А.Н. Сотник, А.В. Герман

Сибирский государственный университет путей сообщения

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ АГЛОМЕРАЦИИ НОВОСИБИРСКА

Продемонстрирована важность и трудоемкость развитие транспортной системы агломерации Новосибирска. В статье приведены всевозможные стратегии улучшения и развития, недостатки и преимущества существующей агломерации. Показана роль агломерации в Новосибирске и Новосибирской области. Сделан вывод о важности развития агломерации Новосибирска.

Ключевые слова: агломерация, транспорт, Новосибирск, инфраструктура, население.

На сегодняшний момент Новосибирск – центральный город Новосибирской агломерации. Новосибирск несет функцию центра Сибирского федерального округа, а также Новосибирской области. По оценкам Росстата количество жителей с каждым годом значительно увеличивается, в 2015 году население составило 1 567 087 человек, в 2019 году 1 618 039 человек [1]. Причинами стабильного роста населения являются рост рождаемости и миграционный прирост населения. Также важной составляющей демографической политики, направленной на снижение смертности населения является сохранение и укрепление здоровья граждан.

Бердск является вторым городом по количеству населения в Новосибирской агломерации. В Бердске наблюдается ежегодный прирост населения, в 2015 году население составило 102 608 человек, в 2019 году 104 237 человек [1]. Это связано с тем, что в последнее время в Бердске наблюдается рост рождаемости при одновременном падении смертности.

Рост населения требует и развития всей инфраструктуры города. В тоже время транспортная система Новосибирска не справляется с растущим городом.

Загруженность дорог города с каждым годом все увеличивается. В 2019 году

Новосибирск занял 16 место в списке городов мира, больше всего страдающих от пробок, который составила нидерландская компания поставщик навигаторов TomTom. За прошлый год показатель загруженности дорог Новосибирска составил 44%, что на 4% больше 2017 года. Таким образом, за год город продвинулся в данном рейтинге на семь строчек вверх, показав наибольший рост по показателю загруженности дорог среди российских городов. [2].

Для того, чтобы снизить напряженную ситуацию на дорогах необходимо формировать новые транспортные системы. Одна из систем подразумевает перевозку людей двумя и более видами различных транспортных компаний, что является интермодальной системой. Другая, мультимодальная транспортная система предполагает перевозку людей только двумя видами одной транспортной компании. Наличие данных систем поспособствует людям отказаться от личных автомобилей, что бы с легкостью и без пробок добраться из пункта А в пункт Б.

Безусловно развитие сети немоторизованных передвижений (велополоса, веломагистраль, велодорожка) поспособствует повышению устойчивости городских транспортных систем.

Для совершенствования крупной и развитой городской агломерации должен быть создан устойчивый каркас с уже имеющимися конкурентоспособными центрами. Можем заметить, что агломерацию нельзя создать, однако процессы и связи внутри агломерации могут по разным причинам усиливаться или ослабевать.

Агломерационное развитие территории позволяет существенно повысить уровень жизни населения и расширить возможности транспортного и инженерного обслуживания территории.

Вопросы, связанные с развитием агломерации являются значимыми для пространственного развития региона. Хотим заметить, что агломерация играет значительную роль в пространственном развитии как Сибирского федерального округа, так и России в целом. Так, 15 ноября 2019 года в Новосибирской области Андрей Травников - Временно исполняющий обязанности

Губернатора - провёл совещание по вопросам перспективного развития транспортной системы Новосибирской агломерации и Новосибирска с учётом реализации крупных инвестиционных проектов. Эксперты представили главе региона проект Комплексной транспортной схемы Новосибирской агломерации и прогноз её пространственного развития. Также был рассмотрен вопрос синхронизации схем территориального планирования Новосибирска и Новосибирской агломерации в части вопросов развития транспортной инфраструктуры [3].

Следует заметить, что для формирования эффективной структуры пространственной организации экономики требуется не только прямые бюджетные инвестиции и расходы, но и сбалансированная и продуманная государственная региональная политика в реализации агломерационных проектов.

Рис. 1. Агломерация Новосибирска и Новосибирской области

В Новосибирскую агломерацию входят такие городские округа как Новосибирск, Бердск, Искитим, Кольцово, Обь и муниципальные округа, такие как Искитимский район, Колыванский район, Мошковский район, Новосибирский район, Ордынский район, Тогучинский район [4]. Наглядно представлено на рис. 1.

