



ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА НОВОСИБИРСКА до 2030 года

Утверждена решением Совета депутатов города Новосибирска 26 сентября 2018 г.

МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ МЕТРОПОЛИТЕНА

Достройка выходов существующих станций для формирования ТПУ:

Заельцовская
Гагаринская
Сибирская
Площадь Ленина
Речной вокзал
Площадь Маркса
Золотая Нива

Строительство перегонных тоннелей и станций с организацией новых ТПУ:

Перегон «Березовая Роща» – «Золотая Нива» - второй путь и организация полнооборотного движения поездов

Перегоны и станции «Гусинобродская», «Молодёжная»

Электродепо «Ельцовское»

Станция «Спортивная»

Перегоны и станции «Площадь Станиславского», «Пермская»

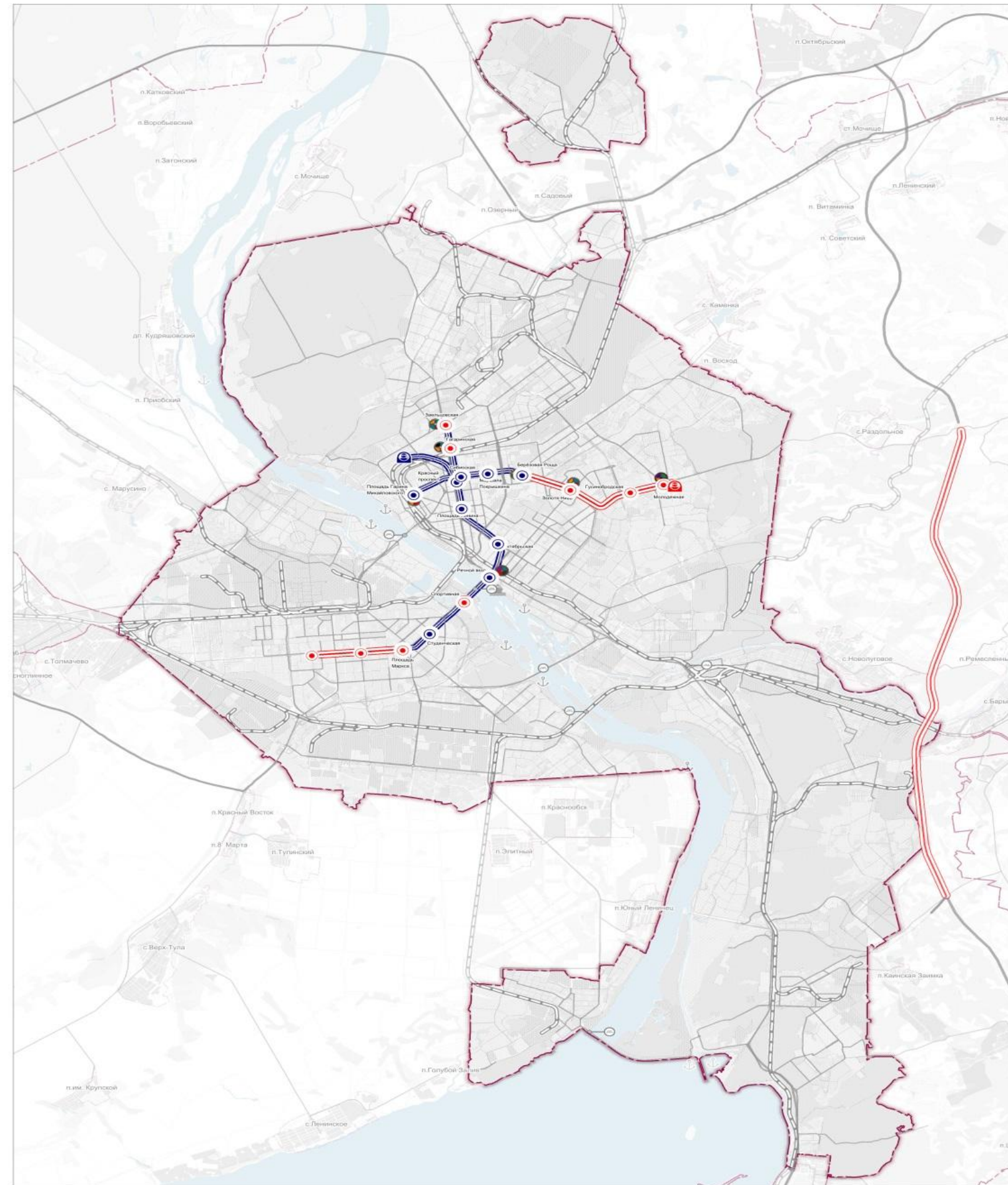


СХЕМА РАЗВИТИЯ РЕЛЬСОВОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

- Мероприятия ПКРТИ предусмотрены во всех административных районах
- Достигается формирование целостной транспортной сети видов массового пассажирского транспорта с приоритетом движения

