	0,803
21	23	Ж/Д вокзал	40,317	20,158	2,529	1,371	3,870	15,919	1,910
22	24	Мясокомбинат	11,370	5,685	0,569	0,387	1,091	4,407	0,529
23	25	Набережная реки Ельцовка первая	11,846	5,923	0,592	0,403	1,137	4,591	0,551
24	26	Электродепо	8,349	4,175	0,417	0,284	0,802	3,236	0,388
25	27	Центр до автовокзала	18,100	9,050	0,905	0,615	1,738	7,016	0,842
26	28	Район «Золотая Нива»	88,113	44,056	4,952	2,996	8,459	34,464	4,136
27	29	Площадь Ленина	38,931	19,465	3,543	1,324	3,737	15,999	1,920
28	30	ЖК Каменский	61,718	30,859	5,301	2,098	5,925	25,184	3,022
29	31	Метро Октябрьская	20,992	10,496	2,422	0,714	2,015	8,919	1,070
30	32	Биатлонный комплекс	23,940	11,890	1,216	0,814	2,298	9,245	1,109
31	33	Парк «Городское Начало»	1,734	0,867	0,087	0,059	0,166	0,672	0,081
32	34	Ул. Фабричная	1,652	0,826	0,083	0,056	0,159	0,640	0,077
33	35	ТЭЦ-5	0,151	0,074	0,008	0,005	0,014	0,058	0,007
34	36	Насосная станция ТЭЦ-5	5,777	2,880	0,291	0,196	0,555	2,236	0,268
35	37	НГПУ	13,687	6,843	0,684	0,465	1,314	5,305	0,637
36	38	Первомайский район	40,174	20,087	2,084	1,366	3,857	15,614	1,874
37	39	Европейский берег	19,092	9,546	0,955	0,649	1,833	7,400	0,888
38	40	Карьер Борок	0,367	0,183	0,018	0,012	0,035	0,142	0,017
39	41	Коттеджи в районе Карьера Борок	0,301	0,151	0,015	0,010	0,029	0,117	0,014
40	42	ТЭЦ-2	5,173	2,586	0,259	0,176	0,497	2,005	0,241
41	43	ТЭЦ-3	1,916	0,958	0,096	0,065	0,184	0,742	0,089
42	44	База Флота	8,749	4,374	0,437	0,297	0,840	3,391	0,407
43	45	СНТ «Семицвет» и поселок Кудряшовский	7,633	3,550	0,446	0,260	0,733	2,843	0,341

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2021						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20 %)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
44	47	Район Бугринского моста	2,054	1,027	0,103	0,070	0,197	0,796	0,096
45	48	Парк «Вираж»	8,080	4,040	0,663	0,275	0,776	3,279	0,394
46	49	Горский жилмассив	67,435	33,717	7,849	2,293	6,474	28,690	3,443
47	50	Жилмассив «Чистая слобода»	47,899	23,949	2,395	1,629	4,598	18,566	2,228
48	51	Площадь Маркса	58,979	29,489	3,711	2,005	5,662	23,295	2,795
49	52	Троллейный жилмассив	65,845	32,922	4,253	2,239	6,321	26,069	3,128
50	53	Район Кирпичного завода	70,921	35,460	3,716	2,411	6,808	27,586	3,310
51	54	Заводы (Сиблитмаш, Вторчермет, Новосибметалл, Оловозавод)	17,425	8,712	1,007	0,592	1,673	6,832	0,820
52	55	Заводы (Элсиб, Сибэлектротерм)	6,172	3,086	0,309	0,210	0,593	2,392	0,287
53	56	Спецавтохозяйство, Сибэлектропривод, Мегалоджистик	0,348	0,174	0,017	0,012	0,033	0,135	0,016
54	62	Район магазина «Мега»	42,235	21,118	2,112	1,436	4,055	16,370	1,964
55	63	Промзона по ул. Станционной	0,708	0,354	0,035	0,024	0,068	0,274	0,033
56	65	Затулинский жилмассив	69,292	34,646	3,995	2,356	6,652	27,160	3,259
57	69	Сады в районе Марусино	11,366	5,471	0,621	0,386	1,091	4,314	0,518
58	70	Поселок Краснообск	53,324	26,637	3,002	1,813	5,119	20,846	2,501
59	71	Сады в районеТулинского жилмассива и электростанции	11,099	5,549	0,555	0,377	1,065	4,302	0,516
60	73	ОбьГЭС	43,712	21,742	2,213	1,486	4,196	16,893	2,027
61	76	Деревня Огурцово	5,421	2,574	0,304	0,184	0,520	2,042	0,245
62	78	Академгородок	64,401	32,144	8,267	2,190	6,183	27,806	3,337
63	86	Инструментальный завод	4,488	2,244	0,224	0,153	0,431	1,740	0,209
64	87	Волочаевский жилмассив	27,483	13,741	1,374	0,934	2,638	10,652	1,278
65	90	Поселок Матвеевка	6,524	3,262	0,326	0,222	0,626	2,529	0,303
66	91	Сады в районе станции Звезд-	8,286	4,143	0,414	0,282	0,795	3,212	0,385

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2021						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20 %)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		ная							
67	93	Аэропорт Северный	18,485	9,242	0,924	0,628	1,775	7,165	0,860
68	95	Иня-восточная	16,161	8,080	0,808	0,549	1,551	6,264	0,752
69	96	Шлюзы	14,265	7,133	0,713	0,485	1,369	5,529	0,663
70	97	ЖБИ-1	0,122	0,061	0,006	0,004	0,012	0,047	0,006
71	98	Станция Инская	2,838	1,419	0,326	0,096	0,272	1,205	0,145
72	105	Инская за станцией	19,431	9,691	0,977	0,661	1,865	7,521	0,903
73	106	Завод Электросигнал, Новосибирск-Южный	22,652	11,326	1,291	0,770	2,175	8,870	1,064
74	107	Ул. Кирова (частный сектор)	43,399	21,699	3,649	1,476	4,166	17,665	2,120
75	108	Радиостанция	19,883	9,941	1,174	0,676	1,909	7,809	0,937
76	109	Нижняя Ельцовка	10,291	5,145	0,515	0,350	0,988	3,989	0,479
77	119	Гусинобродское кладбище	2,482	1,237	0,125	0,084	0,238	0,960	0,115
78	130	«Кедровый», «Северный садовод»	1,971	0,985	0,099	0,067	0,189	0,764	0,092

Таблица 4.4

Численность населения транспортных районов и расчетный спрос на передвижение общественным транспортом в 2023 году

№ п/п	№ транспорт-ного района	Условное наименование транспортного района	2023						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудо-способного возраста (20 %)	Численность подвижного населения стар-ше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пасса-жирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	1	Пашино	29,321	14,644	1,470	0,997	2,815	11,756	1,411
2	2	Карьер Мочище	13,656	6,661	0,723	0,464	1,311	5,404	0,648
3	4	Заельцовский парк	5,433	2,682	0,280	0,185	0,522	2,164	0,260
4	5	Частный сектор по ул. Жуковского	6,318	3,159	0,316	0,215	0,607	2,535	0,304
5	6	Жилмассив Березовая	1,763	0,815	0,104	0,060	0,169	0,677	0,081
6	7	Пятый мирорайон (заводы)	0,824	0,387	0,047	0,028	0,079	0,320	0,038
7	8	Пятый мирорайон	56,406	28,203	2,820	1,918	5,415	22,630	2,716
8	9	Химаппарат	5,844	2,922	0,452	0,199	0,561	2,439	0,293
9	10	Шестой микрорайон	29,198	14,599	1,460	0,993	2,803	11,714	1,406
10	11	Завод Экран	0,244	0,122	0,012	0,008	0,023	0,098	0,012
11	12	Ул. Богдана Хмельницкого и Сосновый бор	19,497	9,748	0,975	0,663	1,872	7,822	0,939
12	13	Приборостроительный завод	2,801	1,401	2,753	0,095	0,269	2,666	0,320
13	14	Ул. Кропоткина	41,964	20,982	2,098	1,427	4,029	16,836	2,020
14	15	Ул. Кропоткина (частный сектор)	91,566	45,783	4,578	3,113	8,790	36,736	4,408
15	17	Завод им. Чкалова	4,003	2,002	0,246	0,136	0,384	1,633	0,196
16	18	ЗЖБИ-4	18,210	9,105	0,910	0,619	1,748	7,306	0,877
17	19	Нарымский квартал	17,176	8,588	0,859	0,584	1,649	6,891	0,827
18	20	Жуковский жилмассив	31,318	15,659	1,745	1,065	3,007	12,670	1,520
19	21	Жиркомбинат	19,198	9,599	1,711	0,653	1,843	8,145	0,977

№ п/п	№ транспорт-ного района	Условное наименование транспортного района	2023						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудо-способного возраста (20 %)	Численность подвижного населения стар-ше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пасса-жирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
20	22	Нарымский сквер	17,813	8,906	0,891	0,606	1,710	7,146	0,858
21	23	Ж/Д вокзал	39,771	19,886	2,496	1,352	3,818	16,256	1,951
22	24	Мясокомбинат	11,262	5,631	0,563	0,383	1,081	4,518	0,542
23	25	Набережная реки Ельцовка первая	11,916	5,958	0,596	0,405	1,144	4,781	0,574
24	26	Электродепо	8,473	4,236	0,424	0,288	0,813	3,399	0,408
25	27	Центр до автовокзала	17,891	8,945	0,895	0,608	1,718	7,178	0,861
26	28	Район «Золотая Нива»	88,140	44,070	4,955	2,997	8,461	35,685	4,282
27	29	Площадь Ленина	39,332	19,666	3,584	1,337	3,776	16,734	2,008
28	30	ЖК Каменский	62,699	31,350	5,390	2,132	6,019	26,485	3,178
29	31	Метро Октябрьская	21,850	10,925	2,529	0,743	2,098	9,614	1,154
30	32	Биатлонный комплекс	24,644	12,239	1,252	0,838	2,366	9,850	1,182
31	33	Парк «Городское Начало»	1,587	0,794	0,079	0,054	0,152	0,637	0,076
32	34	Ул. Фабричная	1,506	0,753	0,075	0,051	0,145	0,604	0,073
33	35	ТЭЦ-5	0,029	0,013	0,002	0,001	0,003	0,011	0,001
34	36	Насосная станция ТЭЦ-5	6,316	3,149	0,318	0,215	0,606	2,530	0,304
35	37	НГПУ	13,915	6,957	0,696	0,473	1,336	5,583	0,670
36	38	Первомайский район	40,556	20,278	2,104	1,379	3,893	16,316	1,958
37	39	Европейский берег	19,979	9,989	0,999	0,679	1,918	8,015	0,962
38	40	Карьер Борок	0,240	0,120	0,012	0,008	0,023	0,096	0,012
39	41	Коттеджи в районе Карьера Борок	0,176	0,088	0,009	0,006	0,017	0,071	0,008
40	42	ТЭЦ-2	6,455	3,227	0,323	0,219	0,620	2,590	0,311
41	43	ТЭЦ-3	1,766	0,883	0,088	0,060	0,170	0,709	0,085
42	44	База Флота	8,681	4,340	0,434	0,295	0,833	3,483	0,418
43	45	СНТ «Семицвет» и поселок Кудряшовский	7,635	3,546	0,447	0,260	0,733	2,941	0,353

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2023						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20 %)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
44	47	Район Бугринского моста	2,087	1,044	0,104	0,071	0,200	0,837	0,100
45	48	Парк «Вираж»	9,318	4,659	0,769	0,317	0,895	3,917	0,470
46	49	Горский жилмассив	66,664	33,332	7,767	2,267	6,400	29,362	3,523
47	50	Жилмассив «Чистая слобода»	50,386	25,193	2,519	1,713	4,837	20,215	2,426
48	51	Площадь Маркса	58,706	29,353	3,696	1,996	5,636	24,002	2,880
49	52	Троллейный жилмассив	64,913	32,456	4,195	2,207	6,232	26,603	3,192
50	53	Район Кирпичного завода	70,282	35,141	3,683	2,390	6,747	28,297	3,396
51	54	Заводы (Сиблитмаш, Вторчермет, Новосибметалл, Оловозавод)	17,411	8,706	1,008	0,592	1,671	7,066	0,848
52	55	Заводы (Элсиб, Сибэлектротерм)	5,958	2,979	0,298	0,203	0,572	2,390	0,287
53	56	Спецавтохозяйство, Сибэлектропривод, Мегалоджистик	0,407	0,204	0,020	0,014	0,039	0,163	0,020
54	62	Район магазина «Мега»	43,142	21,571	2,157	1,467	4,142	17,308	2,077
55	63	Промзона по ул. Станционной	0,576	0,288	0,029	0,020	0,055	0,231	0,028
56	65	Затулинский жилмассив	69,048	34,524	3,982	2,348	6,629	28,015	3,362
57	69	Сады в районе Марусино	11,500	5,533	0,629	0,391	1,104	4,517	0,542
58	70	Поселок Краснообск	64,711	32,325	3,644	2,200	6,212	26,185	3,142
59	71	Сады в районе Тулинского жилмассива и электростанции	11,369	5,684	0,569	0,387	1,091	4,561	0,547
60	73	ОбьГЭС	42,976	21,375	2,176	1,461	4,126	17,191	2,063
61	76	Деревня Огурцово	5,892	2,794	0,331	0,200	0,566	2,296	0,276
62	78	Академгородок	64,149	32,018	8,244	2,181	6,158	28,675	3,441
63	86	Инструментальный завод	4,300	2,150	0,215	0,146	0,413	1,725	0,207
64	87	Волочаевский жилмассив	28,242	14,121	1,412	0,960	2,711	11,331	1,360
65	90	Поселок Матвеевка	6,305	3,153	0,315	0,214	0,605	2,530	0,304

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2023						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20 %)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
66	91	Сады в районе станции Звездная	8,040	4,020	0,402	0,273	0,772	3,226	0,387
67	93	Аэропорт Северный	18,084	9,042	0,904	0,615	1,736	7,255	0,871
68	95	Иня-восточная	18,573	9,287	0,929	0,631	1,783	7,452	0,894
69	96	Шлюзы	14,114	7,057	0,706	0,480	1,355	5,662	0,679
70	97	ЖБИ-1	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
71	98	Станция Инская	2,675	1,337	0,315	0,091	0,257	1,180	0,142
72	105	Инская за станцией	19,245	9,599	0,968	0,654	1,848	7,710	0,925
73	106	Завод Электросигнал, Новосибирск-Южный	22,559	11,280	1,286	0,767	2,166	9,144	1,097
74	107	Ул. Кирова (частный сектор)	42,621	21,311	3,588	1,449	4,092	17,959	2,155
75	108	Радиостанция	19,831	9,916	1,172	0,674	1,904	8,063	0,968
76	109	Нижняя Ельцовка	10,200	5,100	0,510	0,347	0,979	4,092	0,491
77	119	Гусинобродское кладбище	2,327	1,160	0,117	0,079	0,223	0,932	0,112
78	130	«Кедровый», «Северный садовод»	2,191	1,095	0,110	0,074	0,210	0,879	0,105

Таблица 4.5

Численность населения транспортных районов и расчетный спрос на передвижение общественным транспортом в 2028 году

№ п/п	№ транспорт-ного района	Условное наименование транспортного района	2028						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудо-способного возраста (20 %)	Численность подвижного населения стар-ше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пасса-жирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	1	Пашино	30,534	15,249	1,531	1,038	2,931	12,657	1,519
2	2	Карьер Мочище	14,190	6,922	0,751	0,482	1,362	5,806	0,697
3	4	Заельцовский парк	5,652	2,790	0,291	0,192	0,543	2,328	0,279
4	5	Частный сектор по ул. Жуковского	6,580	3,290	0,329	0,224	0,632	2,730	0,328
5	6	Жилмассив Березовая	1,821	0,842	0,108	0,062	0,175	0,723	0,087
6	7	Пятый мирорайон (заводы)	0,853	0,401	0,049	0,029	0,082	0,342	0,041
7	8	Пятый мирорайон	58,747	29,373	2,937	1,997	5,640	24,368	2,924
8	9	Химаппарат	6,086	3,043	0,471	0,207	0,584	2,626	0,315
9	10	Шестой микрорайон	30,410	15,205	1,520	1,034	2,919	12,614	1,514
10	11	Завод Экран	0,254	0,127	0,013	0,009	0,024	0,106	0,013
11	12	Ул. Богдана Хмельницкого и Сосновый бор	20,306	10,153	1,015	0,690	1,949	8,423	1,011
12	13	Приборостроительный завод	2,917	1,459	2,867	0,099	0,280	2,870	0,344
13	14	Ул. Кропоткина	43,705	21,853	2,185	1,486	4,196	18,129	2,175
14	15	Ул. Кропоткина (частный сектор)	95,366	47,683	4,768	3,242	9,155	39,558	4,747
15	17	Завод им. Чкалова	4,169	2,085	0,256	0,142	0,400	1,758	0,211
16	18	ЗЖБИ-4	18,965	9,483	0,948	0,645	1,821	7,867	0,944
17	19	Нарымский квартал	17,889	8,944	0,894	0,608	1,717	7,420	0,890
18	20	Жуковский жилмассив	32,618	16,309	1,817	1,109	3,131	13,644	1,637
19	21	Жиркомбинат	19,995	9,997	1,782	0,680	1,919	8,771	1,052

№ п/п	№ транспорт-ного района	Условное наименование транспортного района	2028						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудо-способного возраста (20 %)	Численность подвижного населения стар-ше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пасса-жирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
20	22	Нарымский сквер	18,552	9,276	0,928	0,631	1,781	7,695	0,923
21	23	Ж/Д вокзал	41,422	20,711	2,599	1,408	3,976	17,504	2,100
22	24	Мясокомбинат	11,730	5,865	0,586	0,399	1,126	4,865	0,584
23	25	Набережная реки Ельцовка первая	12,411	6,205	0,621	0,422	1,191	5,148	0,618
24	26	Электродепо	8,824	4,412	0,441	0,300	0,847	3,660	0,439
25	27	Центр до автовокзала	18,633	9,317	0,932	0,634	1,789	7,729	0,927
26	28	Район «Золотая Нива»	91,797	45,899	5,160	3,121	8,813	38,426	4,611
27	29	Площадь Ленина	40,964	20,482	3,733	1,393	3,933	18,020	2,162
28	30	ЖК Каменский	65,301	32,651	5,613	2,220	6,269	28,519	3,422
29	31	Метро Октябрьская	22,757	11,378	2,634	0,774	2,185	10,352	1,242
30	32	Биатлонный комплекс	25,649	12,738	1,303	0,872	2,462	10,599	1,272
31	33	Парк «Городское Начало»	1,653	0,826	0,083	0,056	0,159	0,686	0,082
32	34	Ул. Фабричная	1,569	0,784	0,078	0,053	0,151	0,651	0,078
33	35	ТЭЦ-5	0,030	0,014	0,002	0,001	0,003	0,012	0,001
34	36	Насосная станция ТЭЦ-5	6,577	3,278	0,331	0,224	0,631	2,723	0,327
35	37	НГПУ	14,492	7,246	0,725	0,493	1,391	6,011	0,721
36	38	Первомайский район	42,239	21,119	2,191	1,436	4,055	17,569	2,108
37	39	Европейский берег	20,808	10,404	1,040	0,707	1,998	8,631	1,036
38	40	Карьер Борок	0,250	0,125	0,013	0,009	0,024	0,104	0,012
39	41	Коттеджи в районе Карьера Борок	0,184	0,092	0,009	0,006	0,018	0,076	0,009
40	42	ТЭЦ-2	6,723	3,361	0,336	0,229	0,645	2,789	0,335
41	43	ТЭЦ-3	1,839	0,920	0,092	0,063	0,177	0,763	0,092
42	44	База Флота	9,041	4,521	0,452	0,307	0,868	3,750	0,450
43	45	СНТ «Семицвет» и поселок Кудряшовский	7,896	3,667	0,462	0,268	0,758	3,145	0,377

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2028						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20 %)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
44	47	Район Бугринского моста	2,174	1,087	0,109	0,074	0,209	0,902	0,108
45	48	Парк «Вираж»	9,705	4,852	0,801	0,330	0,932	4,218	0,506
46	49	Горский жилмассив	69,430	34,715	8,090	2,361	6,665	31,617	3,794
47	50	Жилмассив Чистая слобода	52,477	26,238	2,624	1,784	5,038	21,767	2,612
48	51	Площадь Маркса	61,142	30,571	3,849	2,079	5,870	25,845	3,101
49	52	Троллейный жилмассив	67,606	33,803	4,369	2,299	6,490	28,646	3,438
50	53	Район Кирпичного завода	73,199	36,599	3,835	2,489	7,027	30,470	3,656
51	54	Заводы (Сиблитмаш, Вторчермет, Новосибметалл, Оловозавод)	18,134	9,067	1,049	0,617	1,741	7,609	0,913
52	55	Заводы (Элсиб, Сибэлектротерм)	6,205	3,103	0,310	0,211	0,596	2,574	0,309
53	56	Спецавтохозяйство, Сибэлектропривод, Мегалоджистик	0,424	0,212	0,021	0,014	0,041	0,176	0,021
54	62	Район магазина «Мега»	44,932	22,466	2,247	1,528	4,313	18,638	2,237
55	63	Промзона по ул. Станционной	0,600	0,300	0,030	0,020	0,058	0,249	0,030
56	65	Затулинский жилмассив	71,914	35,957	4,148	2,445	6,904	30,166	3,620
57	69	Сады в районе Марусино	11,931	5,740	0,652	0,406	1,145	4,845	0,581
58	70	Поселок Краснообск	67,093	33,515	3,779	2,281	6,441	28,069	3,368
59	71	Сады в районеТулинского жилмассива и электростанции	11,840	5,920	0,592	0,403	1,137	4,911	0,589
60	73	ОбьГЭС	44,735	22,250	2,265	1,521	4,295	18,502	2,220
61	76	Деревня Огурцово	6,106	2,896	0,343	0,208	0,586	2,460	0,295
62	78	Академгородок	66,798	33,340	8,585	2,271	6,413	30,871	3,705
63	86	Инструментальный завод	4,478	2,239	0,224	0,152	0,430	1,858	0,223
64	87	Волочаевский жилмассив	29,414	14,707	1,471	1,000	2,824	12,201	1,464
65	90	Поселок Матвеевка	6,567	3,283	0,328	0,223	0,630	2,724	0,327

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2028						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20 %)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
66	91	Сады в районе станции Звездная	8,374	4,187	0,419	0,285	0,804	3,473	0,417
67	93	Аэропорт Северный	18,835	9,417	0,942	0,640	1,808	7,813	0,938
68	95	Иня-восточная	19,344	9,672	0,967	0,658	1,857	8,024	0,963
69	96	Шлюзы	14,699	7,350	0,735	0,500	1,411	6,097	0,732
70	97	ЖБИ-1	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
71	98	Стацния Инская	2,785	1,393	0,328	0,095	0,267	1,271	0,152
72	105	Инская за станцией	20,038	9,994	1,008	0,681	1,924	8,300	0,996
73	106	Завод Электросигнал, Новосибирск-Южный	23,495	11,748	1,340	0,799	2,256	9,846	1,182
74	107	Ул. Кирова (частный сектор)	44,390	22,195	3,737	1,509	4,261	19,339	2,321
75	108	Радиостанция	20,654	10,327	1,221	0,702	1,983	8,682	1,042
76	109	Нижняя Ельцовка	10,623	5,311	0,531	0,361	1,020	4,406	0,529
77	119	Гусинобродское кладбище	2,422	1,208	0,122	0,082	0,233	1,003	0,120
78	130	«Кедровый», «Северный садовод»	2,281	1,141	0,114	0,078	0,219	0,946	0,114

Таблица 4.6

Численность населения транспортных районов и расчетный спрос на передвижение общественным транспортом в 2034 году

№ п/п	№ транспорт-ного района	Условное наименование транспортного района	2034						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудо-способного возраста (20 %)	Численность подвижного населения стар-ше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пасса-жирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	1	Пашино	31,689	15,826	1,589	1,077	3,042	13,567	1,628
2	2	Карьер Мочище	14,789	7,214	0,783	0,503	1,420	6,249	0,750
3	4	Заельцовский парк	5,876	2,901	0,303	0,200	0,564	2,500	0,300
4	5	Частный сектор по ул. Жуковского	6,827	3,414	0,341	0,232	0,655	2,925	0,351
5	6	Жилмассив Березовая	1,920	0,887	0,113	0,065	0,184	0,788	0,095
6	7	Пятый мирорайон (заводы)	0,896	0,421	0,051	0,030	0,086	0,371	0,044
7	8	Пятый мирорайон	60,953	30,477	3,048	2,072	5,852	26,112	3,133
8	9	Химаппарат	6,315	3,157	0,488	0,215	0,606	2,814	0,338
9	10	Шестой микрорайон	31,552	15,776	1,578	1,073	3,029	13,517	1,622
10	11	Завод Экран	0,264	0,132	0,013	0,009	0,025	0,113	0,014
11	12	Ул. Богдана Хмельницкого и Сосновый бор	21,068	10,534	1,053	0,716	2,023	9,026	1,083
12	13	Приборостроительный завод	3,027	1,513	2,975	0,103	0,291	3,076	0,369
13	14	Ул. Кропоткина	45,347	22,673	2,267	1,542	4,353	19,426	2,331
14	15	Ул. Кропоткина частный сектор	98,947	49,474	4,947	3,364	9,499	42,389	5,087
15	17	Завод Чкалова	4,326	2,163	0,266	0,147	0,415	1,884	0,226
16	18	ЗЖБИ-4	19,678	9,839	0,984	0,669	1,889	8,430	1,012
17	19	Нарымский квартал	18,561	9,280	0,928	0,631	1,782	7,951	0,954
18	20	Жуковский жилмассив	33,843	16,921	1,886	1,151	3,249	14,620	1,754
19	21	Жиркомбинат	20,746	10,373	1,849	0,705	1,992	9,399	1,128

№ п/п	№ транспорт-ного района	Условное наименование транспортного района	2034						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудо-способного возраста (20 %)	Численность подвижного населения стар-ше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пасса-жирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
20	22	Нарымский сквер	19,249	9,624	0,962	0,654	1,848	8,246	0,990
21	23	Ж/Д вокзал	42,977	21,489	2,697	1,461	4,126	18,757	2,251
22	24	Мясокомбинат	12,170	6,085	0,609	0,414	1,168	5,214	0,626
23	25	Набережная реки Ельцовка первая	12,877	6,438	0,644	0,438	1,236	5,516	0,662
24	26	Электродепо	9,156	4,578	0,458	0,311	0,879	3,922	0,471
25	27	Центр до автовокзала	19,333	9,666	0,967	0,657	1,856	8,282	0,994
26	28	Район «Золотая Нива»	95,245	47,623	5,354	3,238	9,144	41,176	4,941
27	29	Площадь Ленина	42,502	21,251	3,873	1,445	4,080	19,310	2,317
28	30	ЖК Каменский	67,754	33,877	5,824	2,304	6,504	30,561	3,667
29	31	Метро Октябрьская	23,612	11,806	2,733	0,803	2,267	11,093	1,331
30	32	Биатлонный комплекс	26,647	13,234	1,354	0,906	2,558	11,373	1,365
31	33	Парк «Городское Начало»	1,715	0,857	0,086	0,058	0,165	0,735	0,088
32	34	Ул. Фабричная	1,627	0,814	0,081	0,055	0,156	0,697	0,084
33	35	ТЭЦ-5	0,031	0,014	0,002	0,001	0,003	0,013	0,002
34	36	Насосная станция ТЭЦ-5	6,827	3,403	0,344	0,232	0,655	2,920	0,350
35	37	НГПУ	15,036	7,518	0,752	0,511	1,443	6,442	0,773
36	38	Первомайский район	43,825	21,913	2,274	1,490	4,207	18,827	2,259
37	39	Европейский берег	21,589	10,795	1,079	0,734	2,073	9,249	1,110
38	40	Карьер Борок	0,260	0,130	0,013	0,009	0,025	0,111	0,013
39	41	Коттеджи в районе Карьера Борок	0,190	0,095	0,010	0,006	0,018	0,082	0,010
40	42	ТЭЦ-2	6,975	3,488	0,349	0,237	0,670	2,988	0,359
41	43	ТЭЦ-3	1,908	0,954	0,095	0,065	0,183	0,818	0,098
42	44	База Флота	9,381	4,690	0,469	0,319	0,901	4,019	0,482
43	45	СНТ «Семицвет» и поселок Кудряшовский	8,304	3,857	0,486	0,282	0,797	3,416	0,410

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2034						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20 %)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
44	47	Район Бугринского моста	2,256	1,128	0,113	0,077	0,217	0,966	0,116
45	48	Парк «Вираж»	10,069	5,035	0,831	0,342	0,967	4,520	0,542
46	49	Горский жилмассив	72,038	36,019	8,393	2,449	6,916	33,880	4,066
47	50	Жилмассив «Чистая слобода»	54,448	27,224	2,722	1,851	5,227	23,325	2,799
48	51	Площадь Маркса	63,439	31,719	3,994	2,157	6,090	27,695	3,323
49	52	Троллейный жилмассив	70,146	35,073	4,533	2,385	6,734	30,697	3,684
50	53	Район Кирпичного завода	75,948	37,974	3,979	2,582	7,291	32,651	3,918
51	54	Заводы (Сиблитмаш, Вторчермет, Новосибметалл, Оловозавод)	18,815	9,407	1,089	0,640	1,806	8,154	0,978
52	55	Заводы (Элсиб, Сибэлектротерм)	6,438	3,219	0,322	0,219	0,618	2,758	0,331
53	56	Спецавтохозяйство, Сибэлектропривод, Мегалоджистик	0,440	0,220	0,022	0,015	0,042	0,188	0,023
54	62	Район магазина «Мега»	46,619	23,310	2,331	1,585	4,475	19,972	2,397
55	63	Промзона на Станционной	0,623	0,311	0,031	0,021	0,060	0,267	0,032
56	65	ЖМ Затулинский	74,615	37,307	4,303	2,537	7,163	32,326	3,879
57	69	Сады в районе Марусино	12,471	6,000	0,682	0,424	1,197	5,231	0,628
58	70	Поселок Краснообск	70,221	35,077	3,955	2,387	6,741	30,341	3,641
59	71	Сады в районе Тулинского жилмассива и электростанции	12,285	6,142	0,614	0,418	1,179	5,263	0,632
60	73	ОбьГЭС	46,463	23,110	2,352	1,580	4,460	19,847	2,382
61	76	Деревня Огурцово	6,398	3,034	0,359	0,218	0,614	2,662	0,319
62	78	Академгородок	69,333	34,605	8,911	2,357	6,656	33,093	3,971
63	86	Инструментальный завод	4,647	2,323	0,232	0,158	0,446	1,991	0,239
64	87	Волочаевский жилмассив	30,519	15,260	1,526	1,038	2,930	13,074	1,569
65	90	Поселок Матвеевка	6,813	3,407	0,341	0,232	0,654	2,919	0,350

№ п/п	№ транспортного района	Условное наименование транспортного района	2034						
			Численность населения, тыс. человек	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20 %)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40 %)	Прогнозируемый спрос на пассажирские перевозки, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
66	91	Сады в районе станции Звездная	8,688	4,344	0,434	0,295	0,834	3,722	0,447
67	93	Аэропорт Северный	19,542	9,771	0,977	0,664	1,876	8,372	1,005
68	95	Иня-восточная	20,070	10,035	1,004	0,682	1,927	8,598	1,032
69	96	Шлюзы	15,252	7,626	0,763	0,519	1,464	6,534	0,784
70	97	ЖБИ-1	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
71	98	Станция Инская	2,890	1,445	0,341	0,098	0,277	1,362	0,163
72	105	Инская за станцией	20,802	10,375	1,046	0,707	1,997	8,899	1,068
73	106	Завод Электросигнал, Новосибирск-Южный	24,378	12,189	1,390	0,829	2,340	10,551	1,266
74	107	Ул. Кирова (частный сектор)	46,057	23,028	3,877	1,566	4,421	20,723	2,487
75	108	Радиостанция	21,430	10,715	1,267	0,729	2,057	9,304	1,116
76	109	Нижняя Ельцовка	11,022	5,511	0,551	0,375	1,058	4,722	0,567
77	119	Гусинобродское кладбище	2,515	1,254	0,127	0,086	0,241	1,076	0,129
78	130	«Кедровый», «Северный садовод»	2,367	1,184	0,118	0,080	0,227	1,014	0,122

Исходя из полученных данных определена расчетная размерность показателя спроса на передвижение общественным транспортом в сутки и час пик на 1000 жителей для города Новосибирска по периодам реализации КСОТ (таблица 4.7).

Таблица 4.7

Численность категорий пользователей транспорта в городе Новосибирске на 1000 человек

Период КСОТ, год	Численность занятого населения, тыс. человек	Численность студентов дневного и вечернего отделений, тыс. человек	Численность подвижного населения младше трудоспособного возраста (20 %)	Численность подвижного населения старше трудоспособного возраста (40 %)	Расчетный спрос на пассажирские перевозки с учетом долей общественного и индивидуального транспорта, тыс. человек/сутки	Пассажиропоток в час пик, тыс. человек
1	2	3	4	5	6	7
2020	0,499	0,065	0,034	0,096	0,385	0,046
2021	0,499	0,065	0,034	0,096	0,396	0,047
2023	0,499	0,065	0,034	0,096	0,409	0,049
2028	0,499	0,065	0,034	0,096	0,423	0,051
2034	0,499	0,065	0,034	0,096	0,437	0,052

В таблице 4.8 приведены итоговые показатели спроса на перемещения на общественном транспорте на 1000 жителей города Новосибирска в сравнении с показателями существующего положения на 2019 год.

Таблица 4.8

Показатели спроса на перемещения на общественном транспорте в городе Новосибирске на 1000 человек

Год	Показатель спроса перемещений на общественном транспорте на 1000 человек в сутки	Показатель спроса перемещений на общественном транспорте на 1000 человек в час пик
1	2	3
2019	0,37	0,04
2020	0,38	0,05
2021	0,40	0,05
2023	0,41	0,05
2028	0,42	0,05
2034	0,44	0,05

4.2. Соответствие предоставленной провозной способности перспективным пассажиропотокам

Городской пассажирский транспорт в жизни мегаполисов, крупнейших и крупных городов (городских округов) выполняет ряд задач, среди которых можно выделить:

доставка населения к местам работы и обучения и обратно к местам проживания;

обеспечение перевозками граждан по личным целям, рекреационными, трудовыми поездками, доставка к внешнему магистральному транспорту (вокзалы, аэропорты, автовокзалы) и обратно.

Хорошо развитая система транспортных сообщений стимулирует подвижность населения, что в свою очередь приводит к выравниванию темпов экономического роста и инвестиционной привлекательности различных районов, которые связываются между собой.

Рост парка личных автомобилей существенно ухудшил состояние городской среды в большинстве городов России. Таким образом, автомобилизация создает целый ряд трудно разрешаемых проблем:

образование автомобильных заторов, снижающих скорость и надежность сообщения всего транспортного потока городских улиц и магистралей, включая общественный транспорт;

стихийные парковки, вынужденно сужающие ширину проезжей части, из-за чего еще больше уменьшается ее пропускная способность;

дефицит парковочных мест около жилых домов и предприятий, из-за чего для стоянки автомобилей используются не предназначенные для этого территории (газоны, детские площадки, проезды и т.п.);

резкое ухудшение состояния воздушной среды из-за роста выбросов агрессивных вредных веществ (угарный газ, окислы азота, бензапирен и т.д.);

рост аварийности и травмоопасности.

Для решения указанных проблем проводится расширение проезжих частей, строятся автомобильные развязки в разных уровнях, организуются магистрали с непрерывным движением, однако, все эти масштабные мероприятия позволяют достичь лишь временного эффекта. Темпы роста парка личных автомобилей опережают физически возможные темпы дорожного строительства.

Задача перевода пассажиров с личных автомобилей на общественный транспорт в крупных и крупнейших городах решается посредством следующих мероприятий:

сооружение новых линий скоростного рельсового транспорта, не зависимых от дорожных транспортных потоков и обладающих по этой причине высокой надежностью и скоростью сообщения;

организация на важнейших уличных магистралях выделенных полос для движения по ним только общественного транспорта (автобусов, троллейбусов, а также такси);

повышение привлекательности общественного транспорта за счет ввода в эксплуатацию новых образцов комфортабельного подвижного состава, сокращения (сведению к минимуму) числа стоящих пассажиров;

улучшение информационного обслуживания пассажиров и реализации программ по увеличению доступности общественного транспорта для маломобильных групп населения;

четкое и неукоснительное обеспечение и контроль соблюдения принципов приоритетности общественного транспорта (в том числе при проектировании пересадочных узлов и остановочных пунктов в первую очередь учитываются интересы пассажиров общественного транспорта);

организация перехватывающих парковок в пересадочных узлах на массовый общественный транспорт на въезде в город.

В таблице 4.9 представлены показатели провозной способности транспортных магистралей для различных видов общественного пассажирского транспорта. Помимо максимальных значений провозной способности транспортных магистралей в таблице указаны их минимальные значения. Минимальная провозная способность транспортной магистрали определяется значениями интервалов движения транспортных единиц, при которых соответствующий вид общественного транспорта сохраняет привлекательность для пассажиров.

