

Приложение
к Приказу Департамента
транспорта, дорожной
деятельности и связи
Томской области
от «_____» _____ 2017
№ _____

Комплексная схема
организации транспортного обслуживания населения
общественным транспортом агломерации
«Томск-Северск-Томский район»

Содержание:

Введение.....	3
I Предпосылки формирования агломерации	6
1. Исторический контекст образования агломерации.....	6
2. Планировочные районы Томской агломерации	6
3. Факторы влияющие на развитие транспортной инфраструктуры агломерации	11
3.1. Численность населения агломерации	11
3.2. Формирование рынка труда Томской агломерации.....	12
3.3. Устойчивый процесс концентрации населения в зоне расселения Томской агломерации	13
3.4. Развитие рынка жилья	14
3.5. Связанность муниципальных образований агломерации.....	17
3.6. Связанность агломерации и других крупных городов Сибирского федерального округа	18
II Существующее состояние транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.....	25
1. Анализ схемы транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.....	25
2. Автомобильный транспорт	28
3. Железнодорожный транспорт.....	32
4. Водный транспорт.....	34
III Транспортное обслуживание населения в городе Томске	35
IV Транспортное обслуживание населения в городе Северске.....	40
V Ключевые проблемы транспортного обслуживания населения агломерации «Томск-Северск-Томский район».....	43

ПРИЛОЖЕНИЯ¹

Приложение 1 Реестры внутримunicipальных маршрутов общественного транспорта

Приложение 2 Схемы внутримunicipальных маршрутов общественного транспорта

Приложение 3 Реестры межмunicipальных маршрутов в том числе внутриагломерационных

Приложение 4 Схемы межмunicipальных маршрутов в том числе внутриагломерационных

Приложение 6 Документы планирования

Приложение 7 Прочие документы

¹ Размещены по ссылке

<https://drive.google.com/drive/folders/0B0Q1okdoDe9wQUxQSW9vdBCc2s?usp=sharing>

Введение

Комплексная схема организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом, учитывающая в том числе пригородные перевозки, (далее именуется - КСОТ) – документ по оптимизации транспортных потоков в Томской городской агломерации.

КСОТ разработана во исполнение Постановления Правительства Российской Федерации от 21 января 2017 г. № 47 «Об иных межбюджетных трансфертах, предоставляемых бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках основного мероприятия «Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и соглашения от 17.02.2017. №48/78-С «О предоставлении в 2017 году иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджету Томской области на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках основного мероприятия «Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

КСОТ разработана на основе комплексного плана транспортного обслуживания населения Томской области на средне- и долгосрочную перспективу до 2030 года в части пригородных пассажирских перевозок, согласованного Минтранс России (письмо от 15.10.2015 № АЦ-23/13464).

Целями разработки настоящей КСОТ являются:

повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения Томской агломерации общественным транспортом,;

определение направления развития транспортной системы на долгосрочную перспективу.

Настоящая КСОТ:

устанавливает основные цели и приоритеты транспортного развития Томской агломерации в части пассажирских перевозок;

определяет ключевые направления развития пригородного комплекса Томской агломерации;

Основаниями для разработки КСОТ являются:

- 1) Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 № 1032-р);
- 2) Стратегия социально-экономического развития Томской области до 2030 года (утверждена постановлением Законодательной Думы Томской области от 26.03.2015 № 2580);
- 3) Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года, (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.07.2010 № 1120-р);
- 4) Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р);
- 5) Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.05.2014 № 857-р);
- 6) Концепция создания в Томской области инновационного территориального центра «ИНО Томск» (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации РФ от 14.01.2015 № 22-р);
- 7) письмо и.о. министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 01.07.15 № СА-28/8232;
- 8) Стратегия развития транспортной системы Томской области в 2008-2025 годах (одобрена распоряжением Администрации Томской области от 12.12.2008 №730/1-ра);
- 9) иные решения органов исполнительной и законодательной власти Томской области;
- 10) протоколы Правительственной комиссии по транспорту №1-5 за 2015 год.

11) иные решения органов исполнительной и законодательной власти
Томской области.

I ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ АГЛОМЕРАЦИИ

1. Исторический контекст образования агломерации

Город Томск, основанный в 1604 году как острог для защиты окрестных земель и народов, принятых в русское подданство развивался достаточно динамично, и в 1804 году стал центром Томской губернии, в которую входила территория нынешних Новосибирской, Кемеровской областей, Алтайского и частично Красноярского края, республики Алтай. В 1888 г. в Томске открывается первый в Сибири императорский университет, серьезно повлиявший на дальнейшее развитие города.

