

Нижний Новгород. 2010



Перспективная концепция
развития городского
электротранспорта
в г. Нижнем Новгороде

Тенденции в развитии городского общественного транспорта.

Мировой опыт

Двадцатый век подарил людям возможность передвигаться на большие расстояния. Человечество обрело мобильность. Но с середины века в больших мегаполисах стала складываться ситуация, значительно ухудшающая мобильность — пробки. Именно этот момент стал ключевым в переосмыслении организации городского движения и движения общественного транспорта в частности.

Что же мы можем увидеть сейчас во многих развитых странах?

После упадка в развитии систем электротранспорта в 30—60х годах прошлого века, обусловленного большими надеждами на автомобильный транспорт, уже в 70х годах восстановление и развитие электротранспорта постепенно стало набирать новые обороты. Причиной этому возрождению послужили экономические, экологические и другие проблемы, вызванные тотальной автомобилизацией.

Часть стран подошла к вопросу перевозок комплексно, параллельно развивая и подземный и наземный электротранспорт, часть сделала ставку на метрополитен, часть на наземные виды электротранспорта.

Метрополитен по большей части развивался экстенсивно, расширяя существующие городские сети. Каждая страна, уже обладающая системами метрополитена, за последние 20 лет смогла ввести довольно мало новых систем. За исключением, пожалуй, Китая, где было метрополитен появился в 12 городах. В основном, это обусловлено дороговизной создания подземных тоннелей и коммуникаций.

Тролейбусы в последние годы развивались менее активно, в основном, как более экологичная и вместительная замена автобусам.

Гораздо большее развитие получили трамвайные системы и системы скоростного трамвая. Во Франции за последние 20 лет было введено 18 абсолютно новых трамвайных систем, в Испании — 11, в США — 13. Причиной этому послужили многие факторы, главный из них — пассажиропотоки, сравнимые с метро, при гораздо меньших затратах на строительство.

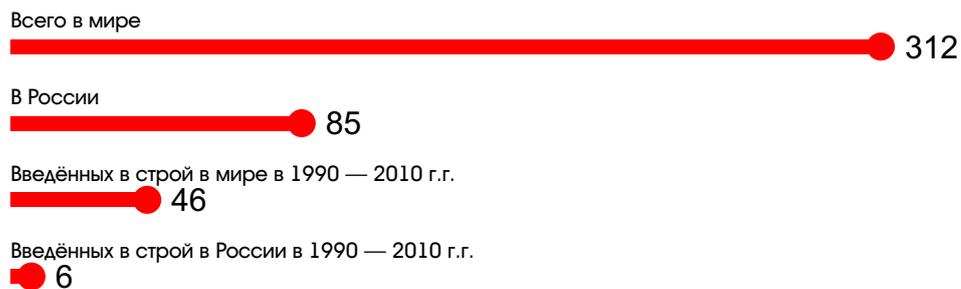


Трамвай — удобное средство передвижения по Будапешту. Трамвайных маршрутов — около 30-ти и они охватывают значительную часть города. Именно в Будапеште можно увидеть самые длинные трамваи в мире (до 54 метров).



Тролейбус

Количество троллейбусных систем



Страны с наибольшим количеством троллейбусных систем

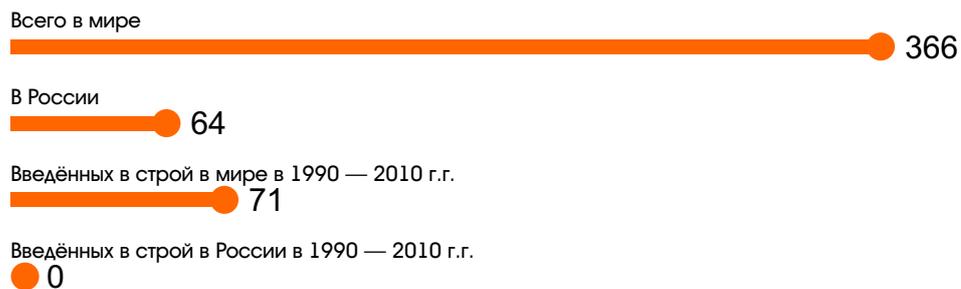


Страны, построившие наибольшее количество троллейбусных систем в 1990 — 2010 г.г.





Количество трамвайных систем



Страны с наибольшим количеством трамвайных систем

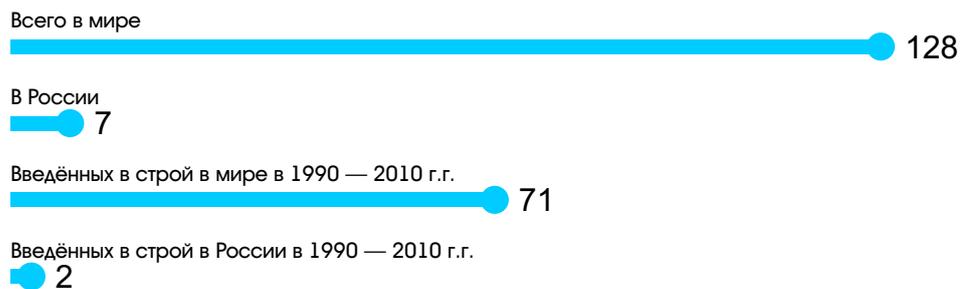


Страны, построившие наибольшее количество трамвайных систем в 1990 — 2010 г.г.





Количество систем метрополитена



Страны с наибольшим количеством систем метрополитена



Страны, построившие наибольшее количество систем метрополитена в 1990 — 2010 г.г.



Факторы, определяющие удобство и эффективность различных типов электротранспорта

Трамвай

- Первоначальные затраты при создании трамвайной системы ниже, чем затраты, необходимые для строительства метро или монорельсовой системы, так как нет потребности в сооружении подземных или надземных путевых сооружений и коммуникаций. Также меньше и время, необходимое на строительство трамвайной инфраструктуры.
- При достаточно большом пассажиропотоке эксплуатация трамвая обходится значительно дешевле эксплуатации автобуса и троллейбуса.
- Трамвайный вагон стоит дороже автобуса и троллейбуса, но при этом трамваи отличаются гораздо большим сроком службы. Если автобус редко служит дольше десяти лет, то трамвай может эксплуатироваться 30–40 лет.

i В Бельгии, наряду с современными низкопольными, успешно эксплуатируются трамваи РСС, выпущенные в 1971—1974 годах. По Варшаве ездит более 200 трамваев Konstal 13N выпуска 1959–1969 годов. В Милане в настоящее время эксплуатируются 163 трамвая серии 1500, выпущенные в 1928–1935 гг.

- Вместимость вагонов трамвая, выше, чем у автобусов и троллейбусов. Соответственно, трамваи обеспечивают большую провозную способность, чем автобус или троллейбус. Оптимальная загрузка автобусной или троллейбусной линии — не свыше 3–4 тыс. пассажиров в час, «классического» трамвая — до 7 тыс. пассажиров в час.
- Трамваи, как и другой электрический транспорт, не загрязняют городской воздух продуктами сгорания.
- Трамвай — единственный вид наземного городского транспорта, который позволяет формировать составы переменной длины за счёт сцепления вагонов в поезда в час пик и отцепления в остальное время.
- Трамвайные системы допускают наименьший интервал движения до 40 секунд, по сравнению с минимальным пределом в 1 минуту 20 секунд на метрополитене.
- Скорость передвижения пассажира по городу может быть не ниже скорости поездки на метро, это обусловлено тем, что пассажир не тратит время на операции подъёма и спуска на подземную платформу. За счёт этой же причины передвижение на трамвае на коротких участках происходит быстрее, чем на метро.

Метро

- Метрополитен позволяет перевозить пассажиропотоки большие, чем на автобусном и троллейбусном транспорте и сравнимые с пассажиропотоками трамвайного транспорта (в случае использования многовагонных составов).
- Срок службы подвижного состава метрополитена больше срока службы наземного транспорта. Это обусловлено постоянными климатическими и температурными условиями в подземных тоннелях.
- Движение в метрополитене (на подземных участках) полностью независимо от внешних погодных условий.
- Метрополитен, как и другой электрический транспорт, не загрязняет городской воздух продуктами сгорания.
- Просторные станции метро комфортнее для пассажиров во время ожидания транспорта, нежели небольшие остановки для наземного транспорта.

Троллейбус

- Конструкция троллейбуса позволяет избавиться от повышения уровня пола в задней части салона, что позволяет получить большую вместимость салона.
- Конструкция низкопольного троллейбуса позволяет сделать более удобную для пассажиров планировку салона, нежели у низкопольного автобуса.
- Срок службы подвижного состава троллейбуса больше, чем автобуса.
- Затраты на обслуживание троллейбусного парка меньше, чем на обслуживание автобуса.
- Первоначальные затраты на строительство троллейбусной линии значительно меньше, чем трамвайной,
- Себестоимость поездки на троллейбусе дешевле аналогичной поездки на автобусе.
- Троллейбус позволяет установить систему рекуперации энергии, что даёт экономию и перераспределение электроэнергии, особенно при работе на участках со сложным рельефом.
- Троллейбусы, как и другой электрический транспорт, не загрязняют городской воздух продуктами сгорания.

Примеры подвижного состава электротранспорта, используемого в разных городах мира

Тролейбус



Тролейбус MAN в г. Золинген, Германия. Одна из старых моделей троллейбуса в городской сети.



Тролейбус Jelcz 120ME. Польша.



Тролейбусы Skoda в г. Острава, Чехия.



Тролейбус Irisbus Cristalis. Лимож, Франция.



Интерьер троллейбуса Irisbus Cristalis. Лион, Франция.



Задняя накопительная площадка троллейбуса Irisbus Cristalis. Зальцбург, Германия.



Тролейбус Solaris Trollino 12T. Гдыня, Польша.



Двусочленённый троллейбус LighTram3 производства Carrosserie Hess AG. Цюрих, Швейцария.

Трамвай



Трамвай Pesa 120N.
Варшава, Польша.



Трамвай Greenliner.
Хиросима, Япония.



Трамвай GreenMover.
Хиросима, Япония.



Трамвай TRAM.
Барселона, Испания.



Трамвай Pesa 122N. Лодзь, Польша.



Низкопольный трамвай Hermelijn.
Гент, Бельгия.



Трамвай DART.
Далас, США.



Трамвай Citadis.
Гренобль, Франция.



Трамвай Variotram.
Хельсинки, Финляндия.



Трамвай NET.
Ноттингэм, Великобритания.

Метрополитен



Alstom refurb 590M.
Мельбурн, Австралия.



Adtranz C20.
Стокгольм, Швеция.



Alstom X'Trapolis.
Вальпараисо, Чили.



Поезд метро.
Дели, Индия.



TMB 8000.
Мадрид, Испания.



Поезд метро.
Лондон, Великобритания.



Поезд метро.
Брюссель, Бельгия.



Поезд метро.
Неаполь, Италия.



MX3000.
Осло, Норвегия.



NKL Class M200.
Хельсинки, Финляндия.



TMB 500.
Барселона, Испания.

Электротранспорт в России. Факты и перспективы

Эпоха радикальных перемен 90-х годов прошлого века наложила серьезный отпечаток на развитие как общественного транспорта в России в целом, так и на развитие электротранспорта в частности. Темпы развития стремительно упали вниз, а в некоторых регионах даже наметилась деградация. Нормализация ситуации в стране в 2000-е годы, к сожалению, никак не отразилась на положении электротранспорта в стране - деградация продолжилась ещё в больших объёмах.