Для скоростных внеуличных видов рельсового транспорта из величины этого интервала вычитается время, необходимое на преодоление лестничных маршей, эскалаторов, проходов при пешем следовании на платформу (с платформы) на станциях посадки и высадки. С учетом этого, значение привлекательного интервала на скоростных видах рельсового транспорта несколько меньше, чем у уличных видов транспорта.

Также, минимальная провозная способность транспортной магистрали определяется экономической целесообразностью применения именно рассматриваемого вида транспорта по сравнению с другими.

Таблица 4.9

Показатели провозной способности транспортных магистралей различных видов общественного пассажирского транспорта

№ п/п	Вид транспорта	Частота движения, обеспечивающая привлекательность транспорта, единиц подвижного состава в час		Ходовая скорость, км/ч	Вместимость вагона или единицы подвижного состава, пассажиров	Провозная способность, в час пик, тыс. пассажиров/час		Скорость перемещения, км/час
		мин	макс			мин	макс	
1	Метрополитен	20	42	90	170	20,4	56,8	35-45
2	Пригородно-городские перевозки по железной дороге со смешанным движением	2	2 – 9*	90	168	3,4	3,7 – 16,9	38 – 45

№ п/п	Вид транспорта	Частота движения, обеспечивающая привлекательность транспорта, единиц подвижного состава в час		Ходовая скорость, км/ч	Вместимость вагона или единицы подвижного состава, пассажиров	Провозная способность, в час пик, тыс. пассажиров/час		Скорость перемещения, км/час
		мин	макс			мин	макс	
3	Специализированные городская и пригородно-городская железные дороги с традиционным подвижным составом (2 главных пути)	10	15	90	168	16,8	30,3	38 – 45
4	Специализированные городская и пригородно-городская железные дороги с подвижным составом городского типа (2 главных пути)	10	32	90	225	13,5	101,1	38 – 48
5	Легкорельсовый скоростной транспорт (скоростной трамвай)	6	44	75	218	1,3	28,5	30 – 40
6	Трамвай (2 вагона)	5	50	60	118	1,2	11,9	20
7	Трамвай (3 вагона)	5	50	60	118	1,8	17,6	20
8	Троллейбус большой вместимости (1 вагон)	5	60	60	92	0,5	5,5	20
9	Троллейбус сочлененный (особо большой вместимости)	5	57	60	134	0,7	7,7	20
10	Троллейбус большой вместимости (2 вагона)	5	56	60	92	0,9	10,3	20
11	Автобус особо большой вместимости	5	57	60	137	0,7	7,8	20
12	Автобус большой вместимости	5	57	60	100	0,5	5,7	20
13	Автобус средней вместимости	5	57	60	70	0,35	4,0	20
14	Автобус малой вместимости	5	57	60	40	0,2	2,3	30
15	Автобус особо малой вместимости	3	51	60	13	0,04	0,7	30

Примечания: * – частота движения ограничена пропускной способностью путей и размерами движения грузовых и пассажирских поездов.

В таблице 4.10 представлены сферы применения различных видов транспорта в зависимости от величины и интенсивности пассажиропотока (в преимущественном направлении в течение наиболее интенсивного по перевозкам часа) в рассматриваемом направлении. Для различных диапазонов величины интенсивности пассажиропотока рекомендованы варианты из нескольких видов транспорта (в порядке приоритета).

Таблица 4.10

Сферы применения различных видов транспорта в зависимости от величины пассажиропотока в час пик

Граничные значения пассажиропотока, тыс. пассажиров/час	Рекомендуемые виды транспорта (в порядке приоритета)
1	2
До 0,5	Автобус малой вместимости категории М2[1]; автобус малой вместимости категории М3[2]; автобус средней вместимости[3]; автобус большой вместимости[4]
0,5 – 0,7	Автобус малой вместимости категории М2; автобус малой вместимости категории М3; автобус средней вместимости; автобус большой вместимости; троллейбус большой вместимости[5]
0,7 – 1,2	Автобус большой вместимости; троллейбус большой вместимости
1,2 – 3,0	Автобус большой вместимости; троллейбус большой вместимости; трамвай
3,0 – 7,8	Троллейбус большой вместимости; троллейбус очень большой вместимости[6]; трамвай; автобус большой вместимости; автобус очень большой вместимости[7]; магистральная железная дорога
7,8 – 10,3	Трамвай; троллейбусные поезда; магистральная железная дорога
10,3 – 17,6	Трамвай; скоростной трамвай; магистральная железная дорога
17,6 – 28,5	Скоростной трамвай; специализированная городская железная дорога; метрополитен
Более 28,5	Метрополитен; специализированная городская железная дорога

Примечания: [1] – расчетная вместимость данной категории транспортного средства при плотности 4 чел/м^2 составляет 20 человек;
[2] – расчетная вместимость данной категории транспортного средства при плотности 4 чел/м^2 составляет 30 человек;
[3] – расчетная вместимость данной категории транспортного средства при плотности 4 чел/м^2 составляет 45 человек;
[4] – расчетная вместимость данной категории транспортного средства при плотности 4 чел/м^2 составляет 60 человек;
[5] – расчетная вместимость данной категории транспортного средства при плотности 4 чел/м^2 составляет 60 человек;
[6] – расчетная вместимость данной категории транспортного средства при плотности 4 чел/м^2 составляет 95 человек;
[7] – расчетная вместимость данной категории транспортного средства при плотности 4 чел/м^2 составляет 95 человек.

Исходя из прогнозной численности населения, перспективного распределения по видам транспорта и коэффициента пересадочности определены пиковые пассажиропотоки по предлагаемой на краткосрочную перспективу маршрутной сети движения общественного транспорта.

Городской электротранспорт.

Значение показателя провозной способности для трамвайного транспорта в час пик находится в пределах 1200 – 11900 пассажиров/час.

Значение показателя провозной способности для троллейбусного транспорта в час пик находится в пределах 700 – 7700 пассажиров/час.

На рисунках 4.3 и 4.4 представлены картограммы пассажиропотоков трамвайных и троллейбусных маршрутов по состоянию на 2021 год с учетом предлагаемых мероприятий по оптимизации маршрутной сети. В таблицах 4.11 и 4.12 представлен анализ соответствия предоставленной провозной способности перспективным пассажиропотокам трамвайного транспорта по состоянию на 2021 год.

В соответствии с полученными данными все маршруты движения трамвая и троллейбуса обеспечивают провозную способность перспективного пассажиропотока на 2021 год.



Рисунок 4.3. Картограмма пассажиропотоков трамвайного транспорта по состоянию на 2021 год

Таблица 4.11

Анализ соответствия предоставленной провозной способности перспективным пассажиропотокам трамвайного транспорта по состоянию на 2021 год

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Перспективный пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	2	ТПУ «Чистая Слобода» – М. «Площадь Маркса»	Тв 16м	10	118	14	1686	3203	1199	Провозная способность обеспечена
2	3	Молкомбинат – ТПУ «Чистая Слобода»	Тв 16м	13	118	12	1416	2690	1159	Провозная способность обеспечена
3	10	Бугринская роща – Хлебозавод	Тв 16м	7	118	7	778	1478	539	Провозная способность обеспечена
4	11	ПКиО «Сосновый бор» – Золотая горка	Тв 16м	5	118	5	566	1076	367	Провозная способность обеспечена
5	13	Гусинобродское шоссе – ул. Писарева	Тв 16м	24	118	11	1264	2402	939	Провозная способность обеспечена
6	14	пл. им. Калинина – Сад Мичуринцев	Тв 16м	18	118	11	1264	2402	846	Провозная способность обеспечена
7	15	Бугринская роща – Юго-Западный ж/м	Тв 16м	15	118	14	1686	3203	1230	Провозная способность обеспечена
8	16	Юго-Западный ж/м – М. «Площадь Маркса»	Тв 16м	6	118	12	1416	2690	1009	Провозная способность обеспечена
9	18	Юго-Западный ж/м – пос. Чемской	Тв 16м	20	118	16	1863	3540	1312	Провозная способность обеспечена
10	24	Новосибирский автовокзал-Главный – магазин «Золотая Нива»	Тв 27м	2	163	7	1137	2161	606	Провозная способность обеспечена

Примечания: Тв 16м – трамвай особо большой вместимости, вместимость вагона 118 пассажиров;
Тв 27м – трамвай особо большой вместимости, вместимость вагона 163 пассажира.

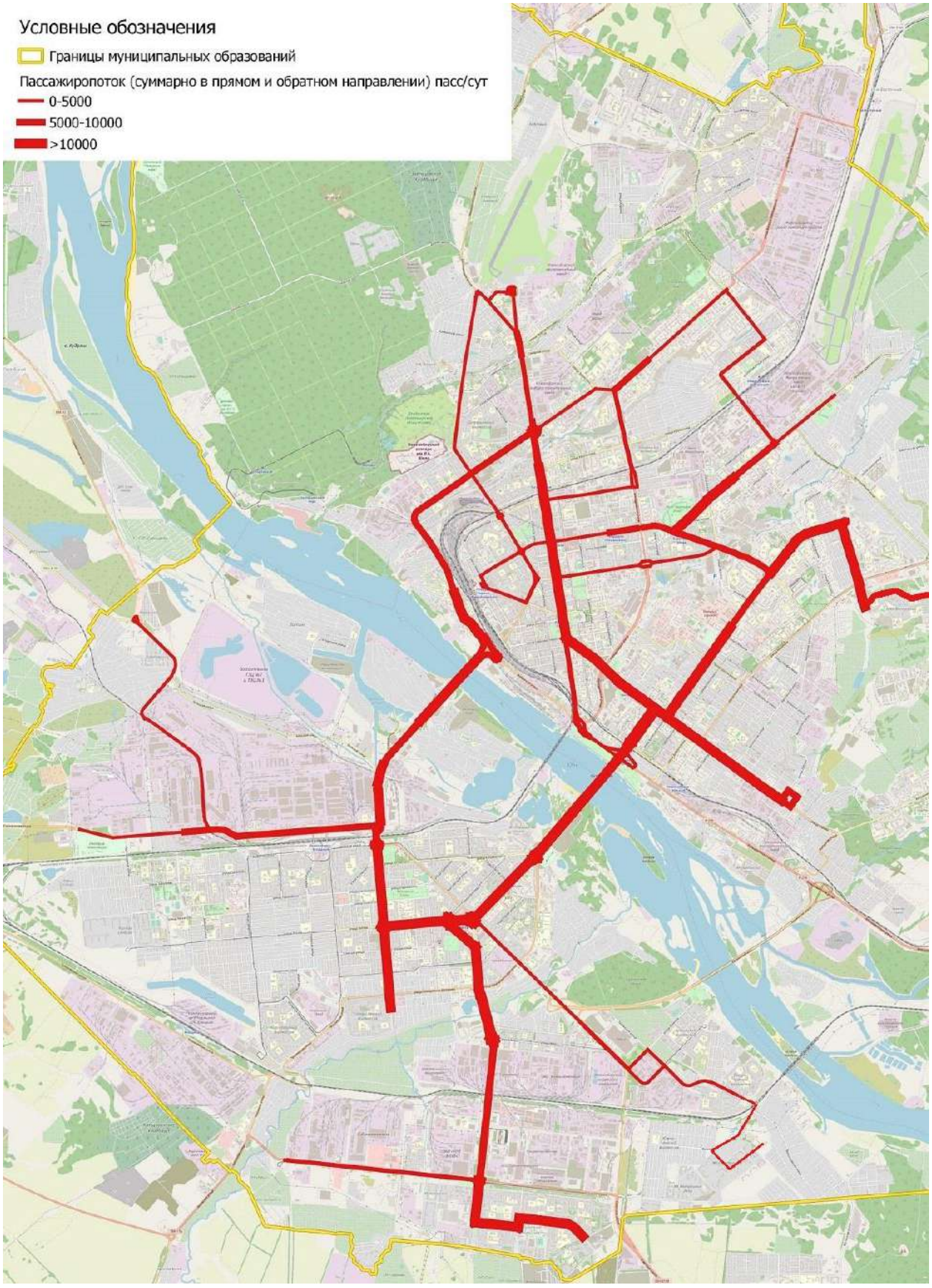


Рисунок 4.4. Картограмма пассажиропотоков троллейбусного транспорта по состоянию на 2021 год

Таблица 4.12

Анализ соответствия предоставленной провозной способности перспективным пассажиропотокам троллейбусного транспорта по состоянию на 2021 год

№ пп	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Перспективный пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	2	Городской аэропорт – Вокзал «Новосибирск-Главный»	Б	12	92	13	905	1719	933	Провозная способность обеспечена
2	4	Затулинский ж/м – Завод Медпрепаратов	Б	19	92	11	1004	1907	1279	Провозная способность обеспечена
3	5	Городской аэропорт – ул. Ленинградская	Б	23	92	12	1104	2098	1876	Провозная способность обеспечена
4	7А	Станиславский ж/м – Новосибирский автовокзал-Главный	Б	24	92	11	1004	1907	947	Провозная способность обеспечена
5	8	Затулинский ж/м – ул. Ленинградская	Б	23	92	11	1004	1907	1872	Провозная способность обеспечена
6	10	ул. Ползунова – Институт горного дела	Б	14	92	9	812	1542	1318	Провозная способность обеспечена
7	13	ул. Учительская – М. «Речной вокзал»	Б	22	92	13	1227	2331	1708	Провозная способность обеспечена
8	22	ул. Лазурная – ул. Учительская	Б	19	92	7	681	1295	1967	Провозная способность обеспечена
9	23	ул. Ползунова –	Б	18	92	15	1415	2689	2089	Провозная способность

№ пп	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Перспективный пассажиропоток в час пик	Выводы
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		Вокзал «Новосибирск-Главный»								обеспечена
10	24	Станиславский ж/м – ул. Учительская	Б	27	92	12	1084	2060	13остановоч46	Провозная способность обеспечена
11	26	Затулинский ж/м – Молкомбинат	Б	6	92	4	406	771	276	Провозная способность обеспечена
12	29А	Южно-Чемской ж/м – ЖК Новомарусино	Б	24	92	9	812	1542	404	Провозная способность обеспечена
13	36	ул. Лазурная – М. «Речной вокзал»	Б	5	92	4	406	771	125	Провозная способность обеспечена

Примечания: Б - троллейбус большой вместимости. Вместимость единицы подвижного состава – 92 человека.

Городской наземный автомобильный транспорт общего пользования.

Значение показателя провозной способности для автобусного транспорта в час пик находится в пределах:

200 – 2300 пассажиров/час для автобусов малой вместимости;

350 – 4000 пассажиров/час для автобусов средней вместимости;

500 – 5700 пассажиров/час для автобусов большой вместимости.

На рисунке 4.5 представлена картограмма пассажиропотоков автобусных маршрутов по регулируемым тарифам по состоянию на 2021 год с учетом предлагаемых мероприятий по оптимизации маршрутной сети. В таблице 4.13 представлен анализ соответствия предоставленной провозной способности перспективным пассажиропотокам автобусного транспорта, работающего на маршрутах по регулируемым тарифам, по состоянию на 2021 год с использованием имеющегося подвижного состава.

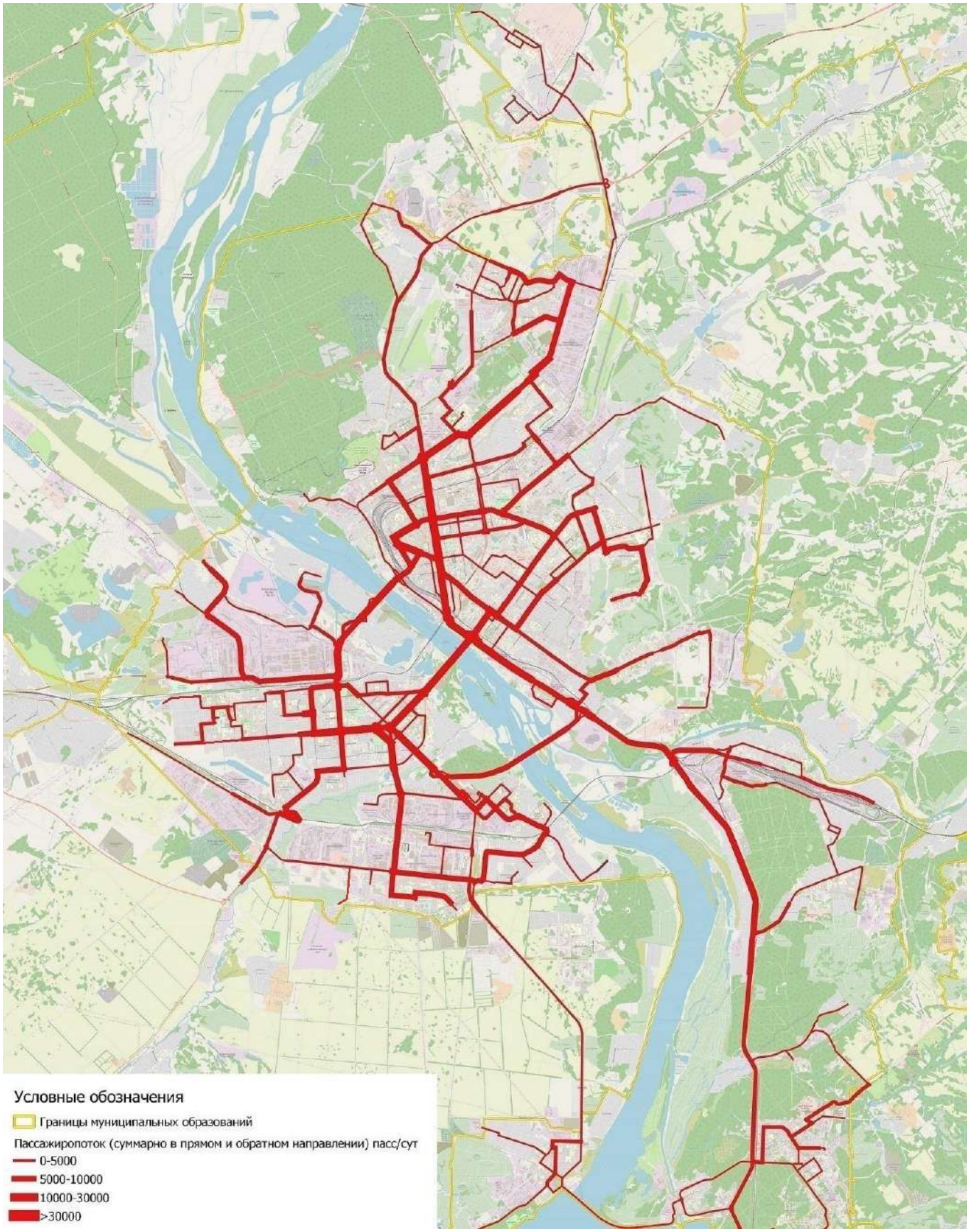


Рисунок 4.5. Картограмма пассажиропотоков автобусного транспорта, работающего на маршрутах по регулируемым тарифам, по состоянию на 2021 год

Таблица 4.13

Анализ соответствия предоставленной провозной способности перспективным пассажиропотокам автобусного транспорта, работающего на маршрутах по регулируемым тарифам, по состоянию на 2021 год

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Перспективный суточный пассажиропоток	Перспективный пассажиропоток в час пик
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	1	Центральный корпус – с/х Левобережный	М	1	49	1	13	24	117	15
2	3	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Родники ж/м	Б	8	89	8	543	1031	7614	990
			С	2	79					
			М	5	49					
3	4	Затулинский ж/м – Криводановский карьер	Б	15	89	9	785	1492	7040	915
4	5	ул. Дюканова – пос. Северный	Б	15	89	5	485	922	9662	1256
5	6	ул. Амбулаторная – Затулинский ж/м	Б	26	89	5	485	922	21481	2793
6	7	Микрорайон «Щ» – ул. Белоусова	С	3	79	1	43	82	534	69
7	8	Цветной проезд – Вокзал «Новосибирск-Главный»	Б	12	89	4	381	725	11108	1444
8	9	Автовокзал – Юго-Западный ж/м	М	21	49	6	294	559	6478	842
9	10	ул. Чукотская – ул. Планировочная	М	3	49	4	173	329	583	76
10	11	Общ. торговый центр –	Б	2	89	4	304	578	1636	213

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Перспективный суточный пассажиропоток	Перспективный пассажиропоток в час пик
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		СТЦ «Мега»	М	3	49					
11	12	ул. Дмитрия Шмонина – ТПУ «Новосибирск-Западный»	М	10	49	6	294	559	3458	450
12	13	Родники ж/м – Ключ-Камышенское плато	Б	25	89	7	628	1194	23133	3007
13	14	Затулинский ж/м – пос. Северный	Б	32	89	8	685	1301	16732	2175
14	15	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Микрорайон «Стрижи»	М	11	49	9	432	821	5838	759
15	16	Центральный корпус – Затон	Б	10	89	6	534	1015	6373	828
16	18	ул. Тюленина – Ключ-Камышенское плато	Б	20	89	6	534	1015	17358	2257
17	19	Магазин «Кристалл» – ЖК «Новомарусино»	М	2	49	1	67	127	226	29
18	20	ул. Твардовского – СТЦ «Мега»	Б	12	89	4	393	746	4205	547
19	21	УМ-3 – Вокзал «Новосибирск-Главный»	Б	16	89	10	875	1663	4137	538
20	23	Общ. торговый центр – ОРМЗ	Б	18	89	8	712	1353	1336	174

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Перспективный суточный пассажиропоток	Перспективный пассажиропоток в час пик
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
21	24	Магазин «Кристалл» – ЖК «Новомарусино»	М	5	49	4	173	329	807	105
22	25	Белые росы – Затулинский ж/м	М	6	49	4	173	329	3104	404
23	27	пл. им. Калинина – Отделение связи № 13 (Северное кладбище – лето)	М	9	49	4	196	372	1756	228
24	28	Пригородный простор – ул. Тюленина	Б	36	89	10	890	1691	31461	4090
25	29	Юго-Западный ж/м – ул. Александра Чистякова	Б	12	89	7	593	1127	4619	600
26	30	ул. Татьяны Снежиной – Ботанический ж/м	Б	27	89	11	971	1845	15277	1986
27	31	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Ключ-Камышенское плато	Б	2	89	2	159	302	3066	399
			С	2	79					
			М	2	49					
28	34	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ул. Тюленина	Б	15	89	6	534	1015	11854	1541
29	35	Новосибирский автовокзал-Главный – ул. Дюканова	Б	20	89	8	685	1301	23248	3022
30	36	ул. Белоусова – Автовокзал	Б	7	89	3	267	507	1832	238
31	39	ул. Тюленина – ТПУ «Чистая Слобода»	Б	24	89	6	534	1015	18937	2462
32	41	Юго-Западный ж/м – ул. Амбулаторная	Б	11	89	4	356	676	3895	506

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Перспективный суточный пассажиропоток	Перспективный пассажиропоток в час пик
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
33	42	пл. им. Калинина – ул. Флотская	Б	2	89	2	153	291	1002	130
			М	2	49					
34	43	ТПУ «Чистая Слобода» – Белые росы	С	17	79	6	474	901	10599	1378
35	44	Диагностический центр – Затулинский ж/м	С	15	79	2	185	352	3204	417
36	45	Чемской бор – Центральный корпус	Б	20	89	9	763	1449	7276	946
37	46	Отделение связи № 13 (Северное кладбище – лето) – ЖК «Северная корона»	Б	3	89	4	258	490	1821	237
			М	3	49					
38	48	Чемской бор – Общ. торговый центр	М	4	49	2	118	223	2625	341
39	50	ул. Твардовского – УМ-3	Б	10	89	6	534	1015	2753	358
40	51л	Нижняя Ельцовка – с.о. «Отдых-2»	Б	1	89	2	134	254	0	0
41	52	Цветной проезд – ИКЭМ	М	2	49	1	61	116	557	72
42	52к	Цветной проезд – ул. Экваторная	М	1	49	1	33	62	375	49
43	53	пл. им. Калинина – Крылья	Б	4	89	3	254	483	184	24
44	54	ул. Твардовского – Вокзал «Новосибирск-Главный»	Б	10	89	6	539	1025	5555	722

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Перспективный суточный пассажиропоток	Перспективный пассажиропоток в час пик
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
45	55	ТПУ «Чистая Слобода» – Вокзал «Новосибирск-Главный»	Б	12	89	6	551	1046	3463	450
			С	0	79					
			М	0	49					
46	57	ТПУ «Чистая Слобода» – ул. Дмитрия Шмонина	Б	19	89	10	875	1663	6488	843
47	60	ул. Дюканова – Затулинский ж/м	Б	17	89	9	822	1561	15554	2 022
48	64	ул. Тюленина – ТЦ «Мегаполис»	Б	21	89	5	431	818	11702	1521
49	65	Общ. торговый центр – ул. Экваторная	Б	2	89	1	89	169	79	10
50	67	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ДК им. Кирова - Вокзал «Новосибирск-Главный» (кольцевой)	М	2	49	4	216	411	2185	284
51	68	ул. Твардовского – М. «Речной вокзал»	Б	18	89	6	545	1035	2679	348
52	69	ул. Твардовского – пос. Матвеевка	Б	6	89	6	534	1015	585	76
53	72	Общ. торговый центр – пос. Геологов	С	3	79	2	163	311	718	93
54	73	ул. Флотская – Отделение связи № 13 (Северное кладбище – лето)	Б	2	89	3	232	441	230	30
55	75	Ключ-Камышенское пла-	Б	6	89	5	450	855	13991	1819

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Перспективный суточный пассажиропоток	Перспективный пассажиропоток в час пик
			Тип подвижного состава	Количество единиц подвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик, пассажиров			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		то – Родники ж/м	С	9	79					
56	77л	ул. Ветлужская – Сады	Б	2	89	1	89	169	0	0
57	79	Юго-Западный ж/м – НГАУ	Б	14	89	6	490	931	6758	879
58	88	ОРМЗ – Центральный корпус	Б	13	89	2	153	290	4504	586
59	89	Магазин «Кристалл» – Криводановский карьер	М	1	49	1	49	93	47	6
60	91	Затулинский ж/м (Полевая) – ул. С. Кожевникова	М	9	49	4	216	411	108	14
61	95	ул. Татьяны Снежиной – ПКиО «Заельцовский»	Б	21	89	2	178	338	17792	2313
62	96	ул. Татьяны Снежиной – ул. С. Кожевникова	Б	20	89	6	490	931	18465	2400
63	97	ул. Татьяны Снежиной – ЖК «Северная корона»	Б	20	89	6	534	1015	23753	3088
64	98	ул. Татьяны Снежиной – Ботанический ж/м	Б	16	89	7	607	1153	15879	2064

Примечания: М – автобус малой вместимости категории М3. Вместимость единицы подвижного состава – 49 человек.
С – автобус средней вместимости. Вместимость единицы подвижного состава – 79 человек.
Б – автобус большой вместимости. Вместимость единицы подвижного состава – 89 человек.

В результате проведенного анализа и предложенных мероприятий по совершенствованию системы автобусных перемещений на территории города Новосибирска выявлен ряд маршрутов, не обеспечивающих провозную способность прогнозируемого спроса на перемещения к 2021 году. Для уменьшения несоответствия в период 2020, 2021 годов рекомендуется изменение интервалов движения подвижного состава в час пик для повышения интенсивности движения, способного обеспечить прогнозируемый пассажиропоток, а также усиление маршрутов дополнительным количеством подвижного состава. Предлагаемые мероприятия по указанным направлениям приведены в таблице 4.14.

Таблица 4.14

Перечень мероприятий по повышению провозной способности автобусного транспорта, работающего на маршрутах по регулируемым тарифам, в период 2020, 2021 гг.

№ маршрута	Наименование маршрута	Рекомендации по усилению маршрутов
1	2	3
6	Ул. Амбулаторная – Затулинский ж/м	Увеличение интервала движения до 11 мин для уменьшения загрузки УДС общественным транспортом в час пик и уменьшения не соответствия провозной способности
9	Автовокзал – Юго-Западный ж/м	Изменение класса подвижного состава, работающего на маршруте с малого на средний для увеличения пассажиромест в Юго-Западном, Южно-Чемском и Северо-Чемском жилмассивах
11	Общ. торговый центр – СТЦ «Мега»	Уменьшение интервала движения до 14 мин для обеспечения регулярной связи микрорайона Академгородок со станцией метро Площадь Маркса
14	Затулинский ж/м – пос. Северный	Увеличение интервала движения до 8 мин для уменьшения загрузки УДС общественным транспортом в час пик и уменьшения не соответствия провозной способности
15	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Микрорайон «Стрижи»	Уменьшение интервала движения до 7 мин для обеспечения регулярной связи микрорайона «Стрижи» со станцией метро Заельцовская
18	Ул. Тюленина – Ключ-Камышенское плато	Усиление маршрута дополнительными единицами подвижного состава большого класса с уменьшением интервала движения до 10 мин для увеличения пассажиромест в микрорайонах Ключ-Камышенское плато и Родники
20	Ул. Твардовского – СТЦ «Мега»	Усиление маршрута дополнительными единицами подвижного состава большого класса с уменьшением интервала движения до 14 мин для обеспечения регулярной связи микрорайона Первомайский со станцией метро Площадь Маркса
21	УМ-3 – Вокзал «Новосибирск – Главный»	Усиление маршрута дополнительными единицами подвижного состава большого класса с уменьшением интервала движения до 6 мин для обеспечения регулярной связи микрорайона Первомайский со станциями метро Речной вокзал, Площадь Ленина, Площадь Гарина-Михайловского
23	Общ. торговый центр – ОРМЗ	Усиление маршрута дополнительными единицами подвижного состава большого класса с уменьшением интервала движения до 7,5 мин для обеспечения регулярной связи микрорайонов Академгородок и Левые Чемы
29	Юго-Западный ж/м – ул. Александра Чистякова	Уменьшение количества единиц подвижного состава большого, работающего на маршруте, с перераспределением их на другие маршруты,

№ маршрута	Наименование маршрута	Рекомендации по усилению маршрутов
1	2	3
		требующих усиления, с увеличением интервала движения до 9 мин для уменьшения загруженности участков УДС дублирующими маршрутами общественного транспорта
34	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ул. Тюленина	Увеличение интервала движения до 10 мин для уменьшения загрузки участков УДС общественным транспортом дублирующими маршрутами в час пик и уменьшения несоответствия провозной способности
37	ТПУ «Чистая Слобода» – Ключ-Камышенское плато	Усиление маршрута дополнительными единицами подвижного состава среднего класса для увеличения количества пассажиромест микрорайона Ключ-Камышенское плато и «Чистая Слобода» с обеспечением пересадки на станции метро Площадь Маркса
43	ТПУ «Чистая Слобода» – Белые росы	Изменение класса подвижного состава, работающего на маршруте, с малого на средний с увеличением интервала движения до 10 мин для обеспечения связи микрорайонов Южно-Чемской, Северо-Чемской и Чистая Слобода с осуществлением пересадки на станции метро Площадь Маркса
44	Диагностический центр – ТПУ «Чистая Слобода»	Изменение класса подвижного состава, работающего на маршруте, с малого на средний с уменьшением интервала движения до 26 мин для обеспечения связи микрорайона «Чистая Слобода» со станциями метрополитена, а так же беспересадочной связью с объектом социального значения Городской клинической больницей № 1
54	Ул. Твардовского – Вокзал «Новосибирск-Главный»	Уменьшение интервала движения до 10 мин для обеспечения регулярной связи микрорайона Первомайский со станциями метро Речной вокзал, Площадь Ленина, Площадь Гарина-Михайловского
55	ЖК «Радуга Сибири» – Вокзал «Новосибирск-Главный»	Изменение класса подвижного состава, работающего на маршруте с малого на большой с уменьшением интервала движения до 10 мин для обеспечения регулярной связи ЖК «Радуга Сибири» с правобережной частью города и пересадкой на станцию метро «Площадь Гарина-Михайловского»
57	ТПУ «Чистая Собода» – ул. Дмитрия Шмонина	Увеличение интервала движения до 6 мин для уменьшения загрузки участков УДС общественным транспортом дублирующими маршрутами в час пик и уменьшения несоответствия провозной способности
61	Молкомбинат – ул. Владимира Заровного	Усиление маршрута дополнительными единицами подвижного состава большого класса с уменьшением интервала движения до 11 мин для увеличения пассажиромест и повышения пешеходной доступности к остановкам общественного транспорта на территории ЖК «Европейский берег» с обеспечением пересадочности на станции метрополитена
64	Ул. Тюленина – ТЦ «Мегаполис»	Увеличение интервала движения до 14,5 мин для уменьшения загрузки участков УДС общественным транспортом дублирующими маршрутами в час пик и уменьшения несоответствия провозной способности
65	Общ. торговый центр – ул. Экваторная	Уменьшение интервала движения до 60 мин для повышения количества пассажиромест в микрорайоне Нижняя Ельцовка и обеспечения регулярной связи с микрорайоном Академгородок
67	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ДК им. Кирова - Вокзал «Новосибирск-Главный» (кольцевой)	Увеличение интервала движения до 14 мин для уменьшения загрузки участков УДС общественным транспортом дублирующими маршрутами в час пик и уменьшения несоответствия провозной способности
68	ул. Твардовского – М. «Речной вокзал»	Усиление маршрута дополнительными единицами подвижного состава большого класса с уменьшением интервала движения до 10 мин для обеспечения регулярной связи микрорайона Первомайский со станцией метро Речной вокзал
75	Ключ-Камышенское плато – пос. Северный	Уменьшение интервала движения до 14 мин для увеличения пассажиромест в микрорайоне Ключ-Камышенское плато
79	Юго-Западный ж/м – НГАУ	Увеличение интервала движения до 11 мин для уменьшения загрузки участков УДС общественным транспортом дублирующими маршрутами в час пик и уменьшения несоответствия провозной способности

№ маршрута	Наименование маршрута	Рекомендации по усилению маршрутов
1	2	3
95	ул. Татьяны Снежиной – ПКиО «Заельцовский»	Увеличение интервала движения до 7 мин для уменьшения загрузки участков УДС общественным транспортом дублирующими маршрутами в час пик и уменьшения несоответствия провозной способности

Полный перечень муниципальных маршрутов регулярных перевозок в городе Новосибирске на период 2021 года с указанием количества, класса подвижного состава и интервалов движения представлен в подразделе 3.4 настоящей КСОТ (таблица 3.2).

На рисунке 4.6 представлена картограмма пассажиропотоков маршрутов автобусного транспорта, работающего по нерегулируемым тарифам, по перспективному прогнозу на 2021 год. В таблице 4.15 представлен анализ соответствия предоставленной провозной способности перспективным пассажиропотокам автобусов, работающих по нерегулируемым тарифам, на 2021 год.