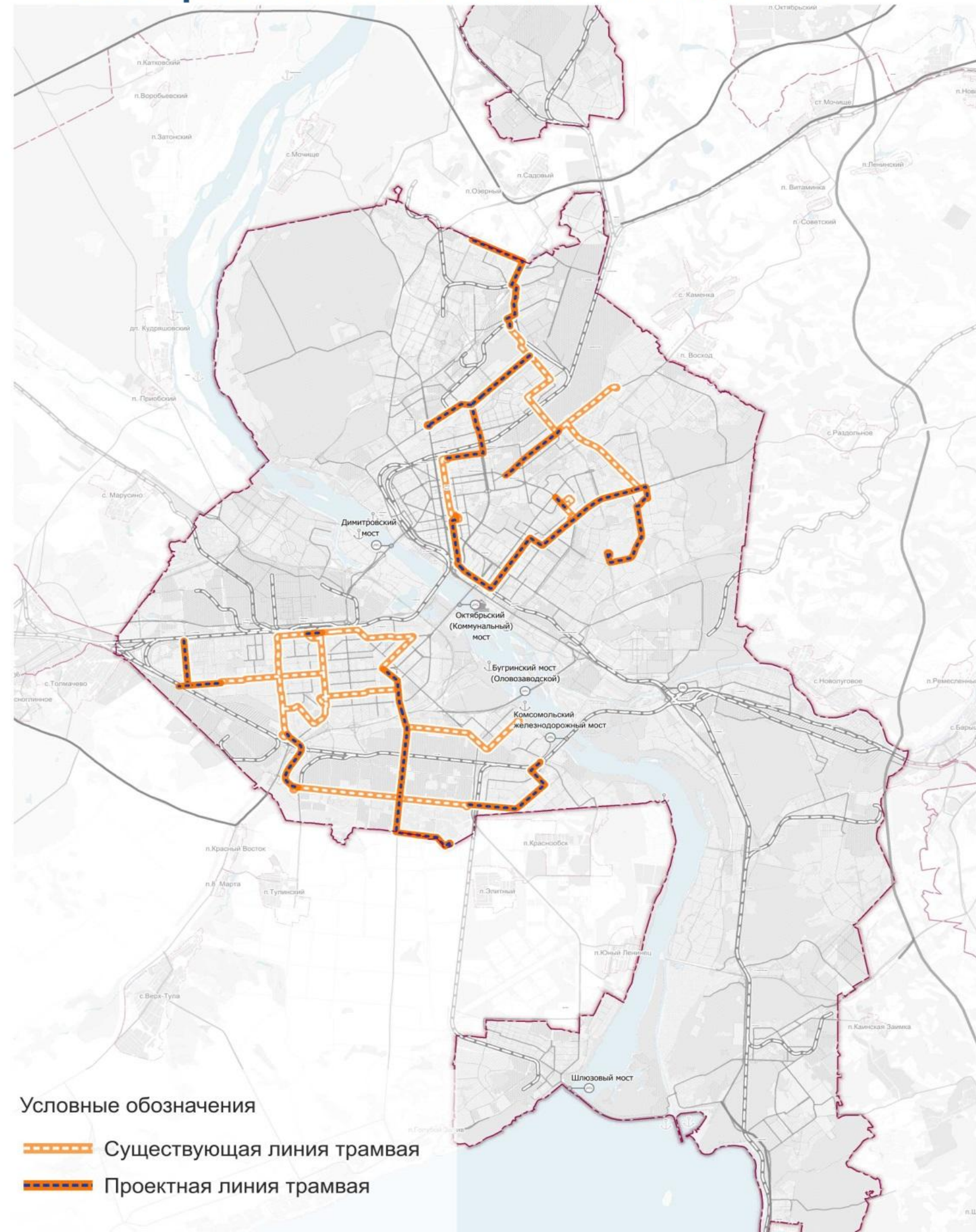