Значимость агломерации для развития регионов является неотъемлемым стандартом качества жизни населения всего региона. Мы выделили несколько положительных тенденций агломерационного развития территории региона:

- формирование экологически безопасных производственной, транспортной инфраструктур;
- улучшение жилищной обеспеченности и условий проживания населения;
- сохранение и возрождение объектов историко-культурного наследия;
- формирование единого рынка земли.

Развитие агломерации одна из самых важных тем в Новосибирске, именно поэтому 29.03.2012 года было подписано соглашение о намерении создания Новосибирской агломерации [5].

Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод, что для совершенствования крупной и развитой городской агломерации Новосибирска необходимо непосредственное участие и учета интересов субъектов РФ; комплексная подготовка предложений и экспертная оценка альтернатив; должно быть устойчивое развитие крупных городских агломераций.

Новосибирская область находится в Восточной части России, что способствует выгодному геополитическому положению, поэтому данная область является крупнейшим транспортно-распределительным и транзитным узлом. В Новосибирске проходят основные транспортные артерии страны, идущие с запада на восток, на юг (страны Средней Азии и Монголия), на юго-запад (Республика Казахстан), на север, Южный Кузбасс: международный транс-

портный коридор «Транссиб»; Обь-Иртышский меридиональный транспортный коридор; Транс-евразийский коридор развития.

Согласно Федеральному закону от 09.02.2007 N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» транспортный комплекс — это объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства. К «объектам транспортной инфраструктуры» относится весь технологический комплекс, включающий в себя: железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции; метрополитены; тоннели, эстакады, мосты; морские терминалы, акватории морских портов; порты; аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств [6].

На данный момент транспортный комплекс области имеет 1530 км железнодорожных путей, 647 км внутренних водных путей, 13385 км автомобильных дорог общего пользования (в том числе федерального значения — 823 км, 3231 км регионального и 9331 км межмуниципального значения), 199 км трамвайных и троллейбусных линий, 15,8 км метрополитенных путей и 13 станций метрополитена, 43 железнодорожных вокзала, 42 станции, 50 остановочных пунктов, 35 автовокзалов и автостанций, общее количество мостов регионального и межмуниципального значения—263 единицы.

Город Новосибирск является значимым опорным пунктом товаропроводящей системы, способной в оперативном режиме (8–10 часов хода автомобильного транспорта) обслужить десятки городов Сибири, Алтая, Казахстана и Средней Азии.

Транспортное обеспечение жизнедеятельности этого региона во многом осуществляется посредством транспортной инфраструктуры Новосибирской области. В Новосибирской области расположены крупные инфраструктурные объекты: аэропорт «Толмачево», крупнейшие контейнерные станции «Клещиха», «Инская» и другие.

Таким образом, транспортная агломерация Новосибирска является одним из важнейших элементов транспортного комплекса РФ и так же является

одним из катализаторов многих социально-экономических процессов и развития транспорта в области.

Источником предложений по оптимизации и реализации программы федеральной транспортной политики является транспортная стратегия Новосибирской области, определяющая долгосрочное развитие в транспортном комплексе. Данная стратегия основывается на целой системе документов стратегического и территориально-транспортного планирования. Ключевым, среди документов федерального уровня, является — Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года.

Основным разработчиком транспортной стратегии Новосибирской области является ФГБОУ ВО Сибирский Государственный Университет Путей Сообщения, являющийся одним из ведущих технических вузов России в транспортной отрасли.

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года приняты миссия, цели и задачи.

Миссия заключается в обеспечении развития и функционирования транспортного комплекса. Стратегическая цель развития транспортного комплекса заключается в удовлетворении потребностей инновационного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах. Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- предоставление конкурентоспособных высококачественных транспортных услуг;
- создание высокопроизводительных безопасных транспортных средств и транспортной инфраструктуры, которые способны обеспечить конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Основными целями транспортной стратегии являются:

- формирование сбалансированной транспортной системы Новосибирской области в составе единого транспортного пространства России;
- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики региона и страны;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Новосибирской области в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция транспортного комплекса Новосибирской области в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала региона;
- повышение уровня безопасности транспортного комплекса Новосибирской области;
- снижение негативного воздействия транспортного комплекса Новосибирской области на окружающую среду.