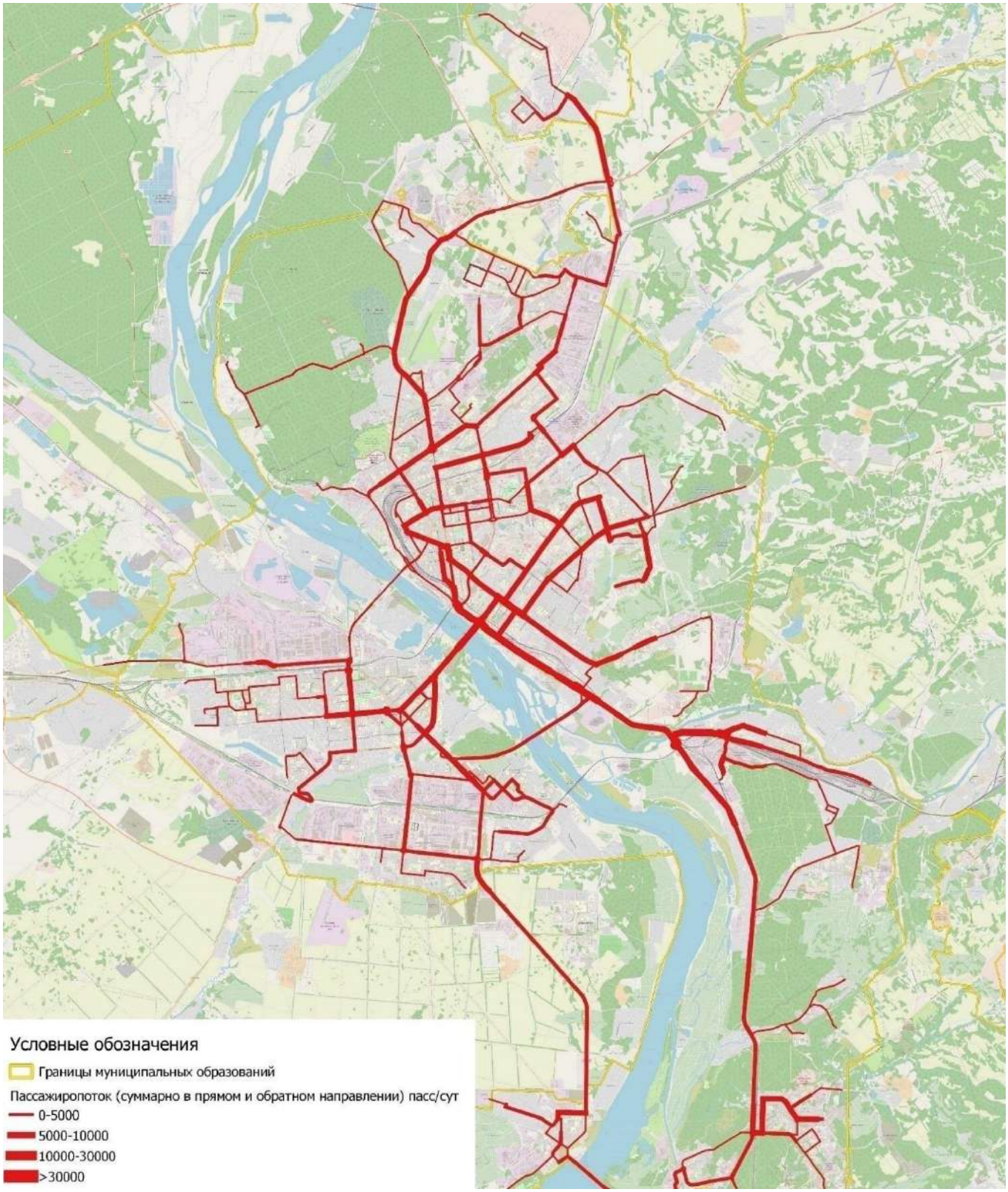


Рисунок 4.6. Картограмма пассажиропотоков автобусного транспорта, работающего на маршрутах по нерегулируемому тарифу, по состоянию на 2021 год

Таблица 4.15

Анализ соответствия предоставленной провозной способности перспективным пассажиропотокам автобусов, работающих на маршрутах по нерегулируемому тарифу, по состоянию на 2021 год

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута	Предоставленная провозная способность						Перспективный суточный пассажиропоток	Перспективный пассажиропоток в час пик
			Тип подвижного состава	Количество единиц одвижного состава	Вместимость одной единицы	Количество рейсов в час пик	Максимальная вместимость в час пик			
							По техническим параметрам подвижного состава	С учетом коэффициента пересадочности		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	1	ул. Твардовского – Вокзал «Новосибирск-Главный»	М	7	25	3	83	158	7437	967
2	2	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Биатлонный комплекс	М	8	25	5	136	259	3297	429
3	4	Вокзал «Новосибирск-Главный» – Затулинский ж/м	М	13	25	8	200	380	10261	1334
4	4/2		М	2	25					
5	5	Центральный корпус – Чемской бор	М	13	25	6	150	285	4858	631
6	6	М. «Речной вокзал» – ул. Белоусова	М	10	25	4	94	178	1677	218
7	7	ул. Белоусова – Микрорайон «Щ»	М	11	25	7	175	333	2016	262
8	8	ТК «Лента» – Магазин «Золотая Нива»	М	20	25	7	174	331	10733	1 395
9	9	пос. Северный – ДК им. Кирова	М	14	25	9	214	407	3904	508
10	10	с/х Левобережный – Акатуйский ж/м	М	14	25	12	300	570	16240	2111
11	11	пос. Северный – Планетарий	М	24	25	7	167	317	14952	1944
12	12	Вокзал «Новосибирск-Главный» – ЖК «Радуга Сибири»	М	7	25	4	94	178	2943	383
13	13	Колледж им. Н.А. Лунина – ул. Учительская	М	8	25	5	114	217	11850	1540
14	14	ул. Татьяны Снежиной – ТЭЦ-5	М	12	25	8	188	356	14536	1890

15	15	Цветной проезд – М. «Площадь Маркса»	М	11	25	7	172	328	4470	581
16	15/1		М	2	25					
17	15/2		М	4	25					
18	16	ул. Татьяны Снежиной – Дом Ленина	М	8	25	7	169	321	4082	530
19	16/1		М	1	25					
20	17	М. Заельцовская – в/с Ельцовка	М	4	25	4	100	190	462	60
21	18	ПАТП-9 – ТПУ Чистая Слобода	М	40	25	23	584	1109	10539	1370
22	19	ПАТП-9 – ПКиО «Заельцовский»	М	19	25	10	250	475	13252	1723
23	19/1		М	1	25					
24	20	Микрорайон «Щ» – СТЦ «Мега»	М	7	25	3	75	143	684	88
25	21	М. «Речной вокзал» – УМ-3	М	13	25	8	188	356	3188	414
26	23	М. «Речной вокзал» – ИКЭМ	М	11	25	6	150	285	1332	173
27	24	Микрорайон «Стрижи» – ул. Татьяны Снежиной	М	17	25	6	150	285	11000	1430
28	25	ПКиО «Заельцовский» – Микрорайон «Стрижи»	М	10	25	12	300	570	5686	739
29	25/1		М	5	25					
30	25/2		М	2	25					
31	28	ПКиО «Заельцовский» – Диагностический центр	М	8	25	9	214	407	2598	338
32	29	ул. Дмитрия Шмонина – М. «Площадь Маркса» – ул. Дмитрия Шмонина (кольцевой)	М	12	25	9	227	432	6388	830
33	29а	ул. Дмитрия Шмонина – ул. Петухова – ул. Дмитрия Шмонина (кольцевой)	М	12	25	9	227	432	7255	943
34	30	ул. Амбулаторная – ул. Зеленодолинская	М	30	25	7	167	317	9733	1265
35	32	ул. Водозабор – Вокзал «Новосибирск-Главный»	М	10	25	8	188	356	17448	2268
36	34	ЖК «Северная корона» – Вокзал «Новосибирск-Главный»	М	14	25	9	224	425	3949	513

37	35	Цветной проезд – М. «Речной вокзал»	М	12	25	10	250	475	3858	502
38	35/1		М	6	25					
39	35/2		М	7	25					
40	38	ЖК «Новомарусино» – ул. Коминтерна	М	8	25	5	136	259	4768	620
41	42	ул. Амбулаторная – ТЭЦ-5	М	15	25	8	188	356	10251	1333
42	43	Общ. торговый центр – ОРМЗ	М	10	25	6	150	285	8771	1140
43	44	Новосибирский автовокзал-Главный – М. «Березовая роща» – Новосибирский автовокзал-Главный	М	12	25	10	250	475	13489	1754
44	44а	ул. Татьяны Снежиной – Дом Ленина – ул. Татьяны Снежиной (кольцевой)	М	13	25	10	250	475	10613	1380
45	45	Ключ-Камышенское плато – ТВК «Большая Медведица»	М	22	25	10	250	475	19650	2555
46	48	ул. Татьяны Снежиной – Колледж им. Н.А. Лунина	М	7	25	6	150	285	2716	353
47	48/1		М	3	25					
48	50	ул. Твардовского – УМ-3	М	7	25	10	250	475	5778	751
49	50/1		М	5	25					
50	51	ул. Тюленина – Вокзал «Новосибирск-Главный»	М	20	25	9	214	407	18065	2348
51	51/1		М	10	25					
52	52	Цветной проезд – ИКЭМ	М	10	25	7	167	317	4634	602
53	53	Колледж им. Н.А. Лунина – Крылья	М	8	25	9	217	410	3096	403
54	53/1		М	7	25					
55	54	Затулинский ж/м – ул. Спортивная	М	15	25	7	167	317	4477	582
56	54/1		М	1	25					
57	55	ОРМЗ – Центральный корпус	М	16	25	7	167	317	7634	992
58	62	Общ. торговый центр – Цветной проезд – Общ. торговый центр (кольцевой)	М	7	25	7	167	317	1548	201
59	63	Ключ-Камышенское плато – ул. Дюканова	М	16	25	8	188	356	19864	2582
60	64	М. «Площадь Маркса» – ЖК «Радуга Сибири»	М	5	25	5	125	238	923	120

61	65	ул. Лобачевского – М. «Заельцовская»	М	3	25	6	150	285	271	35
62	65/1		М	3	25					
63	68	М. «Речной вокзал» – ул. Твардовского	М	13	25	8	188	356	7553	982
64	68/1		М	1	25					
65	72	Биатлонный комплекс – ЖК «Лесное»	М	20	25	11	258	489	3173	412
66	73	Отделение связи № 13 (Северное кладбище - лето) – ДК им. Кирова	М	13	25	9	214	407	12045	1566
67	73/1		М	3	25					
68	73/2		М	1	25					
69	74	ул.Твардовского – Цветной проезд	М	9	25	5	136	259	1450	189
70	86	Общ. торговый центр – ул. Экваторная	М	9	25	8	203	385	1363	177
71	87	пос. Клюквенный – пл. им. Калинина	М	7	25	1	30	57	2497	325
72	90	ул. Татьяны Снежиной – Волейбольный центр	М	9	25	10	250	475	4241	551
73	91	Общ. торговый центр – М. «Речной вокзал»	М	16	25	9	214	407	9737	1266

Примечания: М – автобус малой вместимости категории М2. Вместимость единицы подвижного состава – 25 человек.

Проведенный анализ показывает перспективное положение пассажирских перевозок при неизменной маршрутной сети автобусов малого класса категории М2 по отношению к 2019 году. Проведение мероприятий до 2021 года по кардинальному изменению или отмене действующих маршрутов, приобретению дополнительного количества и замене подвижного состава не представляется возможным в связи с заключенными договорами/свидетельствами на осуществление перевозок со сроком действия до 2025, 2026 годов. Следует отметить, что маршрутная сеть автобусов, работающих по нерегулируемому тарифу, во многом дублирует маршруты автобусов, работающих по регулируемому тарифу. Использование перевозчиками подвижного состава малого класса категории М2 оказывает влияние на существующую УДС.

Приоритетом в развитии маршрутной сети является обеспечение качества обслуживания, сохранение, регулируемость тарифов и усиление маршрутов с высоким пассажиропотоком. Сохранение маршрутов автобусов малого класса категории М2 возможно на участках с пассажиропотоком не более 0,5 тыс. пассажиров/час, а также на тех участках УДС, по которым не возможен запуск автобуса большей вместимости.

Для оценки эффективности предложенных мероприятий по изменению маршрутной сети города Новосибирска на срок 2023, 2028 и 2034 годов методом моделирования маршрутной сети определены ряд показателей, характеризующих качество транспортного обслуживания жителей.

Величины пассажиропотоков на перспективные сроки определены с учетом прогнозного изменения численности населения и мест приложения труда по транспортным районам. На основании результатов моделирования в соответствии с приведенной методикой формирования оптимального парка подвижного состава были определены частота движения и объем выпуска подвижного состава на маршруты, обеспечивающие освоение прогнозных пассажиропотоков в соответствии с заданным уровнем качества. Примененная методика обеспечивает удовлетворение требований по провозной способности перспективных маршрутов.

В качестве примера в таблицах 4.16 – 4.22 приведены расчеты соответствия провозной способности ожидаемым пассажиропотокам в нескольких наиболее характерных сечениях маршрутной сети города Новосибирска с краткими комментариями по основным мероприятиям, реализуемым в рассмотренных районах.

Также выполнена проверка по интенсивности движения транспортных средств. Предельная пропускная способнсть принята в размере 60 единиц/час при отсутствии выделенной полосы и 120 единиц/час – при ее наличии.

Таблица 4.16

Расчет потока по ул. Выборной (Жилмассив – Инюшенский бор) совместно с продлением ул. Доватора

Марш-	2023	2028	2034

рут	Поток, пассажиров/час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/час пик	Интенсивность, единиц/час пик
1	2	3	4	5	6	7
8А	–	–	500	11	500	11
11б	200	13,2	200	13,2	200	13,2
13б	320	7	–	–	–	–
18	250	5,5	650	14,3	800	11,1
31	100	2,2	–	–	–	–
37	150	4,4	150	4,4	150	4,4
75	300	6,6	–	–	–	–
84	150	4,4	150	4,4	150	4,4
102	–	–	150	4,4	150	4,4
63мт	110	7,3	–	–	–	–
Итого:	1580	50,6	1800	51,7	1950	48,5
Расчетное значение	2000	< 60	1200	< 60	1300	< 60

Таблица 4.17

Расчет потока по ул. Кирова (Родниковая – Инюшенский бор)

Маршрут	2023		2028		2034	
	Поток, пассажиров/час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/час пик	Интенсивность, единиц/час пик
1	2	3	4	5	6	7
11б	–	–	200	13,2	200	13,2
31	–	–	200	4,4	300	6,6
98	–	–	650	9	800	11,1
Итого:	0	0	1050	26,6	1300	22,1
Расчетное значение	0	0	1100	< 60	1200	< 60

Через приведенные в таблицах сечения обеспечивается сообщение Ключ-Камышенского плато и ул. Выборной с центральной частью города. До продления ул. Кирова (2025 год) суммарный поток проходит по ул. Выборной, а позднее разделяется на две части.

На этих направлениях реализуется принцип замены маршрутов автобуса, работающих по нерегулируемому тарифу, и большого числа протяженных маршрутов автобуса, работающих по регулируемому тарифу, с низкой интенсивностью короткими магистральными маршрутами с высокой интенсивностью движения.

Это обеспечивает повышение провозной способности с одновременным значительным сокращением интенсивности движения. Для пассажиров повышение степени пересадочности компенсируется сокращением времени ожидания транспорта.

Таблица 4.18

Расчет потока по ул. Большевистской (река Иня – карьер Борок)
(без учета электропоездов)

Маршрут	2023		2028		2034	
	Поток, пассажиров/час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/час пик	Интенсивность, единиц/час пик
1	2	3	4	5	6	7
8б	350	7,7	400	8,8	500	11
11	200	4,4	250	5,5	250	5,5
20	200	4,4	250	5,5	250	5,5
21	450	9,9	600	8,3	700	9,7
36	300	6,6	300	6,6	300	6,6
54	200	4,4	200	4,4	200	4,4
106	180	4	180	4	180	4
68	400	8,8	600	13,2	600	13,2
121	150	3,3	150	3,3	150	3,3
23мт	80	5,3	–	–	–	–
6мт	50	3,3	–	–	–	–
Итого:	2560	62,1	2930	59,6	3130	63,2
Расчетное значение	3500	< 120	3800	< 120	4000	< 120

Указанный участок ул. Большевистской является наиболее загруженным, принимая в утренний час пиковых перевозок одновременно потоки с ул. Первомайской и Бердского шоссе. Часть маршрутов далее уходит на Бугринский мост. В то же время, на этом участке малый пассажирооборот остановок обеспечивает прохождение маршрутов с высокой частотой по выделенной полосе.

Постепенное проведение мероприятий по увеличению вместимости подвижного состава обеспечивает рост провозной способности маршрутов на участке при сохранении суммарной интенсивности движения. Так, в 2019 году на указанном участке проходило 16 муниципальных маршрутов, обладающих общей интенсивностью движения 75 единиц/час и номинальной провозной способностью 2270 пассажиров/час.

Высокая величина пассажиропотока на указанном направлении требует активного использования рельсового транспорта, особенно в направлении Бердского шоссе.

Таблица 4.19

Расчет потока по ул. Сибиряков-Гвардейцев
(площадь Сибиряков-Гвардейцев – Издательство «Советская Сибирь»)

Маршрут	2023		2028		2034	
	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик
1	2	3	4	5	6	7
3тв	500	6	–	–	–	–
10тв	550	6,6	600	7,2	600	7,2
15тв	1200	14,4	550	6,6	550	6,6
18тв	1300	15,6	–	–	–	–
1тв	–	–	800	4,8	1000	6
4тв	–	–	2500	15	3000	18
4	400	8,8	–	–	–	–
4Т	500	11	–	–	–	–
4А	–	–	650	14,3	800	17,6
8Т	500	11	–	–	–	–
8А	–	–	500	11	500	11
10б	80	3,5	180	5,3	180	5,3
14	350	7,7	–	–	–	–
43	220	6,5	220	6,5	260	7,6
45	400	8,8	800	11,1	800	11,1
57	–	–	200	4,4	200	4,4
60	420	9,2	–	–	–	–
61	250	5,5	250	5,5	250	5,5
5мт	120	7,9	–	–	–	–
55мт	120	7,9	–	–	–	–
Итого:	3550+ 3360	42,6+87,8	4450+ 2800	33,6+58,1	5150+ 2990	37,8+62,5
Расчетное значение	5630	< 60 + 120	6000	< 60 + 120	7000	< 60 + 120

При расчете отдельно выделен поток, обслуживаемый трамваем.

В данном сечении также реализовано постепенное повышение доли перевозок, обеспечиваемых трамваем. Повышение вместимости транспортных средств обеспечивает снижение интенсивности движения по улице при повышении суммарной провозной способности. Высокие значения суммарной интенсивности движения на участке обеспечиваются наличием выделенных полос, а также отсут-

ствием остановок трамвая на участке совместного прохождения рассматриваемых маршрутов.

Таблица 4.20

Расчет потока по ул. Богдана Хмельницкого (завод Химконцентратов – ул. Писемского) совместно с ул. Георгия Колонды (ул. Фадеева – ул. Ляпидевского) и Красным проспектом (ул. Мясниковой – ул. Аэропорт)

Маршрут	2023		2028		2034	
	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик
1	2	3	4	5	6	7
5тв	–	–	–	–	2000	12
14тв	–	–	800	9,6	800	9,6
17тв	–	–	2500	15	1500	9
ул. Богдана Хмельницкого						
3	500	11	700	9,7	800	11,1
14	350	7,7	–	–	–	–
18	250	5,5	–	–	–	–
27	200	4,4	–	–	–	–
34	270	5,9	400	8,8	500	11
42	60	1,8	–	–	–	–
58	150	9,9	150	9,9	150	9,9
64	220	4,8	–	–	–	–
8мт	120	7,9	–	–	–	–
24мт	110	7,3	–	–	–	–
34мт	110	7,3	–	–	–	–
51мт	175	11,6	–	–	–	–
ул. Георгия Колонды						
5б	200	4,4	–	–	–	–
64	-	-	300	6,6	300	6,6
75	300	6,6	700	9,7	800	11,1
Красный проспект						
2А	450	9,9	500	11	600	13,2
5А	550	12,1	550	12,1	600	13,2
53	400	8,8	400	8,8	550	12,1
Итого:	0+ 2515+ 500+ 1400	0+ 85,1+ 11+ 30,8	3300+ 1250+ 1000+ 1450	24,6+ 28,4+ 16,3+ 31,9	4300+ 1450+ 1100+ 1750	30,6+ 32+ 16,7+ 38,5
Расчетное значение	4355	< 60 + 60 + 60 + 120	6760	< 60 + 60 + 60 + 120	7500	< 60 + 60 + 60 + 120

Расчетные значения определяются суммарным пиковым потоком, зарождающимся в районах Родники, Снегири, Юбилейный, пос. Северный, продление Красного проспекта. Отдельно выделен поток, обслуживаемый трамваем.

Этот крупнейший в городе Новосибирске район зарождения пассажиропотоков обслуживается параллельно тремя улицами с интенсивным движением общественного транспорта. С 2028 года основная часть потока (около 50%) будет осваиваться новой трамвайной линией. Необходимость обслуживания жителей ул Богдана Хмельницкого, а также предприятий восточной части Калининского района требует наличия резерва провозной способности в размере до 20% от потока, рассчитанного по приведенным сечениям. Строительство линии трамвая, а также повышение вместимости транспортных средств позволят значительно сократить интенсивность движения по УДС, несмотря на значительное увеличение расчетного потока.

Таблица 4.21

Расчет суммарного пикового потока, зарождающегося в Плющихинском ж/м (совместно по всем сечениям)

Маршрут	2023		2028		2034	
	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик
1	2	3	4	5	6	7
21тв	1000	6	850	5,1	1000	6
22тв	1200	7,2	1000	6	1000	6
7А	500	11	800	17,6	800	17,6
30	500	11	–	–	–	–
84	–	–	150	4,4	150	4,4
95	400	8,8	–	–	–	–
95А	–	–	200	4,4	200	4,4
96	250	5,5	–	–	–	–
96А	–	–	500	11	600	13,2
98	350	7,7	–	–	–	–
102	150	4,4	150	4,4	150	4,4
11б	200	13,2	200	13,2	200	13,2
84	–	–	150	4,4	150	4,4
90	–	–	250	7,3	300	8,8
18мт	260	17,2	–	–	–	–
19мт	180	11,9	–	–	–	–
24мт	110	7,3	–	–	–	–
Итого:	2200 + 2900	13,2 + 98,0	1850 + 2400	11,1 + 66,7	2000 + 2550	12,0 + 70,4
Расчетное значе-	2500	–	2800	–	3000	–

Маршрут	2023		2028		2034	
	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик
1	2	3	4	5	6	7
ние						

В Плющихинском жилом массиве основной объем перевозок обеспечивается трамваем. При этом маршруты трамвая обслуживают также Дзержинский район, поэтому обладают значительным резервом провозной способности. Основная функция маршрутов безрельсового транспорта – обслуживание связей в направлениях, не охваченных рельсовым транспортом. Его маршруты, в первую очередь, троллейбус № 7А, также обладают резервом провозной способности для совместного обслуживания других транспортных районов. Повышение вместимости транспортных средств обеспечивает двукратное сокращение интенсивности движения безрельсового транспорта при удовлетворении спроса на перевозки.

Таблица 4.22

Расчет потока по ул. Титова (ул. Танкистов – ул. Парашютная) совместно с ул. Забалуева (Школа № 90 – ул. Невельского)

Маршрут	2023		2028		2034	
	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик	Поток, пассажиров/ час пик	Интенсивность, единиц/час пик
1	2	3	4	5	6	7
2тв	1200	14,4	1600	9,6	2000	12
3тв	500	6	–	–	–	–
8тв	–	–	600	3,6	1000	6
ул. Забалуева						
43	220	6,5	220	6,5	260	7,6
ул. Титова						
37	150	4,4	150	4,4	150	4,4
44	80	2,3	90	2,6	90	2,6
55	280	6,2	400	8,8	450	9,9
57	450	9,9	–	–	–	–
76	–	–	200	5,9	200	5,9
Итого:	1700+ 220+ 960	20,4+ 6,5+ 22,8	2200+ 220+ 840	13,2+ 6,5+ 21,7	3000+ 260+ 890	18+ 7,6+ 22,8
Расчетное значение	2100	< 60	2300	< 60	2400	< 60

Расчетные значения определяются суммарным пиковым потоком, зарождающимся в районах Чистая Слобода и Радуга Сибири. Отдельно выделен поток, обслуживаемый трамваем.

Основную роль в обслуживании потока указанных районов играет трамвай, удельный вес обслуживаемого им потока повышается к 2028 году. Для стимулирования использования наиболее производительных видов транспорта, суммарная провозная способность автобусных маршрутов принята значительно меньше. В то же время, они обеспечивают высокую плотность маршрутной сети, а также дополнительную возможность беспересадочного сообщения.

Маршруты, проходящие по рассматриваемому сечению, обладают значительным запасом провозной способности, необходимым для обслуживания жителей Западного и Юго-Западного жилых массивов.

4.3. Пешеходная доступность к остановкам городского пассажирского транспорта

На рисунке 4.7 приведена картограмма пешеходной доступности до остановок городского пассажирского транспорта в городе Новосибирске с учетом предложенных мероприятий по совершенствованию маршрутной сети в период до 2021 года.

Поскольку согласно результатам проведенного анализа формируемая на 2021 год сеть остановочных пунктов обеспечивает выполнение нормативных требований по дальности подхода к остановочным пунктам, ее предлагается сохранить, дополнив остановками по ряду улиц, на которых планируется открытие движения маршрутного транспорта. К ним относятся как вновь строящиеся участки УДС, так и ряд улиц в районах малоэтажной застройки, для которых не выполняются нормативные показатели по обеспечению транспортной доступности. Перечень остановочных пунктов приведен в подразделе 3.7 КСОТ (таблицы 3.17 и 3.18).

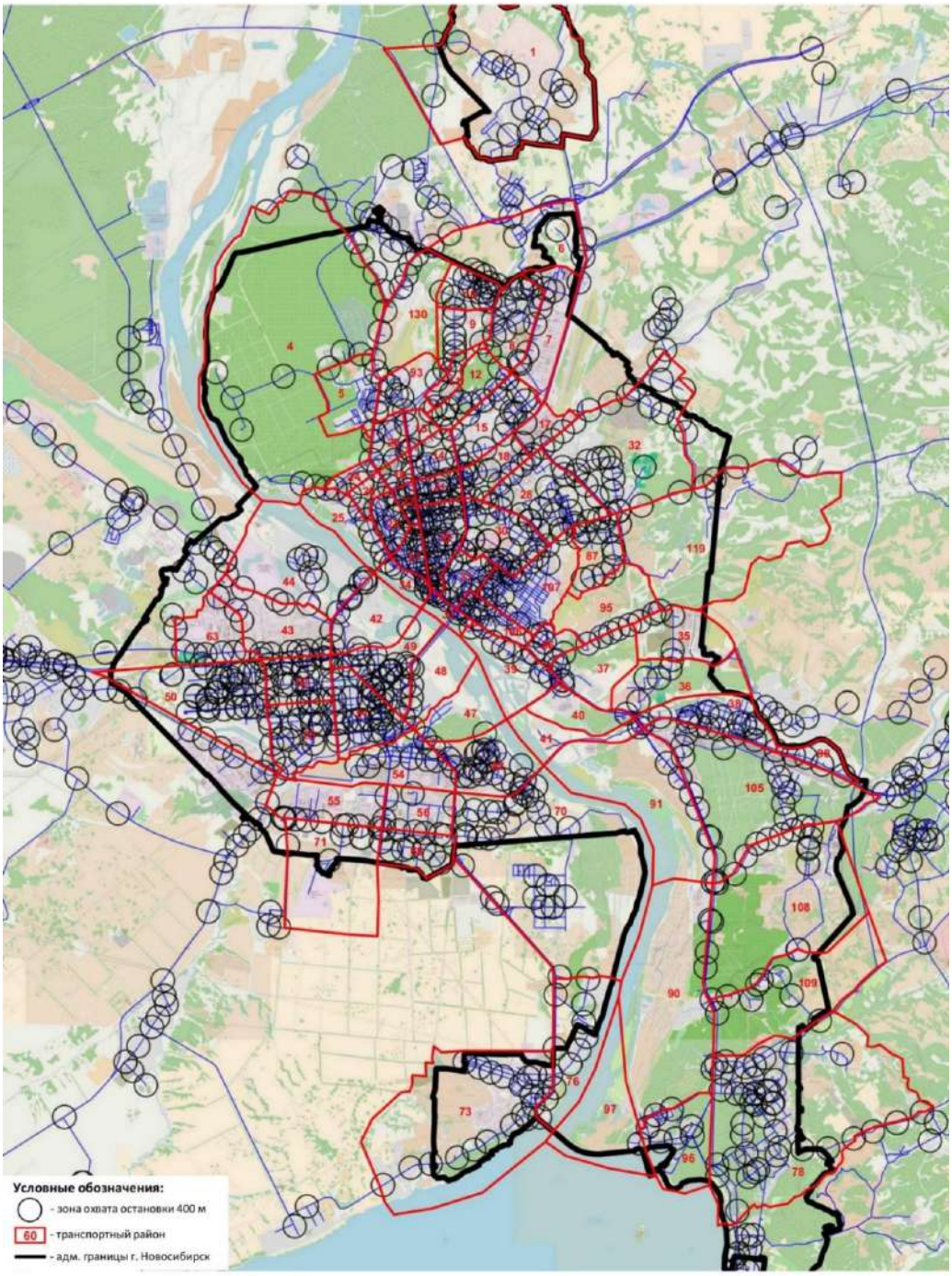


Рисунок 4.7. Картограмма пешеходной доступности до остановок городского пассажирского транспорта в городе Новосибирске с учетом предложенных мероприятий по совершенствованию маршрутной сети в период до 2021 года

4.4. Маршрутный коэффициент

Маршрутный коэффициент характеризует степень дублирования маршрутов, проходящих по общим участкам УДС. Дублирование маршрутной сети имеет положительные и отрицательные стороны. К положительным факторам относятся повышение надежности транспортного сообщения и предоставление пассажиру альтернативных вариантов доставки. К отрицательным факторам дублирования маршрутной сети различных видов городского пассажирского транспорта можно отнести повышение затрат на транспортную систему. В рыночных условиях дублирование маршрутной сети различных перевозчиков приводит к конкуренции на маршруте, что совершенно недопустимо по условиям качества транспортного обслуживания.

При разработке предложений по маршрутной схеме наземного транспорта была решена задача резкого сокращения числа дублирующих маршрутов автотранспорта и электротранспорта. Решение задачи сокращения протяженности автобусных маршрутов также приводит к сокращению маршрутного коэффициента за счет некоторого повышения числа совершаемых пересадок. Кроме того, согласно предложенной системе мероприятий, значительная доля транспортной работы переносится на рельсовый транспорт, обеспечивающий при малом числе маршрутов высокую провозную способность по наиболее загруженным направлениям. Еще одной задачей разработки маршрутной сети является повышение плотности маршрутной сети с целью повышения качества транспортного обслуживания. Все эти причины объясняют значительное сокращение суммарной протяженности маршрутов городского транспорта.

Следует отметить, что сокращение количества маршрутов сопровождается повышением вместимости и частоты движения подвижного состава. Несмотря на то, что результирующие значения маршрутного коэффициента сравнительно низки, приведенные выше результаты транспортного моделирования свидетельствуют о достаточно высоком качестве функционирования транспортной сети со сравнительно низким количеством пересадок (1,58 в среднем по сети), а также о повышении средней скорости сообщения.

Расчет маршрутного коэффициента, а также некоторые дополнительные показатели, характеризующие систему городского пассажирского транспорта на расчетный срок, показаны в таблице 4.23.

Таблица 4.23

Расчет значений маршрутного коэффициента

Показатель		2019	2021	2023	2028	2034	Отношение 2034 к 2018
1		2	3	4	5	6	7
Количество маршрутов:	трамвай	11	10	12	17	19	1,73
	троллейбус	14	13	13	16	15	1,07

Показатель		2019	2021	2023	2028	2034	Отношение 2034 к 2018
1		2	3	4	5	6	7
	автобус, в том числе:	154	138	107	72	70	0,46
	по регулируемым тарифам	79	64	78	72	70	0,89
	по нерегулируемым тарифам	75	74	29	–	–	–
Протяженность маршрутов, км:	трамвай	124,8	120,8	142,8	191,2	213,5	1,71
	троллейбус	170,1	163,5	181,2	235,5	222,8	1,31
	автобус, в том числе:	2728,5	2449,2	1966,2	1222,0	1212,7	0,45
	по регулируемым тарифам	1601,7	1314,3	1501,7	1222,0	1212,7	0,76
	по нерегулируемым тарифам	1126,87	1134,9	464,4	–	–	–
Средняя длина маршрута, км:	трамвай	11,3	12,1	11,9	11,2	11,2	0,99
	троллейбус	12,2	12,6	13,9	14,7	14,8	1,21
	автобус, в том числе:	17,7	17,7	18,4	17,0	17,3	0,98
	по регулируемым тарифам	20,3	20,5	19,2	17,0	17,3	0,85
	по нерегулируемым тарифам	15,0	15,3	16,0	–	–	–
Инвентарный парк транспортных средств, единиц:	трамвай, в том числе:	159	120	170	249	295	1,86
	челночные вагоны	0	4	9	14	48	–
	троллейбус, в том числе:	258	234	264	373	369	1,43
	троллейбус с автономным ходом	0	48	92	240	259	–
	автобусы, в том числе:	1508	1566	1342	1007	1061	0,70
	автобус ОБВ[1]	–	–	–	111	153	–
	автобус БВ[2]	549	636	740	538	538	0,98
	автобус СВ[3]	17	33	120	182	200	11,77
	автобус МВ категории М3[4]	155	107	88	52	52	0,34
	автобус МВ категории М2[5]	787	790	394	124	118	0,15
Общая протяженность маршрутов, км		3023,5	2733,5	2290,2	1648,7	1649,0	0,55
Протяженность сети, км		1013	1021	1047	1068	1082	1,06
Маршрутный коэффициент		2,99	2,89	2,31	1,57	1,56	0,52

Примечания: [1] – расчетная вместимость данной категории транспортного средства при плотности 4 чел/м^2 составляет 95 человек;

[2] – расчетная вместимость данной категории транспортного средства при плотности 4 чел/м^2 составляет 60 человек;

[3] – расчетная вместимость данной категории транспортного средства при плотности 4 чел/м^2 составляет 45 человек;

[4] – расчетная вместимость данной категории транспортного средства при плотности 4 чел/м^2 составляет 30 человек;
[5] – расчетная вместимость данной категории транспортного средства при плотности 4 чел/м^2 составляет 20 человек.

Как пример реализации мероприятий по сокращению взаимного дублирования маршрутов и понижении маршрутного коэффициента, в таблицах 4.24 – 4.61 показан расчет количества муниципальных маршрутов для ряда характерных сечений УДС. Символом «М» в таблицах обозначены магистральные маршруты, обслуживаемые подвижным составом большой вместимости и имеющие интервал не более 10 минут.