К примеру, полностью потеряли троллейбусное сообщение города Архангельск, Тюмень, Шахты, Сызрань. В других была частично демонтирована контактная сеть троллейбуса. Города Саратов и Энгельс в 2004 году утратили троллейбусное сообщение друг с другом, существовавшее почти 40 лет. Трамвайное сообщение полностью исчезло в Архангельске, Астрахани, Иваново, Рязани, Воронеже, а многие другие претерпели частичное сокращение трамвайной сети.

Метро за последние 20 лет развивалось крайне медленными темпами, особенно в региональных городах России. Если в первые годы 90-х ещё вводились в строй станции, строительство которых было начато в 80-х годах, то позже количество вновь вводимых станций резко сократилось. Всего с 1995 года в Нижнем Новгороде, Новосибирске, Самаре и Екатеринбурге было введено лишь 7 новых станций, а также было построено с нуля казанское метро, состоящее из 6 станций. Строящиеся метрополитены в Омске, Красноярске и Челябинске так до сих пор и не введены в строй.

К счастью, в России постепенно начало возвращаться понимание того, что развитие электротранспорта, как наиболее эффективного вида общественного транспорта, приносит огромную пользу в жизнеобеспечении городов и их экономике.

К сегодняшнему дню существуют планы развития трамвая в Барнауле, Саратове, Чебоксарах, Иркутске. В Новосибирске и Перми в 2010 году администрациями городов разработаны программы развития трамвайного сообщения. Москва также подготовила проект московского скоростного трамвая. А наиболее активное развитие электротранспорта происходит в таких городах, как Волгоград (строится новый участок скоростного трамвая), Санкт-Петербург (начаты работы по строительству «Надземного экспресса» — линии скоростного трамвая), Казань (построена новая трамвайная линия длиной 13 км). В Воронеже предпринимаются активные действия по развитию троллейбусного движения, анонсировано открытие новых троллейбусных маршрутов.

Нужно понимать, что город, наиболее активно развивающий сеть электротранспорта (преимущественно рельсового), быстрее других освободит себя от проблем постоянных заторов, сниженной мобильности жителей, а также улучшит свою экономическую и туристическую привлекательность. Об этом же упоминает Министерство транспорта РФ в своём недавнем обращении «Комплексные, направленные на решение проблем автомобильных заторов».

В середине февраля 2010 года на Градостроительном совете мэрии города Новосибирска была одобрена и принята «Концепция строительства скоростного трамвая до 2030 года».

Объективная причина появления нового документа — назревшая смена парадигмы развития городского транспорта Новосибирска.

С одной стороны, федеральный центр прекратил финансировать развитие метрополитенов, что поставило вопрос о целесообразности и возможности продолжения строительства новых станций новосибирской подземки.

С другой стороны, бурное экстенсивное развитие в прошедшее десятилетие автобусного движения подошло к той точке, когда данный вид городского транспорта уже не может совершить качественного рывка в улучшении транспортного обслуживания горожан.

В администрации Перми утверждена городская программа "Пермский трамвай". Программа разработана в целях повышения привлекательности городского рельсового электрического транспорта, снижения загрязнения воздуха и перегруженности улично-дорожной сети. В ходе реализации программы предполагается увеличение средней эксплуатационной скорости движения трамвая к 2015 году примерно на 10% и прирост пассажиропотока до 20%.

Реализация программы будет проходить в несколько этапов. В частности, планируется не только закупка трамваев, но и создание приоритетных условий движения трамвая перед автомобильным транспортом, сокращение количества автобусных маршрутов, дублирующих маршруты трамвая, переоборудование остановочных пунктов, создание условий для маломобильных категорий пассажиров, принятие мер по повышению уровня информированности пассажиров о движении городского пассажирского транспорта.

Подвижной состав электро-транспорта, производящийся и эксплуатируемый в России

Тролейбус



Тролейбус Trolza 5265 «Мегapolis». Завод-производитель: ЗАО «Тролза», г. Энгельс



Тролейбус Trolza 6206 «Мегapolis». Завод-производитель: ЗАО «Тролза», г. Энгельс



Тролейбус Trolza 5275 «Оптимa». Завод-производитель: ЗАО «Тролза», г. Энгельс



Тролейбус Trolza 5264 «Слобода». Завод-производитель: ЗАО «Тролза», г. Энгельс



Тролейбус ЗИУ-682F. Завод-производитель: ЗАО «Тролза», г. Энгельс



Тролейбус Транс-Альфа-5298. Завод-производитель: ОАО «Транс-Альфа» (Вологодский механический завод), г. Вологда



Тролейбус Транс-Альфа-5298.01-50. Завод-производитель: ОАО «Транс-Альфа» (Вологодский механический завод), г. Вологда



Тролейбус Транс-Альфа-62151. Завод-производитель: ОАО «Транс-Альфа» (Вологодский механический завод), г. Вологда

Тролейбус



Тролейбус МАЗ 103Т/БКМ 221
Завод-производитель: РУП
«Белкоммунмаш», г. Минск, Беларусь



Тролейбус БКМ 201
Завод-производитель: РУП
«Белкоммунмаш», г. Минск, Беларусь



Тролейбус БКМ 213
Завод-производитель: РУП
«Белкоммунмаш», г. Минск, Беларусь



Тролейбус БКМ 321
Завод-производитель: РУП
«Белкоммунмаш», г. Минск, Беларусь



Тролейбус БКМ 33300А
Завод-производитель: РУП
«Белкоммунмаш», г. Минск, Беларусь



Тролейбус БКМ 42003А
Завод-производитель: РУП
«Белкоммунмаш», г. Минск, Беларусь.



Тролейбус ЛиАЗ-52803
Завод-производитель:
ООО «Ликийский автобусный завод»,
г. Ликийно-Дулёво



Тролейбус ЛиАЗ-52802
Завод-производитель:
ООО «Ликийский автобусный завод»,
г. Ликийно-Дулёво



Тролейбус ЛиАЗ-5280
Завод-производитель:
ООО «Ликийский автобусный завод»,
г. Ликийно-Дулёво



Тролейбус БТЗ-52763
Завод-производитель:
ОАО «Башкирский троллейбусный
завод» (БТЗ), г. Уфа



Тролейбус БТЗ-52765
Завод-производитель:
ОАО «Башкирский троллейбусный
завод» (БТЗ), г. Уфа



Тролейбус БТЗ-52767
Завод-производитель:
ОАО «Башкирский троллейбусный
завод» (БТЗ), г. Уфа

Трамвай



Трамвай ПТМЗ 71-152
Завод-производитель: ОАО «ПТМЗ»,
г. Санкт-Петербург



Трамвай ПТМЗ 71-153
Завод-производитель: ОАО «ПТМЗ»,
г. Санкт-Петербург



Трамвай ПТМЗ 71-154
Завод-производитель: ОАО «ПТМЗ»,
г. Санкт-Петербург



Трамвай 71-619
Завод-производитель: ФГУП
«УКВЗ», г. Усть-Катав



Трамвай 71-623
Завод-производитель: ФГУП
«УКВЗ», г. Усть-Катав



Трамвай 71-630
Завод-производитель: ФГУП
«УКВЗ», г. Усть-Катав



Трамвай 71-403
Завод-производитель: ОАО
«УралТрансМаш», г. Екатеринбург



Трамвай 71-405
Завод-производитель: ОАО
«УралТрансМаш», г. Екатеринбург



Трамвай 71-407
Завод-производитель: ОАО
«УралТрансМаш», г. Екатеринбург



Трамвай БКМ 743
Завод-производитель: РУП
«Белкоммунмаш», г. Минск, Беларусь



Трамвай БКМ 843
Завод-производитель: РУП
«Белкоммунмаш», г. Минск, Беларусь



Трамвай БКМ 62103
Завод-производитель: РУП
«Белкоммунмаш», г. Минск, Беларусь

Метрополитен



Вагоны серии 81-717.5M/714.5M
Завод-производитель:
ОАО «Метровагонмаш», г. Мытищи



Вагоны серии 81-717.6/714.6
Завод-производитель:
ОАО «Метровагонмаш», г. Мытищи



Вагоны серии 81-740.4/741.4 «Русич»
Завод-производитель:
ОАО «Метровагонмаш», г. Мытищи



Вагоны серии 81-572.2/573.2
Завод-производитель: ЗАО «Вагонмаш»,
г. Санкт-Петербург



Вагоны серии 81-553/554/555
Завод-производитель: ЗАО «Вагонмаш»,
г. Санкт-Петербург



Вагоны серии 81-556/557/558
Завод-производитель: ЗАО «Вагонмаш»,
г. Санкт-Петербург



Вагоны серии 81-540.2/541.2
Завод-производитель: ЗАО «Вагонмаш»,
г. Санкт-Петербург



Вагоны серии 81-7021/7022
Завод-производитель: ОАО
«Крюковский Вагоностроительный
завод», г. Кременчуг, Украина



Вагоны серии 81-7036/7037
Завод-производитель: ОАО
«Крюковский Вагоностроительный
завод», г. Кременчуг, Украина

Электротранспорт в Нижнем Новгороде. Существующее положение и перспективы развития

Большая часть существующей инфраструктуры электротранспорта в Нижнем Новгороде была спроектирована и введена в строй до 1991 года при совершенно иной стратегии развития города, иной структуре финансирования и отличных от нынешнего времени пассажиропотоках. Учитывая бурный рост города, особенно его исторической части, и смену приоритетов в перемещении внутри городской территории, можно отметить, что нынешнее состояние нижегородского электротранспорта слабо соответствует задаче пассажирского обслуживания города. Безусловно, данный вид транспорта довольно эффективно справляется с пассажирскими перевозками на многих участках, но в рамках Нижнего Новгорода в целом этого недостаточно.

В дополнение к этому, существуют некоторые негативные факторы, отрицательно сказывающиеся на функционировании:

- Низкие темпы строительства новых станций и перегонов метрополитена.
- Полное отсутствие расширения сети трамвая и троллейбуса. Соответственно, и отсутствие охвата электротранспортом новых жилых районов.
- Более того, за последнее десятилетие трамвайная и троллейбусная сеть претерпели значительные сокращения, уменьшилась их связность. Закрыты 5 троллейбусных и 3 трамвайных маршрута.
- Происходит уменьшение количества подвижного состава трамваев и троллейбусов за счёт списания устаревающих единиц.
- Увеличены интервалы следования поездов метрополитена по причине сокращения количества пассажиров, которое было вызвано перераспределением пассажиропотоков в городе.
- Стабильность интервалов наземного электротранспорта постоянно нарушается сложными дорожными ситуациями: пробки, парковка автомобилей с нарушением ПДД, задержки при реверсивном движении.
- Отсутствие единой системы оплаты (единых проездных, либо транспортных карт) не способствует активному использованию пассажирами всех видов электротранспорта, что снижает его привлекательность.

Присутствуют и некоторые положительные моменты в развитии электротранспорта в Нижнем Новгороде, среди них:

- Частичное обновление подвижного состава: проведён капитальный внутренний ремонт (КВР) двенадцати вагонов метрополитена и пятидесяти вагонов трамвая, закуплено 20 новых единиц трамвая и 40 троллейбусов.
- Ввод в строй совмещённого метромоста.
- Активизация работ по строительству тоннелей, подходов к станции «Горьковская» и самой станции.
- Частичное обновление путевого хозяйства трамвая.