Для достижения поставленных целей были определены следующие задачи:

- развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров;
- развитие перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах;
- развитие региональных авиаперевозок;
- развитие скоростных пассажирских перевозок;
- ужесточение и повышение надежности контроля на дорогах;
- повышение уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- обеспечение деятельности аварийных и спасательных служб;
- повышение уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий;

– модернизация транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры региона, направленная на снижение их негативного воздействия на окружающую среду.

Ожидаемые результаты реализации стратегии – это: повышение подвижности населения в 2 раза в сравнении с подвижностью в 2017 году; увеличение доли населения, находящегося в часовой доступности до значимых районных центров и центрального коммуникационного ядра агломерации на индивидуальном транспорте, с 79 % в 2017 году до 84 % в 2030 году, на общественном транспорте – с 59 % в 2017-м до 63 % в 2030-м; увеличение доли населения, находящегося в часовой доступности до аэропорта, железнодорожных вокзалов, автовокзалов на индивидуальном транспорте, с 85 % в 2017 году до 88 % в 2030-м, на общественном транспорте – с 46 % до 50 %; сокращение доли населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования, к 2030 году до 0 % с учетом использования индивидуального транспорта; увеличение количества пассажиров, перевезенных воздушным транспортом, к 2030 году до 14 млн человек (в 2017 году – 4,7 млн человек); повышение средней скорости на улично-дорожной сети с 66 км/ч в 2017 году до 75 км/ч в 2030 году; снижение доли перегруженных участков сети с 4,7 % до 1,1 % к 2030 году; снижение протяженности перегруженных участков сети с 1 240 км до 303 км; повышение плотности магистральной улично-дорожной сети [7].

Во время обсуждения стратегии полномочный представитель президента РФ в СФО Сергей Меняйло заявил, что документ можно назвать проектом инфраструктурного развития не только Новосибирской области, но и всей Сибири. Документ должен стать составной частью стратегии развития СФО как макрорегиона, будет учтен в проекте Стратегии пространственного развития России. Без реализации подобных масштабных инфраструктурных программ, особенно на территории регионов Сибири и Дальнего Востока, уверен он, невозможно говорить об экономическом развитии территории в целом [8].

Список литературы

1. Города России [Электронный ресурс]. – URL: http://города-россия.рф/sity_id.php?id=3 (дата обращения: 10.12. 2019).
2. Шестаков М. В Новосибирске зафиксирован наибольший рост загруженности дорог в России [Электронный ресурс]. – URL: <https://nsk.rbc.ru/nsk/20/06/2019/5d0af28c9a7947824899ba0d> (дата обращения: 10.12. 2019).
3. Вопросы перспективного развития транспортной системы Новосибирской агломерации [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.nso.ru/news/27701> (дата обращения: 10.12. 2019).
4. Новосибирская агломерация [Электронный ресурс]. – URL: <https://sibposelki.ru/news/310314/> (дата обращения: 10.12. 2019).
5. Агломерационные процессы и перспективы инновационного развития экономики региона [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/aglomeratsionnye-protsessy-i-perspektivy-innovatsionnogo-razvitiya-ekonomiki-regiona-na-primere-novosibirskoy-oblasti> (дата обращения: 10.12. 2019).
6. О транспортной безопасности. Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 10.12. 2019).
7. Транспортная стратегия НСО до 2030 года [Электронный ресурс]. – URL: <http://vseon.com/analitika/programmy/transportnaya-strategiya-nso-do-2030-goda> (дата обращения: 10.12. 2019).
8. Сибирский репортер - создание транспортного каркаса Новосибирской агломерации — залог экономического успеха Новосибирской области [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.sibreporter.info/sozдание->

transportnogo-karkasa-novosibirskoy-aglomeracii-zalog-ekonomicheskogo-uspeha-novosibirskoy (дата обращения: 10.12. 2019).

A.N. Sotnik, A.V. German

Siberian state University of railway transport

DEVELOPMENT OF THE NOVOSIBIRSK AGGLOMERATION TRANSPORT SYSTEM

The importance and laboriousness of the development of the transport system of the agglomeration of Novosibirsk is demonstrated. The article presents all kinds of strategies for improvement and development, the disadvantages and advantages of the existing agglomeration. The role of agglomeration in Novosibirsk and the Novosibirsk region is shown. The conclusion is made about the importance of the development of the agglomeration of Novosibirsk.

Keywords: agglomeration, transport, Novosibirsk, infrastructure, population.