Таблица 4.24

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Восход (остановочный пункт «ул. Восход»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
Автобус (регулируемый тариф)	4	0	4	0	2	0	3	0	3	0
Автобус (нерегулируемый тариф)	3	0	3	0	2	0	0	0	0	0
Итого	10	3	10	3	8	4	7	4	7	4

Таблица 4.25

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Кирова (остановочный пункт «Универмаг «Октябрьский»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Автобус (регулируемый тариф)	3	2	3	2	2	2	4	2	4	2
Автобус (нерегулируемый	6	0	6	0	4	0	0	0	0	0

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
тариф)										
Итого	11	4	11	4	8	4	6	4	6	4

Таблица 4.26

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Бориса Богаткова (остановочный пункт «Молодежная»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
Автобус (регулируемый тариф)	5	1	5	1	3	1	2	0	3	0
Автобус (нерегулируемый тариф)	5	0	5	0	2	0	0	0	0	0
Итого	12	3	12	3	8	4	5	3	6	3

Таблица 4.27

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по Красному проспекту (остановочный пункт «пл. Свердлова»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	3	2	3	2	1	1	3	1	2	0
Автобус (регулируемый тариф)	6	2	8	4	8	4	4	4	4	4
Автобус (нерегулируемый тариф)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Итого	10	4	12	6	9	5	7	5	6	4

Таблица 4.28

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по Красному проспекту (остановочный пункт «Метро «Красный проспект»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	3	2	3	2	2	2	3	2	2	1
Автобус (регулируемый тариф)	7	5	7	5	6	2	0	0	0	0
Автобус (нерегулируемый тариф)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Итого	12	8	12	8	9	5	4	3	3	2

Таблица 4.29

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по Красному проспекту (остановочный пункт «Метро «Гагаринская»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	2	1	2	1	1	1	2	1	2	1
Автобус (регулируемый тариф)	8	6	8	6	7	2	3	2	3	2
Автобус (нерегулируемый тариф)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Итого	12	8	12	8	9	4	6	4	6	4

Таблица 4.30

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Дуси Ковальчук (остановочный пункт «НИИЖТ»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М

Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Троллейбус	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Автобус (регулируемый тариф)	11	7	11	7	9	3	3	2	3	2
Автобус (нерегулируемый тариф)	7	0	7	0	3	0	0	0	0	0
Итого	20	9	20	9	14	5	6	5	6	5

Таблица 4.31

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Дуси Ковальчук (остановочный пункт «Магазин «Уют»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1
Автобус (регулируемый тариф)	6	4	7	4	7	3	5	3	5	3
Автобус (нерегулируемый тариф)	8	0	8	0	4	0	0	0	0	0
Итого	15	5	16	5	12	4	7	4	7	4

Таблица 4.32

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Богдана Хмельницкого (остановочный пункт «Стадион «Сибирь»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3
Троллейбус	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Автобус (регулируемый тариф)	8	6	8	6	6	3	1	1	1	1
Автобус (нерегулируемый тариф)	4	0	4	0	2	0	0	0	0	0

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Итого	15	9	15	9	11	6	5	5	6	6

Таблица 4.33

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Учительской (остановочный пункт «ул. О. Дундича»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	2	1	2	1	2	2	3	3	2	2
Троллейбус	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Автобус (регулируемый тариф)	3	1	3	2	4	2	3	1	3	1
Автобус (нерегулируемый тариф)	4	0	5	0	3	0	0	0	0	0
Итого	10	3	11	4	10	5	7	5	6	4

Таблица 4.34

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по проспекту Дзержинского (остановочный пункт «ул. Королева»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
Троллейбус	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Автобус (регулируемый тариф)	6	2	6	3	7	2	4	2	3	2
Автобус (нерегулируемый тариф)	5	0	5	0	2	0	0	0	0	0
Итого	14	5	14	6	12	5	7	5	9	8

Таблица 4.35

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Кошурникова (остановочный пункт «ул. Кошурникова»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	3	3	3	3	3	2	4	3	4	3
Автобус (регулируемый тариф)	6	1	6	1	4	0	2	0	2	0
Автобус (нерегулируемый тариф)	3	0	3	0	1	0	0	0	0	0
Итого	13	5	13	5	9	3	7	4	7	4

Таблица 4.36

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Гоголя (остановочный пункт «Метро «Маршала Покрышкина»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Автобус (регулируемый тариф)	4	1	4	2	4	1	0	0	0	0
Автобус (нерегулируемый тариф)	3	0	3	0	3	0	0	0	0	0
Итого	9	3	9	4	9	3	2	2	2	2

Таблица 4.37

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Челюскинцев (остановочный пункт «ул. Бурлинская»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Автобус (регулируемый тариф)	11	5	11	5	11	4	6	3	6	3
Автобус (нерегулируемый тариф)	7	0	7	0	4	0	0	0	0	0
Итого	20	7	20	7	17	6	8	5	8	5

Таблица 4.38

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по Вокзальной магистрали (остановочный пункт «ЦУМ»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	1	1	1	1	1	1	5	2	4	2
Автобус (регулируемый тариф)	14	5	16	6	16	6	10	7	10	8
Автобус (нерегулируемый тариф)	9	0	9	0	5	0	0	0	0	0
Итого	24	6	26	7	22	7	15	9	14	10

Таблица 4.39

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по Гусинобродскому шоссе (остановочный пункт «ул. Толбухина»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1
Трамвай	2	2	3	3	5	5	5	5	0	0
Троллейбус	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Автобус (регулируемый тариф)	0	0	1	1	5	0	3	0	4	0
Автобус (нерегулируемый тариф)	5	0	5	0	4	0	0	0	0	0
Итого	7	2	9	4	15	6	9	6	5	1

Таблица 4.40

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Волочаевской (остановочный пункт «ул. В. Высоцкого»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2
Троллейбус	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Автобус (регулируемый тариф)	5	4	6	4	6	1	3	0	3	0
Автобус (нерегулируемый тариф)	7	0	7	0	1	0	0	0	0	0
Итого	12	4	13	4	9	3	5	2	5	2

Таблица 4.41

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Выборной (остановочный пункт «НГПИ»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Автобус (регулируемый тариф)	4	1	6	2	7	3	3	1	3	1
Автобус (нерегулируемый тариф)	5	0	5	0	1	0	0	0	0	0
Итого	9	1	11	2	8	3	3	1	3	1

Таблица 4.42

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Большевистской (остановочный пункт «Мелькомбинат»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Автобус (регулируемый тариф)	8	1	10	4	14	6	13	7	13	8
Автобус (нерегулируемый тариф)	9	0	9	0	2	0	0	0	0	0
Итого	17	1	19	4	16	6	13	7	13	8

Таблица 4.43

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Первомайской (остановочный пункт «ж/м Весенний»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Автобус (регулируемый тариф)	2	0	2	2	3	2	3	2	3	2
Автобус (нерегулируемый тариф)	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0
Итого	4	0	4	2	3	2	3	2	3	2

Таблица 4.44

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по Бердскому шоссе (остановочный пункт «ул. Звездная»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М

Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Автобус (регулируемый тариф)	5	0	5	1	9	3	9	4	8	4
Автобус (нерегулируемый тариф)	6	0	6	0	2	0	0	0	0	0
Итого	11	0	11	1	11	3	9	4	8	4

Таблица 4.45

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по Советскому шоссе (остановочный пункт «Красный Восток»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Автобус (регулируемый тариф)	2	1	2	1	2	2	2	2	3	2
Автобус (нерегулируемый тариф)	3	0	3	0	3	0	0	0	0	0
Итого	5	1	5	1	5	2	2	2	3	2

Таблица 4.46

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по Морскому проспекту (остановочный пункт «Морской проспект»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Автобус (регулируемый тариф)	6	1	7	1	8	2	9	2	9	2
Автобус (нерегулируемый тариф)	6	0	6	0	3	0	0	0	0	0

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Итого	12	1	13	1	11	2	9	2	9	2

Таблица 4.47

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Объединения (остановочный пункт «Магазин Юбилейный»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Автобус (регулируемый тариф)	7	6	8	6	5	4	2	1	2	1
Автобус (нерегулируемый тариф)	3	0	3	0	3	0	0	0	0	0
Итого	10	6	11	6	8	4	2	1	2	1

Таблица 4.48

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Титова (остановочный пункт «Телецентр»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2
Автобус (регулируемый тариф)	15	6	17	6	12	1	3	0	3	0
Автобус (нерегулируемый тариф)	7	0	7	0	4	0	0	0	0	0
Итого	24	8	27	9	18	3	6	3	6	3

Таблица 4.49

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Титова (остановочный пункт «Парашютная»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	2	0	2	2	2	2	2	2	2	2
Троллейбус	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Автобус (регулируемый тариф)	3	1	5	2	4	2	4	1	4	1
Автобус (нерегулируемый тариф)	2	0	2	0	2	0	0	0	0	0
Итого	7	1	9	4	8	4	6	3	6	3

Таблица 4.50

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Станиславского (остановочный пункт «Сад им. Кирова»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3
Автобус (регулируемый тариф)	11	4	12	5	11	4	4	2	3	2
Автобус (нерегулируемый тариф)	3	0	3	0	1	0	0	0	0	0
Итого	16	6	18	8	14	6	7	5	6	5

Таблица 4.51

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Станиславского (остановочный пункт «ул. Степная»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Автобус (регулируемый тариф)	2	2	3	2	4	3	3	2	3	2
Автобус (нерегулируемый тариф)	3	0	3	0	2	0	0	0	0	0
Итого	7	4	8	4	8	5	5	4	5	4

Таблица 4.52

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по проспекту Карла Маркса (остановочный пункт «ул. Ватутина»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	3	2	3	2	3	3	5	3	5	3
Автобус (регулируемый тариф)	6	2	9	2	4	0	1	0	1	0
Автобус (нерегулируемый тариф)	3	0	3	0	2	0	0	0	0	0
Итого	13	5	16	5	10	4	7	4	7	4

Таблица 4.53

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Немировича-Данченко (остановочный пункт «Центральный корпус»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Автобус (регулируемый тариф)	5	2	5	2	4	2	3	2	3	2
Автобус (нерегулируемый тариф)	4	0	4	0	1	0	0	0	0	0
Итого	9	2	9	2	5	2	3	2	3	2

Таблица 4.54

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Сибиряков-Гвардейцев (остановочный пункт «Из-во «Советская Сибирь»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	5	2	4	4	4	4	4	4	4	4
Троллейбус	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Автобус (регулируемый тариф)	8	4	9	4	7	1	5	1	5	1
Автобус (нерегулируемый тариф)	3	0	3	0	2	0	0	0	0	0
Итого	18	8	18	10	15	7	11	7	11	7

Таблица 4.55

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Сибиряков-Гвардейцев (остановочный пункт «ТГ «Левобережный»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2
Троллейбус	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Автобус (регулируемый тариф)	6	2	7	4	5	1	2	1	2	1
Автобус (нерегулируемый тариф)	4	0	4	0	2	0	0	0	0	0
Итого	15	5	15	8	11	5	6	5	6	5

Таблица 4.56

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Петухова (остановочный пункт «Бульвар»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Троллейбус	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Автобус (регулируемый тариф)	4	1	4	1	4	1	4	1	4	1
Автобус (нерегулируемый тариф)	3	0	3	0	3	0	0	0	0	0
Итого	8	2	8	2	8	2	6	3	6	3

Таблица 4.57

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Комсомольской (остановочный пункт «ул. Комсомольская»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	2	0	2	1	2	2	2	2	2	2
Автобус (регулируемый тариф)	7	0	8	0	7	0	5	0	5	0
Автобус (нерегулируемый тариф)	3	0	3	0	2	0	0	0	0	0
Итого	12	0	13	1	11	2	7	2	7	2

Таблица 4.58

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по ул. Ватутина (остановочный пункт «Тульский мост»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	2	0	2	1	2	2	2	2	2	2
Автобус (регулируемый тариф)	7	1	9	1	10	2	5	1	5	1
Автобус (нерегулируемый тариф)	5	0	6	0	3	0	0	0	0	0
Итого	14	1	17	2	15	4	7	3	7	3

Таблица 4.59

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по Проезду Энергетиков (остановочный пункт «ТЭЦ-2»)

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	1	1	1	1	1	1	4	2	4	2
Автобус (регулируемый тариф)	11	4	12	5	10	3	2	1	2	1
Автобус (нерегулируемый тариф)	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Итого	13	5	14	6	12	4	6	3	6	3

Таблица 4.60

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по Октябрьскому мосту

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	3	1	3	1	3	3	5	3	5	3

Автобус (регулируемый тариф)	6	1	9	1	6	0	4	1	4	1
Автобус (нерегулируемый тариф)	5	0	5	0	3	0	0	0	0	0
Итого	15	3	18	3	13	4	10	5	10	5

Таблица 4.61

Количество муниципальных маршрутов по характерным сечениям УДС по Бугринскому мосту

Год/Вид транспорта	2019		2021		2023		2028		2034	
	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М	всего	в т.ч. М
Метрополитен	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трамвай	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Троллейбус	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Автобус (регулируемый тариф)	3	0	4	0	7	0	7	0	6	0
Автобус (нерегулируемый тариф)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Итого	4	0	5	0	7	0	7	0	6	0

4.5. Коэффициент пересадочности

Уровень пересадочности является показателем, тесно связанным со степенью разветвленности маршрутной сети. Общее количество пересадок, осуществляемых пассажиром в целях перемещения в любую точку муниципального образования, при использовании муниципальных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок составляет не более двух в муниципальных образованиях с численностью населения более 500 человек, не более одного в остальных муниципальных образованиях.

Коэффициент пересадочности показывает среднее число посадок при совершении одной сетевой поездки. Снижение коэффициента пересадочности способствует сокращению затрат времени на поездку, но может привести к увеличению затрат времени на ожидание.

В соответствии с полученными и рассчитанными в ходе подготовки настоящей КСОТ данными определено значение коэффициента пересадочности к 2021 году:

$$К_{пер} = 2,89^{-0,25} (39,5/16,7)^{1,0625} = 1,9$$

Полученное значение коэффициента показывает высокую степень пересадочности на маршрутной сети города Новосибирска и остается неизменным по отношению к 2019 году.

Для определения количества пересадок между транспортными районами города Новосибирска в 2021 году составлена матрица пересадочности (таблица 4.62), определяющая необходимое число смен маршрутов транспорта общего пользования для совершения передвижения из одного транспортного района в другой.

Таблица 4.62

Матрица пересадочности между транспортными районами города Новосибирска

№ ТР*	1	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
1		1,0	1,0	0,9	0,8	0,4	0,9	0,9	1,0	1,0	0,6	0,6	0,9	0,9	1,2	1,5	0,9	0,8	0,9	1,0	1,0	0,8	1,0	0,8	1,3	1,7	1,4	1,6	1,4	1,8	1,5	1,5	1,7	1,7	1,7	1,9	1,7	1,7	2,0
2	0,9		0,7	0,2	0,9	0,8	0,7	1,0	0,7	0,9	1,0	0,1	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,0	1,7	1,0	1,8	1,8	1,8	1,9	1,8	1,8	2,0
4	1,0	0,6		0,4	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,8	1,0	0,6	0,8	1,0	1,0	0,9	0,7	0,7	0,9	0,9	1,0	0,1	0,2	0,3	1,0	1,0	0,9	1,0	1,6	1,0	1,0	0,9	1,7	1,7	1,7	1,9	1,6	1,7	1,9
5	1,0	0,4	0,3		0,9	1,0	1,0	0,8	0,9	0,5	1,0	0,6	0,8	1,0	1,0	1,0	0,9	0,6	0,8	0,4	0,9	0,8	1,0	0,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0
6	0,8	0,9	0,8	0,0		0,0	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,0	0,0	1,0	0,0	0,9	0,9	0,9	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,7	1,0	1,7	1,0	1,0	1,7	1,8	1,8	1,9	1,8	2,0	2,0
7	0,0	0,9	1,0	1,0	0,0		0,7	0,2	0,9	0,9	0,2	0,4	0,7	0,0	0,0	0,9	0,0	0,9	0,9	0,8	0,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,1	1,0	1,6	1,0	1,0	1,3
8	0,9	0,8	1,0	1,0	0,7	0,7		0,0	0,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,7
9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,6	0,1	0,0		0,5	0,6	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,0	1,5
10	1,0	0,8	0,9	0,9	0,7	0,7	0,1	0,5		0,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0
11	0,9	0,8	0,8	0,7	0,9	0,9	0,8	0,5	0,0		1,5	0,4	0,5	0,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,0
12	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,6	0,8	0,9	0,8	0,0		0,1	0,6	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,0	0,9	0,9	1,0	1,1	1,0	1,6	1,0	1,0	1,4
13	0,9	0,5	0,8	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,3		0,5	0,9	0,9	0,9	0,8	0,4	0,9	0,5	0,8	0,8	0,5	0,8	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	1,0	1,6	1,0	1,0	1,5
14	0,7	0,9	0,8	0,9	0,8	0,3	0,9	0,7	0,7	0,0	0,9	1,0		0,0	0,9	0,5	0,0	0,2	0,9	0,0	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8	0,9	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	1,0	1,7	1,0	1,0	1,6
15	0,9	1,0	0,9	1,0	0,0	0,0	0,8	0,8	0,9	0,0	0,8	0,8	0,0		0,0	0,6	0,0	0,8	0,7	0,5	0,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	1,0	1,7	1,0	1,0	1,6
17	1,6	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,7	0,9	0,8	0,0		0,0	0,0	0,9	0,9	1,1	0,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	1,4	1,0	1,7	1,0	1,0	1,6
18	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,7	0,5	0,5	0,0		0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,6	0,7	1,0	0,9	0,9	1,0	1,2	1,0	1,8	1,0	1,0	1,6
19	0,9	0,9	0,8	0,9	0,0	0,0	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,7	0,0	0,0	0,0	0,9		0,3	0,9	0,4	0,6	0,0	0,7	0,0	0,7	0,9	0,2	0,9	0,7	0,9	0,9	0,9	1,1	1,2	0,9	1,7	1,0	1,0	1,5
20	0,8	0,8	0,7	0,4	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,2	0,3	0,8	0,9	0,9	0,5		0,9	0,6	0,9	0,0	0,3	0,0	0,8	0,9	0,7	0,9	0,8	1,0	1,0	0,9	1,0	1,1	1,0	1,7	1,0	1,0	1,0
21	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	0,8	0,7	0,8	0,9		0,7	0,5	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0
22	0,9	0,9	0,9	0,7	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,8	0,0	0,5	0,9	0,9	0,1	0,5	0,7		0,3	0,6	0,8	0,1	0,7	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0
23	1,0	1,0	0,9	0,9	0,0	0,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,7	0,0	0,0	0,9	0,7	0,9	0,5	0,3		0,8	0,9	0,5	0,6	0,9	0,4	0,9	0,9	0,9	0,9	0,7	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9
24	0,9	0,9	0,3	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,7	0,8	0,9	0,9	0,9	0,0	0,2	0,9	0,0	0,1		0,0	0,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,7
25	1,0	0,9	0,3	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,5	0,8	0,9	0,8	0,8	0,2		0,1	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,3	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9
26	0,9	0,9	0,3	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,7	0,8	0,9	0,9	0,9	0,0	0,2	0,9	0,0	0,5	0,0	0,0		0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,7	1,0	1,0	1,6
27	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,6	0,8	0,9	0,7	0,0	0,9	0,8	0,9		0,9	0,4	0,9	0,7	0,9	0,3	0,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
28	1,6	1,0	0,9	1,0	1,6	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,8	0,6	1,0	0,9	0,9	0,9		0,8	0,7	0,8	0,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,6	0,9	1,0	1,6
29	1,4	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,8	0,5	0,7	0,7	0,8	0,5	0,9	0,8	0,9	0,4	0,8		0,1	0,6	0,8	0,3	0,2	1,0	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
30	1,5	1,0	0,9	1,0	1,5	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,4	0,9	0,9	0,6	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,6	0,8		0,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	1,6	1,0	1,0	1,4
31	1,5	1,5	1,1	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,5	0,8	0,8	0,8	0,9	0,8	0,9	0,6	0,8	0,6	0,1		1,0	0,0	0,9	0,9	0,9	0,7	0,9	0,8	0,9	0,9
32	1,8	1,0	1,0	1,1	1,7	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,0	0,9	0,9	0,9		0,9	0,9	1,1	1,1	1,0	1,8	1,0	1,0	1,8
33	1,7	1,8	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,3	1,0		0,8	1,0	1,0	0,7	0,8	0,0	0,0	0,4
34	1,5	1,7	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,7	0,9	0,0	0,8	0,1	0,9	0,1	0,9	0,8	0,9	0,1		1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9
35	1,8	1,8	1,8	1,0	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	0,9	0,9	0,9	1,1	1,0	1,1		0,0	0,9	1,6	0,9	1,0	1,0
36	1,7	1,8	1,8	1,0	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,1	0,9	0,9	0,9	1,2	1,0	1,1	0,0		0,9	1,6	0,9	0,9	1,0
37	1,7	1,8	1,7	1,0	1,7	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,5	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9		0,8	0,3	0,8	0,9
38	1,9	1,9	1,9	1,8	1,9	1,6	1,7	1,7	1,8	1,7	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	1,7	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,7	0,9	1,6	0,9	1,5	0,9	1,8	0,8	0,9	1,6	1,1	0,9		0,7	0,6	0,6
39	1,8	1,9	1,7	1,0	1,3	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,8	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,8	1,0	0,0	0,9	0,9	0,9	0,3	0,8		0,0	0,5
40	1,8	1,8	1,8	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,8	1,0	0,2	0,9	1,0	0,8	0,6	0,8	0,2		0,0
41	2,0	1,9	1,7	1,0	2,0	1,5	1,7	1,5	1,6	1,0	1,7	1,7	1,5	1,6	1,7	1,7	1,4	1,5	1,0	1,0	0,9	1,7	0,9	1,7	0,9	1,6	0,9	1,3	0,9	1,8	0,7	0,9	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	0,0	
42	1,6	1,6	1,4	1,4	1,6	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	0,8	0,9	0,1	0,9	0,6	0,8	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,3	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,4
43	1,7	1,6	1,8	1,3	1,7	1,0	1,0	0,4	0,9	1,1	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,6
44	2,1	2,0	1,8	1,9	2,0	1,7	1,7	1,3	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	1,7	1,3	1,6	1,0	1,8	1,7	1,5	1,0	1,7	1,0	1,8	1,8	1,8	1,0	1,0	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,8
45	1,9	2,0	1,9	1,9	2,4	1,6	1,7	1,0	1,7	1,8	1,6	1,6	1,0	1,6	1,6	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	0,9	1,7	1,6	1,5	1,7	1,7	1,6	1,4
47	1,7	1,9	1,7	1,8	1,9	1,7	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,1	0,9	1,0	0,9	0,8	0,0
48	1,7	1,9	1,6	1,8	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,3	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9
49	1,7	1,8	1,7	1,8	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,7	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8	1,0	0,9	0,9	0,7	1,0	0,7	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
50	1,8	1,7	1,8	1,7	1,0	1,7	1,0	0,9	0,9	1,7	1,7	1,8	1,0	1,5	1,0	1,0	1,6	1,0	0,9	0,9	0,6	1,7	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,7

№ ТР	42	43	44	45	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	62	63	65	69	70	71	73	76	78	86	87	90	91	93	95	96	97	98	105	106	107	108	109	119	130
1	1,7	1,7	2,4	1,9	1,8	1,5	1,7	1,8	1,8	1,7	1,6	1,8	1,8	1,7	1,8	1,9	1,8	1,9	1,9	1,7	2,3	2,6	1,9	1,8	1,7	1,9	1,8	0,9	1,7	2,0	2,6	1,9	2,5	1,6	1,7	1,9	2,7	1,7	0,9
2	1,6	1,6	2,3	1,9	1,8	1,7	1,8	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,8	1,7	1,7	1,7	1,9	1,8	2,5	2,6	1,9	1,8	1,0	1,9	1,9	0,6	1,8	2,0	2,5	1,9	2,6	1,3	1,0	1,9	2,8	1,1	0,3
4	1,5	1,7	2,1	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,4	1,8	1,8	1,8	1,9	1,7	1,9	1,7	1,9	1,7	2,6	2,7	1,9	1,7	1,0	1,8	1,8	0,5	1,7	1,9	2,0	1,9	1,9	1,0	0,9	1,8	1,9	1,0	0,5
5	1,6	1,2	2,2	1,9	1,8	1,7	1,8	1,6	1,8	1,8	1,7	1,7	1,8	1,7	1,8	1,2	1,8	1,7	1,9	1,8	2,4	2,5	1,9	1,0	1,0	1,8	1,0	0,3	1,0	1,8	1,7	1,8	1,9	1,0	1,0	1,8	1,9	1,0	0,0
6	1,7	1,8	2,0	2,7	2,0	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,8	1,8	1,9	2,0	1,3	2,0	2,0	1,8	1,9	1,6	1,9	1,8	0,6	1,8	1,9	2,0	1,9	2,0	1,0	1,7	1,2	2,0	1,6	0,0
7	1,0	1,0	1,8	1,5	1,7	0,9	0,9	1,6	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,3	1,0	1,5	1,8	1,0	1,8	1,8	1,8	1,0	1,0	1,5	1,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	1,8	0,9	1,0	1,7	1,9	1,0	1,0
8	1,0	1,5	1,7	1,5	1,7	0,9	0,9	1,7	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,7	1,5	1,0	1,6	1,7	1,0	1,7	1,7	1,9	1,0	1,0	1,7	1,7	0,9	1,0	1,7	1,8	1,8	1,9	0,9	0,9	1,8	1,8	1,0	0,8
9	0,6	0,0	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,1	0,9	0,8	1,7	1,0	1,5	1,7	1,8	1,0	1,0	1,6	1,6	0,6	1,0	1,7	1,9	1,7	1,8	0,9	0,9	1,6	1,8	1,0	1,0
10	0,9	0,9	1,7	1,7	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,7	1,0	1,7	1,8	1,9	1,0	1,0	1,8	1,7	0,9	1,0	1,8	1,8	1,8	1,9	0,9	0,9	1,8	1,8	1,0	0,8
11	1,0	1,1	1,8	1,7	1,7	1,0	1,0	1,6	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,7	1,2	0,9	1,6	1,7	1,0	1,8	1,7	1,7	0,9	1,0	1,7	1,6	0,3	1,0	1,7	2,5	1,7	1,8	0,9	1,0	1,7	1,8	1,0	0,8
12	1,0	1,0	1,4	1,6	1,7	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,8	1,7	1,0	1,7	1,8	1,0	1,8	1,8	1,8	0,9	1,0	1,5	1,4	1,0	1,0	1,5	1,8	1,5	1,8	0,9	1,0	1,7	1,9	0,9	0,9
13	1,0	1,0	1,4	1,6	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,6	1,0	1,0	1,7	1,8	1,8	1,0	1,0	1,5	1,5	0,6	1,0	1,5	1,6	1,6	1,8	0,9	1,0	1,7	1,9	1,0	0,1
14	1,0	0,9	1,8	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,5	1,0	1,0	1,0	0,9	1,7	1,8	1,8	1,0	1,0	1,7	1,6	0,6	1,0	1,7	1,9	1,7	1,9	0,9	0,9	1,7	1,9	1,0	0,8
15	0,9	1,0	1,8	1,6	1,6	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,2	1,0	1,2	1,4	1,7	1,0	1,6	1,7	1,0	1,7	1,7	1,8	0,9	0,9	1,6	1,6	0,9	1,0	1,7	1,8	1,7	1,8	0,9	0,9	1,7	1,8	0,9	1,0
17	1,0	1,0	1,8	1,4	1,6	0,9	0,9	1,0	0,9	0,8	1,0	0,9	1,0	0,8	1,2	1,9	1,0	1,7	1,7	1,0	1,7	1,7	1,7	0,9	0,9	1,6	1,6	0,9	1,0	1,8	1,9	1,7	1,8	0,9	0,9	1,7	1,9	0,9	1,0
18	0,9	1,0	1,7	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,7	1,7	1,7	1,0	1,0	1,6	1,6	0,9	1,0	1,8	1,8	1,7	1,8	0,9	0,9	1,7	1,9	0,9	0,9
19	0,9	0,9	1,7	1,0	1,0	1,0	0,8	1,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,6	0,9	1,0	1,0	0,9	1,6	1,8	1,8	1,0	0,9	1,7	1,6	0,8	0,9	1,7	1,8	1,6	1,8	0,9	0,9	1,7	1,9	0,9	0,9
20	1,0	1,0	1,6	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,6	0,9	1,0	1,0	1,0	1,6	1,8	1,8	1,0	0,9	1,7	1,7	0,6	1,0	1,8	1,9	1,7	1,9	0,9	0,9	1,7	1,8	1,1	0,7
21	0,8	0,9	1,3	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,7	1,8	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,8	1,0	1,8	0,8	0,8	1,0	1,9	1,0	0,8
22	0,9	1,0	1,6	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,8	1,8	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,7	0,9	1,0	1,8	1,0	1,8	0,9	0,9	1,0	1,8	1,0	0,9
23	0,3	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8	1,0	0,8	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,7	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	1,0	1,7	1,0	1,7	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9
24	1,0	1,0	1,7	1,6	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,6	1,6	1,0	1,7	1,7	1,8	0,9	1,0	1,7	1,7	0,9	1,0	1,6	1,7	1,7	1,8	0,9	0,9	1,6	1,7	1,0	0,9
25	0,6	0,8	1,2	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,7	0,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,8	0,9	1,8	1,8	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	1,6	1,0	1,7	0,9	0,8	0,9	1,6	0,8	0,9
26	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,7	1,8	0,9	1,0	1,7	1,6	0,9	0,9	1,6	1,7	1,7	1,8	0,9	0,9	1,6	1,8	0,9	0,9
27	0,7	0,9	1,4	1,0	1,0	0,4	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,5	1,6	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,6	0,8	0,9	1,0	1,7	0,9	1,0
28	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,8	1,8	1,8	0,9	0,8	1,6	1,6	0,9	0,9	1,6	1,9	1,5	1,7	0,9	0,0	1,6	1,9	0,0	1,0
29	0,9	0,9	1,6	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,7	1,8	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,7	0,4	0,9	0,9	1,7	0,8	1,0
30	0,9	1,0	1,5	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,7	1,7	1,7	0,9	0,9	1,4	1,4	1,0	0,8	1,6	1,8	1,5	1,7	0,8	0,8	1,7	1,8	0,8	1,0
31	1,0	1,0	1,3	1,0	1,0	0,8	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,7	1,7	1,0	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	0,7	0,9	1,0	1,0	1,0	0,0	0,8	0,9	1,0	0,8	1,3
32	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,1	1,2	1,0	1,1	2,0	1,0	1,8	1,8	1,9	1,0	0,9	1,8	1,8	1,0	1,0	1,8	1,9	1,7	1,9	0,9	0,9	1,8	1,9	0,9	1,0
33	1,0	1,0	1,3	1,0	1,0	0,4	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,5	1,6	0,9	0,8	1,0	0,7	0,5	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	0,0	0,8	0,9	1,0	0,9	1,0
34	0,2	0,9	1,0	0,9	0,9	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,5	1,6	0,9	1,0	1,1	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0
35	1,0	1,0	1,8	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,7	1,7	1,0	1,1	1,7	1,7	1,7	1,8	1,7	1,8	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	1,4	1,0	1,5	1,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0
36	1,0	1,0	1,7	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,6	1,7	1,7	1,0	1,0	1,6	1,6	1,7	1,8	1,7	1,7	1,0	0,9	1,1	1,0	1,0	0,9	0,0	1,4	1,8	1,5	1,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
37	1,0	1,0	1,7	1,5	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	0,9	1,0	1,0	1,5	1,0	1,0	1,6	1,7	0,9	0,0	1,0	0,8	0,8	0,9	0,0	0,8	1,0	0,8	0,9	0,0	0,8	0,8	0,8	1,0	1,0
38	1,8	1,7	1,8	1,8	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,7	1,7	1,0	1,7	1,1	1,1	1,7	1,7	1,8	1,7	1,8	1,7	1,8	1,0	1,0	1,7	0,8	0,8	1,7	1,1	0,8	1,0	0,0	0,0	0,9	1,5	0,0	1,0	1,6	1,8
39	1,0	1,0	1,9	1,8	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,6	1,7	0,9	0,4	0,9	0,7	0,6	1,0	0,6	0,8	0,9	0,8	1,0	0,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0
40	1,0	1,0	1,5	1,6	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,0	1,6	1,7	0,9	0,8	1,0	0,5	0,0	1,0	0,8	0,7	0,7	0,6	1,0	0,7	0,9	0,8	1,0	1,0	1,1
41	1,6	1,6	1,6	1,7	1,0	0,9	1,0	1,8	0,7	1,4	1,6	1,0	1,7	1,0	1,0	1,6	1,5	1,4	1,6	1,6	1,6	1,8	0,8	0,9	1,7	0,3	0,0	1,7	0,9	0,7	0,6	0,4	1,0	0,8	1,0	0,8	0,9	1,9	2,0
42		0,8	0,0	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,7	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,7	1,7	1,8	1,0	1,0	1,7	1,6	1,0	1,0	1,8	1,8	1,8	1,9	1,0	1,0	1,6	1,8	1,0	1,5
43	0,5		1,0	0,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,7	0,8	0,8	0,9	1,0	0,9	1,0	0,6	1,0	0,0	1,0	0,9	1,6	1,6	1,8	1,0	1,0	1,7	1,6	1,3	1,0	1,7	2,0	1,7	1,8	1,0	1,0	1,6	1,8	1,0	1,6
44	0,0	0,9		0,9	1,1	1,0	1,0	1,6	0,9	0,9	1,3	1,4	1,7	1,5	1,7	0,9	1,4	1,0	1,6	1,5	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9	2,0	1,0	1,7	1,8	1,9	1,8	2,0
45	0,7	0,1	1,2		1,0	0,9	0,9	1,1	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,7	1,0	0,6	1,0	1,0	1,6	1,7	1,8	1,6	1,8	1,7	1,6	1,7	1,5	1,9	1,9	1,8	2,0	1,0	1,0	1,7	1,9	1,0	2,0
47	0,9	1,0	1,0	1,0		0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	0,7	0,8	0,9	1,0	0,9	0,8	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,1	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,4	1,0	1,5	1,0	1,0	0,9	1,7	1,0	1,8
48	0,9	0,8	1,0	0,9	0,9		0,8	0,9	0,4	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,8	0,9	1,0	1,0	1,7	1,0	1,8
49	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9		0,9	0,3	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,8	0,9	1,0	1,0	1,8	1,0	1,7
50	0,9	0,9	1,6	0,9	0,9	0,9	1,0		1,0	0,5	0,9	0,0	0,9	0,0	0,0	0,8	0,9	0,8	1,0	0,9	1,7	1,7	1,9	1,0	1,8	1,8	1,7	1,7	1,0	1,9	1,8	1,7	1,9	1,0	1,0	1,7	1,9	1,1	1,7

№ ТР	1	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
51	1,8	1,8	1,8	1,8	1,1	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9
52	1,7	1,8	1,8	1,9	1,0	1,7	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,7	1,0	1,0	1,5
53	1,6	1,9	1,6	1,8	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	1,2	0,9	0,8	1,0	1,1	0,9	0,8	1,0	1,1	1,0	1,7	1,0	1,0	1,6
54	1,7	1,8	1,8	1,8	1,0	1,0	1,1	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,1	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0
55	1,7	1,8	1,7	1,8	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,1	0,8	0,9	1,8	1,8	1,0	1,7	1,0	1,0	1,5
56	1,7	1,9	1,7	1,8	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,8	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,2	0,9	0,9	1,8	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
62	1,8	1,9	1,8	1,8	1,0	1,6	1,7	1,0	1,0	1,7	1,7	1,0	1,0	1,6	1,5	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0
63	1,9	1,5	1,7	1,2	1,8	1,0	1,5	0,1	0,9	1,1	1,5	1,6	1,5	1,7	1,8	1,0	1,6	1,6	1,0	1,0	0,9	1,7	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	0,9	0,9	1,2	1,1	1,1	1,8	1,0	1,0	1,7
65	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,1	0,9	1,0	1,6	1,6	1,0	1,6	1,0	1,0	1,5
69	1,9	1,7	1,8	1,7	1,9	1,6	1,7	0,8	0,9	1,6	1,6	1,7	1,1	1,7	1,8	1,7	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	0,9	1,7	1,6	1,6	1,8	1,7	1,6	1,6
70	1,8	1,9	1,9	1,9	1,9	1,8	1,9	1,7	1,8	1,7	1,9	1,1	1,0	1,8	1,8	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,9	1,0	1,7	1,0	2,0	1,0	1,0	1,8	1,7	1,0	1,8	1,0	1,0	1,6
71	1,7	1,8	1,7	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	0,9	0,9	1,7	1,8	1,0	1,7	1,0	1,0	1,5
73	2,7	2,6	2,6	2,6	2,0	1,8	1,8	1,7	1,8	1,7	1,8	1,9	1,9	1,8	1,9	1,8	1,9	1,9	1,8	1,8	1,5	1,8	1,7	1,8	1,6	1,9	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,6	1,8	1,8	1,7	1,8	1,7	1,5	1,4
76	2,7	2,6	2,6	2,6	2,0	1,8	1,8	1,7	1,8	1,7	1,8	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,9	1,8	1,8	1,6	1,8	1,7	1,8	1,6	1,9	1,8	1,8	1,8	1,7	1,8	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,6	1,7
78	1,9	1,9	1,9	1,9	1,6	1,8	1,9	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,0	1,1	1,0	1,8	1,0	1,8	1,0	1,8	1,0	1,7	1,0	1,9	1,0	1,0	1,0	1,1	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9
86	1,8	1,8	1,7	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,4	1,1	0,9	1,0	0,9	0,8	0,0	0,8	0,4	0,8	0,9
87	1,7	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	0,9	1,0	1,8
90	1,9	1,9	1,9	1,8	1,5	1,8	1,8	1,5	1,7	1,7	1,8	1,8	1,7	1,7	1,8	1,8	1,7	1,7	1,0	1,0	1,0	1,7	0,9	1,7	1,0	1,6	1,0	1,5	0,9	1,8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8	1,0	0,8	0,5	0,2
91	1,9	1,9	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,5	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	1,7	1,8	1,7	1,5	1,6	1,0	1,0	1,0	1,7	0,9	1,7	1,0	1,6	1,0	1,4	0,9	1,7	0,8	1,0	1,0	1,0	0,8	1,1	0,7	0,2	0,0
93	0,9	0,7	0,6	0,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,1	0,7	0,9	0,9	0,9	0,7	0,8	0,7	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	1,1	1,3	0,9	1,8	0,9	0,9	1,0
95	1,7	1,8	1,7	1,0	1,7	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,5	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	1,6	0,5	0,8	1,0
96	2,0	2,0	1,9	1,8	2,6	1,7	1,8	1,6	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,7	1,7	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,7	1,0	1,5	1,0	1,5	0,9	1,8	0,9	0,9	1,6	1,4	0,9	1,5	0,8	0,7	0,6
97	2,5	2,5	1,8	1,7	2,7	1,5	1,9	1,9	1,8	2,5	1,8	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,6	1,8	1,7	1,7	1,0	1,8	1,0	1,8	1,0	1,9	0,9	1,0	2,0	1,6	1,0	1,7	0,9	0,6	0,6
98	1,9	1,9	1,9	1,8	1,0	1,6	1,7	1,7	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	1,7	1,7	1,6	1,6	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,7	1,0	1,5	0,9	1,4	0,9	1,8	0,8	1,0	1,5	1,3	0,9	0,1	0,8	0,4	0,3
105	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,8	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,1	1,0	1,0	1,9	1,1	1,9	1,0	1,8	1,0	1,7	0,9	1,9	0,9	1,0	1,8	1,8	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9
106	1,6	1,6	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,6	0,8	0,1	0,9	0,1	0,9	0,9	0,9	0,0	0,9	0,0	0,7	0,8
107	1,7	1,0	1,0	1,0	1,6	0,9	0,9	0,9	0,9	1,1	1,0	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,0	0,8	0,7	0,8	1,0	0,8	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0
108	1,9	1,9	1,8	1,8	1,3	1,7	1,8	1,7	1,8	1,7	1,8	1,8	1,8	1,7	1,6	1,8	1,7	1,8	1,0	1,0	0,9	1,8	1,1	1,8	1,0	1,8	0,9	1,8	1,0	1,8	0,9	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8
109	1,9	1,9	1,8	1,9	1,9	1,8	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8	1,9	1,8	1,8	1,9	1,9	1,8	1,9	1,3	1,0	1,0	1,8	1,0	1,8	1,0	1,9	1,0	1,8	0,9	1,8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8	1,0	1,0	0,8	0,9
119	1,7	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	0,9	0,8	1,0	0,8	0,9	0,9	0,7	0,9	1,0	1,0	1,0	1,7	0,9	1,0	1,7
130	1,0	0,3	0,6	0,0	0,8	1,0	0,7	0,9	0,9	0,8	1,0	0,1	0,8	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,2	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	2,0