Концепция развития городского электротранспорта в г. Нижнем Новгороде

Данная перспективная Концепция развития городского электротранспорта в г. Нижнем Новгороде прежде всего основана на существующей городской планировке и застройке, а также на современных тенденциях в развитии городской территории. В Концепции учтены ныне существующие жилые массивы, центры общественной и деловой активности, существующие и перспективные транспортные узлы. Кроме этого учтена информация о планах застройки территорий в ближайшем будущем. На базе этих данных и сформированы опубликованные в последующих главах схемы развития сетей метрополитена, трамвая и троллейбуса.

Концепция рассматривает развитие метрополитена, как базового транспортного каркаса, соединяющего основные густонаселённые районы заречной части города с историческим центром, который на данный момент является и наиболее активным деловым центром. Такое развитие даст импульс к более активному рассредоточению деловой активности из исторического центра в заречную часть города за счёт улучшенной транспортной доступности.

Малые масштабы расширения сети метрополитена в данной Концепции связаны прежде всего с большими затратами на строительство и длительностью работ.

Трамвайное сообщение рассматривается как полноценная альтернатива метрополитену при условии максимизации выделенных и обособленных путей, а также использования многовагонных составов. Гораздо более низкая по сравнению с метрополитеном стоимость строительства трамвайной сети позволяет формировать довольно протяженные участки и быстрее охватывать новые территории. Кроме того, наземный транспорт позволяет располагать остановки более часто, что повышает их пешеходную доступность. Также наземный транспорт избавляет от необходимости подъёма/спуска в подземные станции.

Троллейбус в данной Концепции рассматривается как более комфортная, экологичная и экономичная альтернатива городским автобусам большого и среднего класса.

Основными задачами развития электротранспорта в Нижнем Новгороде в рамках данной Концепции являются:

- Увеличение связности сети наземного электротранспорта, что положительно повлияет на сокращение времени в пути, на доступность различных точек города, а также даст возможность более безболезненно перенаправлять маршруты в случае ремонтных работ.
- Ввод единой системы оплаты проезда в общественном транспорте, что даст возможность более равномерно распределить пассажиропотоки между различными видами транспорта. А самим пассажирам позволит более удобно и оперативно использовать пересадочные маршруты.
- Организация удобных пересадочных пунктов с наземного электротранспорта на подземный (и наоборот), оснащённых остановочными павильонами, позволяющими вмещать большое количество людей, а также подробными схемами городских маршрутов наземного и подземного транспорта.
- Расширение сети электротранспорта — как подземного, так и наземного, что позволит охватить ранее не затронутые жилые и общественно-деловые территории и придать им дополнительное развитие.
- Обновление и увеличение подвижного состава электротранспорта, что обеспечит больший комфорт пассажиров и позволит сократить интервалы на маршрутах с большим пассажиропотоком.
- Содержание на должном уровне инфраструктуры электротранспорта, что обеспечит бесперебойное функционирование электротранспорта, а также комфорт передвижения.
- Оптимизация маршрутов согласно современным пассажиропотокам, что позволит более эффективно использовать подвижной состав, а пассажирам предоставит возможность передвигаться более оперативно.
- Введение выделенных полос для наземного электротранспорта, а при существующей возможности — полное обособление от общего автомобильного потока. Это позволит электротранспорту двигаться независимо от потока автотранспорта, а соответственно, увеличит среднюю скорость движения. Кроме этого, возможность оперативного перемещения с помощью электротранспорта позволит частично уменьшить использование личных автомобилей, а следовательно, и загрузку дорожной сети.
- Обеспечение беспрепятственного проезда наземного электротранспорта на всём протяжении маршрутной сети.
- Формирование трамвайных составов из нескольких вагонов для повышения провозной способности.
- Резервирование территорий в границах перспективных путей и предотвращение любой деятельности по застройке данных территорий.

Перспективная схема развития метрополитена

Существующее территориальное покрытие метрополитена

Метрополитен к концу 2010 года покрывает значительную часть автозаводского направления заречной части, охватывая районы Старого Канавина и Московского вокзала, парка им. 1 мая, центральную часть Ленинского района, а также проходные ГАЗа и центральную часть Автозаводского района. Также метрополитеном охвачен небольшой участок сормовского направления: микрорайон Гордеевский, Сормовское шоссе, микрорайон Бурнаковский, проходные Машиностроительного завода.

Все участки метрополитена являются подземными, неглубокого заложения.

Кроме этого возведён метромост через р. Ока, сооружены подходы метрополитена к нему, тоннели к строящейся станции «Горьковская», ведётся строительство «Горьковской».

В настоящее время нижегородский метрополитен имеет довольно слабую загрузку в основном за счёт слабого охвата жилых районов, а также районов деловой активности. Существующие станции автозаводской ветки расположены вдали от крупных жилых массивов Автозаводского района — микрорайонов «Северный», «Соцгород-2», «Мончегорский». Сормовская ветка на данный момент лишь только приближается к границе Сормовского района, не охватывая ни один из его жилых массивов.

Станциями, расположенными вблизи крупных пересадочных узлов общественного транспорта, являются «Московская» (с выходом к железнодорожному вокзалу), «Пролетарская», «Парк культуры».

Площадь территории, покрытой сообщением посредством метрополитена, кв. км (с учётом расстояния пешеходной доступности станции метрополитена — 500 метров)

Протяжённость существующих линий метрополитена, км

15,2



Общая



Селитебная



Территориальный охват существующих станций метрополитена



Существующие линии метрополитена

Перспективное территориальное покрытие метрополитена первой очереди.

Ввод в строй станции «Горьковская», который ожидается в конце 2012 года, сделает переломный шаг в функционировании нижегородского метро — подземкой будут связаны заречная и нагорная части города. В пешеходной доступности от станции «Горьковская» расположены пл. Горького, ул. Горького, ул. Звездинка и Большая Покровская. Соответственно, частично будет охвачен пассажиропоток жилых и офисных зданий, расположенных на этой территории. Кроме этого, пл. Горького является довольно крупным пересадочным узлом наземного общественного транспорта, следующего в направлении пр. Гагарина, пл. Свободы и по ул. Ильинской.

Основной объем пассажиропотока создадут жители заречной части города, проживающие близ станций метро и работающие/учащиеся в окрестностях пл. Горького.

Две последующие станции, запроектированные на перекрестке улиц Ванеева/Белинского и в окончании ул. Б.Печёрской, также выходят к крупным пересадочным узлам: пл. Свободы, ул. Белинского (остановка «Оперный театр») и пл. Сенная. В пешеходной доступности от этих станций также расположены густонаселенные жилые массивы и офисные здания. Застройка в районе перекрёстка ул. Ванеева/Белинского сформирована, застройка в районе окончания ул. Б.Печёрской планируется к реновации — ожидается обновление ул. Новосолдатская и Тургенева, а также ведётся застройка Казанской набережной и квартала в границах ул. Белинского и Фрунзе.

Ввод этих двух станций частично сформирует пассажиропоток метро в пределах нагорной части, а также привлечет дополнительный пассажиропоток из заречной части города.

Все три планируемые станции первой очереди будут являться подземными, неглубокого заложения.

Площадь покрытия первой перспективной очереди ввода, кв. км
(с учётом расстояния пешеходной доступности станции метрополитена — 500 метров)

Протяжённость линий метрополитена первой перспективной очереди ввода, км

6,4



Общая



Селитебная



-  Территориальный охват существующих станций метрополитена
-  Существующие линии метрополитена
-  Территориальный охват перспективных станций метрополитена
-  Перспективные линии метрополитена

Перспективное территориальное покрытие метрополитена второй очереди.

В дальнейшем, после ввода первой очереди, путевое развитие метрополитена может идти сразу в трёх направлениях: автозаводское (от станции «Парк Культуры» через микрорайон «Мончегорский» к Южному шоссе), сормовское (станция «Варя», центр Сормово), мещерское (через пл. Ленина, ул. Керченскую в микрорайон «Мещерское озеро»).

Автозаводское направление состоит из трёх станций — в центре густонаселённого микрорайона «Мончегорский» (к которому прилегают строящиеся жилые комплексы «Водный мир» и «Спутник»), на перекрёстке улиц Коломенская и Лескова, где в будущем ожидается обновление застройки, а также в начале ул. Гайдара, где уже имеется плотная застройка и планируется новый жилой микрорайон ближе к берегу р. Ока.

Станция на перекрёстке улиц Коломенская и Лескова будет являться пересадочным пунктом на трамвайные маршруты, следующие в сторону пос. Гнилицы.

Сормовское направление достигает крупного пересадочного пункта общественного транспорта в центре Сормовского района на стыке улиц Культуры и Коминтерна. Здесь расположена плотная жилая застройка, два крупных торговых центра, кинотеатр и Сормовский парк культуры и отдыха, ведётся строительство жилого комплекса «Планетарий». Предыдущая станция по сормовскому направлению будет расположена в районе железнодорожной станции «Варя» и будет охватывать жилую застройку в границах ул. Коминтерна, Берёзовская, 50 лет Победы. Жилая застройка по другую сторону от ул. Коминтерна на данный момент отсутствует.

Мещерское направление включает в себя три станции — на перекрёстке улиц Должанская и Самаркандская (с охватом значительной части микрорайона «Ярмарочный» и планируемой общественно-деловой застройки территории стрелки), на ул. Карла Маркса (с охватом строящегося жилого комплекса «7 небо» и планируемых торгово-развлекательных учреждений, а также с выходом к рекреационной зоне Мещерского озера) и на перекрёстке улиц Карла Маркса и Пролетарская (с охватом довольно плотной застройки микрорайона «Мещерское озеро»).

Последняя станция будет иметь выход к довольно крупному пересадочному узлу наземного общественного транспорта.

Площадь покрытия первой перспективной очереди ввода, кв. км
(с учётом расстояния пешеходной доступности станции метрополитена — 500 метров)