Следующей вехой становится формирование в непосредственной близости от города Томска нового городского центра – закрытого административно-территориального образования (ЗАТО) Северска, с высокотехнологичными производствами и высоким уровнем развития человеческого капитала.

2. Планировочные районы Томской агломерации

Территория Томской агломерации административно поделена на 3 части – городской округ Город Томск, ЗАТО Северск и Томский муниципальный район. В целях анализа структуры агломерации территорию города Томска можно разделить на 22 планировочных района (в соответствии с материалами генерального плана). Данные районы города Томска могут быть в свою очередь сгруппированы в 5 макрорайонов, объединенных общими функционально-планировочными и транспортными характеристиками:

- Городской центр (четыре планировочных района).
- Ближняя периферия (планировочные районы Октябрьский жилой район, Советский жилой район, Кировский жилой район, Каштак, Черемошники);
- Северо-Восточная окраина (планировочные районы Усть-Киргизка,

Промузел Речпорт, Кузовлевский тракт, Северный промузел, Северо-восточный промузел, Буферная зона);

- Восточная окраина (планировочные районы Северо-восточный многофункциональный район, Восточный многофункциональный район, Зона опережающего развития);

- Южная и западная окраина (планировочные районы Юго-восточный жилой район, Басандайка, Апрель, Левобережье).

В составе ЗАТО Северск может быть выделена территория города Северск, производственная зона СХК и система сельского расселения с планировочным подцентром поселок Самусь.

Сельские поселения Томского муниципального района могут быть сгруппированы в несколько направлений:

- Западное (Новосибирское) направление (Заречное, Зоркальцевское, Калтайское, Моряковское, Рыбаловское сельские поселения);

- Юго-Восточное (Кемеровское) направление (Богашевское, Зональненское, Мирненское, Спасское, Корниловское, Межениновское сельские поселения);

- Северо-Восточное (Асиновское) направление (Копыловское, Воронинское, Турунтаевское, Октябрьское, Итатское, Малиновское, Новорождественское, Наумовское сельские поселения).

Специализация и социально-экономические функции муниципальных образований Томской агломерации представлены в таблице

Таблица 1. Специализация и социально-экономические функции муниципальных образований Томской агломерации

	Томск	Северск	Томский район
Промышленность	Нефтехимический промышленный комплекс Фармацевтическая промышленность Производство машин и оборудования Производство электронного и оптического	Атомная промышленность Технопарковая зона	ТГОК «Ильменит» «Томскнефтепереработка», «Копыловский керамический завод»

	Томск	Северск	Томский район
	оборудования Промышленный парк «Северный» (в стадии строительства) Лесопромышленный комплекс		
Торговля, услуги	Крупноформатные торговые центры Автомобильные салоны Развитая сфера бытовых услуг		Автосалоны («Фольксваген центр», «Велес 40»),
Научно-образовательный комплекс, инновационная экономика	Университетский комплекс (ТГУ, ТПУ, СибГМУ, ТУСУР, ТГАСУ, ТГПУ) Академгородок ОЭЗ технико-внедренческого типа	Филиал НИЯУ МИФИ Городской инновационный бизнес-инкубатор	
Здравоохранение	Областной перинатальный центр Областной онкологический диспансер Областная клиническая больница Клиники СибГМУ НИИ кардиологии Томский НИИ онкологии НИИ психического здоровья НИИ медицинской генетики	СибФНКЦ (перинатальный центр, реабилитация) Медицинский центр им. Г.К. Жерлова	
Культура	Томский областной краеведческий музей им. М.Б. Шатинова; Томский областной драматический театр; Томская областная государственная филармония; Томский областной художественный музей; Областное государственное автономное учреждение культуры «Томская областная универсальная научная библиотека им. А.С. Пушкина» (ОГАУК ТОУНБ им. А.С. Пушкина); Областное государственное автономное учреждение культуры «Томская областная детско-юношеская библиотека»; Государственное автономное учреждение культуры Томской области Театр юного зрителя	Северский музыкальный театр; Северский театр для детей и юношества; Северский молодежный театр «Наш мир»; Музей г. Северска; Музей истории Сибирского химического комбината	Музей истории образования Томского района