№ ТР	42	43	44	45	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	62	63	65	69	70	71	73	76	78	86	87	90	91	93	95	96	97	98	105	106	107	108	109	119	130
51	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,2	0,9		0,9	0,0	0,4	0,9	0,8	0,9	1,0	0,8	0,6	0,9	0,7	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,6	1,0	1,7	0,9	1,0	0,9	1,8	1,0	1,9
52	0,9	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,5	0,9		0,8	0,9	0,9	0,7	0,9	0,9	1,1	0,9	1,0	1,0	1,7	1,6	1,8	0,9	1,0	1,6	1,5	1,0	0,9	1,7	1,8	1,7	1,8	0,9	0,9	1,6	1,9	1,0	1,9
53	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,0	0,9		0,8	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	1,8	1,0	1,7	1,6	1,6	1,0	1,0	1,6	1,6	1,7	1,9	1,0	1,0	1,7	2,0	1,0	1,8
54	0,9	0,9	1,4	0,9	0,8	0,9	0,7	0,0	0,3	0,8	0,9		0,8	0,0	0,0	0,7	0,1	0,9	0,9	0,5	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	0,9	1,0	1,0	1,9	1,0	1,8
55	0,9	0,9	1,7	1,0	1,0	0,9	0,8	1,0	0,6	1,0	0,8	0,7		0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,0	0,9	1,0	1,7	1,0	1,8	1,6	1,6	0,9	1,7	1,7	1,6	1,7	1,8	0,9	1,0	1,7	1,8	1,7	1,6
56	1,0	1,0	1,7	1,0	0,8	0,9	0,9	0,0	0,8	0,6	0,9	0,0	0,6		0,0	0,7	0,6	0,9	0,7	0,8	0,8	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,6	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,0	1,9	1,0	1,7
62	0,9	0,9	1,7	1,0	0,8	0,9	0,9	0,0	0,8	0,9	1,0	0,0	0,9	0,0		0,9	1,0	0,9	0,8	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,0	1,8	1,1	1,8
63	0,3	0,4	1,0	0,7	1,0	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8	0,7	1,0	0,7	0,8		0,9	0,5	1,0	1,0	1,6	1,7	1,8	1,0	1,8	1,7	1,7	1,3	1,1	1,8	2,0	1,8	1,8	1,0	1,0	1,7	2,0	1,1	1,7
65	0,9	1,0	1,4	1,0	1,0	0,9	0,8	1,0	0,8	0,9	0,9	0,7	0,8	0,2	1,0	0,9		1,0	0,8	0,8	0,9	0,9	1,7	1,0	1,6	1,6	1,5	0,9	1,2	1,6	1,6	1,6	1,8	0,8	0,9	1,6	1,9	1,3	1,7
69	0,8	0,1	1,4	0,7	1,0	0,9	0,9	0,8	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,5	0,9		1,0	0,9	1,4	1,7	1,8	1,7	1,8	1,7	1,7	1,6	1,6	1,8	2,0	1,8	1,9	1,0	1,0	1,7	2,0	1,0	1,7
70	0,9	1,0	1,6	1,0	0,8	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,5	1,0	0,9	1,0		0,9	0,9	0,8	1,0	1,0	1,1	1,0	1,7	1,8	1,6	1,0	1,0	1,7	1,9	1,0	1,9	1,6	1,7	1,9	1,7
71	0,9	0,9	1,6	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,6	0,9	0,4	0,6	0,2	0,6	0,9	1,1	0,8	0,9	0,8		1,0	1,0	1,7	1,0	1,8	1,7	1,6	1,0	1,7	1,7	1,6	1,7	1,9	0,9	1,0	1,7	1,8	1,7	1,7
73	1,6	1,7	1,6	1,7	1,0	1,0	0,9	1,7	0,9	1,7	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	1,7	0,9	1,7	0,9	1,0		0,8	0,9	1,8	1,8	0,9	1,2	1,7	1,8	0,8	0,0	1,7	1,8	1,8	1,8	1,6	1,5	1,8	2,7
76	1,7	1,7	1,7	1,7	1,0	1,0	0,9	1,7	1,0	1,7	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	1,7	1,0	1,7	0,7	1,0	0,8		0,9	1,7	1,8	0,9	1,6	1,7	1,8	0,9	0,9	1,8	1,8	1,8	1,9	1,6	1,5	1,8	2,7
78	1,8	1,7	1,7	1,8	1,0	1,0	1,0	1,9	1,0	1,7	1,7	1,0	1,7	1,0	1,0	1,8	1,7	1,8	1,0	1,8	0,9	0,9		0,9	1,8	0,8	0,9	1,9	1,0	0,7	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,7	1,9
86	1,0	1,0	1,8	1,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,6	1,0	1,0	1,6	1,6	0,9		1,1	0,8	0,8	0,9	0,0	0,9	1,0	0,8	1,0	0,0	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0
87	1,0	1,0	1,9	1,8	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,1	1,8	1,1	1,8	1,0	1,0	1,8	1,6	1,8	1,1	1,8	1,8	1,8	1,9	1,0		1,8	1,8	1,0	1,0	1,8	1,9	1,7	1,8	1,0	0,9	1,8	1,9	0,9	1,0
90	1,8	1,6	1,6	1,7	0,9	1,0	1,0	1,8	0,9	1,6	1,6	0,9	1,6	1,0	1,0	1,7	1,6	1,7	1,0	1,6	0,9	1,0	0,8	0,8	1,8		0,0	1,8	1,0	0,1	0,9	0,9	0,9	0,8	1,0	0,8	0,6	1,7	1,8
91	1,7	1,6	1,5	1,6	0,9	1,0	1,0	1,8	0,7	1,4	1,6	1,0	1,7	1,0	1,0	1,6	1,5	1,5	1,6	1,5	1,4	1,7	0,8	0,8	1,7	0,5		1,8	1,0	0,6	0,9	0,8	1,0	0,8	1,0	0,8	0,9	1,7	1,9
93	1,0	1,0	1,8	1,7	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,7	1,1	1,7	1,8	1,0	1,7	1,6	1,9	1,0	1,0	1,8	1,8		0,9	1,8	1,9	1,8	1,9	0,5	1,0	1,8	1,9	1,0	0,6
95	1,0	1,0	1,7	1,5	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,5	1,7	1,6	1,0	1,0	1,3	1,5	1,6	1,7	1,6	1,7	1,0	0,0	1,0	1,0	1,0	0,9		1,3	1,7	1,2	1,7	0,0	0,8	1,0	0,9	1,0	1,0
96	1,8	1,8	1,9	1,9	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,7	1,7	1,0	1,7	1,0	1,0	1,8	1,7	1,8	1,0	1,7	0,7	0,9	0,8	0,9	1,7	0,5	0,5	1,8	1,0		0,0	1,5	1,7	0,9	1,3	0,9	1,2	1,7	1,9
97	1,8	2,0	2,5	1,9	1,5	1,6	1,6	1,8	1,6	1,8	1,7	1,0	1,6	1,0	0,9	2,0	1,6	1,9	0,9	1,6	0,3	0,8	0,8	1,0	1,7	0,8	0,9	1,8	1,6	0,0		1,7	1,8	1,0	1,7	0,9	1,3	1,8	2,0
98	1,8	1,7	1,9	1,8	1,0	1,0	1,0	1,7	1,0	1,7	1,7	1,0	1,7	1,0	1,0	1,7	1,7	1,8	1,7	1,7	1,8	1,8	1,0	0,9	1,7	0,9	0,9	1,8	1,0	1,0	1,6		0,9	0,8	1,3	0,9	1,5	1,6	1,9
105	1,8	1,8	1,9	1,8	1,0	1,1	1,0	1,9	1,0	1,8	1,9	1,0	1,8	1,0	1,1	1,9	1,8	1,8	1,9	1,9	1,7	1,9	0,9	0,9	1,9	0,9	0,9	1,9	1,7	1,8	1,8	1,0		0,9	1,7	0,0	1,9	1,7	1,9
106	1,0	1,0	1,6	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,6	1,7	1,0	0,0	1,0	0,9	0,8	0,9	0,0	0,9	1,0	0,9	1,0		0,7	0,9	1,1	0,8	1,0
107	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,8	1,8	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	0,8	0,9	1,1	0,9	0,9	0,7		0,9	1,1	0,7	1,0
108	1,6	1,7	1,7	1,7	0,9	0,9	0,9	1,7	0,9	1,6	1,7	1,0	1,7	1,0	1,0	1,7	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	0,9	0,9	1,8	0,9	0,8	1,7	1,0	0,9	1,0	1,0	0,0	1,0	1,0		0,0	1,6	1,9
109	1,7	1,5	1,7	1,6	1,0	1,0	1,0	1,9	0,9	1,9	2,0	1,0	1,9	1,0	1,0	1,8	1,8	1,7	1,7	1,8	1,7	1,7	0,9	0,8	1,9	0,8	0,8	1,8	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	0,0		1,9	1,9
119	1,0	1,0	1,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,8	1,0	1,0	1,1	1,4	1,0	1,7	1,7	1,9	1,9	1,7	0,9	0,9	1,6	1,6	0,9	1,0	1,6	1,8	1,6	1,7	0,9	0,8	1,6	1,8		1,0
130	1,6	1,6	2,2	2,0	1,9	1,5	1,7	1,7	1,8	1,8	1,7	1,7	1,8	1,7	1,8	1,7	1,7	1,8	1,8	1,7	2,4	2,6	1,9	1,0	1,0	1,9	1,8	0,4	1,0	1,8	2,0	1,9	1,9	1,0	1,0	1,8	1,9	1,2	

Примечания: * – номер транспортного района

При разработке маршрутной схемы предусматривался ввод сетевого тарифа, стимулирующего совершение поездок с пересадками, а также сокращение протяженности ряда маршрутов. Изменение трасс маршрутов является необходимым мероприятием для повышения регулярности движения, выравнивания загруженности маршрутов, улучшения условий труда и отдыха водителей.

Таким образом, в условиях крупного города низкие (близкие к 1) значения среднего количества поездок свидетельствуют о неэффективно построенной маршрутной сети. В то же время, высокие величины (близкие к 2 и выше) среднего количества поездок показывают, что сеть не отвечает основным направлениям транспортного спроса и является некомфортной для пассажиров.

В таблице 4.63 приведены значения среднего количества поездок в сутки и коэффициента пересадочности в среднем по городу Новосибирску. Как видно из таблицы, реализация предложенных мероприятий приведет к постепенному росту числа пересадок, однако их значение находится в пределах 1,5 – 1,6, что обеспечивает достаточно высокий уровень качества транспортного обслуживания.

В таблицах 4.64 – 4.66 приведены значения коэффициента пересадочности по отдельным транспортным районам на 2023, 2028, 2034 годы. Как следует из приведенных таблиц, удовлетворительные значения коэффициента пересадочности обеспечиваются по всей маршрутной сети города. Практически все передвижения в пределах города выполняются не более чем с двумя пересадками в пределах маршрутной сети, что соответствует требованиям Социального стандарта транспортного обслуживания.

Полученные результаты позволяют рекомендовать ввод в действие сетевых тарифов, обеспечивающих пассажирам скидку при поездках с пересадкой между любыми регулярными муниципальными маршрутами не позднее, чем с 2023 года. С целью обеспечения требований Социального стандарта транспортного обслуживания, а также для выравнивания нагрузки между дублирующими маршрутами, рекомендуется стимулировать совершение поездок с двумя пересадками.

Таблица 4.63

Средние значения коэффициента пересадочности по городу Новосибирску

Год	Количество передвижений в сутки	Количество поездок в сутки	Среднее количество поездок на одно передвижение в сутки	Доля поездок с не более чем одной пересадкой	Коэффициент пересадочности по Социальному стандарту транспортного обслуживания
1	2	3	4	5	6
2019	104894	164003	1,564	0,952	0,997
2023	122613	187815	1,532	0,949	0,998
2028	128778	200962	1,561	0,942	0,997
2034	138458	218446	1,578	0,935	0,996

Таблица 4.64

Значения коэффициента пересадочности по транспортным районам на 2023 год

№ транспортного района	Пассажирские поездки общественным транспортом – 0 пересадок	Пассажирские поездки общественным транспортом – 1 пересадка	Пассажирские поездки общественным транспортом – 2 пересадки	Пассажирские поездки общественным транспортом – более 2 пересадок	Количество передвижений в сутки	Количество поездок в сутки	Среднее количество поездок на 1 передвижение в сутки	Доля передвижений с 0 и 1 пересадками	Коэффициент пересадочности по Социальному стандарту транспортного обслуживания
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	429	702	255	10	1396	2637	1,889	0,810	0,993
4	110	95	23	1	230	375	1,632	0,893	0,995
5	133	131	27	1	292	480	1,644	0,904	0,997
7	742	311	83	2	1138	1619	1,423	0,926	0,999
8	1381	1227	136	9	2753	4280	1,555	0,947	0,997
9	288	199	20	0	508	747	1,472	0,961	0,999
10	1051	530	55	3	1638	2285	1,395	0,965	0,998
11	206	232	60	2	500	858	1,718	0,876	0,995
12	615	858	106	3	1581	2658	1,681	0,931	0,998
13	893	600	153	5	1650	2569	1,557	0,905	0,997
14	1503	890	135	6	2534	3711	1,465	0,945	0,998
15	2284	1261	170	2	3717	5322	1,432	0,954	1,000
17	417	361	70	3	850	1358	1,598	0,915	0,997
18	1108	791	100	7	2006	3018	1,505	0,947	0,996
19	1086	590	103	1	1781	2583	1,450	0,941	0,999
20	1253	800	113	5	2171	3213	1,480	0,946	0,998
21	1606	1794	100	12	3513	5545	1,578	0,968	0,996
22	1180	721	31	2	1935	2725	1,409	0,983	0,999
23	3213	1933	91	3	5239	7362	1,405	0,982	0,999
24	375	317	48	4	743	1167	1,570	0,931	0,995
25	522	695	32	5	1253	2026	1,616	0,971	0,996
26	347	282	34	4	666	1026	1,541	0,944	0,995
27	3040	2574	111	7	5732	8547	1,491	0,980	0,999
28	2336	1711	172	10	4229	6313	1,493	0,957	0,998
29	4250	4354	214	40	8858	13758	1,553	0,971	0,996
30	2452	1620	247	6	4325	6457	1,493	0,942	0,999
31	1567	1013	55	4	2639	3776	1,431	0,977	0,998
32	430	711	75	6	1222	2100	1,719	0,934	0,995
33	338	222	12	1	573	820	1,432	0,978	0,999
34	287	234	9	1	531	784	1,477	0,983	0,999
35	45	66	15	1	126	225	1,778	0,873	0,995
36	204	283	74	4	564	1006	1,783	0,862	0,994

№ транспортного района	Пассажирские поездки общественным транспортом – 0 пересадок	Пассажирские поездки общественным транспортом – 1 пересадка	Пассажирские поездки общественным транспортом – 2 пересадки	Пассажирские поездки общественным транспортом – более 2 пересадок	Количество передвижений в сутки	Количество поездок в сутки	Среднее количество поездок на 1 передвижение в сутки	Доля передвижений с 0 и 1 пересадками	Коэффициент пересадочности по Социальному стандарту транспортного обслуживания
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
37	464	418	22	1	905	1371	1,515	0,974	0,999
38	939	1028	282	11	2261	3887	1,719	0,870	0,995
39	988	604	51	1	1643	2352	1,431	0,968	0,999
40	21	21	1	0	43	67	1,536	0,971	0,999
41	6	6	1	0	13	21	1,649	0,895	0,999
42	294	250	25	1	570	874	1,533	0,954	0,998
43	499	596	82	2	1178	1942	1,649	0,929	0,999
44	29	298	117	3	446	986	2,210	0,732	0,994
47	38	66	4	0	109	184	1,691	0,959	0,998
48	460	396	15	2	873	1304	1,494	0,981	0,998
49	2746	2898	149	17	5811	9060	1,559	0,971	0,997
50	1177	1017	157	16	2368	3748	1,583	0,927	0,993
51	3327	2337	76	3	5743	8242	1,435	0,986	0,999
52	2303	1753	167	6	4229	6332	1,497	0,959	0,999
53	1123	1416	107	2	2648	4283	1,618	0,959	0,999
54	925	532	24	4	1485	2076	1,398	0,981	0,998
55	354	446	48	4	851	1403	1,649	0,940	0,996
56	867	291	29	3	1189	1545	1,299	0,974	0,998
62	1601	1005	87	8	2701	3903	1,445	0,965	0,997
63	328	469	113	2	913	1616	1,770	0,873	0,997
76	131	134	62	3	329	594	1,806	0,804	0,992
78	2098	1995	310	8	4411	7049	1,598	0,928	0,998
86	172	165	7	0	345	526	1,524	0,978	0,999
87	704	726	119	6	1555	2535	1,631	0,920	0,996
90	248	161	27	0	437	654	1,497	0,936	0,999
91	227	299	68	1	596	1035	1,737	0,884	0,998
93	565	421	45	2	1032	1548	1,500	0,955	0,998
95	590	357	36	1	984	1415	1,438	0,963	0,999
96	584	490	62	1	1138	1756	1,543	0,944	0,999
97	49	26	6	0	80	118	1,472	0,925	0,997
105	421	479	336	6	1242	2410	1,941	0,725	0,995
106	1834	1003	44	2	2883	3981	1,381	0,984	0,999
107	1401	1321	154	6	2882	4528	1,571	0,945	0,998
108	450	460	122	1	1032	1739	1,685	0,881	0,999
109	243	311	71	2	627	1087	1,733	0,884	0,997
130	71	78	21	2	171	295	1,722	0,870	0,991

Таблица 4.65

Значения коэффициента пересадочности по транспортным районам на 2028 год

№ транспортного района	Пассажирские поездки общественным транспортом – 0 пересадок	Пассажирские поездки общественным транспортом – 1 пересадка	Пассажирские поездки общественным транспортом – 2 пересадки	Пассажирские поездки общественным транспортом – более 2 пересадок	Количество передвижений в сутки	Количество поездок в сутки	Среднее количество поездок на 1 передвижение в сутки	Доля передвижений с 0 и 1 пересадками	Коэффициент пересадочности по Социальному стандарту транспортного обслуживания
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	587	709	199	17	1512	2671	1,766	0,857	0,989
4	123	90	26	1	241	388	1,610	0,885	0,994
5	136	129	38	2	305	518	1,696	0,867	0,993
7	704	379	95	2	1179	1753	1,487	0,918	0,999
8	1073	1577	180	38	2867	4917	1,715	0,924	0,987
9	282	241	24	0	547	838	1,531	0,955	0,999
10	1110	570	93	3	1776	2540	1,430	0,946	0,998
11	203	253	66	4	526	924	1,754	0,867	0,993
12	688	894	114	5	1701	2838	1,669	0,930	0,997
13	913	666	164	8	1751	2769	1,581	0,902	0,995
14	1542	941	175	8	2666	3981	1,493	0,931	0,997
15	2409	1267	203	3	3881	5562	1,433	0,947	0,999
17	397	414	83	2	896	1482	1,654	0,905	0,997
18	949	918	136	11	2015	3238	1,607	0,927	0,995
19	1176	589	121	2	1887	2722	1,443	0,935	0,999
20	1336	809	152	5	2302	3429	1,490	0,932	0,998
21	1459	1984	180	9	3632	6004	1,653	0,948	0,998
22	1260	690	70	3	2023	2861	1,415	0,964	0,999
23	3296	2160	104	3	5563	7940	1,427	0,981	0,999
24	384	332	56	5	777	1235	1,589	0,922	0,994
25	550	709	51	6	1316	2145	1,629	0,957	0,996
26	345	291	54	5	695	1109	1,595	0,916	0,993
27	2940	2899	116	3	5958	9098	1,527	0,980	1,000
28	2023	2088	185	12	4308	6803	1,579	0,954	0,997
29	4348	4595	218	26	9186	14293	1,556	0,974	0,997
30	2398	1799	257	6	4460	6791	1,523	0,941	0,999
31	1572	1104	63	3	2742	3982	1,452	0,976	0,999
32	497	698	94	6	1294	2196	1,697	0,923	0,995
33	347	239	14	1	602	872	1,449	0,975	0,999
34	294	250	10	0	555	826	1,489	0,981	0,999
35	42	67	17	1	127	231	1,823	0,856	0,992
36	218	310	104	5	637	1170	1,836	0,829	0,992

№ транспортного района	Пассажирские поездки общественным транспортом – 0 пересадок	Пассажирские поездки общественным транспортом – 1 пересадка	Пассажирские поездки общественным транспортом – 2 пересадки	Пассажирские поездки общественным транспортом – более 2 пересадок	Количество передвижений в сутки	Количество поездок в сутки	Среднее количество поездок на 1 передвижение в сутки	Доля передвижений с 0 и 1 пересадками	Коэффициент пересадочности по Социальному стандарту транспортного обслуживания
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
37	450	438	39	2	930	1453	1,562	0,956	0,998
38	1009	1063	311	13	2397	4122	1,720	0,865	0,994
39	994	616	87	1	1699	2493	1,468	0,948	0,999
40	36	36	5	0	76	122	1,593	0,937	0,998
41	7	6	1	0	14	23	1,628	0,898	0,998
42	292	266	34	1	593	931	1,569	0,940	0,998
43	505	665	102	3	1276	2155	1,689	0,917	0,998
44	31	308	127	6	472	1051	2,228	0,719	0,987
47	29	73	10	0	112	207	1,845	0,904	0,997
48	466	408	15	1	891	1333	1,497	0,981	0,999
49	2758	3280	155	15	6208	9843	1,585	0,973	0,998
50	1207	1235	198	23	2662	4361	1,638	0,917	0,991
51	3380	2518	83	7	5988	8691	1,451	0,985	0,999
52	1790	2177	198	22	4187	6826	1,630	0,947	0,995
53	1268	1508	123	7	2906	4682	1,611	0,955	0,997
54	971	561	29	5	1565	2200	1,405	0,978	0,997
55	488	433	66	5	991	1569	1,584	0,929	0,995
56	899	318	33	4	1253	1649	1,316	0,970	0,997
62	1602	1020	197	18	2836	4304	1,517	0,924	0,994
63	464	483	133	10	1091	1871	1,715	0,869	0,991
76	137	140	66	3	346	627	1,812	0,800	0,991
78	2207	2130	328	14	4679	7505	1,604	0,927	0,997
86	182	177	11	0	371	572	1,541	0,969	0,999
87	817	719	120	4	1660	2632	1,585	0,925	0,997
90	267	169	29	0	465	694	1,491	0,936	0,999
91	252	305	69	1	627	1073	1,711	0,889	0,998
93	585	462	55	2	1103	1681	1,524	0,948	0,998
95	550	379	49	2	980	1462	1,493	0,948	0,998
96	618	515	69	1	1203	1859	1,545	0,942	0,999
97	54	27	7	0	88	128	1,468	0,923	0,997
105	452	501	357	6	1317	2551	1,937	0,724	0,995
106	1902	1063	44	3	3013	4176	1,386	0,984	0,999
107	1304	1406	160	8	2879	4630	1,608	0,942	0,997
108	488	495	133	1	1117	1882	1,684	0,880	0,999
109	260	331	78	3	672	1169	1,739	0,879	0,995
130	78	78	22	2	181	309	1,711	0,867	0,991

Таблица 4.66

Значения коэффициента пересадочности по транспортным районам на 2034 год

№ транспортного района	Пассажирские поездки общественным транспортом – 0 пересадок	Пассажирские поездки общественным транспортом – 1 пересадка	Пассажирские поездки общественным транспортом – 2 пересадки	Пассажирские поездки общественным транспортом – более 2 пересадок	Количество передвижений в сутки	Количество поездок в сутки	Среднее количество поездок на 1 передвижение в сутки	Доля передвижений с 0 и 1 пересадками	Коэффициент пересадочности по Социальному стандарту транспортного обслуживания
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	643	806	222	20	1692	3003	1,775	0,857	0,988
4	133	100	29	2	264	427	1,618	0,883	0,994
5	143	136	42	2	323	550	1,703	0,863	0,992
7	749	394	111	3	1257	1882	1,497	0,909	0,997
8	1178	1651	215	44	3089	5303	1,717	0,916	0,986
9	299	259	33	1	592	918	1,552	0,943	0,999
10	1210	599	107	4	1919	2743	1,429	0,942	0,998
11	216	263	73	9	560	994	1,775	0,855	0,985
12	857	805	132	6	1801	2889	1,604	0,923	0,997
13	899	749	184	10	1842	2988	1,622	0,895	0,995
14	1649	992	170	10	2820	4180	1,482	0,936	0,997
15	2491	1396	199	3	4089	5893	1,441	0,951	0,999
17	409	435	100	10	954	1620	1,698	0,885	0,990
18	1059	930	151	23	2164	3466	1,602	0,919	0,989
19	1227	626	137	2	1992	2898	1,455	0,930	0,999
20	1395	874	172	6	2447	3682	1,505	0,927	0,998
21	1622	2060	200	12	3893	6388	1,641	0,946	0,997
22	1298	750	78	3	2129	3044	1,430	0,962	0,999
23	3451	2331	121	4	5907	8491	1,437	0,979	0,999
24	399	352	61	5	817	1305	1,598	0,919	0,994
25	575	756	55	7	1393	2280	1,637	0,955	0,995
26	355	307	59	5	726	1165	1,605	0,912	0,993
27	3056	3064	137	4	6261	9610	1,535	0,978	0,999
28	2159	2209	205	16	4590	7258	1,581	0,952	0,996
29	4654	4873	253	33	9814	15293	1,558	0,971	0,997
30	2497	1839	317	8	4661	7158	1,536	0,930	0,998
31	1639	1154	73	5	2871	4187	1,458	0,973	0,998
32	146	1077	126	54	1402	2893	2,063	0,872	0,961
33	368	252	16	1	636	922	1,449	0,974	0,999
34	308	264	12	1	584	873	1,495	0,979	0,999
35	44	70	21	1	136	250	1,840	0,841	0,992
36	234	332	112	7	684	1260	1,842	0,826	0,990

№ транспортного района	Пассажирские поездки общественным транспортом – 0 пересадок	Пассажирские поездки общественным транспортом – 1 пересадка	Пассажирские поездки общественным транспортом – 2 пересадки	Пассажирские поездки общественным транспортом – более 2 пересадок	Количество передвижений в сутки	Количество поездок в сутки	Среднее количество поездок на 1 передвижение в сутки	Доля передвижений с 0 и 1 пересадками	Коэффициент пересадочности по Социальному стандарту транспортного обслуэивания
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
37	477	463	48	3	990	1558	1,573	0,949	0,997
38	1093	1152	341	15	2600	4478	1,722	0,863	0,994
39	1054	641	94	2	1791	2626	1,466	0,946	0,999
40	39	37	5	0	80	126	1,581	0,940	0,998
41	7	7	1	0	15	25	1,628	0,903	0,998
42	312	285	40	1	639	1008	1,578	0,935	0,998
43	554	733	129	4	1420	2423	1,707	0,906	0,997
44	33	334	141	6	514	1149	2,235	0,714	0,987
47	32	79	11	0	123	226	1,841	0,905	0,996
48	490	439	20	2	950	1433	1,508	0,978	0,998
49	2936	3563	184	20	6703	10693	1,595	0,970	0,997
50	1298	1343	239	28	2907	4812	1,655	0,908	0,990
51	3636	2747	97	9	6489	9456	1,457	0,984	0,999
52	1908	2319	274	23	4524	7462	1,649	0,934	0,995
53	1368	1632	168	8	3177	5172	1,628	0,944	0,997
54	1041	635	45	7	1728	2473	1,431	0,970	0,996
55	519	470	97	6	1092	1772	1,624	0,906	0,995
56	970	400	43	6	1420	1925	1,356	0,965	0,996
62	1709	1164	214	25	3111	4776	1,535	0,923	0,992
63	497	531	157	12	1197	2078	1,736	0,859	0,990
76	150	161	72	4	387	705	1,821	0,802	0,989
78	2311	2476	600	29	5417	9181	1,695	0,884	0,995
86	192	186	13	1	391	604	1,545	0,965	0,998
87	887	730	156	4	1778	2832	1,593	0,910	0,998
90	291	206	39	1	536	822	1,532	0,927	0,998
91	266	333	71	2	672	1151	1,713	0,893	0,998
93	614	490	61	3	1168	1788	1,531	0,945	0,998
95	588	399	60	2	1050	1576	1,501	0,940	0,998
96	611	598	95	6	1310	2116	1,616	0,923	0,995
97	56	27	8	0	91	135	1,483	0,907	0,997
105	491	543	392	6	1433	2779	1,939	0,722	0,996
106	2008	1109	56	3	3176	4407	1,387	0,981	0,999
107	1362	1512	185	10	3069	4979	1,622	0,937	0,997
108	523	564	150	1	1239	2109	1,702	0,877	0,999
109	254	363	144	6	768	1438	1,873	0,804	0,992
130	85	85	25	2	197	337	1,713	0,865	0,990

4.6. Анализ времени корреспонденций

Площадь Ленина является одной из наиболее пассажирообразующих точек города Новосибирска. На рисунке 4.8 представлена изохрона доступности транспортных районов по отношению к площади им. Ленина города Новосибирска, показывающая затраты времени в пути на общественном транспорте в условиях нагруженной сети в 2021 году с учетом предлагаемых мероприятий по развитию маршрутной сети общественного транспорта. Цветами обозначено время движения к объекту от 5 минут до 2 часов и более.

В соответствии с полученными данными время корреспонденций к площади Ленина на уровне 5 – 15 минут обеспечена в центральных районах города, ограниченных ул. Фабричной, проспектом Димитрова, ул. Ленина, ул. Железнодорожной, ул. Нарымской, ул. Дуси Ковальчук, Красным проспектом, ул. Писарева, ул. Кошурникова, ул. Бориса Богаткова и ул. Восход, за счет действующих станций метрополитена и развитой сети наземного транспорта общего пользования, а также в западной части города относительно реки Оби, ограниченной ул. Блюхера, ул. Покрышкина, ул. Новогодней и ул. Немировича-Данченко, за счет станций метрополитена Площадь Маркса и Студенческая.

Полученные данные имеют незначительные отличия по времени корреспонденций по отношению к 2019 году в связи со следующим:

недостаточное развитие инфраструктуры сети общественного транспорта на период до 2021 года (основные мероприятия по данному направлению, способные оказать существенный эффект на транспортные перемещения, включая развитие метрополитена и рельсового каркаса наземного городского электротранспорта, запланированы на период после 2021 года;

невозможность внесения кардинальных изменений в схему движения автобусов малого класса категории М2, работающих на маршрутах по нерегулируемому тарифу, в период до 2026 года в связи с выданными свидетельствами/договорами на осуществление перевозок;

ограниченные возможности перевозчиков по приобретению нового подвижного состава для маршрутов общественного транспорта, работающих по регулируемому тарифу (не более 10 единиц в год до 2021 года).

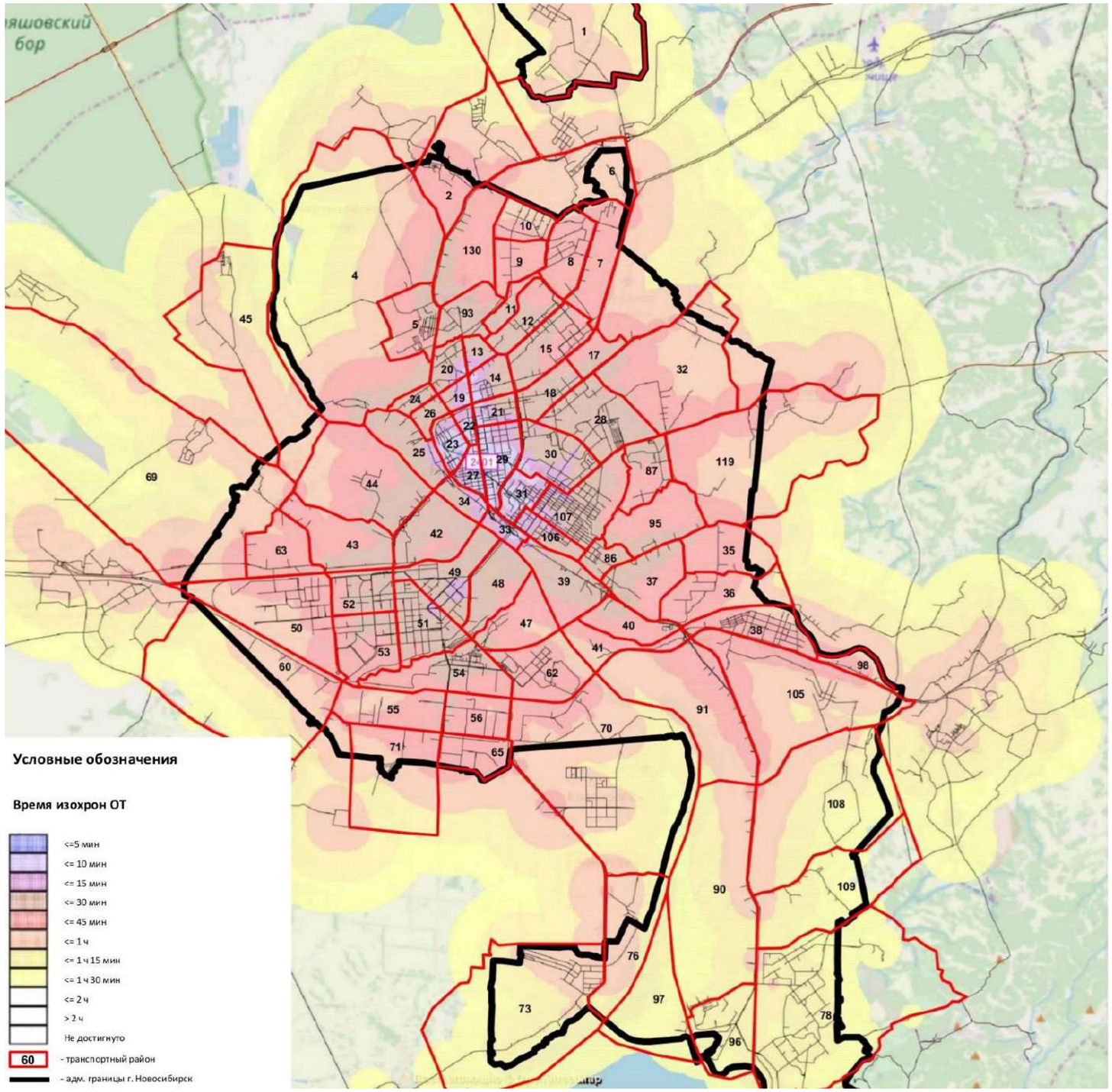


Рисунок 4.8. Изохрон времени корреспонденций в городе Новосибирске до площади им. Ленина в 2021 году

На рисунках 4.9 – 4.11 представлены изохронограммы доступности транспортных районов по отношению к площади Ленина города Новосибирска в 2023, 2028 и 2034 годах, показывающие затраты времени в пути на общественном транспорте в условиях нагруженной сети рассматриваемого периода.

Реализация предложенных мероприятий согласно изохронограммам обеспечивает последовательное снижение времени сообщения в направлении центра города. На расчетный срок (2034 год) оно не превышает 1 часа для всех основных районов селитебной застройки, за исключением Академгородка. Примерное время сообщения для некоторых наиболее удаленных от центра города жилых массивов приведено в таблице 4.67.

Таким образом, реализация предложенных мероприятий на расчетный срок обеспечивает выполнение требований пункта 11.2 СП 42.13330.2016, согласно которому затраты времени в городах на передвижение от мест проживания до мест работы для 90% трудящихся (в один конец) не должны превышать для городов с населением до 2000 тыс. чел – 45 мин.