Протяжённость линий метрополитена первой перспективной очереди ввода, км

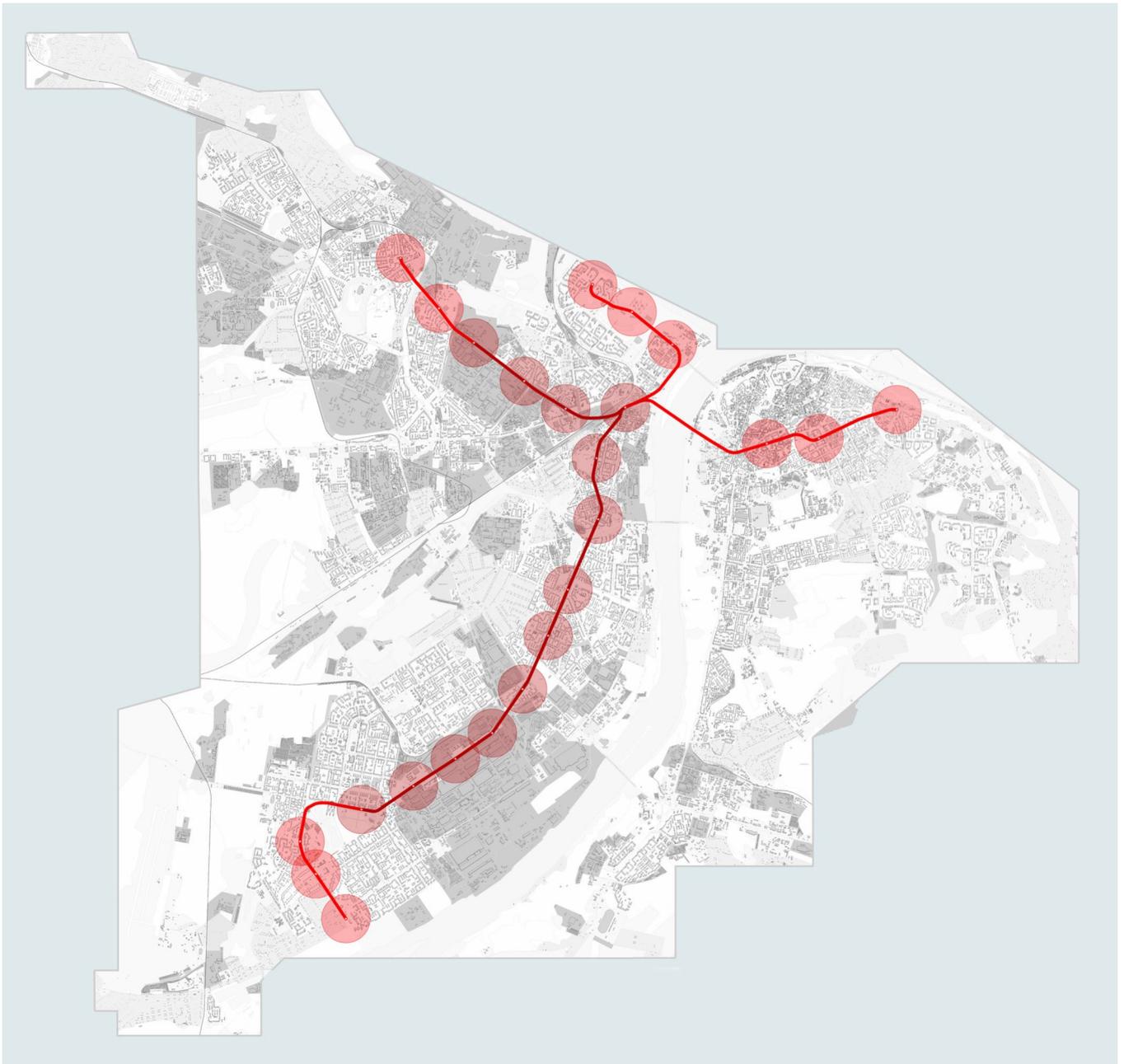
10,8



Общая



Селитебная



- 
Территориальный охват существующих станций метрополитена
- 
Существующие линии метрополитена
- 
Территориальный охват перспективных станций метрополитена
- 
Перспективные линии метрополитена

Перспективная схема развития трамвайного сообщения

Существующее территориальное покрытие трамвайным сообщением

Территориальное покрытие трамвайным сообщением на конец 2010 года характеризуется сильным фрагментированием. Объективно существует три трамвайных «анклава» — автозаводский (частично охватывающий кварталы автозаводского района и имеющий единственную связь с районом Московского вокзала с единственным маршрутом на этой ветке), сормовский (обслуживающий исключительно Сормовский, Московский, небольшую часть Канавинского района и не соприкасающийся с остальной маршрутной сетью) и более массивный нагорно-ленинский (обслуживающий значительную территорию нагорной части, половину Ленинского района и небольшую часть Канавинского с охватом территории, прилегающей к Московскому вокзалу).

Вследствие демонтажа трамвайных путей на некоторых участках были потеряны следующие важные связи и охваченные территории:

При демонтаже путей на Похвалинском съезде была утеряна быстрая трамвайная связь между окрестностями Московского вокзала и площади Горького. Исчез маршрут №26 «Московский вокзал — ул. Бекетова — IV нагорный микрорайон», а маршрут №27 «Московский вокзал — ул. Белинского — IV нагорный микрорайон» был неэффективно удлинен.

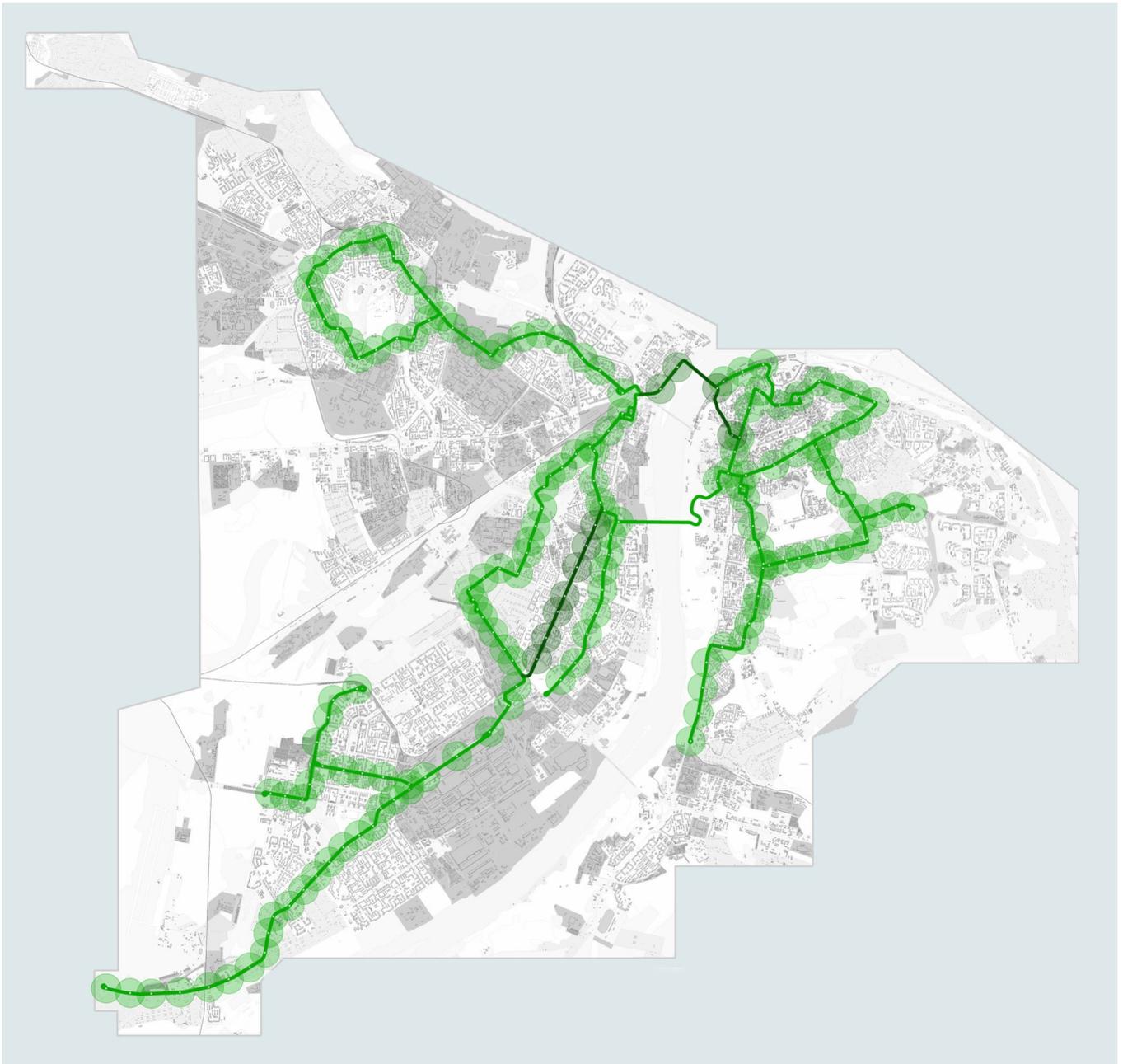
При демонтаже путей на пр. Ленина была утеряна важнейшая связь между ул. Новикова-Прибоя и пл. Комсомольской, которая обеспечивала жителям автозаводского района возможность поездки на пр. Ленина и пл. Лядова с одной пересадкой. Также были лишены трамвайного сообщения с нагорной частью города жители центральной части Ленинского района.

При демонтаже путей на Канавинском мосту была утрачена важнейшая связь между Московским вокзалом, Ярмарочным микрорайоном, ул. Рождественской и ул. Покровской. В частности, Ярмарочный микрорайон полностью лишился трамвайного сообщения с нагорной частью города.

Единственной связью трамвайных сетей нагорной и заречной части города являются пути на Молитовском мосту.

Загрузка трамвайных маршрутов в настоящее время крайне неоднородна. Естественно, наиболее востребованы маршруты, соединяющие нагорную и заречную части города. Кроме этого большие пассажиропотоки имеют городское кольцо (маршрут №2), сормовская трамвайная линия (маршруты №6 и 7), линия пл. Лядова — Мыза (маршрут №5, линия Московский вокзал — парк «Дубки» (маршрут №3), а также маршрут №417 на участке Московский вокзал — ул. Игарская.

Маршруты автозаводской сети являются менее нагруженными в основном за счёт отсутствия связи с нагорной частью города.



-  Территориальный охват существующих остановок трамвая
-  Существующие линии трамвая
-  Территориальный охват недействующих остановок трамвая
-  Недействующие линии трамвая
-  Территориальный охват закрытых остановок трамвая
-  Демонтированные линии трамвая

Протяжённость существующих
линий трамвая, км

 77

Площадь территории, покрытой
сообщением посредством трамвая, кв. км
(с учётом расстояния пешеходной
доступности остановки трамвая — 300 метров)

23,1

Общая

16,6

Селитебная

Перспективное территориальное покрытие трамвайным сообщением первой очереди

Стратегическим решением первой очереди ввода новых трамвайных путей являются три важных участка: первый — восстановление трамвайных путей на Канавинском мосту, вместе с которыми восстановится оперативная связь между Московским вокзалом, Ярмарочным микрорайоном, ул. Рождественской и Покровской, окрестностями пл. Минина. Кроме этого будет значительно снижена нагрузка с других видов наземного транспорта на этом отрезке.

Второй стратегический участок — пути, идущие от пр. Ленина вдоль переулка Райниса к трамвайному кольцу «Парк Дубки». Этот участок позволит связать автозаводскую трамвайную сеть с трамвайной сетью «Нагорно-Ленинская» и осуществить трамвайную связь Автозаводского района с Ленинским и нагорной частью города.

И, наконец, третий участок — пути, соединяющие кольцо «Чёрный пруд» с ул. Белинского. Данный участок улиц Б. Покровская и Пискунова с ул. Белинского, расширит покрытие исторической части города, а также позволит создавать более гибкие маршруты, следующие через неё.

Технические аспекты данных участков: необходимо проведение дополнительных работ по усилению конструкций Канавинского моста, в местах пересечения трамвайных путей с пр. Ленина и ул. Новикова-Прибоя необходимо организовать регулируемые переезды. Также необходимо создание короткого участка насыпи при пересечении оврага, идущего вдоль пер. Райниса. Возможно, потребуются частичный снос гаражей, расположенных у пер. Райниса.

Для нормального функционирования четырёхстороннего трамвайного перекрёстка на ул. Белинского и Ошарской потребуется проработка схемы движения на данном перекрёстке, а также режимов светофоров.