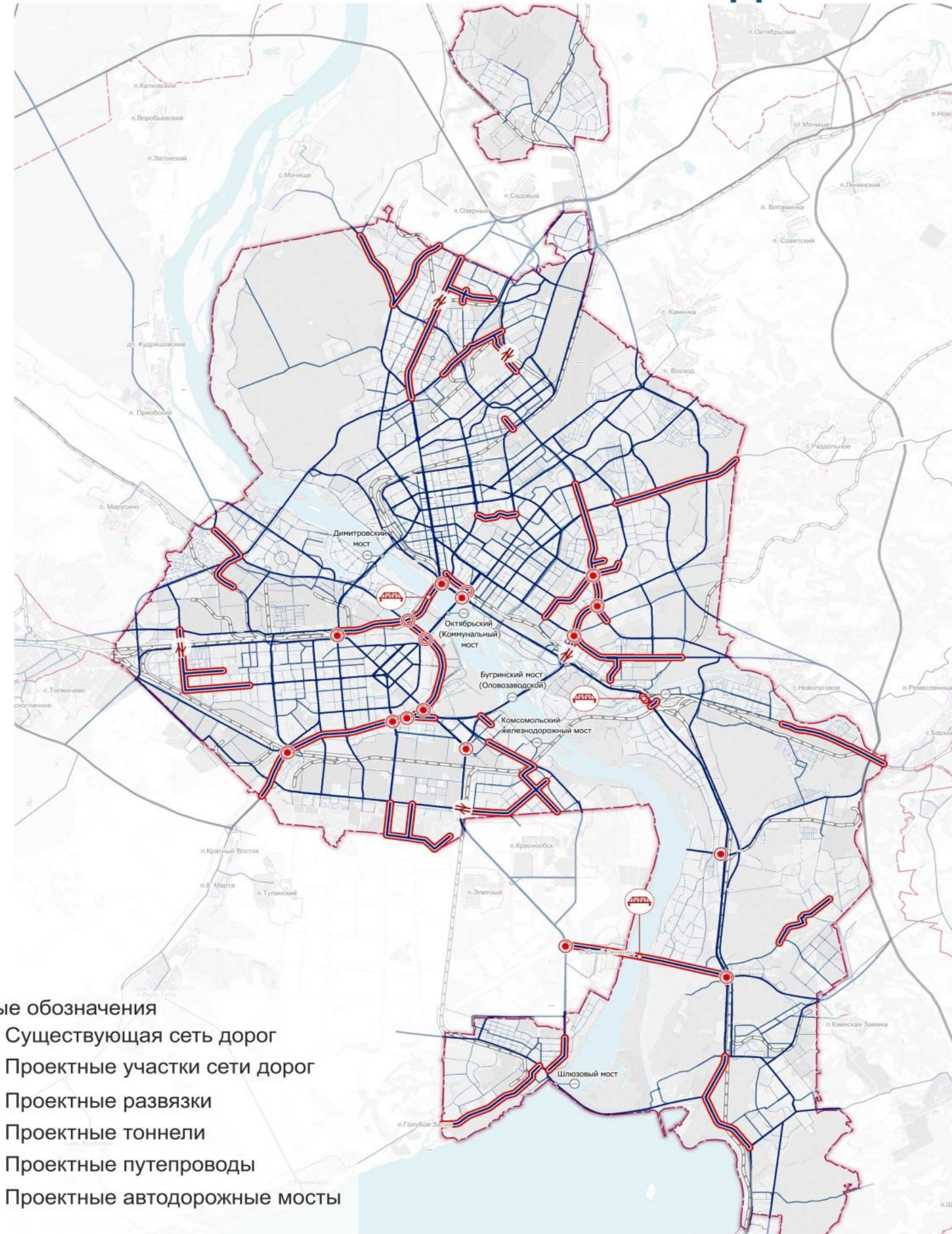