Таблица 4.67

Время сообщения в направлении площади им. Ленина города Новосибирска, минут

№ п/п	Жилой массив	Оценка времени сообщения, мин		
		2023 год	2028 год	2034 год
1	2	3	4	5
1	Ключ-Камышенское плато	45	45	45
2	Ул. Выборная	30	30	30
3	Плющихинский	45	30	30
4	Пашино	75	60	60
5	Родники	45	30	30
6	Стрижи	60	45	45
7	Новомарусино	45	45	45
8	Юго-Западный	45	30	30
9	Чистая Слобода	60	45	45
10	Затулинский	45	45	45
11	Левые Чемы	75	75	60
12	Академгородок	75	75	75
13	Нижняя Ельцовка	60	60	60
14	Ул. Первомайская	45	45	45

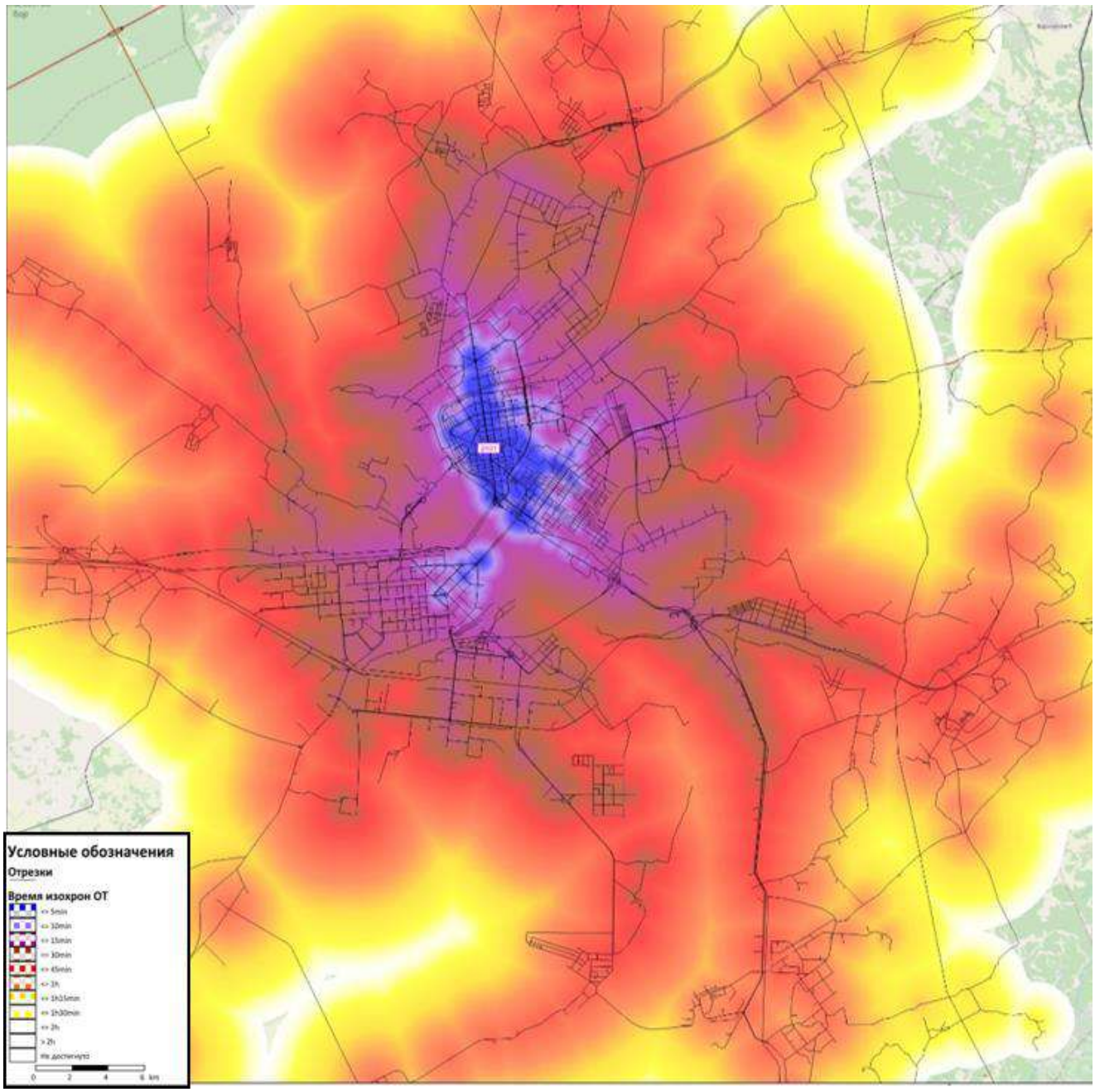


Рисунок 4.9. Изохронограмма времени сообщения относительно площади им. Ленина города Новосибирска в 2023 году

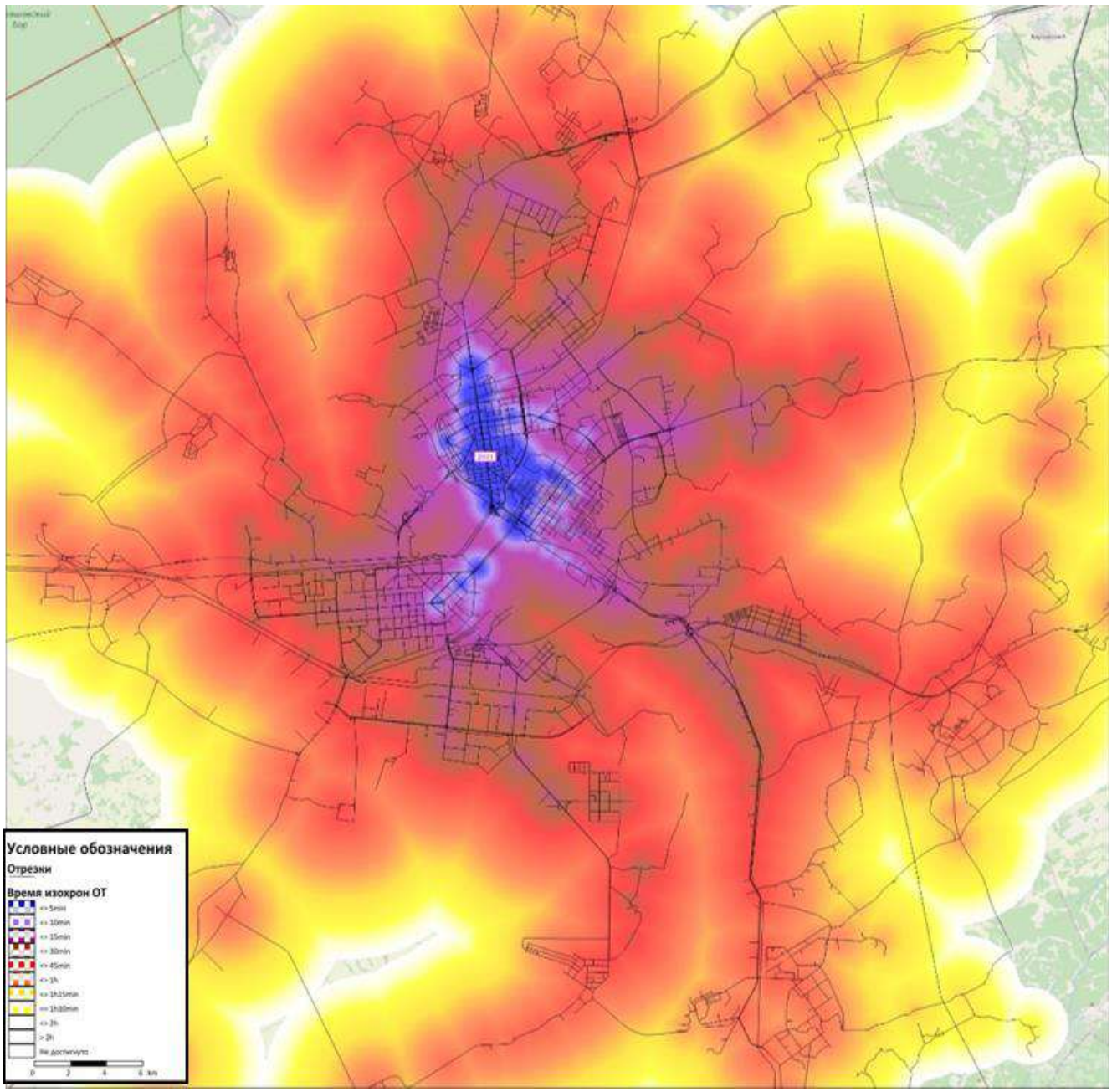


Рисунок 4.10. Изохронограмма времени сообщения относительно площади им. Ленина города Новосибирска в 2028 году

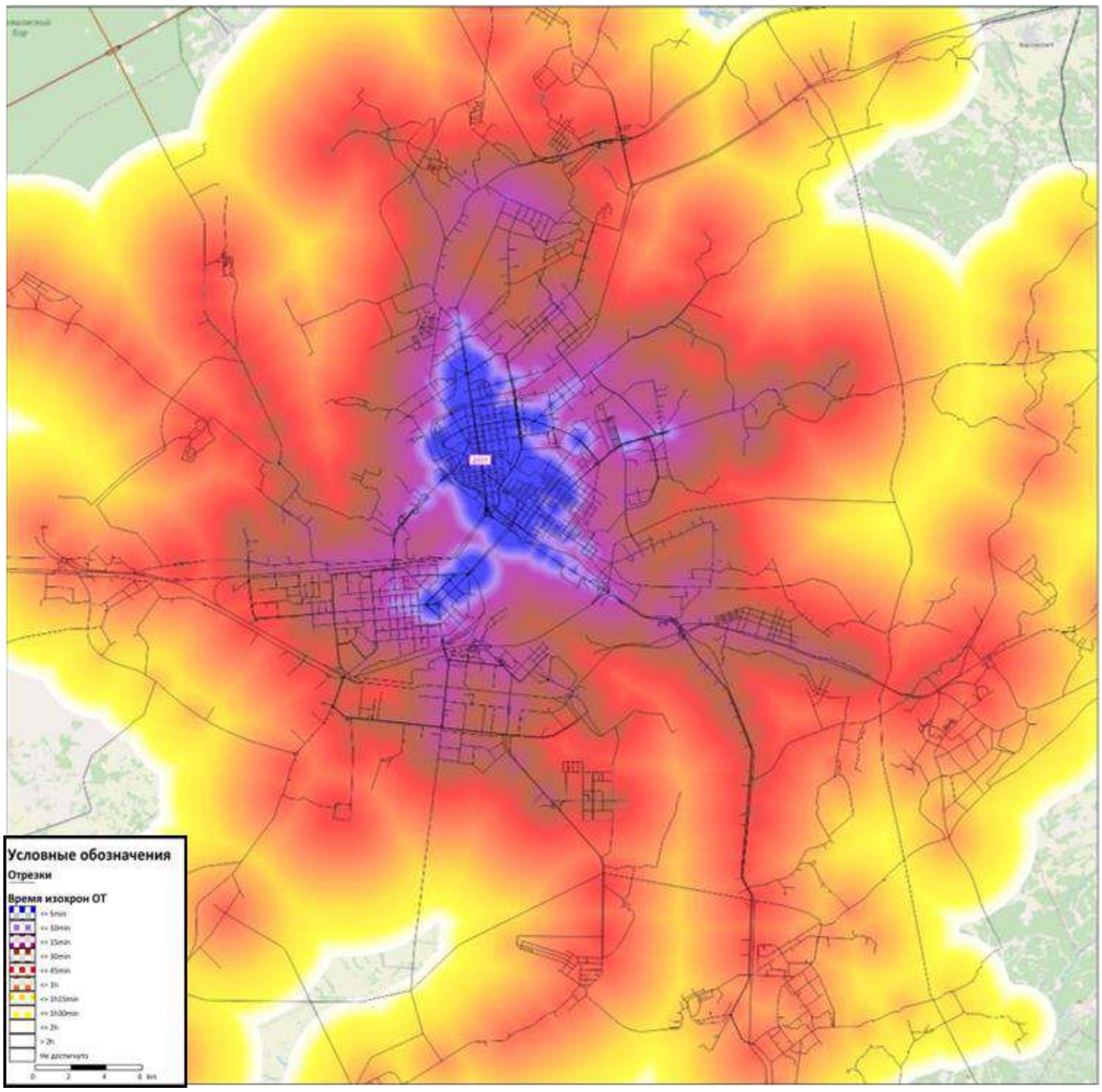


Рисунок 4.11. Изохронограмма времени сообщения относительно площади им. Ленина города Новосибирска в 2034 году

4.7. Плотность маршрутной сети

Площадь застроенной территории города Новосибирска составляет 39029 га, протяженность маршрутной сети к 2021 году с учетом предлагаемых мероприятий – 1021 км. Определяется плотность маршрутной сети: 1021/390,29 = 2,61 км/км^2. Полученный показатель плотности маршрутной сети незначительно превышает нормативное значение.

Площадь застроенной территории города Новосибирска составляет 39029 га, протяженность маршрутной сети – 1047, 1068 и 1082 км на 2023, 2028 и 2034 годы соответственно. Таким образом, плотность маршрутной сети составит 2,68, 2,74 и 2,77 км/км^2 соответственно.

4.8. Приоритет для движения общественного транспорта

Обеспечение приоритета движения общественного транспорта является важнейшим мероприятием, повышающим скорость сообщения на 15 – 30 % и регулярность движения, что значительно повышает качество транспортного обслуживания жителей и сокращает затраты на приобретение подвижного состава. Основными механизмами реализации приоритета движения общественного транспорта являются создание выделенных полос движения безрельсового транспорта и обособление трамвайных линий.

При организации выделенных полос движения время поездки на общественном транспорте становится предсказуемым и короткими, что повышает его привлекательность. Выделенные полосы позволяют быстро перевезти большое количество горожан из одной точки города в другую, не отставая от расписания.

Организацию выделенных полос необходимо осуществлять:

на участках УДС, по которым проходят центральные маршруты общественного транспорта на основных улицах;

на участках пересечения большого количества маршрутов и видов трафика;

в местах расположения центров притяжения пассажиров – ТПУ, торговые центры, концентрации жилых и рабочих мест, инфраструктурные объекты;

в местах высокой интенсивности движения общественного транспорта и автомобилей, создающих заторы.

КСОДД предусмотрена организация выделенных полос на территории города Новосибирска, а также мероприятия по реконструкции существующих трамвайных линий с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков, что позволяет оценить отношение длины выделенных полос и обособленных трамвайных линий к протяженности УДС и общей протяженности трамвайных линий.

В таблице 4.68 приведены данные по доле протяженности обособленных линий общественного транспорта в соответствии с предлагаемыми инфраструктурными мероприятиями. В результате будет обеспечен приоритет движения по наиболее интенсивно загруженным участкам сети общественного транспорта: большей части протяженности трамвайных линий и сравнимым с ними по протяженности участкам УДС. Плотность сети выделенных линий наземного транспорта возрастет в 2,8 раза с 0,164 до 0,455 км/км^2.

Таблица 4.68

Обеспечение приоритета движения общественного транспорта

Срок реализации мероприятий, год	Протяженность маршрутной сети, км	Протяженность выделенных полос, км двойного пути	Доля выделенных полос, %	Протяженность линий трамвая, км двойного пути	Протяженность обособленного и самостоятельного пути, км двойного пути	Доля обособленного и самостоятельного пути, %	Суммарная протяженность выделенных полос и обособленного трамвайного пути, км	Плотность выделенных полос и обособленного трамвайного пути, км/км^2
2019	1013	38,4	3,8	67,0	25,9	38,7	64,3	0,164
2021	1021	82,1	8,0	67,0	40,1	59,9	122,2	0,312
2023	1047	95,1	9,1	74,5	47,6	63,9	142,7	0,365
2028	1068	104,4	9,8	90,5	67,9	75,0	172,3	0,442
2034	1082	104,4	9,6	96,0	73,4	76,5	177,8	0,455

5. Ориентировочные объемы капитальных вложений на реализацию комплекса планируемых мероприятий

Укрупненная оценка объемов финансирования, необходимых для реализации предложенных мероприятий, приведена в таблицах 5.1 – 5.5. Общая стоимость мероприятий составляет 64,1 млрд. руб.

Оценка объемов затрат, необходимых для финансирования запланированных мероприятий, выполнена в соответствии с Методикой определения стоимости строительной продукции на территории РФ (МДС 81-35.2004).

При расчете стоимости мероприятия приняты показатели единичной стоимости основных элементов:

линии метрополитена – 1 пог. м;

станции метрополитена – 1 шт.;

остановочных пунктов (включая автопавильоны) – 1 шт.;

трамвайных линий – 1 км (в зависимости от количества путей, используемой технологии создания);

приподнятой платформы (посадочной площадки) трамвая – 1 шт.;

выделенных полос движения общественного транспорта – 1 пог. км,

ТПУ (в зависимости от параметров, видов транспорта, входящих объектов) – 1 шт.;

парковок – 1 машино-место и т.д.

Источниками сведений об объектах-аналогах являлись:

материалы, полученные в качестве исходных данных по запросам в органах управления и т.д.;

сведения, полученные с сайта Госзакупок;

наработанные инженерной группой «Стройпроект» материалы.

Таблица 5.1

Мероприятия по развитию метрополитена в городе Новосибирске

№ п/п	Мероприятие	Срок	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4
2020, 2021 гг.			
1	Строительство участка Дзержинской линии метрополитена от станции метро Золотая Нива до станции метро Гусинобродская	2020 – 2023	5762914
2	Строительство соединительной линии метро от станции Гусинобродская до станции Молодежная	2020 – 2023	2876222
3	Строительство станции метро Гусинобродская	2020 – 2023	1425601
4	Строительство станции метро Молодежная	2020 – 2023	1425601
5	Строительство соединительной линии метро от станции Молодежная до электродепо «Волочаевское»	2020 – 2023	678510
6	Проектирование и строительство электродепо «Волочаевское»	2020 – 2023	4410000
7	Реконструкция станции метро Гагаринская: строительство соединительной галереи с остановочной платформой электропоездов	2020	144342
8	Строительство западной части подземного пешеходного перехода станции метро Площадь Маркса	2020	285608
9	Реконструкция станции метро Речной вокзал	2020, 2021	81198
10	Строительство станции метро Спортивная	2020 – 2022	1782001
11	Проведение мероприятий на перегоне «Березовая роща» – «Золотая Нива» для обеспечения ввода нормальной схемы движения поездов на Дзержинской линии метро	2020	8073650
Переходящие мероприятия с периода 2020, 2021 гг. в период 2022 – 2034 гг.			
12	Строительство участка Дзержинской линии метрополитена от станции метро Золотая Нива до станции метро Гусинобродская	2020 – 2023	3841942
13	Строительство соединительной линии метро от станции Гусинобродская до станции Молодежная	2020 – 2023	1917481
14	Строительство станции метро Гусинобродская	2020 – 2023	950400
15	Строительство станции метро Молодежная	2020 – 2023	950400
16	Строительство соединительной линии метро от станции Молодежная до электродепо «Волочаевское»	2020 – 2023	452340
17	Проектирование и строительство электродепо «Волочаевское»	2020 – 2023	2940000
18	Строительство станции метро Спортивная	2020 – 2022	594000
2022 – 2034 гг. и за расчетным сроком			
19	Реконструкция станции метро Площадь Ленина: строительство дополнительных выходов	2022, 2023	147194
20	Реконструкция станции метро Сибирская: строительство дополнительных выходов	2022, 2023	222572

№ п/п	Мероприятие	Срок	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4
21	Строительство участка Ленинской линии метрополитена от станции метро Площадь Маркса до станции метро Площадь Станиславского	2023 – 2025	6348672
22	Строительство станции метро Площадь Станиславского	2023 – 2025	2376001
23	Реконструкция станции метро Заельцовская: строительство дополнительных выходов	2024, 2025	65238
24	Строительство станции метро Пермская	2026 – 2028	2376001
25	Строительство участка Ленинской линии метрополитена от станции метро Площадь Станиславского до станции метро Пермская	2026 – 2028	7432128
26	Строительство продолжения Ленинской линии метрополитена от станции метро Заельцовская со строительством станций метро Северная, Космическая, Родники и проектирование и строительство электродепо «Родники»	после 2034	–
27	Строительство продолжения Ленинской линии метрополитена от станции метро Пермская со строительством станции метро Южная	после 2034	–
		ИТОГО	57560016

Таблица 5.2

Мероприятия по развитию электротранспорта в городе Новосибирске

№ п/п	Мероприятие	Срок	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4
2020, 2021 гг.			
1	Реконструкция трамвайной линии с обустройством ее обособления от прочих транспортных потоков по ул. Сибиряков-Гвардейцев от станции метро Площадь Маркса до площади им. Кирова	2020, 2021	278589
2	Реконструкция трамвайной линии маршрута №13 с обустройством ее обособления от Новосибирского государственного академического театра оперы и балета до трамвайного кольца на Гусинобродском шоссе	2020	565006
3	Строительство трамвайной линии по ул. Кошурникова к станции метро Золотая Нива	2020	28191
4	Строительство трамвайной линии по Гусинобродскому шоссе от существующего кольца на перекрестке с ул. Волочаевская до Новосибирского автовокзала-Главного в составе ТПУ «Метро Молодежная»	2020	44065
5	Реконструкция трамвайной линии с обустройством ее обособления от прочих транспортных потоков по ул. Учительской	2020, 2021	133439
6	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их	2020, 2021	89352

№ п/п	Мероприятие	Срок	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4
	обособления от прочих транспортных потоков по ул. Трикотажной		
7	Строительство трамвайной линии в Плющихинский жилмассив	2020 – 2022	164462
8	Строительство трамвайной линии по ул. Титова от ул. Порт-Артурской до отвода железнодорожной линии	2020, 2021	81526
	Строительство трамвайного кольца по ул. Титова (конечный пункт хранения трамваев)	2021	15040
9	Строительство трамвайной линии по ул. Широкой от дома № 113 до ул. Троллейной, ликвидация трамвайного кольца ТЭЦ-2	2020, 2021	37397
Переходящие мероприятия с периода 2020, 2021 гг. в период 2022 - 2034 гг.			
10	Строительство трамвайной линии в Плющихинский жилмассив	2020 – 2022	82231
	Строительство трамвайного кольца по проектной ул. Татьяны Снежиной (конечный пункт хранения трамваев)	2022	26438
2022 – 2034 гг. и за расчетным сроком			
11	Строительство трамвайной линии по Гусинобродскому шоссе от Новосибирского автовокзала-Главного до ТЦ «Восток» с устройством конечного разворотного пункта	2022, 2023	14688
	Строительство трамвайного кольца по Гусинобродскому шоссе проектной линии трамвая до ТЦ «Восток»	2023	26439
12	Строительство контактной сети троллейбуса по проспекту Дзержинского на участке остановочный пункт «Сад им. Дзержинского» – ул. Ползунова	2022	30657
13	Строительство контактной сети троллейбуса по ул. Фрунзе на участке «Красный проспект – ул. Советская»	2022	14193
14	Строительство трамвайной линии в Южно-Чемской жилмассив от ул. Петухова до железнодорожного остановочного пункта «Чемской»	2023 – 2025	331611
	Строительство трамвайного кольца по ул. Бронной (конечный пункт хранения трамваев)	2024, 2025	17038
15	Строительство трамвайной линии от площади им. Кирова в Затулинский жилмассив по ул. Сибиряков-Гвардейцев	2024, 2025	185602
	Строительство трамвайного кольца в районе д. № 227 по ул. Зорге	2025	13924
16	Строительство трамвайной линии по ул. Дукача от ул. Титова до реконструируемого трамвайного парка	2024, 2025	120141
17	Строительство трамвайной линии от трамвайного кольца на Юго-Западном жилмассиве до трамвайного кольца на остановке «Молочный комбинат»	2024, 2025	152149
18	Строительство трамвайной линии в микрорайон Родники	2023 – 2025	283821
	Строительство трамвайного кольца по ул. Краузе (ко-	2024, 2025	31198

№ п/п	Мероприятие	Срок	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4
	нечный пункт хранения трамваев)		
	Строительство трамвайного депо	2024, 2025	611793
19	Реконструкция Филиала № 3 Ленинского троллейбусного депо МКП «ГЭТ» в трамвайный парк	2024, 2025	1050000
20	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Богдана Хмельницкого и ул. Дуси Ковальчук от площади им. Калинина до ул. Учительской	2024, 2025	278539
21	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Волочаевской от пр-кта Дзержинского до кольца в районе Гусинобродского шоссе	2024, 2025	260667
22	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по пр-кту Дзержинского	2024, 2025	142257
23	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Мира от ул. Сибиряков-Гвардейцев до ул. Оловозаводской	2024, 2025	142845
24	Реконструкция трамвайных путей с обустройством их обособления от прочих транспортных потоков по ул. Авиастроителей от ул. Учительской до ул. Трикотажной	2024, 2025	56433
25	Строительство трамвайного кольца в районе ТПУ «Клещиха» на пересечении ул. Связистов и ул. Троллейной	2025	19584
26	Строительство трамвайной линии по ул. Пулеметной и Танковой от трамвайного кольца на ул. Писарева до ул. Богдана Хмельницкого	2027 – 2029	172972
27	Строительство трамвайной линии от перекрестка ул. Дзержинской и ул. Трикотажной до станции метро Березовая роща	2029, 2030	137837
28	Строительство трамвайной линии от ул. Бронной до ул. Оловозаводской	после 2034	–
29	Строительство трамвайной линии по ул. Ватутина от ул. Мира до ул. Котовского	после 2034	–
30	Строительство трамвайной линии от ул. Бронная до ул. Центральная, пос. Краснообск	после 2034	–
31	Строительство трамвайной линии от пос. Краснообск до мкр-на Нижняя Ельцовка	после 2034	–
32	Строительство трамвайной линии от мкр-на Нижняя Ельцовка до пос. Кольцово	после 2034	–
33	Строительство трамвайной линии по Советскому шоссе, ул. Часовой, ул. Гидромонтажной до ул. Софийской	после 2034	–
34	Строительство трамвайной линии от площади им. Калинина по ул. Дуси Ковальчук, ул. Сухарной через перспективный Заельцовский мост, по ул. 2-й Станционной, ул. Олимпийской, ул. Станционной до ул.	после 2034	–

№ п/п	Мероприятие	Срок	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4
	Связистов		
35	Строительство трамвайной линии от ул. Ватутина по перспективной рокаде, по ул. Большой до ул. 2-й Станционной	после 2034	–
36	Строительство трамвайной линии по пр-кту Дзержинского до ул. Набережной, пос. Восход	после 2034	–
37	Строительство трамвайной линии по ул. Воинской от ул. Никитина до ул. Татьяны Снежиной	после 2034	–
38	Строительство трамвайной линии от ул. Гурьевской до ул. Орджоникидзе	после 2034	-
39	Строительство трамвайной линии от вокзала Новосибирск-Главный по Вокзальной магистрали до ул. Орджоникидзе	после 2034	–
40	Строительство трамвайной линии по улицам Писарева, Железнодорожной, Ленина до вокзала «Новосибирск-Главный»	после 2034	–
41	Строительство трамвайной линии по продлению ул. Воинской до ул. Выборной через НГПУ	после 2034	–
42	Строительство трамвайной линии от станции Камышенская по проектируемой автодороге «ул. Ключ-Камышенское плато»	после 2034	–
43	Строительство третьего трамвайного пути на ул. Покрышкина от остановки общественного транспорта «Улица Покрышкина» до остановки общественного транспорта «М. «Площадь К. Маркса»	после 2034	–
44	Строительство линии скоростного трамвая от ж/м Родники до жилого района Пашино	после 2034	–
45	Строительство линии скоростного трамвая от ул. Кочубея (ж/м Родники) по перспективной магистрали в пойме реки 2-я Ельцовка с выходом на перспективный Заельцовский мост	после 2034	–
		ИТОГО	5640124

Таблица 5.3

Мероприятия по оптимизации маршрутной сети городского электротранспорта в городе Новосибирске

№ п/п	Мероприятие	Срок	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4
2020, 2021 гг.			
1	Перенос остановочного пункта «пл. Сибиряков-Гвардейцев» (по ул. Мира в направлении станции метро Площадь Маркса) к автобусной остановке	2020	546
2	Перенос остановочного пункта «Ленинское трамвайное депо» в направлении Юго-Западного жилмассива	2020	1176

№ п/п	Мероприятие	Срок	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4
	на расстояние около 200 метров, организация дополнительного остановочного пункта для пассажиров, следующих маршрутом № 16 в направлении станции метро Площадь Маркса, в районе дома по адресу ул. Троллейная, д. 71		
3	Организация платформы для высадки пассажиров на остановочном пункте «пос. Чемской»	2020	116
4	Организация платформы для высадки пассажиров на остановочном пункте «Клуб им. Чехова» для маршрутов № 2, 8 (по ул. Титова в обоих направлениях)	2020	231
5	Перенос остановочного пункта «Весенняя» к магазину «Лента»	2020	546
6	Перенос остановочных пунктов «ул. Парашютная» и «Танкистов» к существующим автобусным остановкам	2020	1092
7	Организация остановочного пункта в районе 6-го переулка Танкистов в обоих направлениях по ул. Связистов	2020	1260
8	Перенос остановочного пункта «ж/м Танкистов» на 500 метров к ул. Титова	2020	546
9	Перенос остановочного пункта «Транспортная» в район улицы Виктора Уса	2020	546
10	Оптимизация размещения остановок по ул. Вертковской	2020	0
11	Реконструкция островка безопасности для совмещения функций остановочных платформ остановочного пункта «пл. им. Калинина» в обоих направления	2021	347
12	Перенос остановочного пункта «ул. Волочаевская», расположенного по ул. Волочаевской, на 70 метров в направлении пр-кта Дзержинского	2021	546
13	Перенос остановочного пункта «Ул. Волочаевская», расположенного по пр-кту Дзержинского со стороны Золотой горки, к остановочному пункту «ул. Волочаевская» общественного транспорта (напротив дома № 71 по пр-кту Дзержинского)	2021	546
14	Организация остановочного пункта по пр-кту Дзержинского в районе ул. Бродского в направлении ул. Волочаевской	2021	630
15	Организация остановочного пункта «Галерея Новосибирск» в обоих направлениях в районе светофора и пешеходного перехода	2021	1260
16	Перенос остановочного пункта «Магазин «1000 мелочей» в направлении ул. Писарева к ул. Крылова	2021	546
17	Перенос остановочного пункта «Универмаг Калининский» к остановке общественного транспорта (за светофор)	2021	546
18	Организация остановочного пункта «ул. Учительская» в направлении площади им. Калинина, напротив дома № 61 в районе остановочного пункта	2021	630

№ п/п	Мероприятие	Срок	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4
	общественного транспорта		
19	Организация платформы для посадки/высадки пассажиров остановочного пункта «Октябрьский рынок» в обоих направлениях	2020	232
20	Организация платформы для посадки/высадки пассажиров на остановочном пункте «ул. Зыряновская», в направлении ул. Маковского	2021	116
		ИТОГО	11226

Таблица 5.4

Мероприятия по развитию ТПУ в городе Новосибирске

№ п/п	Мероприятие	Срок	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4
2020, 2021 гг.			
1	Формирование ТПУ «Гагаринская»: дополнительное строительство (соединительная галерея) выхода из метро до остановочного пункта железной дороги	2020	3853,50
2	Формирование ТПУ «Площадь Маркса»: строительство западной части подземного пешеходного перехода станции метро Площадь Маркса к остановке трамвая и через ул. Покрышкина	2020,	*
3	Формирование ТПУ «Золотая Нива»: включение в узел городского электрического транспорта в связи со строительством трамвайной линии по ул. Кошурникова к станции метро Золотая Нива	2020	*
4	Формирование ТПУ «Автовокзал»: организация дополнительных выходов с платформ электропоезда на Красный проспект, реорганизация расположения остановок автобусного и трамвайного транспорта	2020	6373,50
5	Формирование ТПУ «Новосибирск-Западный»: организация пересадочности пассажиров железнодорожного, автобусного и трамвайного транспорта общего пользования, строительство перехватывающей парковки	2020, 2021	1890,00
6	Формирование ТПУ «Чистая Слобода»: организация пересадочности пассажиров автобусного и трамвайного транспорта, строительство перехватывающей парковки, остановочного пункта железной дороги и организация отстойно-разворотной площадки	2020, 2021	54390,00
7	Формирование ТПУ «Речной вокзал»: строительство, предназначенное для движения на велосипедах надземного перехода между верхним и нижним вестибюлями станции метро Речной вокзал	2020, 2021	56710,50

№ п/п	Мероприятие	Срок	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4
8	Формирование ТПУ «Речной вокзал»: строительство объединенного терминала железнодорожного остановочного пункта «Речной вокзал», строительство перехватывающей парковки (150 мест)	2021, 2022	11895,98**
9	Формирование ТПУ «Клещиха»: строительство остановочного пункта железной дороги, строительство Западного автовокзала и перехватывающей парковки, организация отстойно-разворотной площадки	2020 – 2025	43538,95
10	Формирование ТПУ «Метро Молодежная»: организация пересадочности пассажиров автобусного и трамвайного транспорта общего пользования и организация отстойно-разворотной площадки, строительство перехватывающей парковки	2020	2520
		2020	**
11	Формирование ТПУ «Нижняя Ельцовка»: строительство перехватывающей парковки	2021, 2022	**
12	Формирование ТПУ «Чемской»: строительство остановочного пункта железной дороги и организация отстойно-разворотной площадки	2020	52500,00
13	Формирование ТПУ «Чемской»: строительство перехватывающей парковки	2021, 2022	**
14	Формирование ТПУ «Бердское Шоссе»: строительство перехватывающей парковки	2021, 2022	**
15	Формирование ТПУ «Матвеевка»: устройство пешеходных подходов, организация отстойно-разворотной площадки	2021, 2022	5738,25
16	Формирование ТПУ «Метро Гусинобродская»: организация пересадочности пассажиров метрополитена, трамвайного и автобусного транспорта общего пользования, организация перехватывающей парковки	2021 – 2023	630,00
Переходящие мероприятия с периода 2020, 2021 гг. в период 2022 – 2034 гг.			
17	Формирование ТПУ «Речной вокзал»: строительство объединенного терминала железнодорожного остановочного пункта «Речной вокзал», строительство перехватывающей парковки (150 мест)	2021, 2022	11895,98**
18	Формирование ТПУ «Клещиха»: строительство остановочного пункта железной дороги, строительство Западного автовокзала и перехватывающей парковки, организация отстойно-разворотной площадки	2020 – 2025	68443,90
19	Формирование ТПУ «Метро Молодежная»: строительство надземного пешеходного перехода от вестибюля станции метро Молодежная через Гусинобродское шоссе до автовокзала	2022, 2023	47906,25
20	Формирование ТПУ «Нижняя Ельцовка»: строительство перехватывающей парковки	2021, 2022	**
21	Формирование ТПУ «Чемской»: строительство перехватывающей парковки	2021, 2022	**
22	Формирование ТПУ «Бердское Шоссе»: строительство перехватывающей парковки	2021, 2022	**

№ п/п	Мероприятие	Срок	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4
23	Формирование ТПУ «Бердское Шоссе»: строительство пешеходного моста в районе разъезда Иня-Южная	2024, 2025	263485,95
24	Формирование ТПУ «Матвеевка»: устройство пешеходных подходов, организация отстойно-разворотной площадки	2021, 2022	1926,75
25	Формирование ТПУ «Матвеевка»: строительство перехватывающей парковки	2023, 2024	**
26	Формирование ТПУ «Метро Гусинобродская»: организация пересадочности пассажиров метрополитена, трамвайного и автобусного транспорта общего пользования, организация перехватывающей парковки	2021 – 2023	1260,00
2022 – 2034 гг. и за расчетным сроком			
27	Формирование ТПУ «Спортивная»: организация пересадочности пассажиров метрополитена, автобусного и троллейбусного транспорта общего пользования, организация перехватывающей парковки и отстойно-разворотной площадки	2022	5071,50
28	Формирование ТПУ «Университетский проспект»: строительство перехватывающей парковки и организация отстойно-разворотной площадки. На месте существующего или переносимого к Морскому проспекту ОП – формирование сезонного ОП «Обское море» для осуществления остановок электропоездов в летнее время	2022 – 2024	41186,25
29	Формирование ТПУ «Сеятель»: реконструкция перехватывающей парковки	2023, 2024	50165,85
30	Формирование ТПУ «Заельцовская»: строительство дополнительных выходов метро к остановке трамвая и через ул. Дуси Ковальчук	2024, 2025	*
31	Формирование ТПУ «Пермская»: организация пересадочности пассажиров автобусного и трамвайного транспорта общего пользования, пользователей перспективной станции метрополитена Пермская, организация отстойно-разворотной площадки	2026 – 2028	23488,50
32	Формирование ТПУ «Плехановская»: организация пересадочности пассажиров железнодорожного, автобусного и трамвайного транспорта общего пользования	2027 – 2029	1260,00
33	Формирование ТПУ «Березовая роща»: организация пересадочности пассажиров автобусного, трамвайного транспорта общего пользования и станции метро	2029, 2030	1890,00
34	Формирование ТПУ «Родники»: организация пересадочности пассажиров автобусного и трамвайного транспорта общего пользования, организация отстойно-разворотной площадки	2023, 2024	52710,00
35	Формирование ТПУ «Ул. Дукача»: организация пересадочности пассажиров наземного транспорта общего	2024, 2025	1890,00

№ п/п	Мероприятие	Срок	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4
	пользования на железнодорожный транспорт		
36	Формирование ТПУ «Камышенская»: организация пересадочности пассажиров наземного транспорта общего пользования на железнодорожный транспорт	2028, 2029	1260,00
37	Формирование ТПУ «Нордмолл»: организация пересадочности пассажиров наземного транспорта общего пользования на железнодорожный транспорт	2030	1260,00
38	Формирование ТПУ «Магистральная»: организация пересадочности пассажиров наземного транспорта общего пользования на железнодорожный транспорт	2030	1260,00
39	Формирование ТПУ «Площадь Гарина-Михайловского»: организация пересадочности пассажиров метрополитена, пригородных электропоездов и наземных видов транспорта общего пользования	после 2034	1260,00
Мероприятия по организации КОП			
40	Организация КОП с отстойно-разворотной площадкой на 4 машино-места «ул. Владимира Заровного»	2022	4840,00
41	Организация КОП с отстойно-разворотной площадкой на 4 машино-места «ул. Овчукова»	2022	4840,00
42	Организация КОП с отстойно-разворотной площадкой на 13 машино-мест «Южно-Чемской ж/м»	2020	15730,00
43	Организация КОП с отстойно-разворотной площадкой на 14 машино-мест «ул. Болтнева»	2022	16940,00
44	Организация КОП с отстойно-разворотной площадкой на 12 машино-мест «Ясный берег» по ул. Ясный берег	2023	14520,00
45	Организация КОП с отстойно-разворотной площадкой на 10 машино-мест «Акатуйский ж/м»	2023	12100,00
46	Организация КОП с отстойно-разворотной площадкой на 3 машино-места «ул. Стартовая»	2024	3630,00
47	Организация КОП с отстойно-разворотной площадкой на 17 машино-мест «Пермская» (ул. Титова)	2024	20570,00
48	Организация КОП с отстойно-разворотной площадкой на 3 машино-мест «ул. Победы»	2024	3630,00
		ИТОГО	888149,65

Примечания: * - Стоимости мероприятий по созданию в рамках ТПУ элементов инфраструктуры метрополитена запланированы в мероприятиях по развитию метрополитена, представленных в таблице 5.1.