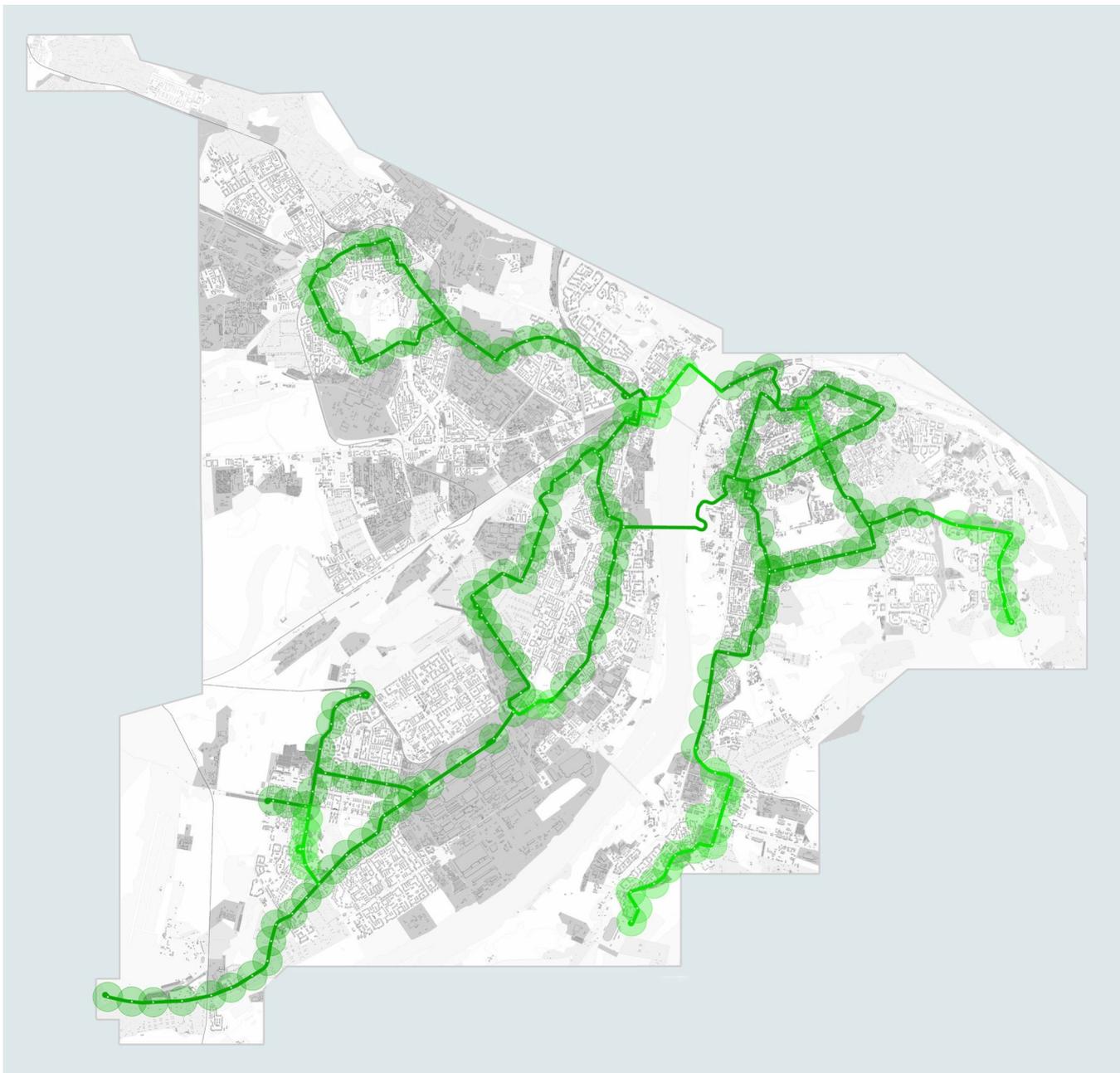
Экстенсивное развитие трамвайной сети первой очереди заключается в продлении линий трамвая в густонаселённый микрорайон «Верхние Печёры» вдоль ул. Бринского и Казанского шоссе, а также в густонаселённый микрорайон «Щербинки» вдоль железнодорожных путей от ст. «пр. Гагарина», по ул. Кащенко, ул. Голованова с охватом кварталов, удалённых от пр. Гагарина.

Трамвайные линии на обоих участках будут иметь обособленное полотно почти на всём протяжении, что обеспечит беспрепятственный и быстрый проезд трамваям.

Трамвайная линия в м-н «Верхние Печёры» усилит транспортную связь (на данный момент слабую) микрорайона с окрестностями ул. Ванеева и Ошарской, пл. Советской, ул. Бекетова.

Трамвайная линия в м-н «Щербинки» обеспечит транспортом кварталы, удалённые от пр. Гагарина, в которых на настоящий момент пешеходная доступность остановок общественного транспорта сильно превышена. Получит доступный общественный транспорт и жилой квартал многоэтажных домов по ул. Кащенко. Плюс к этому, за счёт большой протяжённости обособленных путей на данном направлении можно организовать ветку скоростного трамвая вплоть до пл. Лядова.

Обе эти линии подразумевают дальнейшее развитие и расширение данных микрорайонов и с успехом могут быть продлены.



-  Территориальный охват существующих остановок трамвая
-  Существующие линии трамвая
-  Территориальный охват перспективных остановок трамвая
-  Перспективные линии трамвая

Протяжённость линий трамвая
первой перспективной очереди ввода, км

 15,2

Площадь покрытия первой перспективной
очереди ввода, кв. км
(с учётом расстояния пешеходной доступности
остановки трамвая — 300 метров)



Общая



Селитебная

Ещё одним участком, заявленным в первой очереди, является соединение трамвайных путей на пр. Молодежном с трамвайной веткой, проходящей по ул. Смирнова. Данный участок будет проходить через густонаселённый микрорайон «Мончегорский», который имеет довольно слабое обеспечение общественным транспортом. Более того, близ этой территории возводятся новые жилые микрорайоны «Водный мир» и «Спутник».

Этот участок позволит соединить м-н «Мончегорский» с микрорайоном «Соцгород-2», рекреационной зоной «Стригинский бор», а также предоставит наиболее быструю связь с центром автозаводского района. Кроме этого, данной трамвайной веткой будет обеспечен удобный узел пересадки на наземный общественный транспорт у перспективной станции метрополитена.

Перспективное территориальное покрытие трамвайным сообщением второй очереди

Стратегическим решением второй очереди ввода новых трамвайных путей является линия по ул. Новикова-Прибоя, Мызинскому мосту, ул. Ларина, соединяющая трамвайную сеть Автозаводского и Ленинского районов с трамвайной линией Приокского района. Этим решением повышается связность трамвайной сети города в целом, обеспечивается частичная разгрузка наземного нерельсового транспорта на Мызинском мосту. Также данная связь обеспечивает возможность более гибкого планирования трамвайных маршрутов.

Экстенсивное расширение трамвайной сети происходит по четырём направлениям: ул. Пермякова (микрорайон «Северный»), ул. Родионова, ул. Ванеева (микрорайон «Кузнечиха 2») и ветка к пр. Кораблестроителей и ул. Зайцева.

Ветка по ул. Пермякова охватывает кварталы микрорайона «Северный», удалённые от остановок существующего общественного транспорта, а также учитывает перспективное развитие данного микрорайона по другую сторону от ул. Пермякова. Эта линия обеспечивает связь м-нов «Соцгород 2» и «Мончегорский» с м-ном «Северный» и предоставляет более короткий выход (по сравнению с ныне существующей веткой по пр. Кирова) к крупным пересадочным узлам у ст. метро «Пролетарская» и «Московская».

Сложность в реализации данного участка состоит в том, что он пересекает электрифицированную линию железной дороги. В свете этого предлагаются следующие возможные решения:

- 1) Строительство автомобильно-трамвайного путепровода от ул. Пермякова к ул. Строкина
- 2) Заглубление железнодорожного полотна перед пересечением ул. Пермякова, что обеспечит трамвайную и автомобильную связь в одном уровне.
- 3) Сокращение электрифицированного участка ж/д до ул. Пермякова и формирование в этом месте пересадочного узла с электропоездов на наземный общественный транспорт.

Ветка в микрорайон «Кузнечиха 2» идёт от ул. Бекетова и обеспечивает трамвайным сообщением кварталы вдоль окончания ул. Ванеева, на данный момент мало обеспеченные общественным транспортом. Кроме этого, данная ветка предусматривает дальнейшее развитие застройки вдоль ул. Ванеева и с успехом может быть продлена.

Ветка вдоль ул. Родионова обеспечивает трамвайную связь верхнепечёрской линии и пл. Сенной, а также предоставляет трамвайное сообщение для жителей микрорайона «Усиловский»; строящегося квартала в непосредственной близости со зданием Родионова, 23; жилых домов жилого комплекса «Медвежья долина», удалённых от ул. Родионова; а также предусматривает транспортное обеспечение ныне строящихся и проектируемых кварталов, удалённых от ул. Родионова. К тому же, данная линия находится в непосредственной пешеходной доступности от крупного ТРЦ «Фантастика».

За исключением небольшого отрезка по ул. Б. Печёрской ветка полностью обособлена от автомобильных дорог.

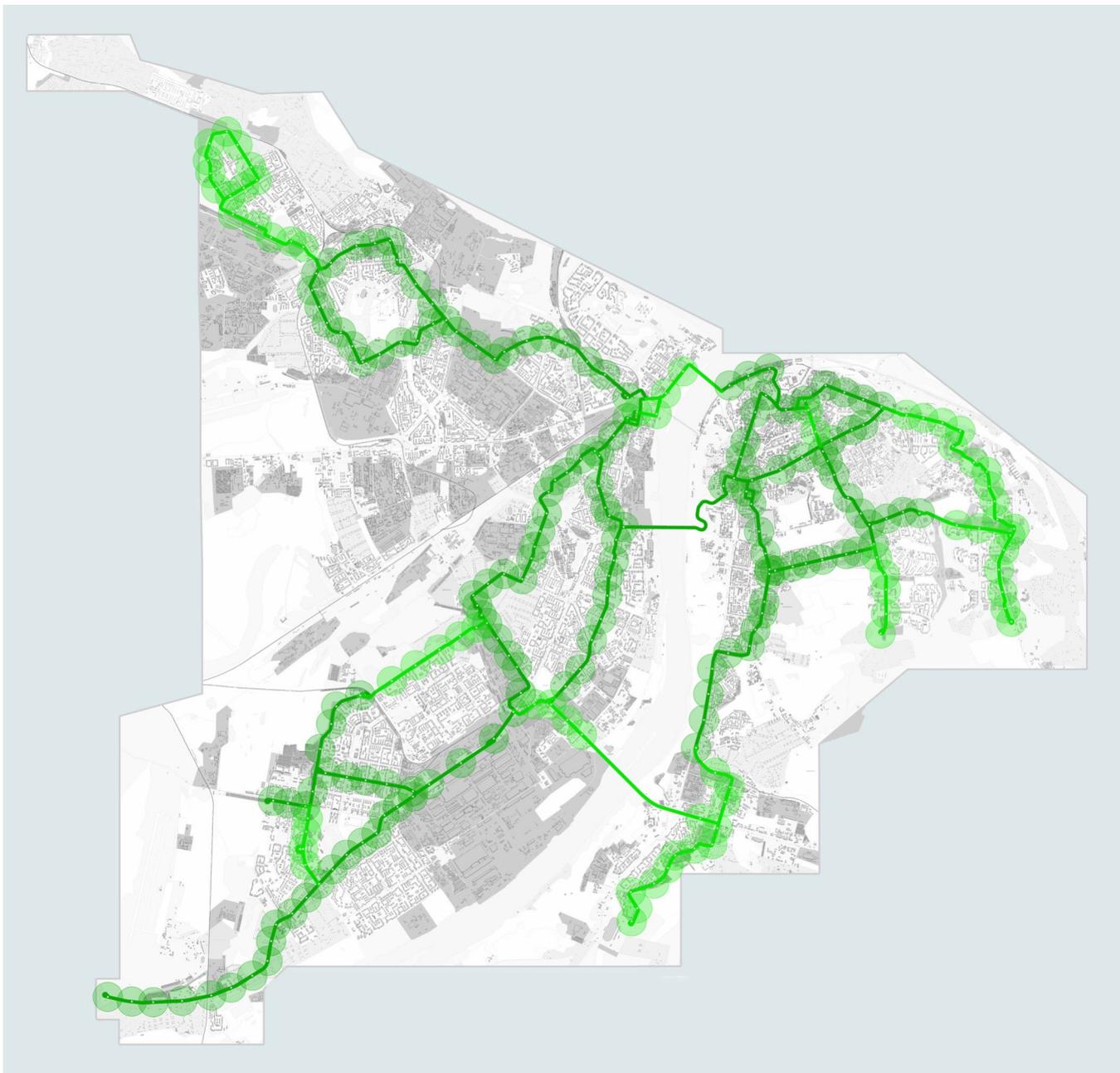
Технические аспекты данного участка: потребуется частичный снос гаражей в массиве, прилегающем к ЖК «Медвежья долина», а также проведение работ по укреплению склонов на участках со сложным рельефом.