СХЕМА РАЗВИТИЯ СЕТИ ДОРОГ



Условные обозначения

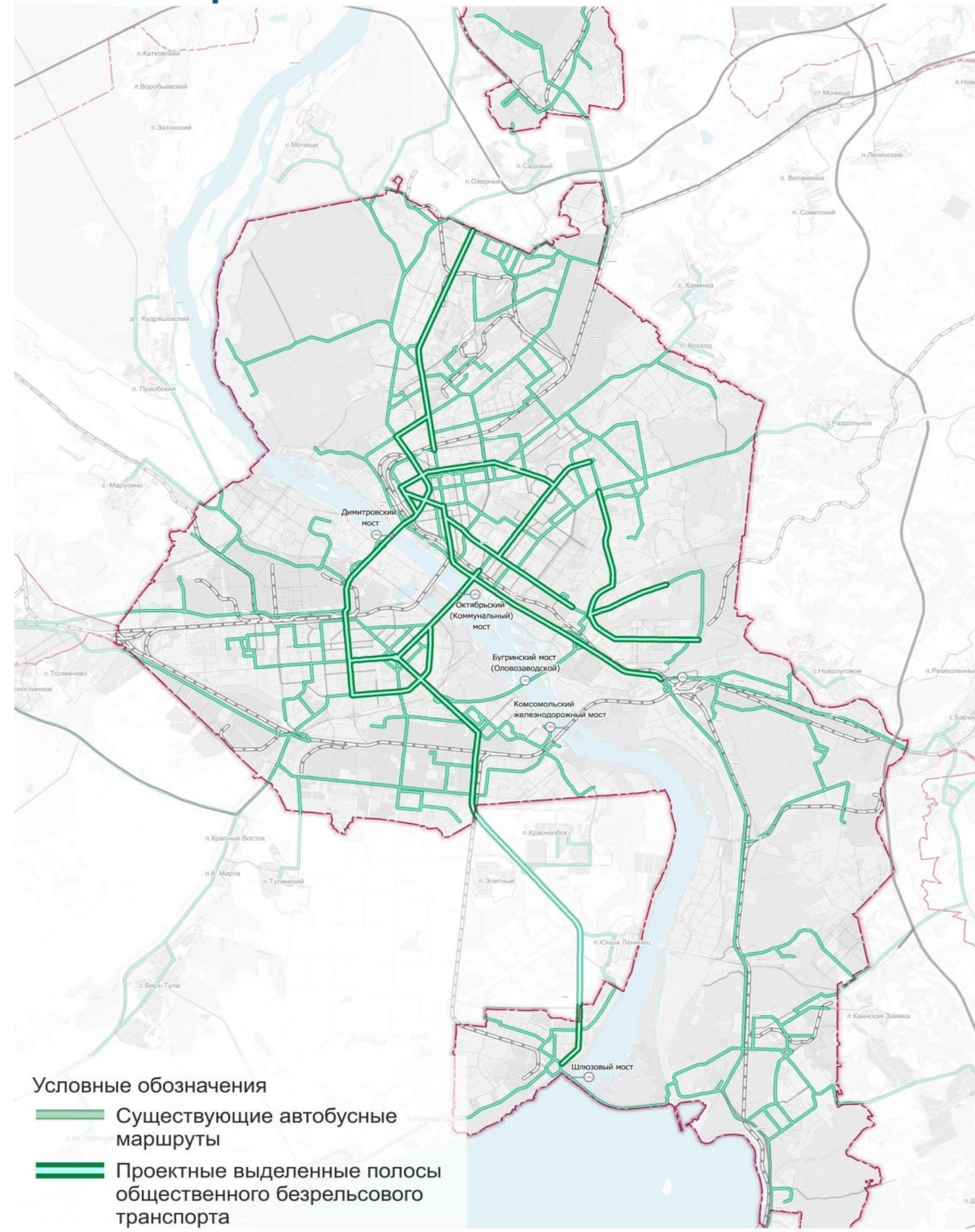
-  Существующая сеть дорог
-  Проектные участки сети дорог
-  Проектные развязки
-  Проектные тоннели
-  Проектные путепроводы
-  Проектные автодорожные мосты

- Мероприятия ПКРТИ предусмотрены во всех административных районах
- Достигается формирование целостной транспортной сети видов массового пассажирского транспорта с приоритетом движения



СХЕМА РАЗВИТИЯ БЕЗРЕЛЬСОВОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

- Мероприятия ПКРТИ предусмотрены во всех административных районах
- Достигается формирование целостной транспортной сети видов массового пассажирского транспорта с приоритетом движения



Заключение Сибирского государственного университета путей сообщения

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры в данном варианте согласована с Комплексной транспортной схемой Новосибирской агломерации по магистральному каркасу и мероприятиям ввода в действие новых элементов транспортной инфраструктуры. При этом основой магистрального каркаса являются рельсовые виды транспорта (пригородно-городская железная дорога, метрополитен, трамвай), что является безусловно правильным решением поскольку в полной мере учитываются преимущества рельсового транспорта: обособленность от основного транспортного потока, высокая скорость, безопасность, значительная провозная способность, масштабируемость (способностькратноувеличить вместимость поезда), энергоэффективность, слабая зависимость от климатических условий.

Декан факультета «Бизнес-информатика»,
Зав. кафедрой «Информационные системы на транспорте» Сибирского государственного университета путей сообщения,
Д.т.н., проф. В.И. Хабаров