** - Стоимости мероприятий по созданию в рамках ТПУ перехватывающих парковок запланированы в мероприятиях КСОДД.

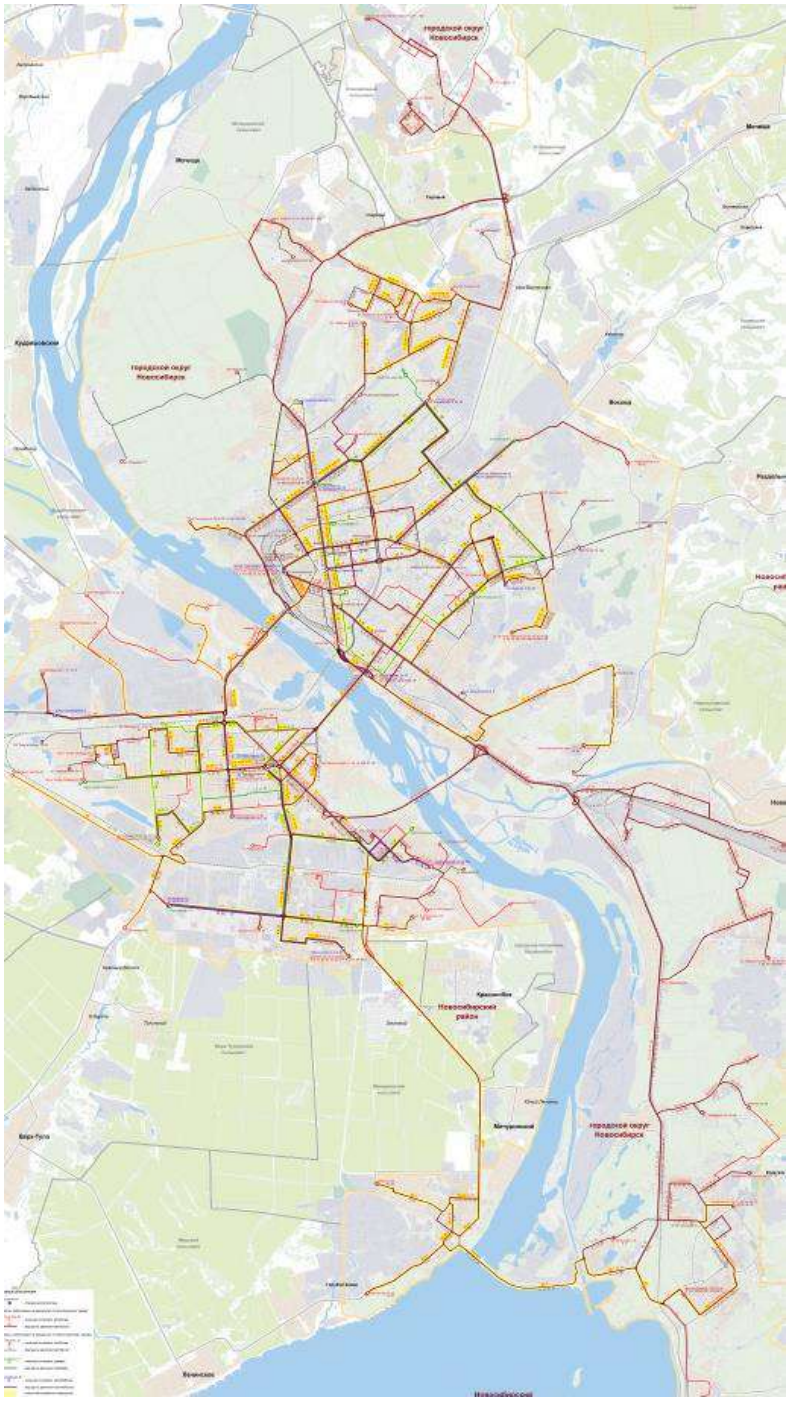
Таблица 5.5

Мероприятия по развитию водного и воздушного транспорта в городе Новосибирске

№ п/п	Мероприятие	Срок	Стоимость, тыс. рублей
1	2	3	4
2020, 2021 гг.			
1	Повышение числа рейсов по маршруту «Речной вокзал – Седова Заимка» с 3 до 4 в неделю для повышения привлекательности вида транспорта и стабилизации объема перевозок.	2020	0
2	Реконструкция остановочного пункта «Речной вокзал» с переносом причала к створу метромоста.	2021	2520
3	Строительство остановочного пункта «Заельцовский Парк», организация рейсов по маршруту «Речной вокзал – Аквапарк – Заельцовский парк»	2021	1260
4	Строительство остановочного пункта «пляж Звезда», организация рейсов по маршруту «Речной вокзал – Бердск»	2021	1260
5	Строительство вертолетной площадки «Областная Клиническая больница (р-н Академгородка)»	2021	23206
2022 – 2034 гг. и за расчетный срок			
6	Строительство остановочного пункта «Новосибирск-Арена», организация рейсов по маршруту «Речной вокзал – Новосибирск-Арена»	2023	1260
7	Строительство остановочного пункта «Бугринская роща» в створе ул. Оловозаводской, остановочного пункта «парк «Городское начало», изменение маршрута прогулочных рейсов по схеме «парк «Городское начало» – Речной вокзал – Бугринская Роща – о. Кораблик»	2023	1260
8	Организация транспортного сообщения по маршруту «Речной вокзал – Аквапарк» водоизмещающими судами в период навигации	2023	0
9	Строительство остановочного пункта «Затон», продление маршрута «Речной вокзал – Аквапарк».	2025	1260
10	Строительство остановочных пунктов «Краснообск», «ЖК «Марсель», «Чернышевский спуск»	2025	0
11	Организация движения СВП по маршрутам № 1, 2	2028	0
12	Организация движения СВП по маршруту № 3	2033	0
13	Строительство вертолетной площадки Аэропорт Северный	после 2034	-
14	Строительство вертолетной площадки Чкаловский завод	после 2034	-
		ИТОГО	32026

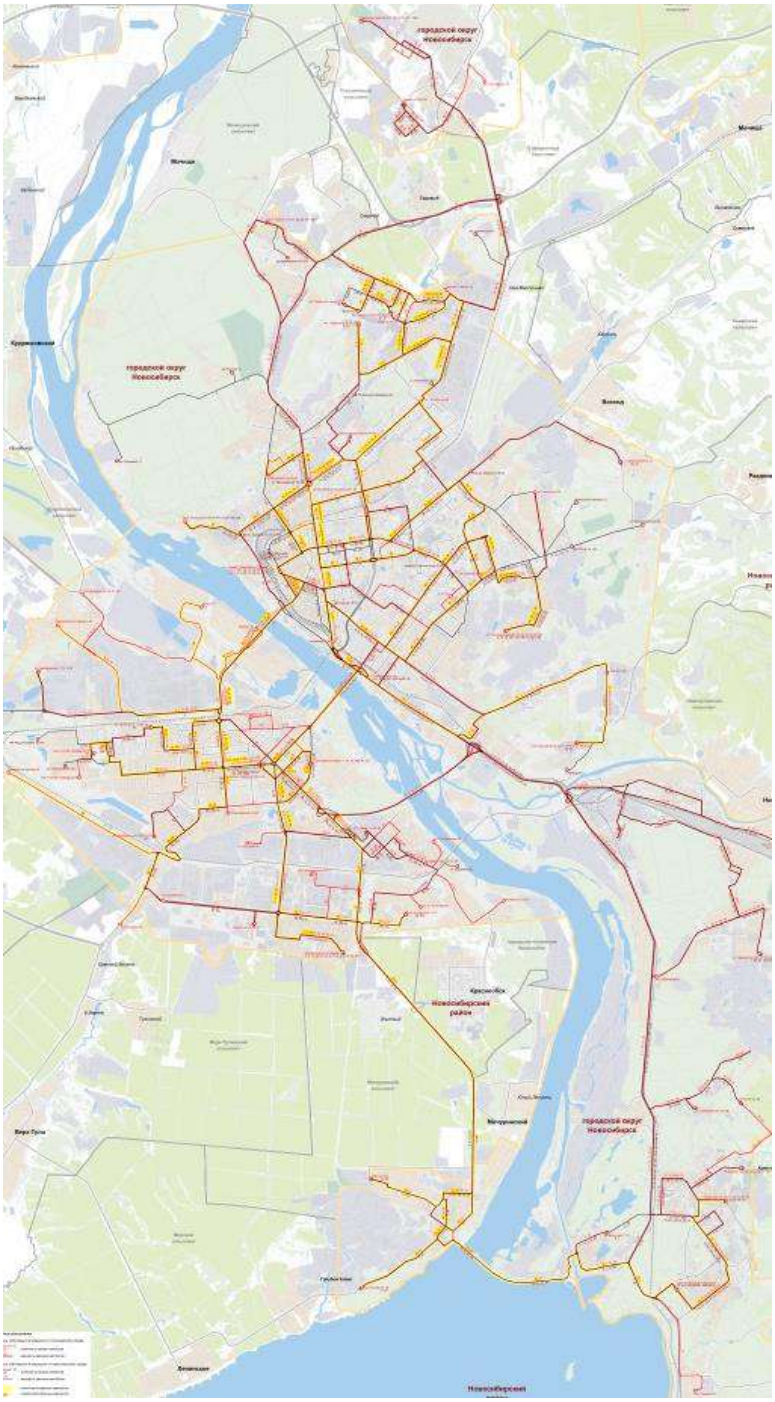
Приложение 1
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план муниципальных маршрутов общественного транспорта города Новосибирска на 2019 год



Приложение 2
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план муниципальных маршрутов автобусов, работающих по регулируемому и нерегулируемому тарифам, г. Новосибирск, 2019 год



Приложение 3
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план маршрутов трамвая, г. Новосибирск, 2019 год



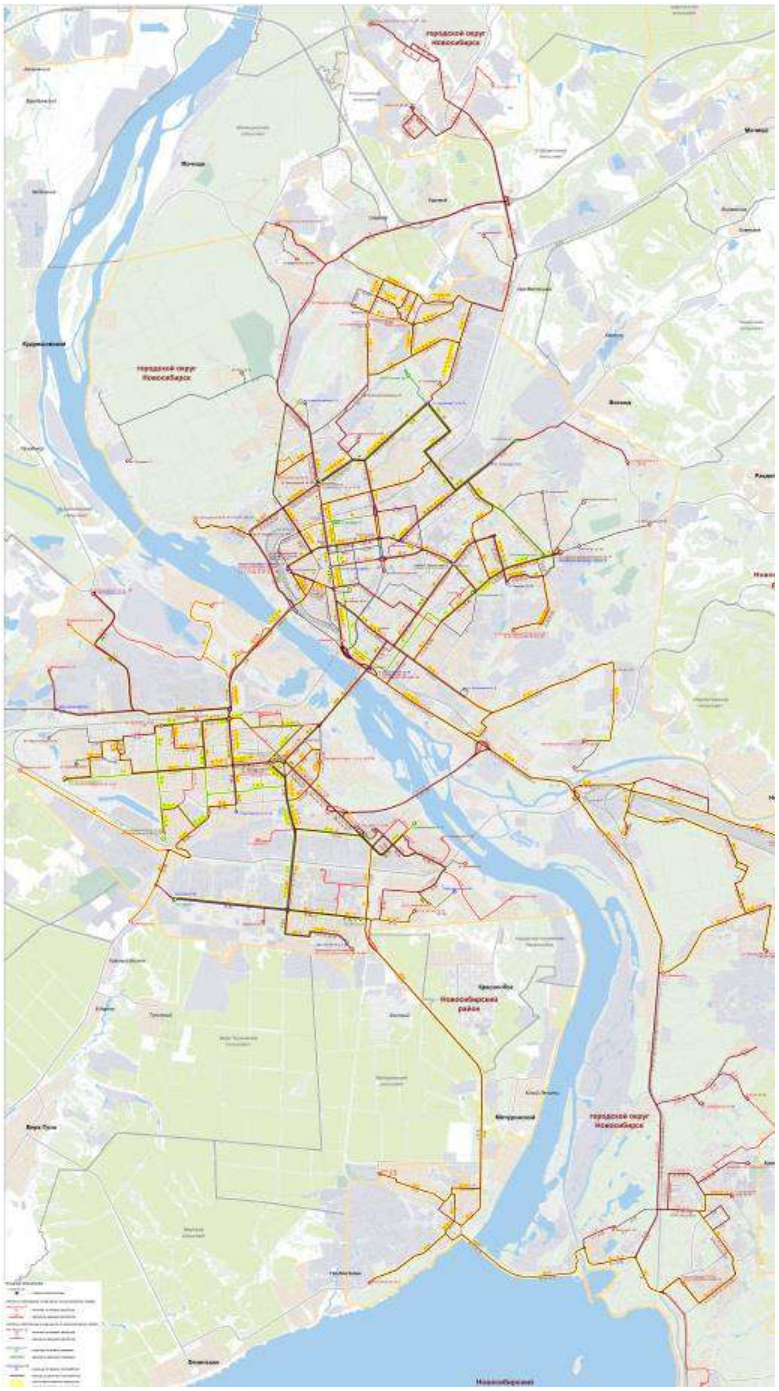
Приложение 4
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план маршрутов троллейбуса, г. Новосибирск, 2019 год



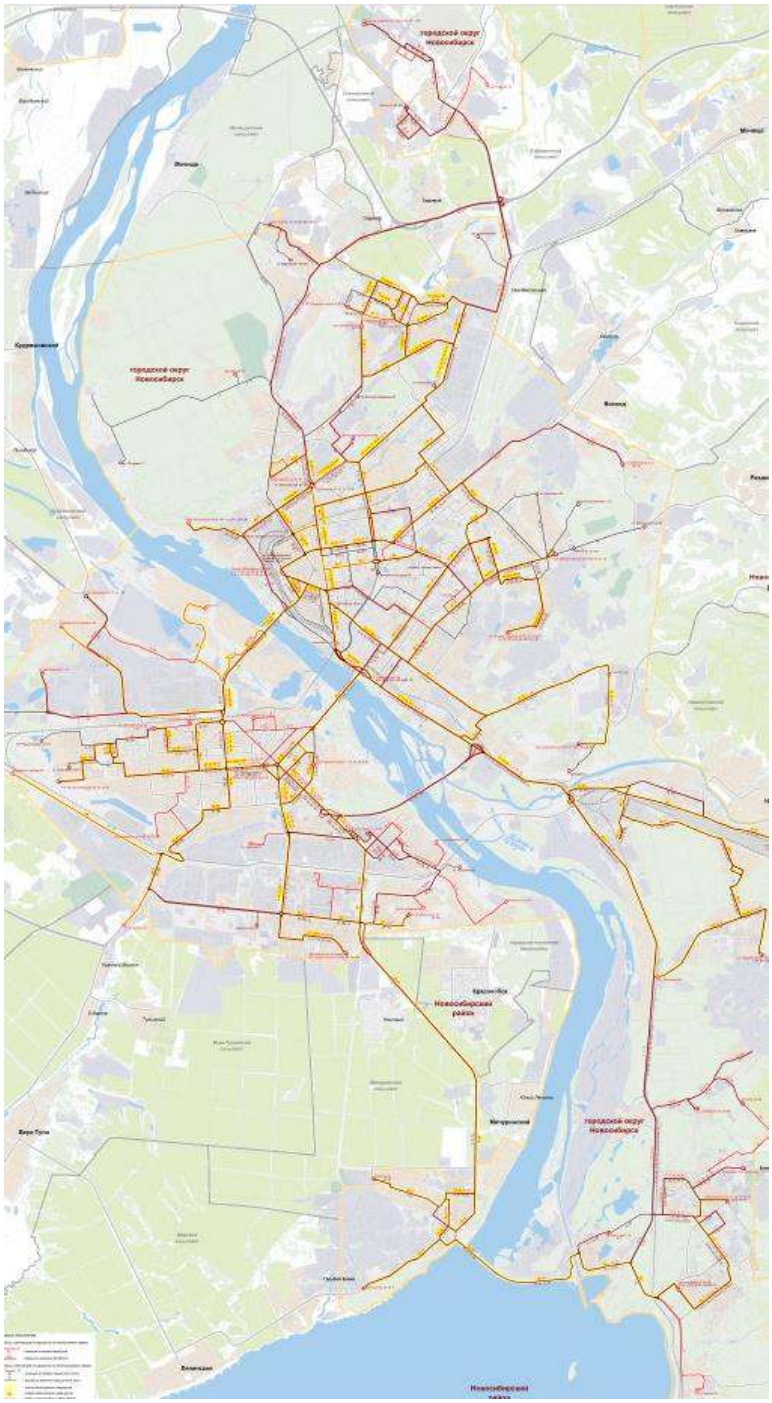
Приложение 5
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план муниципальных маршрутов общественного транспорта, г. Новосибирск, 2021 год



Приложение 6
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план муниципальных маршрутов автобусов, работающих по регулируемому и нерегулируемому тарифам, г. Новосибирск, 2021 год



Приложение 7
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план маршрутов трамвая, г. Новосибирск, 2021 год



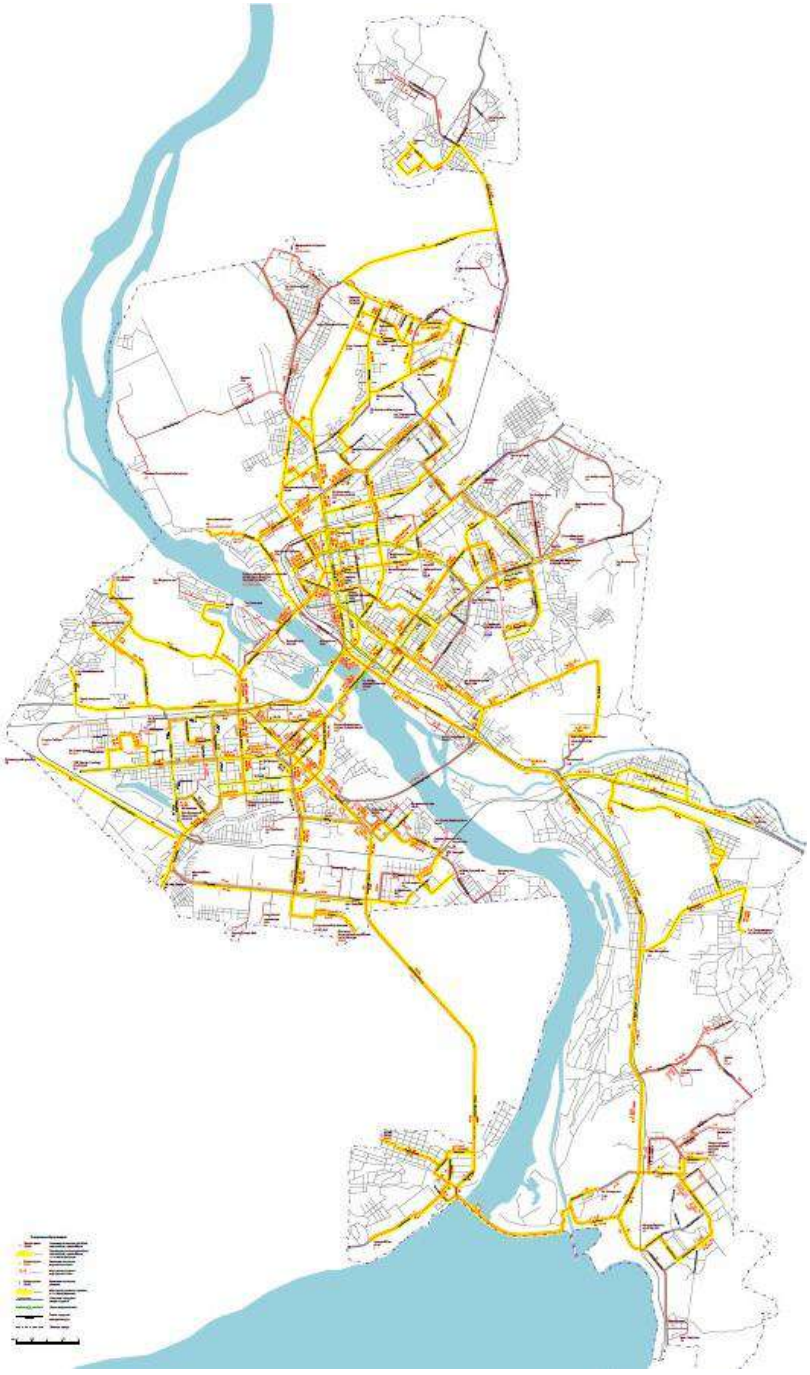
Приложение 8
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план маршрутов троллейбуса, г. Новосибирск, 2021 год



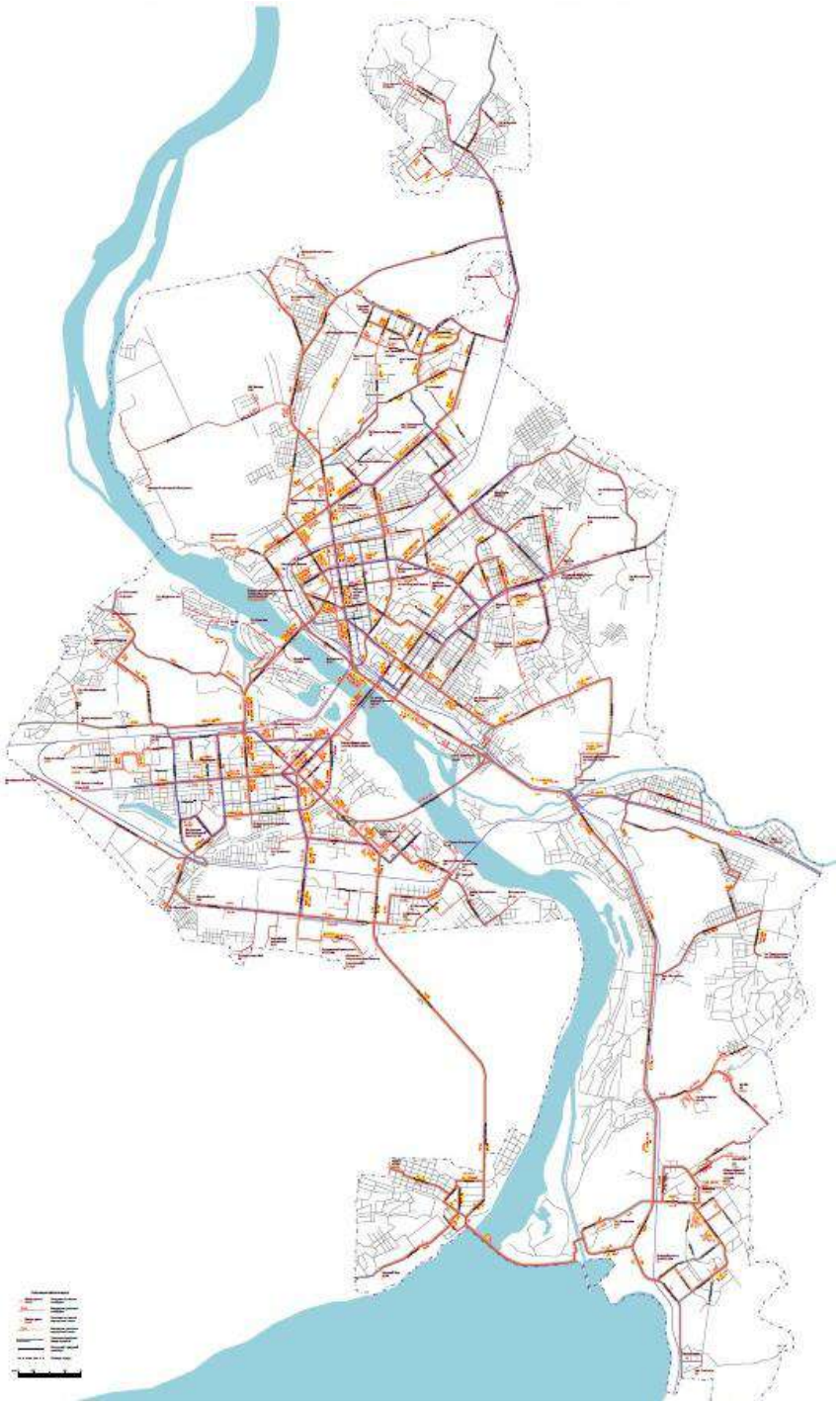
Приложение 9
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план муниципальных маршрутов общественного транспорта, г. Новосибирск, 2023 год



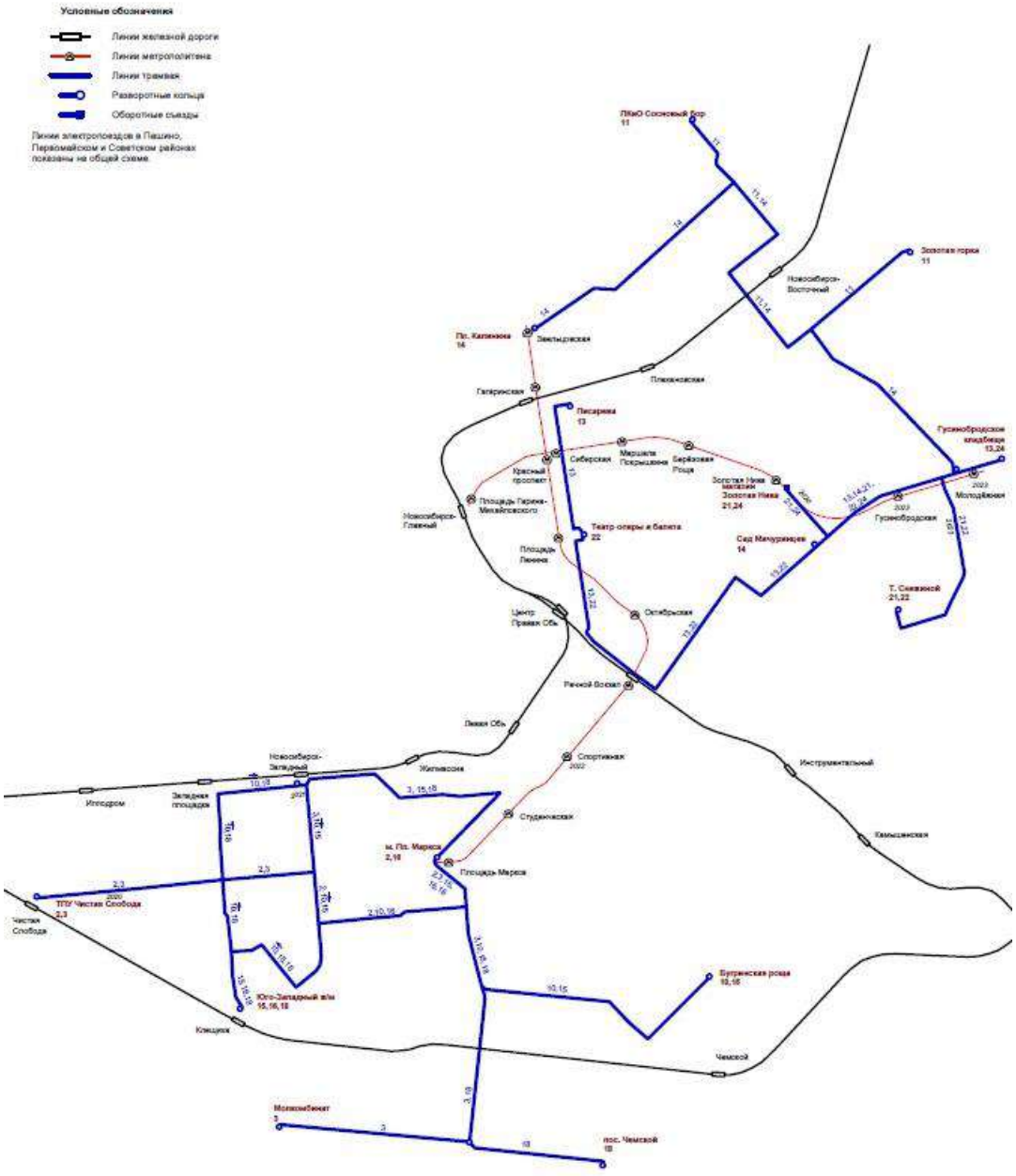
Приложение 10
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план муниципальных маршрутов безрельсового транспорта, г. Новосибирск, 2023 год



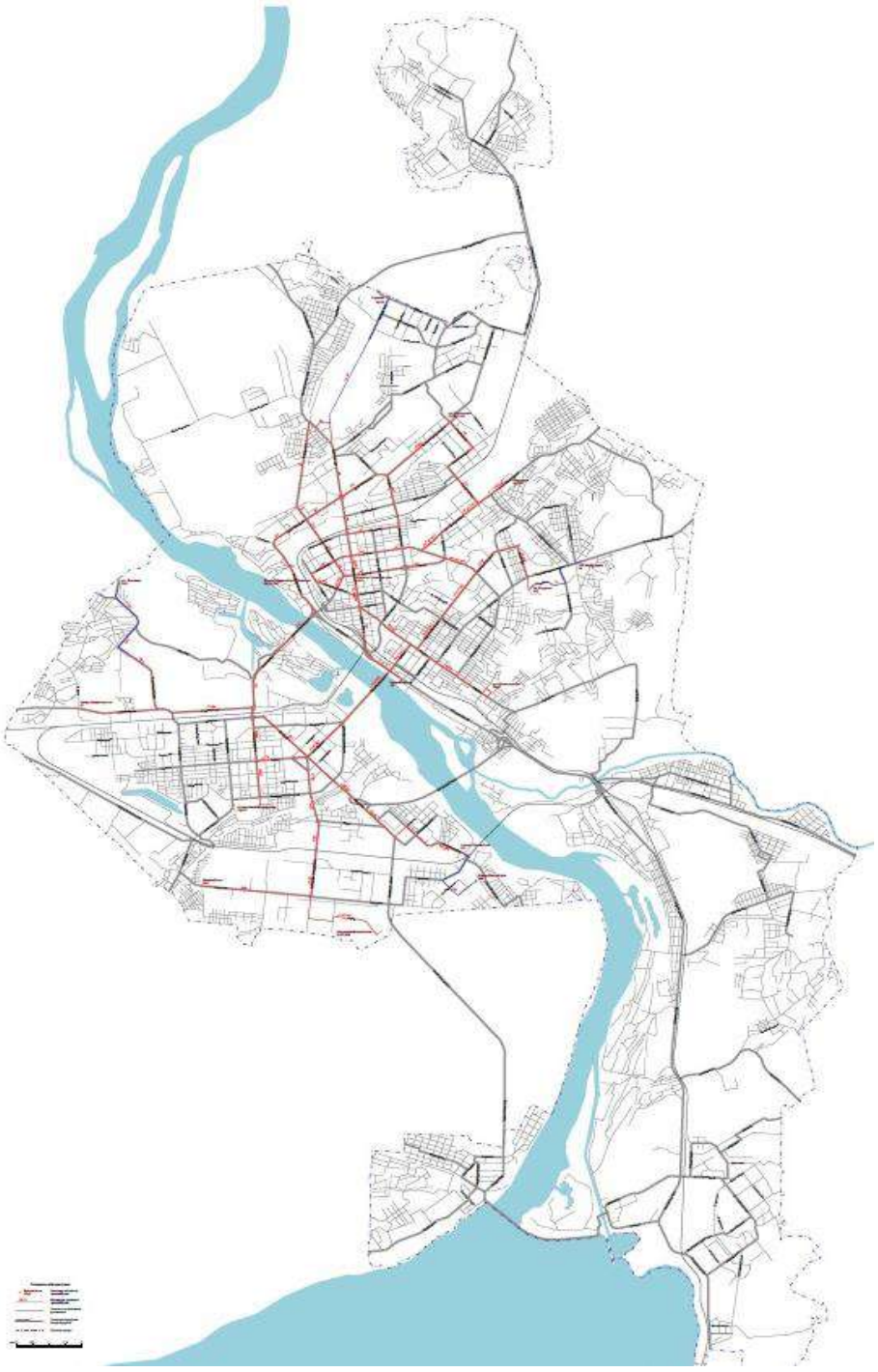
Приложение 11
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план маршрутов трамвая, г. Новосибирск, 2023 год



Приложение 12
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план маршрутов троллейбуса, г. Новосибирск, 2023 год



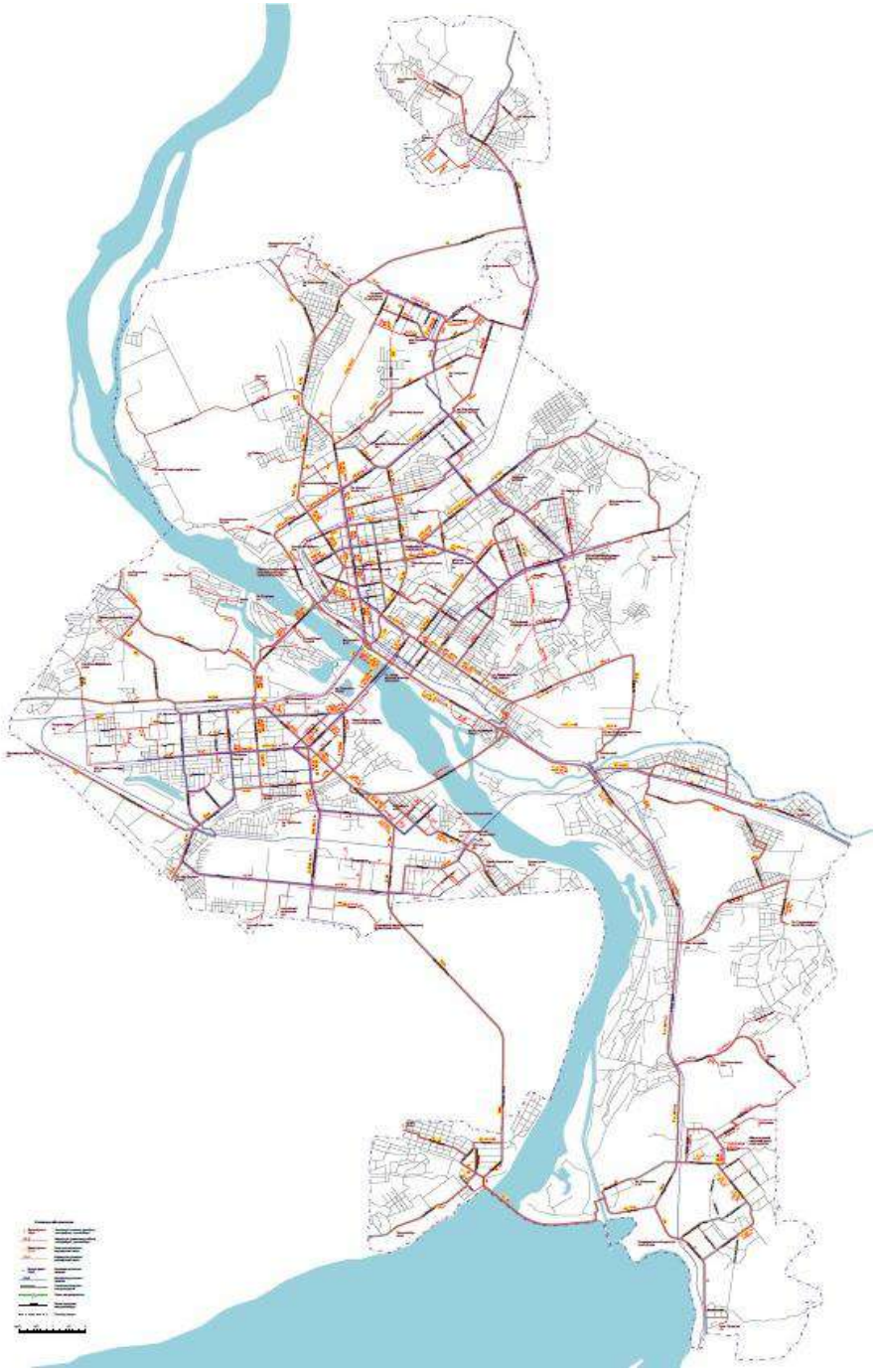
Приложение 13
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план муниципальных маршрутов общественного транспорта, г. Новосибирск, 2028 год