Трамвайная ветка, ведущая от Сормовского трамвайного кольца к пр. Кораблестроителей, ул. Стрелковой и Зайцева обеспечит этот микрорайон высококачественным трамвайным транспортом. На настоящее время этот микрорайон обслуживается лишь автобусным сообщением. Кроме этого, улицы Гаугеля и Зайцева будут обеспечены остановками общественного транспорта в пределах пешеходной доступности.

Данная ветка соединит отдалённые жилые массивы Сормовского района с его центром и далее, по существующим веткам, с Московским вокзалом и нагорной частью города.

Предусмотрено расширение и обновление застройки близ улиц Зайцева и Стрелковой — трамвайная ветка будет охватывать и эти территории.

Единственной значимой проблемой при реализации данного участка трамвайной сети является пересечение железнодорожных путей в районе ул. Кузьмина. Наиболее оптимальным решением в данном случае является совмещённого трамвайно-автомобильного путепровода.



-  Территориальный охват существующих остановок трамвая
-  Существующие линии трамвая
-  Территориальный охват перспективных остановок трамвая
-  Перспективные линии трамвая

Протяжённость линий трамвая
второй перспективной очереди ввода, км

 21,3

Площадь покрытия второй перспективной
очереди ввода, кв. км
(с учётом расстояния пешеходной доступности
остановки трамвая — 300 метров)

 6,4

Общая

 2,9

Селитебная

Перспективная схема развития троллейбусного сообщения

Существующее территориальное покрытие троллейбусным сообщением

Территориальное покрытие троллейбусным сообщением на конец 2010 года характеризуется крайне сильным фрагментированием.

Троллейбусная сеть троллейбусного парка №3 полностью отделена от сети заречной части города и обслуживает только Автозаводский район, являясь при этом троллейбусной сетью внутрирайонного значения.

Троллейбусная сеть парка №2 более обширна по охвату, но по факту, наиболее активно действуют троллейбусные линии, пролегающие по Московскому шоссе и далее к ул. Чаадаева и в м-н «Сортировочный». Линии по ул. Коминтерна и Кима, ул. Сутырина, ул. Куйбышева, ул. 50 лет Победы задействованы крайне слабо - выпуск троллейбусов на эти линии очень мал. Кроме этого, в связи со строительством развязки в районе ул. Ивана Романова была утеряна связь с очень значительным участком троллейбусной контактной сети вдоль проспекта Ленина, улиц Комарова и Дружбы. В результате чего обширная часть Ленинского района потеряла троллейбусное сообщение.

Троллейбусная сеть парка №1 в последние годы тоже претерпела сильные изменения в худшую сторону: в результате начала строительства станции метро «Горьковская» было закрыто движение по ул. Горького между пл. Горького и пл. Свободы, соответственно, исчезло и троллейбусное сообщение между этими площадями. В дальнейшем, в результате демонтажа питающей подстанции контактной сети, было закрыто троллейбусное движение и на пр. Гагарина на участке от пл. Горького до ул. Бекетова.

Вследствие данных изменений троллейбусная связь между микрорайоном «Щербинки» и пл. Минина стала неоптимальной и значительно удлинилась. А связь с пл. Горького была утрачена совсем.

В настоящее время самым активным участком сети парка №1 является направление пл. Минина — м-н «Кузнечиха-2».

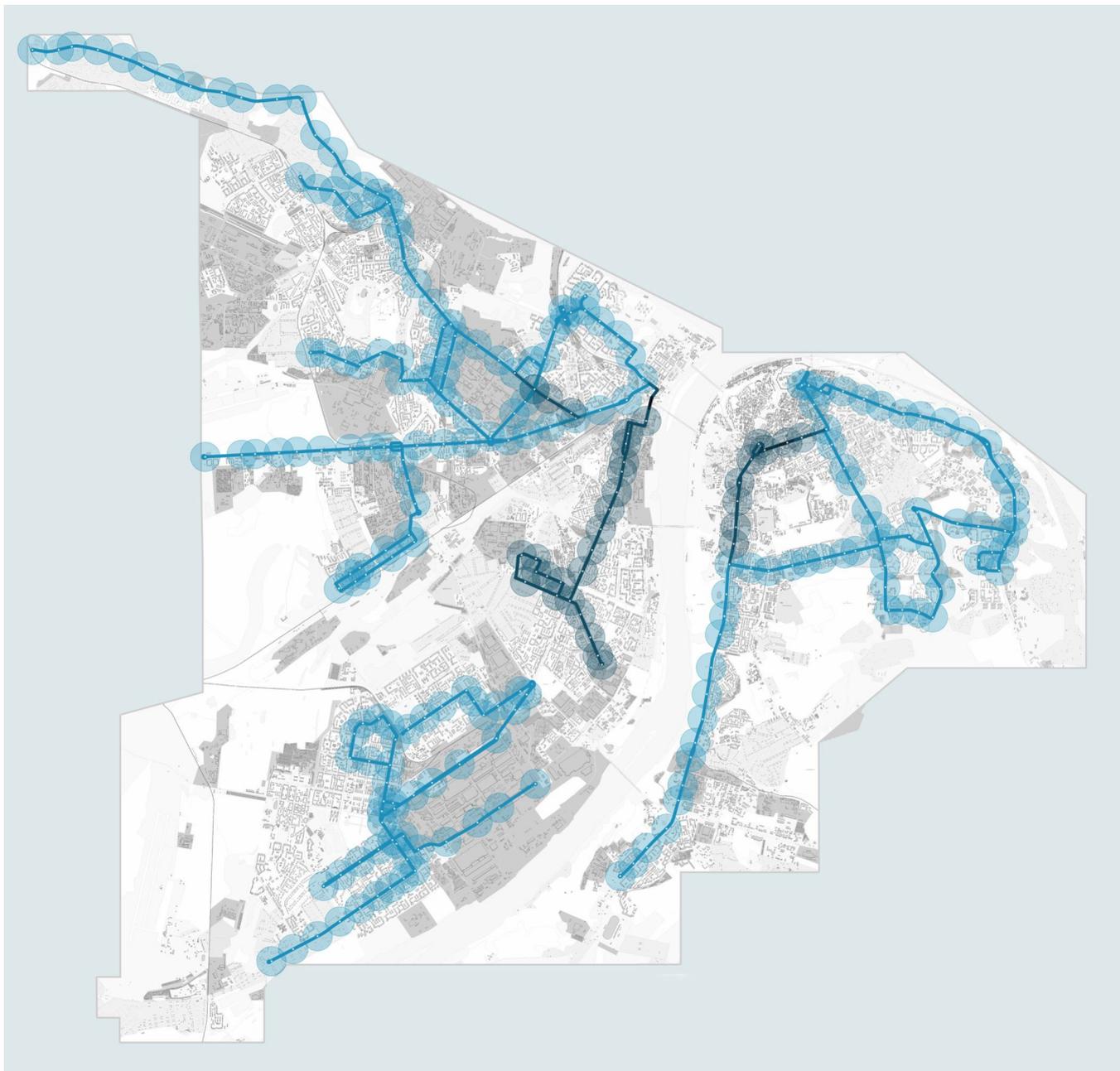
Все три сети не связаны между собой. Троллейбусное сообщение между нагорной и заречной частями города отсутствует.

Площадь территории, покрытой сообщением посредством троллейбуса, кв. км (с учётом расстояния пешеходной доступности остановки троллейбуса — 300 метров)

Протяжённость существующих линий троллейбуса, км

98,4





-  Территориальный охват существующих остановок троллейбуса
-  Существующие линии троллейбуса
-  Территориальный охват закрытых остановок троллейбуса
-  Недействующие линии троллейбуса
-  Демонтированные участки линий троллейбуса

Перспективное территориальное покрытие троллейбусным сообщением первой очереди

Первостепенными задачами первой очереди расширения троллейбусной сети являются восстановление движения на ныне не функционирующих линиях (для чего требуется восстановление контактной сети на ранее демонтированных участках), а также увеличение связности троллейбусной сети — соединение линий второго и третьего парков, увеличение связности в Сормовском районе и микрорайоне «Мещерское озеро».

Прокладка небольшого участка сети на пр. Ленина от кольцевой развязки у метро «Пролетарская» до перекрёстка с ул. Комарова обеспечит связь троллейбусных сетей второго и третьего парков, охватит троллейбусным сообщением значительную часть центра Ленинского района, а также позволит сформировать протяжённые маршруты с эффективной загрузкой.

Участок от ул. Прокофьева через пл. Революции к ул. Совнаркомовской является замещением ранее существовавшего участка по ул. Коммунистической — обеспечивает связь между пр. Ленина и микрорайоном «Мещерское озеро». Трассировка линии через пл. Революции обеспечит троллейбусным сообщением территорию, прилегающую к Московскому вокзалу, а соответственно, троллейбусная линия получит значительный пассажиропоток, формируемый вокзалом и многочисленными торговыми и общественными учреждениями.

Участок от ул. Коммунистической по ул. Марата с выходом на ул. Советскую (Ярмарочная набережная) и далее — к ул. Бетанкура обеспечит троллейбусную связь Автозаводского и Ленинского районов с пл. Ленина, микрорайоном «Ярмарочный», а также обеспечит общественным транспортом ул. Самаркандская и Бетанкура.

Участок от Мещерского бульвара через ул. Бетанкура и Карла Маркса к ул. Пролетарской сформирует троллейбусное кольцо по микрорайону «Мещерское озеро», что позволит формировать более гибкие маршруты. Обслуживание общественным транспортом получают кварталы по ул. Карла Маркса, жилой комплекс «7 небо» и кварталы по ул. Бетанкура.

Ветка от ул. Коминтерна по ул. Культуры, Комуны к ул. Чаадаева обеспечит троллейбусным сообщением значительную часть Сормовского и Московского районов, а также соединит участки троллейбусных линий по ул. Коминтерна и ул. Чаадаева.

Незначительное расширение троллейбусной сети в микрорайоне «Верхние Печёры» по ул. Верхнепечёрской и Богдановича позволит охватить троллейбусным сообщением весь микрорайон, включая застройку последних лет, и привлечёт значительный пассажиропоток на троллейбусный транспорт.

Площадь покрытия первой перспективной очереди ввода, кв. км
(с учётом расстояния пешеходной доступности остановки троллейбуса — 300 метров)

Протяжённость линий троллейбуса
первой перспективной очереди ввода, км

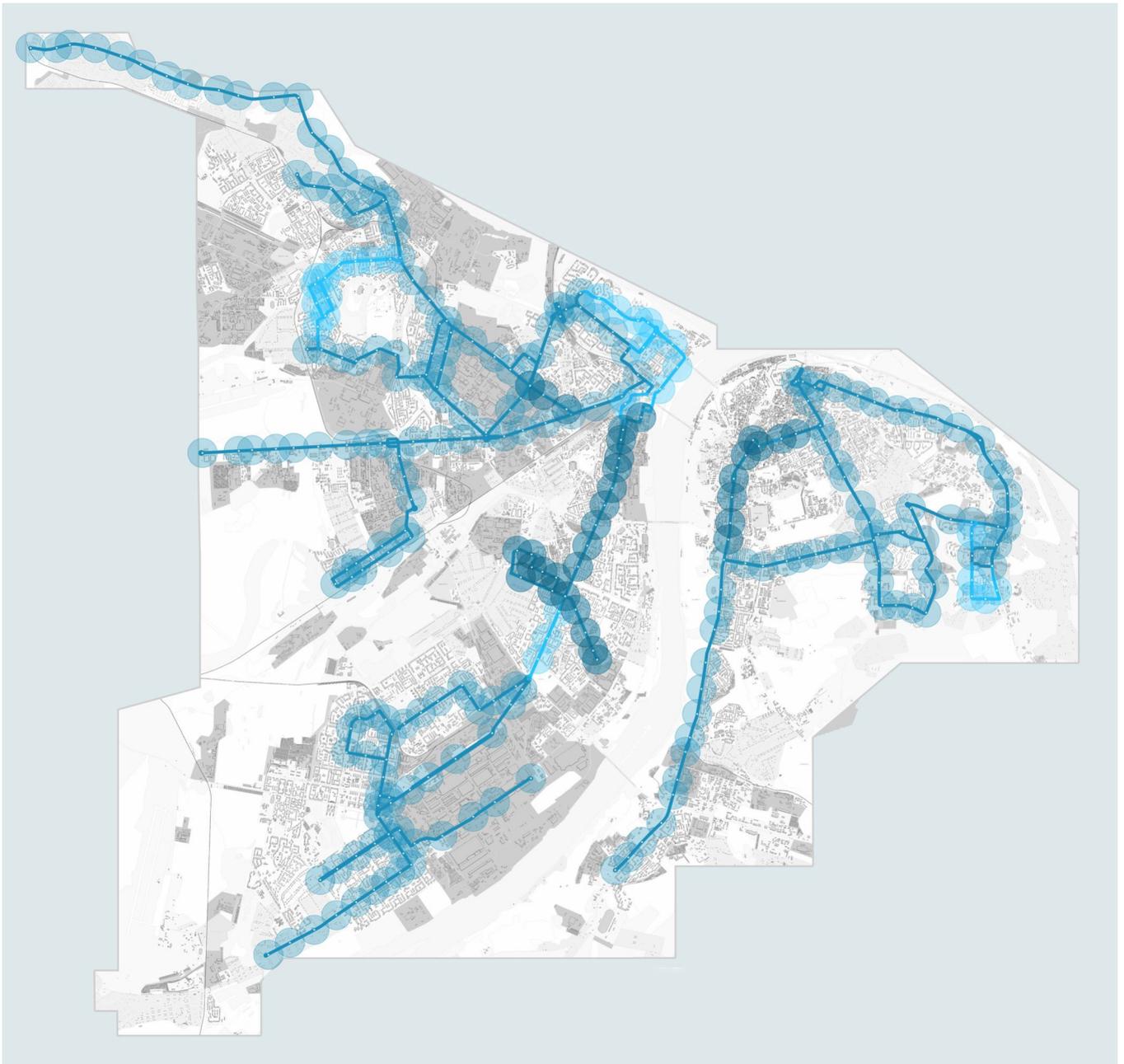
14,6



Общая



Селитебная



- 
Территориальный охват существующих остановок троллейбуса
- 
Существующие линии троллейбуса
- 
Территориальный охват перспективных остановок троллейбуса
- 
Перспективные линии троллейбуса
- 
Территориальный охват восстанавливаемых остановок троллейбуса на ранее закрытых участках

Перспективное территориальное покрытие троллейбусным сообщением второй очереди

Задачей второй очереди расширения троллейбусной сети является максимальный охват селитебной территории — существующих, строящихся жилых районов, территорий перспективной застройки.

Участок по пр. Бусыгина и ул. Львовской обеспечит троллейбусным сообщением значительную часть микрорайона «Северный», а также установит троллейбусную связь с микрорайоном «Соцгород 2». Сложность в реализации данного участка, как и в ситуации с трамвайным сообщением, состоит в пересечении электрифицированной железнодорожной ветки. Варианты реализации данного пересечения указаны в главе 08 в разделе «Перспективное территориальное покрытие трамвайным сообщением второй очереди».

Новые линии по пр. Ильича, ул. Краснодонцев, Коломенской, Мончегорской и Космической охватят троллейбусным сообщением значительную часть жилой застройки Автозаводского района — Соцгород, жилые комплексы «Молодёжный» и «Водный мир», микрорайон «Мончегорский». Данные линии значительно усилят транспортную связь микрорайонов Автозаводского района.

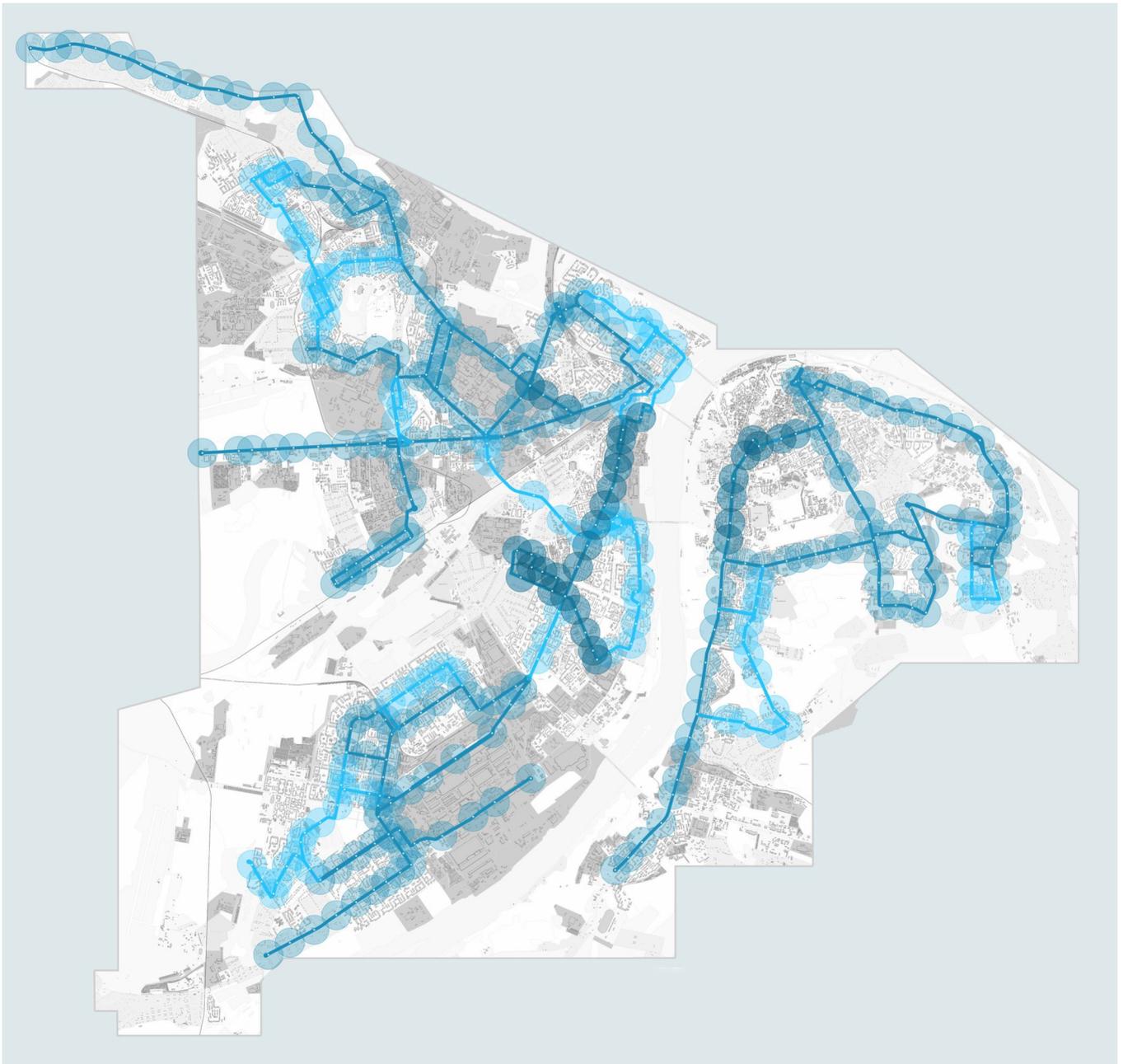
Ветка от ул. Комарова по ул. Памирской, Баумана, Голубева к пл. Комсомольской и пр. Ленина охватит часть Ленинского района, примыкающую к берегу Оки. На данное время эти кварталы испытывают сильный недостаток в общественном транспорте. Кроме этого, данный участок позволит сформировать троллейбусное кольцо, охватывающее половину территории Ленинского района.

Линия по ул. Кузьмина, Светлоярской, Телеграфной, Иванова охватит многочисленные жилые кварталы Сормовского района, расположенные по другую сторону железнодорожной ветки от центра Сормова. Для реализации данной линии необходимо строительство путепровода через ж/д ветку в районе ул. Кузьмина. При реализации ещё одного путепровода через ж/д пути в районе ул. Баренца возможно соединение данной троллейбусной линии с линией троллейбуса по ул. Новосельской со значительным увеличением связности троллейбусной сети в Сормовском районе.

Линия по ул. Нартова, Анкудиновскому шоссе, ул. 40 лет Октября и участок по ул. Медицинская обеспечат троллейбусным сообщением значительную часть Приокского района, удалённую от пр. Гагарина и крайне слабо обеспеченную общественным транспортом в настоящее время. Также эта линия проходит в непосредственной близости с перспективной территорией застройки по ул. Цветочная.

Троллейбусная линия по Комсомольскому шоссе соединит Комсомольскую площадь и Московское шоссе, обеспечит довольно короткую связь между троллейбусными сетями Ленинского и Московского районов, позволит сформировать новые межрайонные троллейбусные маршруты.

И, наконец, участок троллейбусной сети на ул. Рябцева охватит жилые кварталы в окрестностях этой улицы, а также соединит троллейбусные линии Московского шоссе, м-на «Сортировочный» с линией по ул. Просвещенской/Ярошенко. Это позволит создать ещё ряд троллейбусных маршрутов и, соответственно, привлечь дополнительный пассажиропоток.