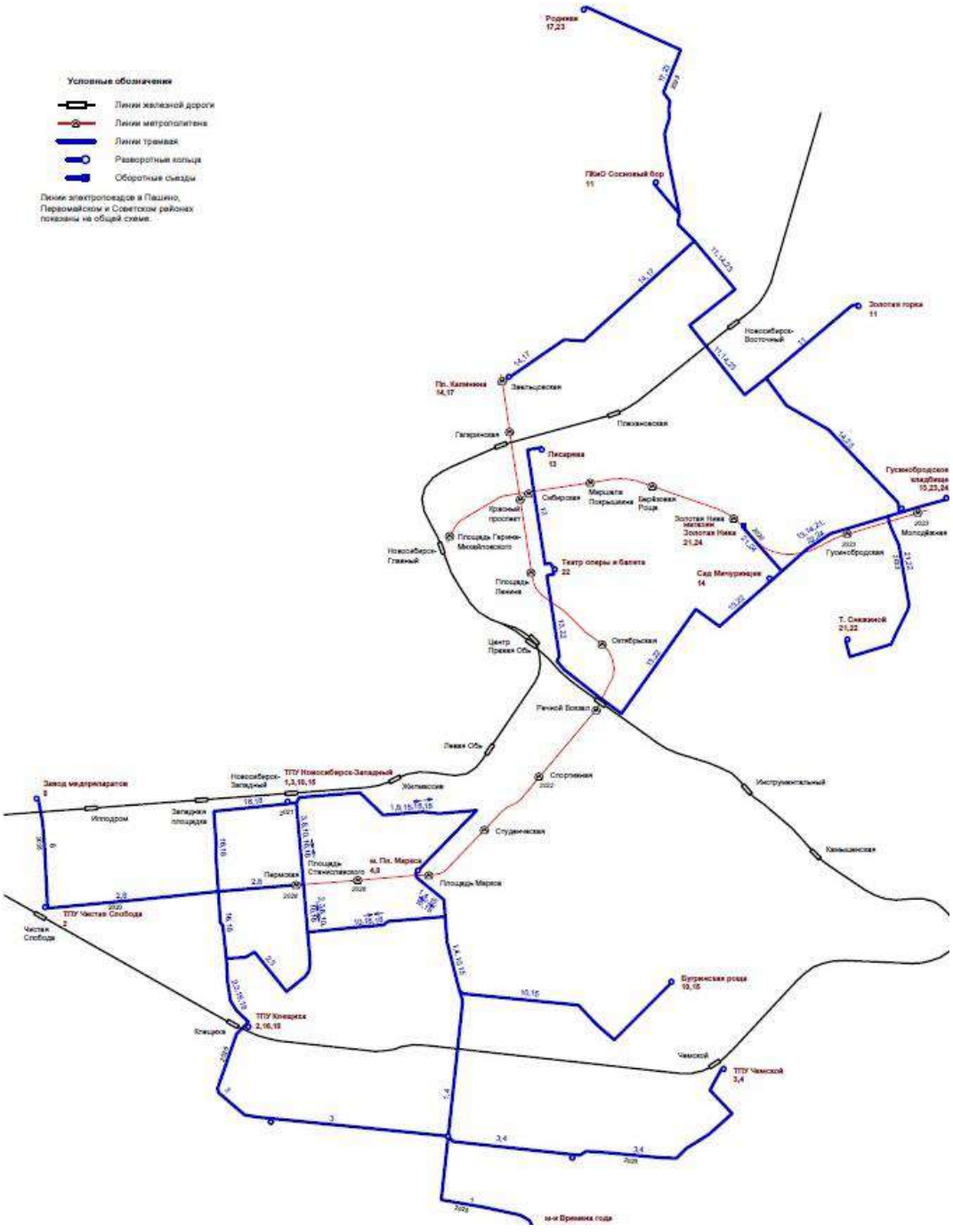
Приложение 14
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план муниципальных маршрутов безрельсового транспорта, г. Новосибирск, 2028 год



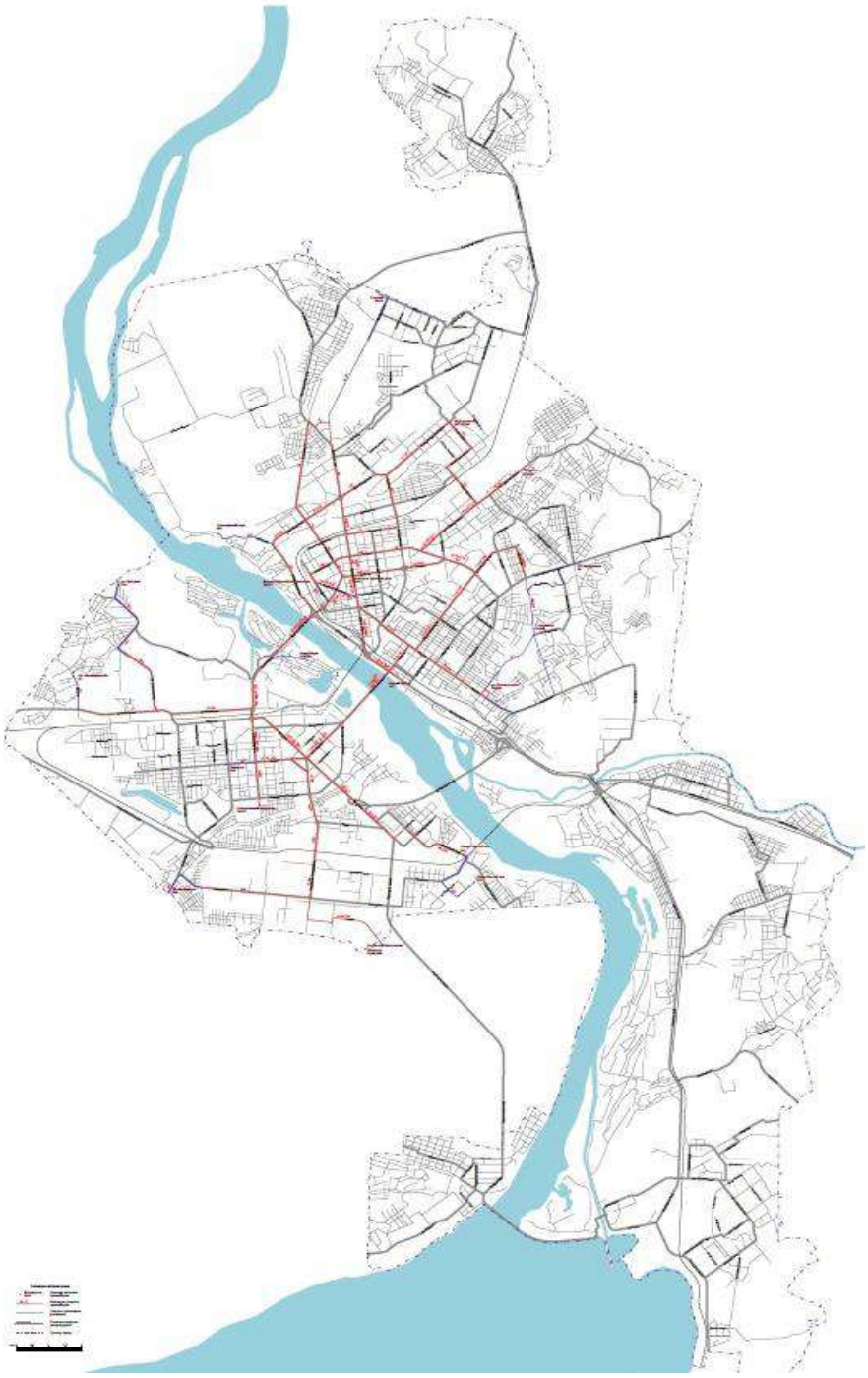
Приложение 15
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план маршрутов трамвая, г. Новосибирск, 2028 год



Приложение 16
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план маршрутов троллейбуса, г. Новосибирск, 2028 год



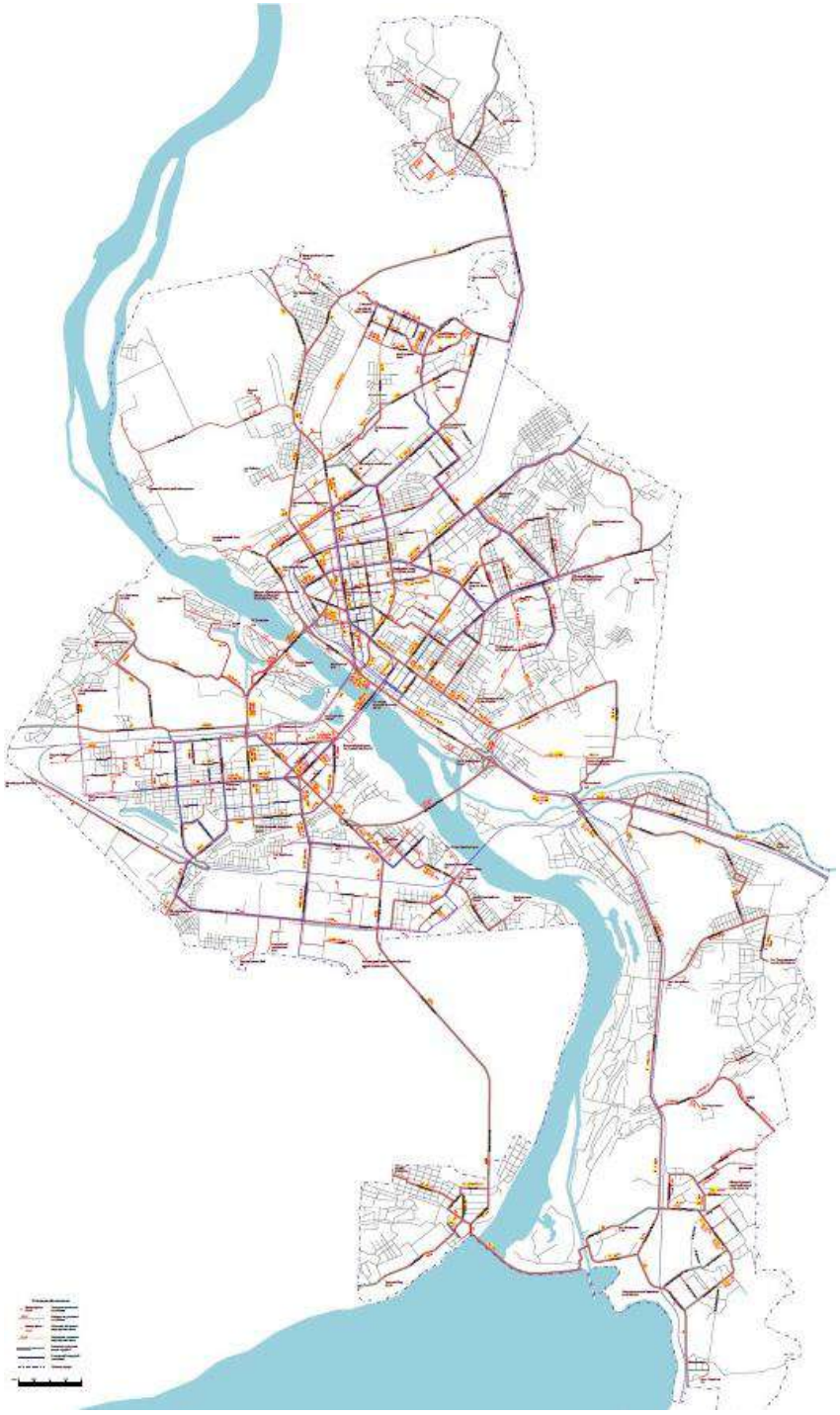
Приложение 17
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план муниципальных маршрутов общественного транспорта, г. Новосибирск, 2034 год



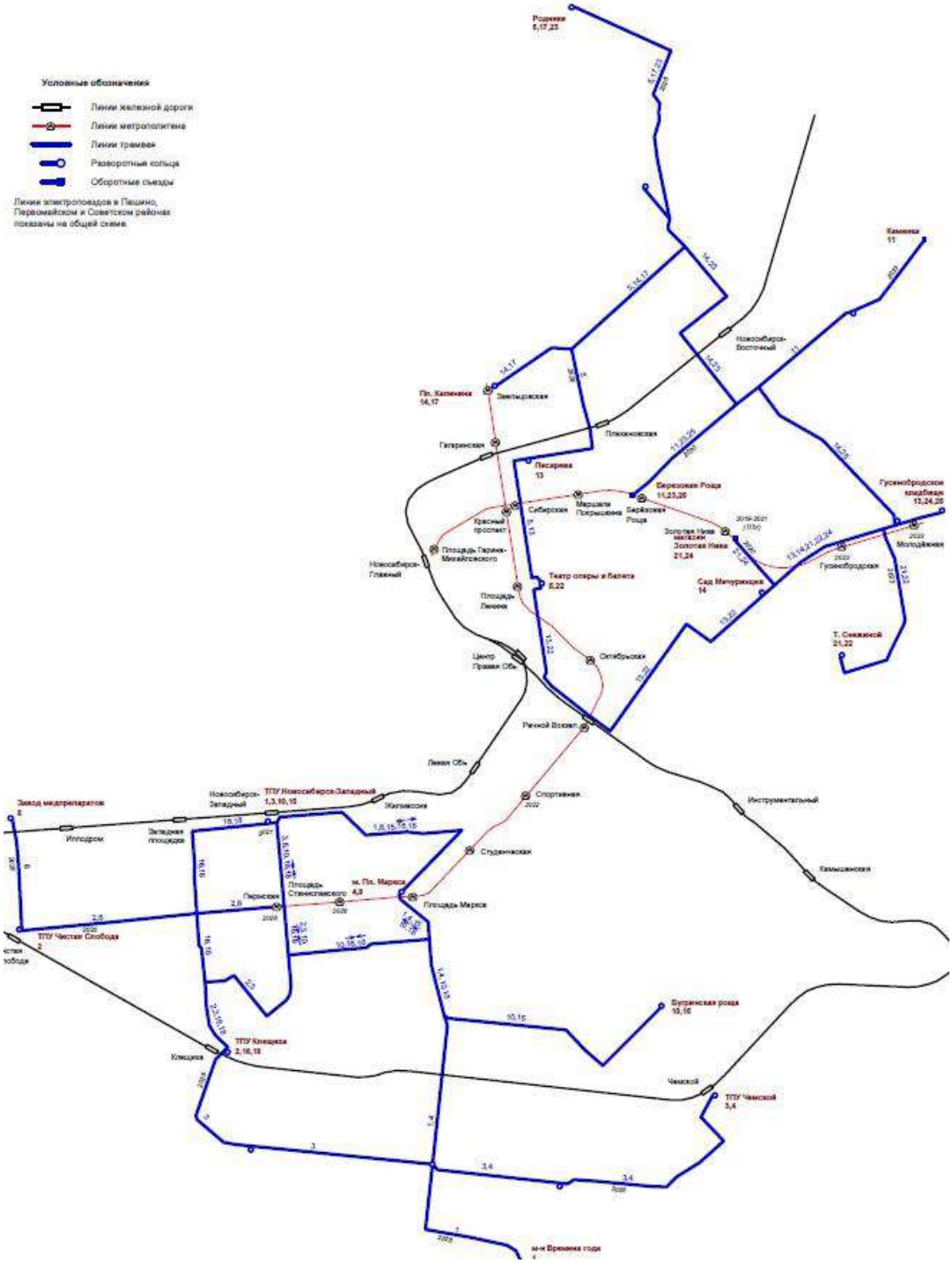
Приложение 18
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план муниципальных маршрутов безрельсового транспорта, г. Новосибирск, 2034 год



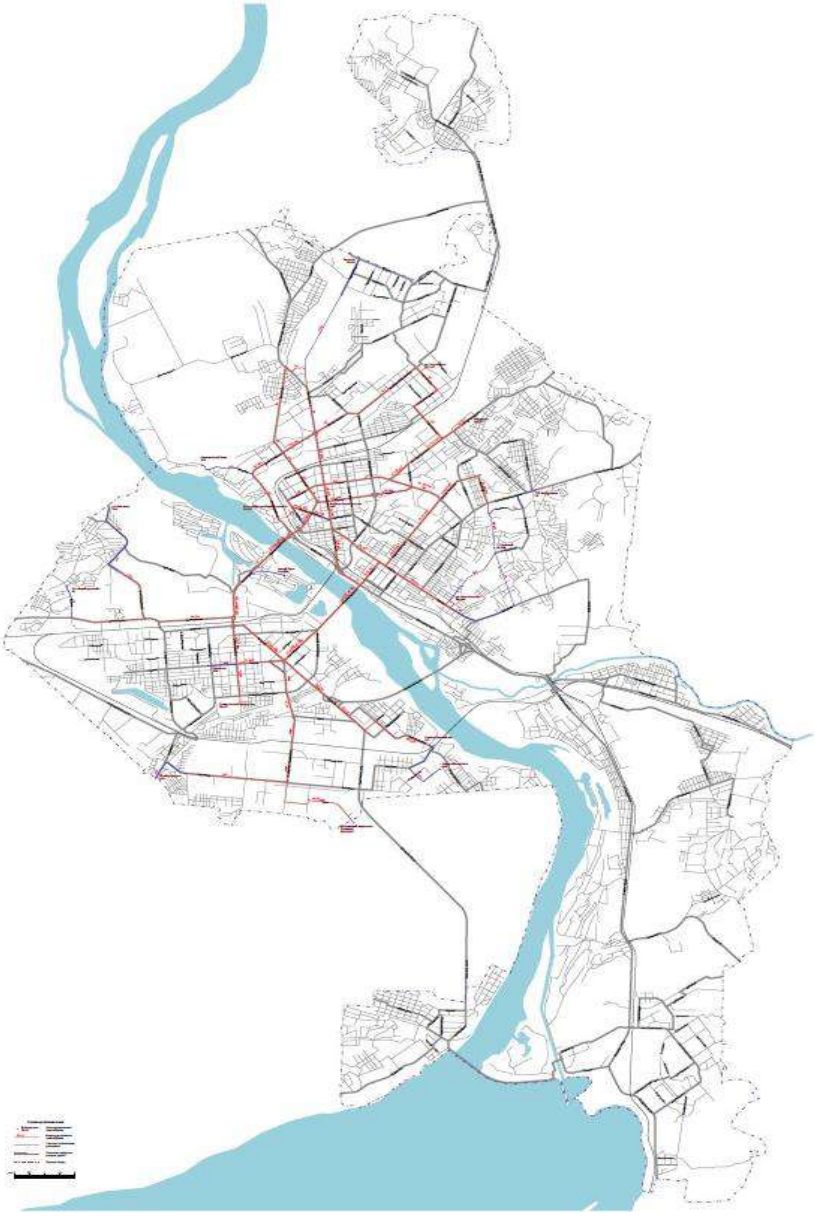
Приложение 19
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план маршрутов трамвая, г. Новосибирск, 2034 год



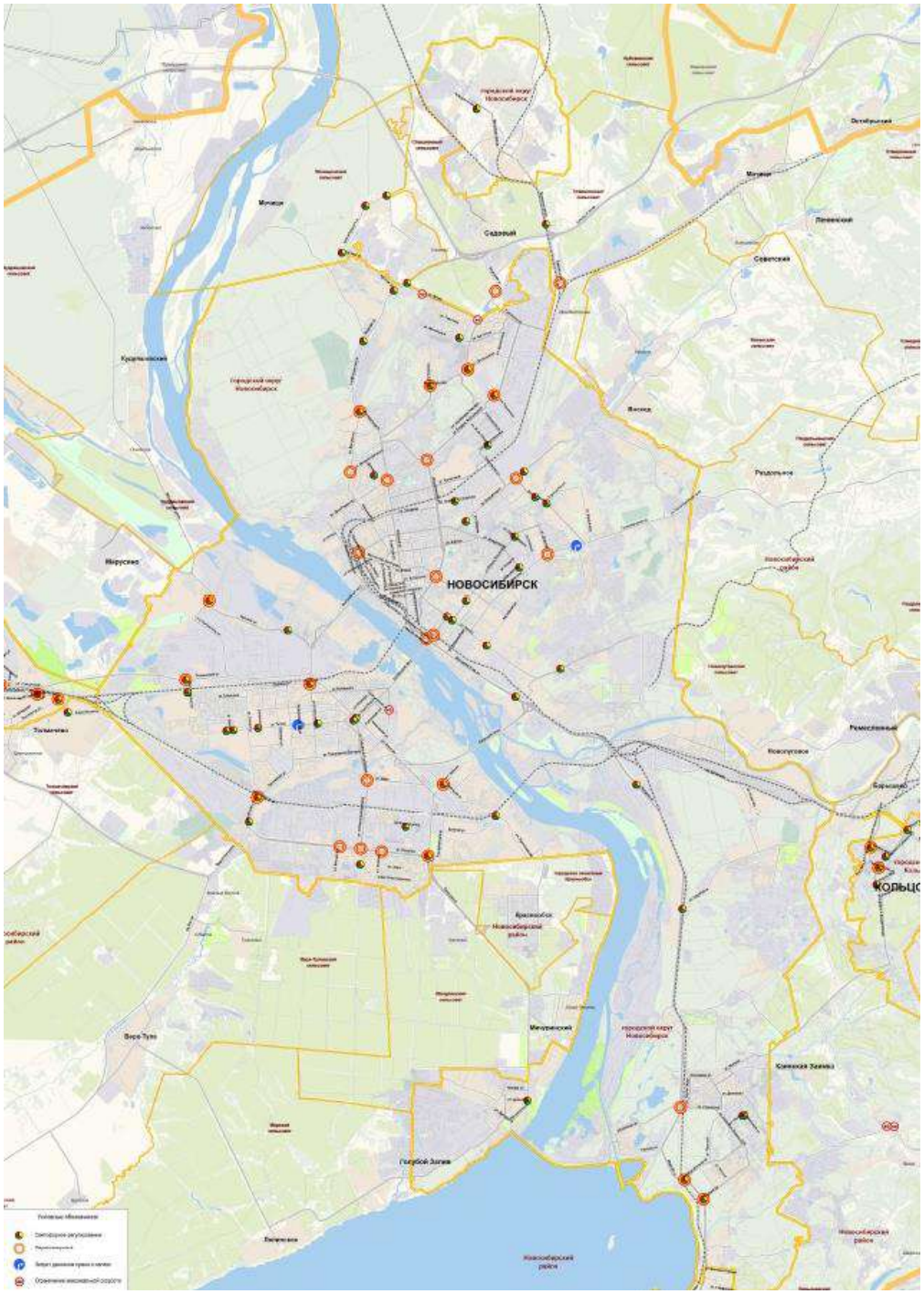
Приложение 20
к Комплексной схеме организации транспортного обслуживания общественным транспортом города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Сводный план маршрутов троллейбуса, г. Новосибирск, 2034 год



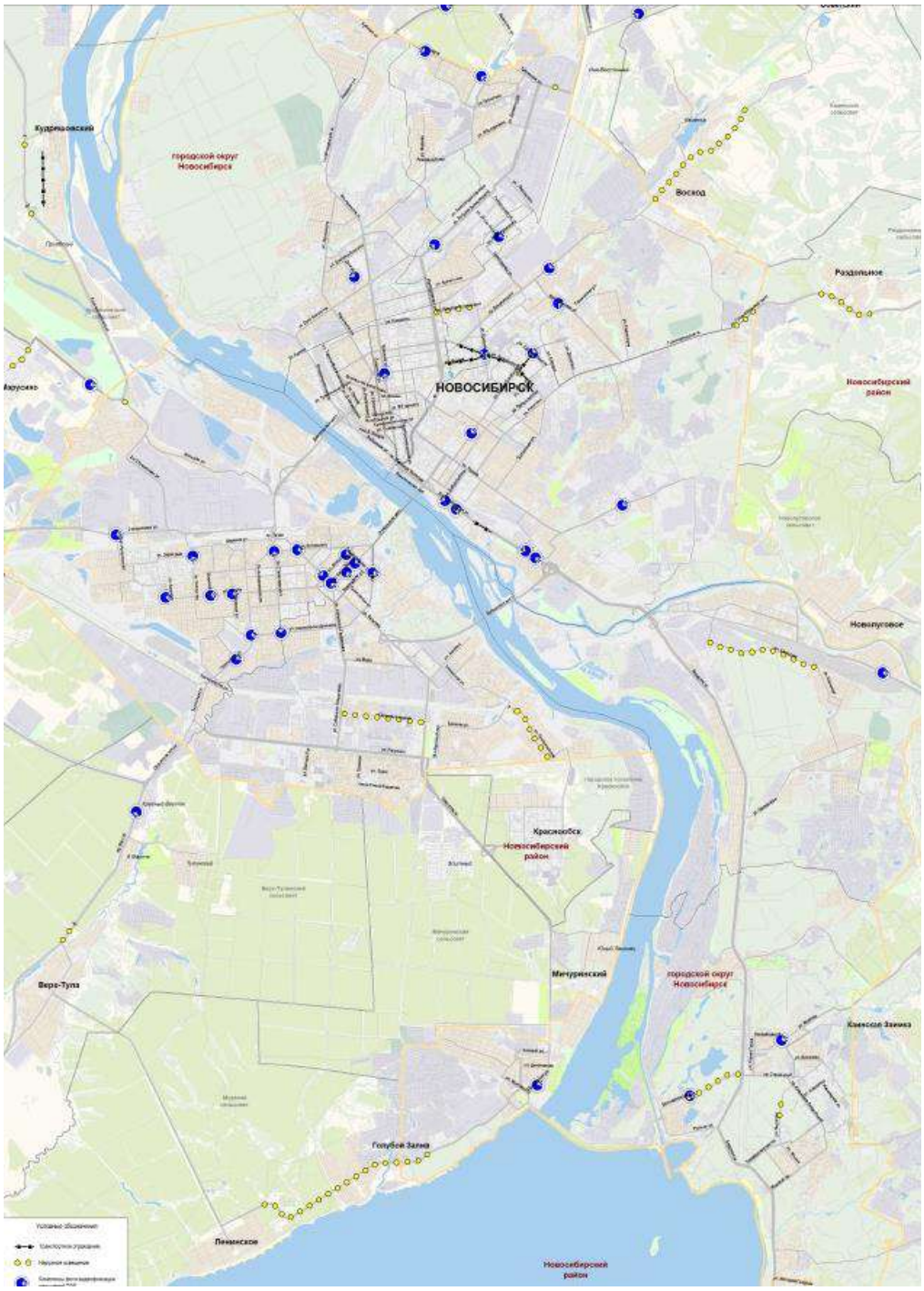
Приложение 2
к Комплексной схеме организации дорожного движения города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Мероприятия по светофорному регулированию, перепланировке и изменению существующей схемы организации дорожного движения



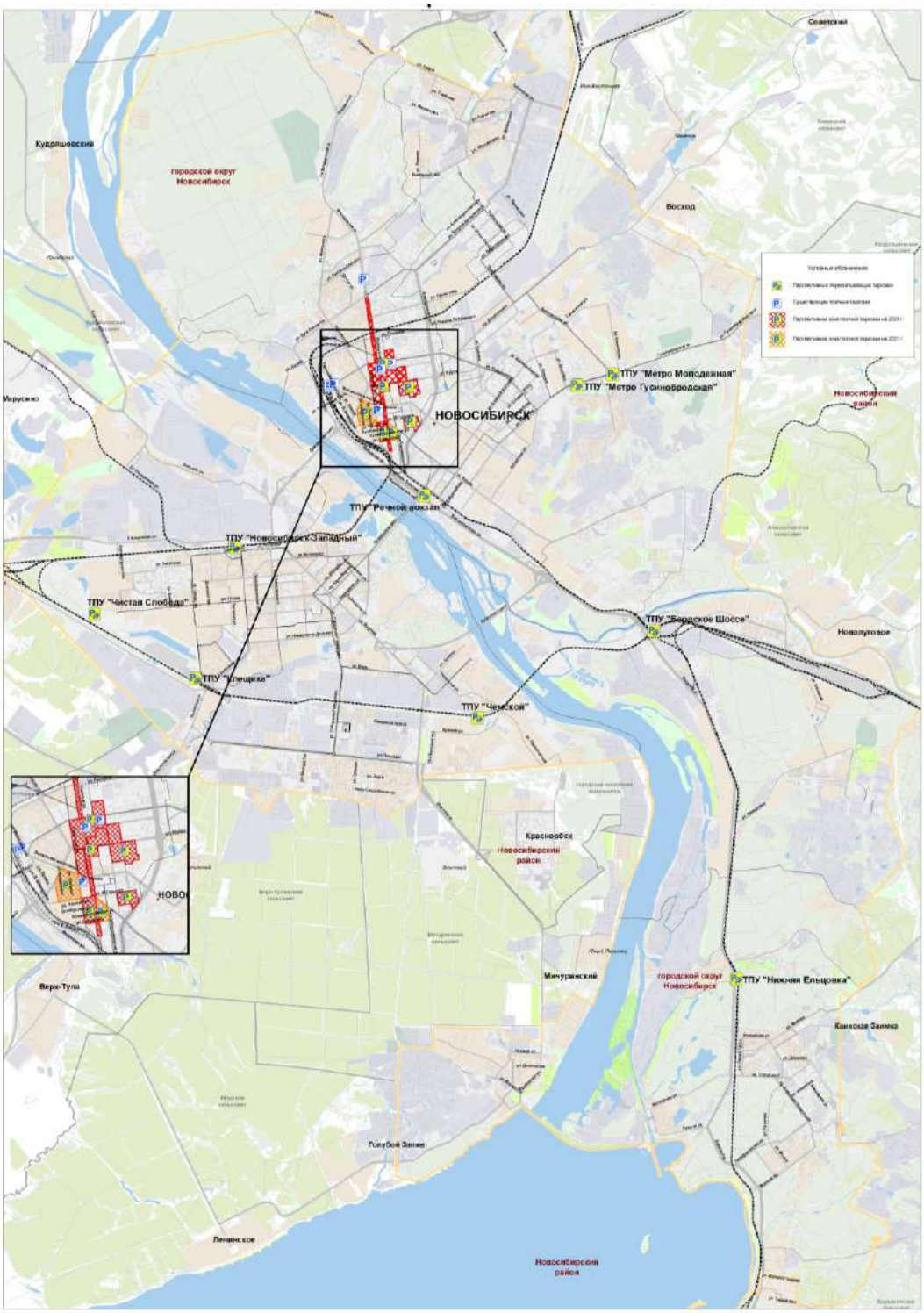
Приложение 3
к Комплексной схеме организации дорожного движения города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Мероприятия по устройству ограждения, наружному освещению и комплексов фиксации нарушений



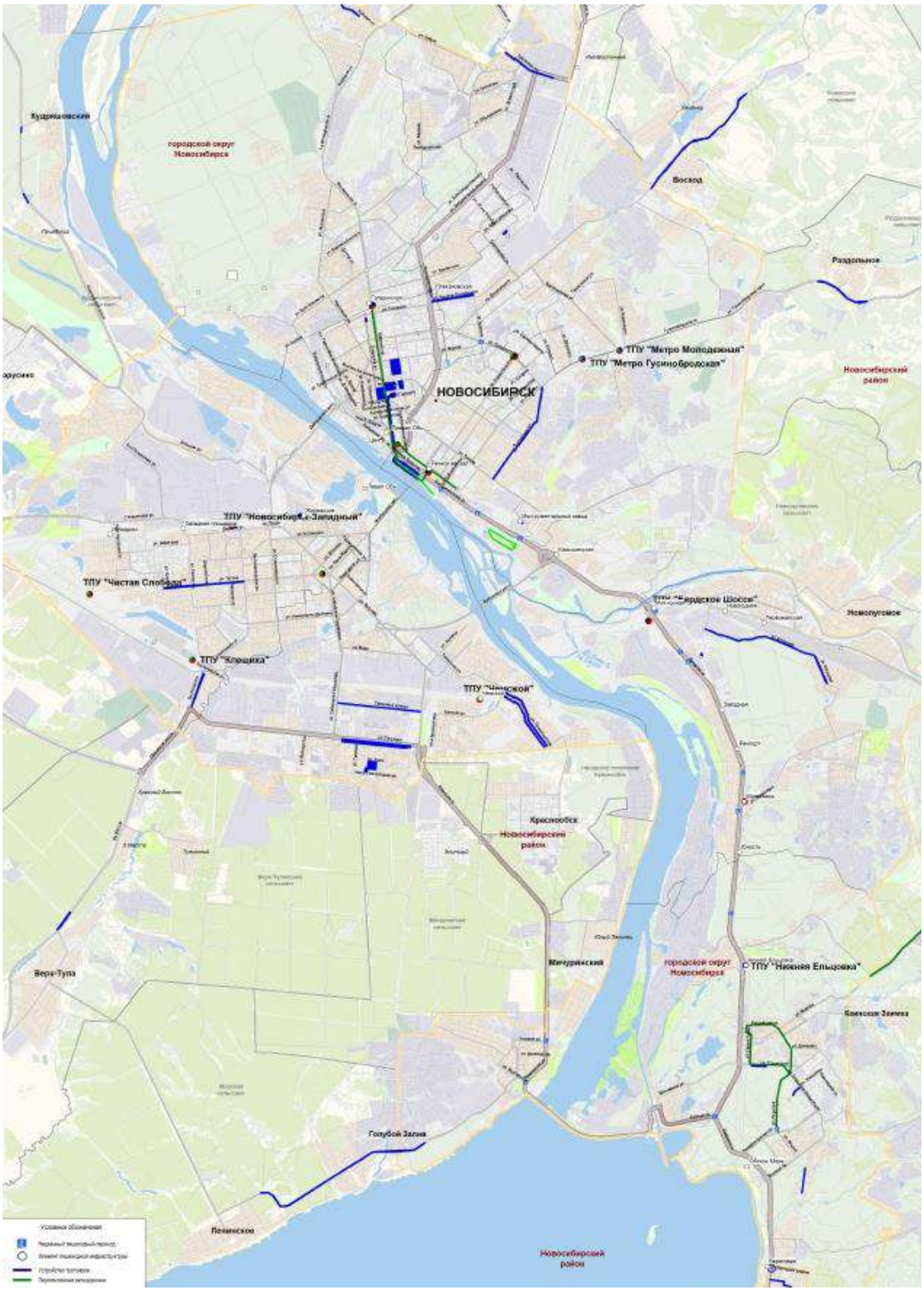
Приложение 4
к Комплексной схеме организации дорожного движения города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Мероприятия по организации парковочного пространства



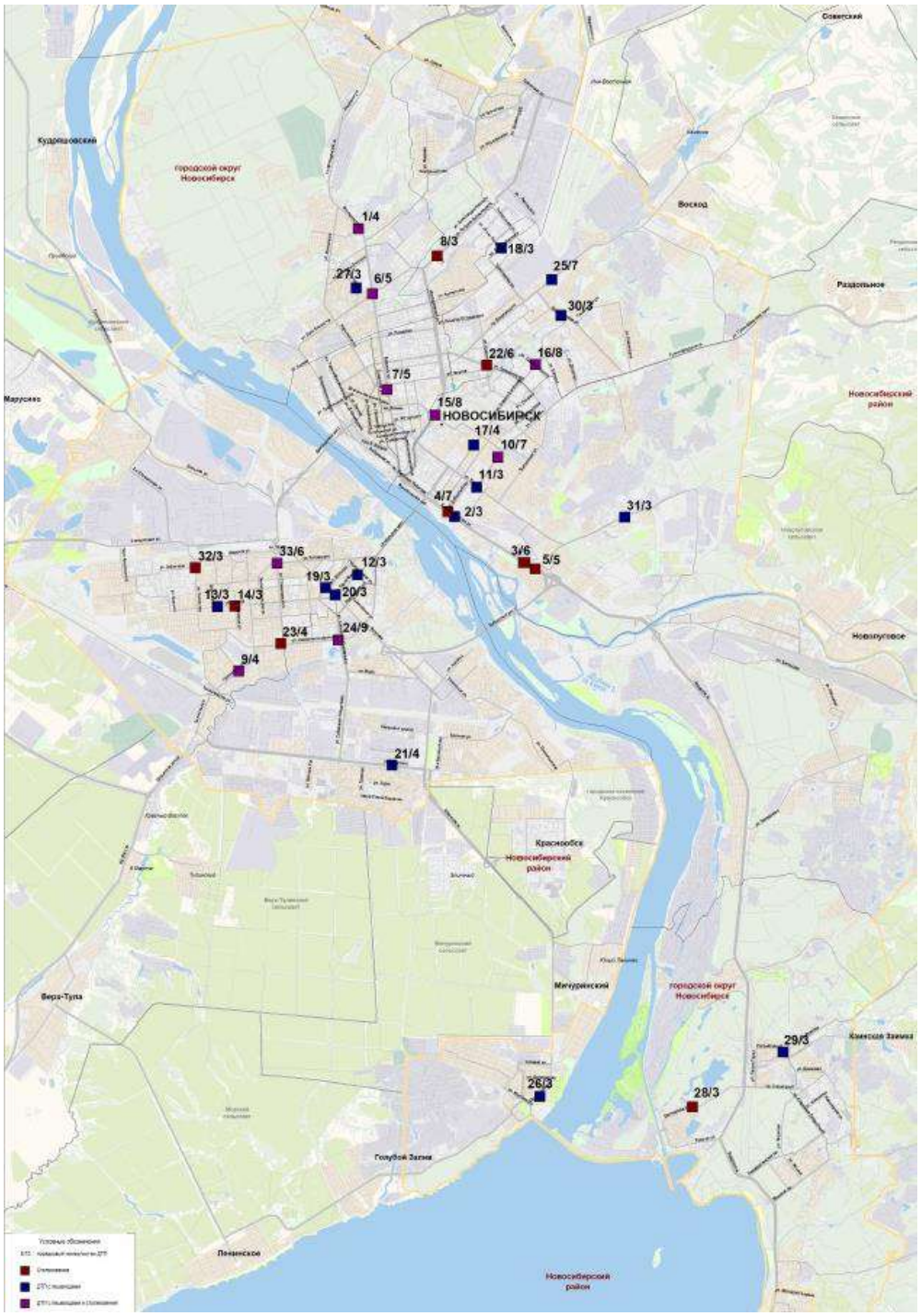
Приложение 5
к Комплексной схеме организации дорожного движения города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Мероприятия по организации движения пешеходов и велосипедистов



Приложение 6
к Комплексной схеме организации дорожного движения города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Места концентрации ДТП



Приложение 7
к Комплексной схеме организации дорожного движения города Новосибирска на 2020 – 2034 годы

Мероприятия по развитию АСУДД