-  Территориальный охват существующих остановок троллейбуса
-  Существующие линии троллейбуса
-  Территориальный охват перспективных остановок троллейбуса
-  Перспективные линии троллейбуса

Протяжённость линий троллейбуса второй перспективной очереди ввода, км

 30,3

Площадь покрытия второй перспективной очереди ввода, кв. км (с учётом расстояния пешеходной доступности остановки троллейбуса — 300 метров)

9,1

Общая

5,5

Селитебная

Перспективное территориальное покрытие троллейбусным сообщением третьей очереди

Третья очередь расширения троллейбусной сети предполагает введение участков, соединяющих крупные троллейбусные сети Автозаводского/Ленинского, Московского/Сормовского и Приокского/Советского районов. Кроме этого данные участки запланированы на дальнюю перспективу развития и обновления застройки данных территорий.

Линия по ул. Кузбасской, Новикова-Прибоя и Мызинскому мосту к пр. Гагарина позволит кратчайшим образом соединить сразу три троллейбусных ветки: по Московскому шоссе, по пр. Ленина/ул. Переходникова и по пр. Гагарина. Самое важное, что эта линия станет первой, соединяющей троллейбусные сети нагорной и заречной части города.

Участок от ул. Памирской по ул. Баумана и ул. Попова соединит линии, проходящие по микрорайону «Молитовский» с перспективной линией по ул. Новикова-Прибоя и веткой троллейбуса, проходящей по ул. Монастырка. Данный участок значительно увеличит связность сети заречной части. Кроме того, он позволит формировать маршруты в обход нагруженной дороги на пр. Ленина.

Продление троллейбусной линии от конечной остановки «Щербинки-2» к ипподрому предусматривает дальнейший рост микрорайона «Щербинки» в сторону пос. Ольгино.

Ветка от ул. Комарова по ул. Памирской, Баумана, Голубева к пл. Комсомольской и пр. Ленина охватит часть Ленинского района, примыкающую к берегу Оки. На данное время эти кварталы испытывают сильный недостаток в общественном транспорте. Кроме этого, данный участок позволит сформировать троллейбусное кольцо, охватывающее половину территории Ленинского района.

Линия троллейбуса по дублёру пр. Гагарина, соединяющему Анкудиновское шоссе и ул. Ванеева, предусматривает обслуживание общественным транспортом района перспективной застройки на территории бывшего с/х «Цветы». Также данная линия обеспечивает наиболее краткую связь микрорайона «Кузнечиха» с Приокским районом.

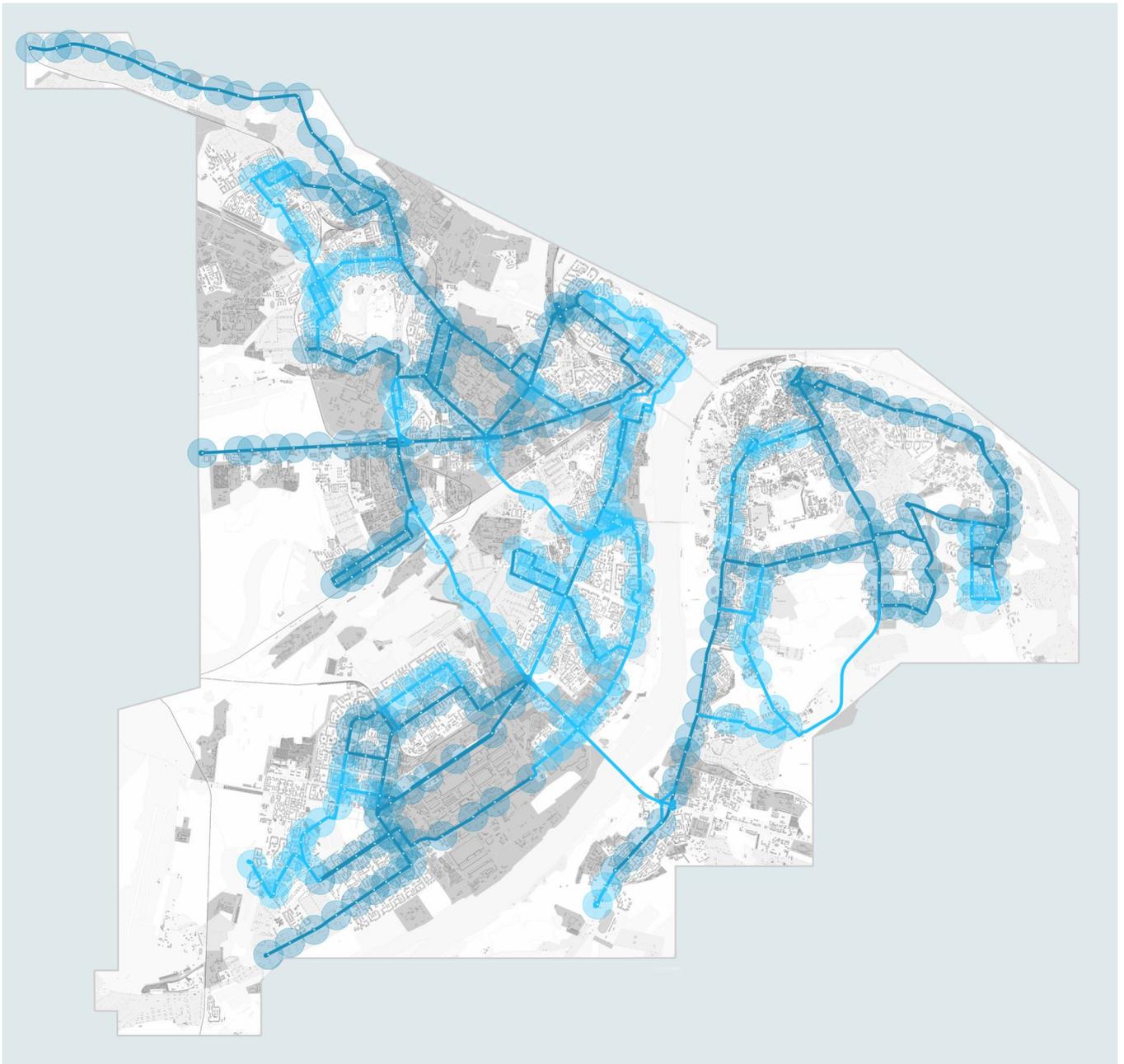
Площадь покрытия первой перспективной очереди ввода, кв. км

Протяжённость линий троллейбуса первой перспективной очереди ввода, км

17,5



Общая



- Территориальный охват существующих остановок троллейбуса
- Существующие линии троллейбуса
- Территориальный охват перспективных остановок троллейбуса
- Перспективные линии троллейбуса

Общие характеристики перспективной концепции развития городского электротранспорта



Метрополитен



Трамвай



Троллейбус

Протяжённость линий, км

Существующих	15,2	77	98,4
Перспективных	17,2	36,5	62,4
Всего	32,4	113,5	160,8

Рост протяжённости линий относительно существующего состояния, %

113	47	63
------------	-----------	-----------

Общая площадь покрытия территории транспортным сообщением, кв. км

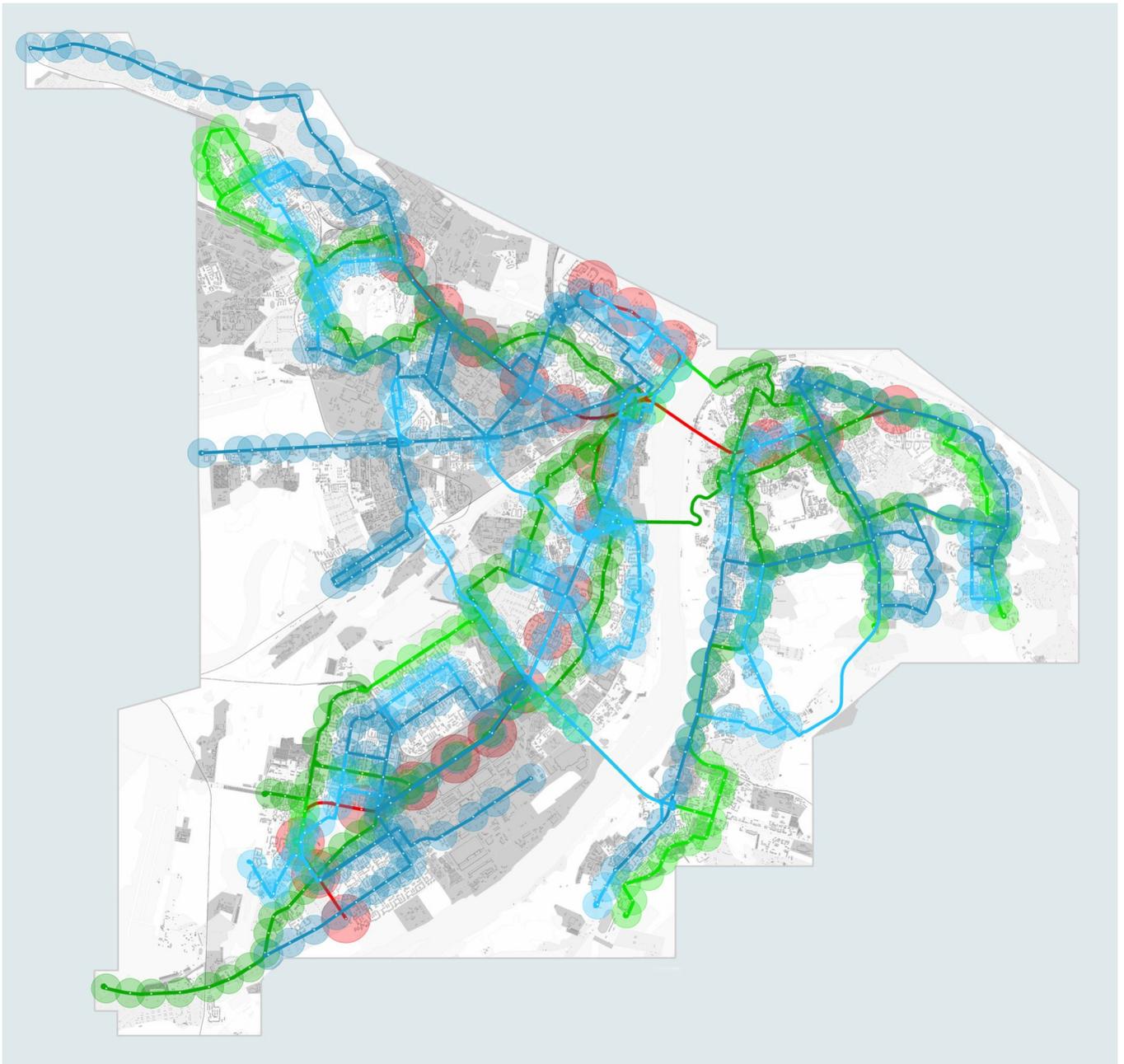
Существующая	10,2	23,1	29,5
Перспективная	8,6	11	18,7
Всего	18,8	34,1	48,2

Площадь покрытия транспортным сообщением селитебной территории, кв. км

Существующая	6,3	16,6	18,4
Перспективная	7,4	5,1	9,7
Всего	13,7	21,7	28,1

При успешной реализации данной Концепции развития городского электротранспорта в г. Нижнем Новгороде электротранспортным сообщением может быть охвачено до 90% селитебной территории города — жилые кварталы и микрорайоны, а также зоны деловой активности.

Высокая связность сетей электротранспорта и наличие большого количества пересадочных узлов повысит транспортную доступность практически любой точки города, обеспечив при этом высокую скорость перемещения и минимизировав воздействие на экологическую ситуацию.





**Перспективная концепция развития городского электротранспорта
в г. Нижнем Новгороде.
Автор концепции: Курицын В.Н.**

Нижний Новгород. 2010 год.