	Томск	Северск	Томский район
	(ОГАУК ТЮЗ); Областное государственное автономное учреждение культуры (ОГАУК) «Томский областной театр куклы и актера «Скоморох» имени Романа Виндермана»; Областное государственное автономное учреждение культуры «Томский областной Российско-немецкий Дом» (ОГАУК «ТО РНД»); Областное государственное автономное учреждение культуры «Центр татарской культуры» (ОГАУК ЦТК); Областное государственное образовательное автономное учреждение среднего профессионального образования «Томский музыкальный колледж имени Э.В. Денисова»; Областное государственное образовательное автономное учреждение дополнительного профессионального образования «Томский областной инновационный учебно-методический центр культуры и искусства» (ОГОАУ ДПО ТОИУМЦКИ).		
Сельское хозяйство и пищевая промышленность	Перерабатывающие пищевые производства Промышленный парк «Березовый»	«Деревенское молочко» - производство молочной продукции	Крупные и средние сельхозпроизводства Фермерские хозяйства
Рекреация, развлечения, спорт	Лагерный сад Городской сад Развитый сектор развлечений Стадион «Труд» Плавательный бассейн 50 м. (в стадии строительства)	Северский зоопарк Круглогодичный ледовый спортивный комплекс «СеверСК»	Санатории, базы отдыха (Синий утес, Томь и т.п.) Казачий острог в с. Семилужки Сельский парк «Околица» в с. Зоркальцево
Логистика	Железнодорожный вокзал Автовокзал		Аэропорт «Богашево»

Учитывая приведенную в таблице выше информацию можно выделить следующие социально-экономические функции и специализацию территорий Томской агломерации:

1. Город Томск – высшее образование; научный комплекс и инновационная экономика; высокотехнологичная промышленность (нефтехимия, фармацевтика, производство машин и оборудования, производство электронного и оптического оборудования, деревообработка, пищевая перерабатывающая промышленность, индустрия информационных технологий); торговля промышленными товарами и крупноформатная торговля; государственное управление; корпоративное управление; бытовые услуги высокого качества; индустрия развлечений и общественного питания; высокотехнологичные медицинские услуги широкого спектра; внешний транспорт; организация досуга, гастрольная и выставочная деятельность; водные виды спорта, футбол.

2. Северск – атомная промышленность; ядерный инновационный кластер; специализированное высшее образование; высокотехнологические медицинские услуги (узкая специализация); гастрольная и выставочная деятельность; зоопарк; ледовые виды спорта.

3. Томский район – сельское хозяйство; добыча и производство инертных материалов; рекреация, туризм; малоэтажное жилищное строительство; садоводство и огородничество, дачные участки; транзитное автомобильное движение.

Исходя из сложившейся ситуации, сильных сторон муниципальных образований, входящих в агломерацию можно определить следующую специализацию Томской агломерации в Сибирском макрорегионе:

Таблица 2. Специализация Томской агломерации

Специализация	Муниципальное образование	Основные конкуренты (агломерации)
Город-университет, развитый научно-образовательный и инновационный комплекс	Томск, Северск	Новосибирская, Красноярская
Центр оказания высокотехнологичных	Томск	Новосибирская

медицинских услуг		
Нефтехимическая и фармацевтическая промышленность,	Томск	Барнаульская, Красноярская, Кузбасская
Деревообрабатывающая промышленность	Томск	Красноярская
Ядерный инновационный кластер	Северск	Красноярская
Культурно-исторический туризм, связанный с историей губернского города, университетского образования в Сибири, деревянной архитектурой и др.	Томск, Томский район	Иркутская

3. Факторы влияющие на развитие транспортной инфраструктуры агломерации

3.1. Численность населения агломерации

Анализируя динамику численности населения Томской агломерации, можно наблюдать стабильный ежегодный рост:

Таблица 3. Численность населения, чел.

	2002	2006	2010	01.01.2017
Томская область	1 046 039	1 034 137	1 040 204	1 078 891
г. Томск	487 838	493 000	531 169	594 153
г. Северск	115 612	107 600	114 400	114 313
Томский район	85 888	75 570	68 652	73 469

Необходимо отметить наличие незначительного снижения численности населения (в абсолютном выражении) на протяжении последних лет в ЗАТО Северск и уверенного тренда к росту населения города Томска. Можно сделать вывод о тренде к росту числа жителей города. Учитывая тот факт, что население Томска составляет более 75% от общей численности агломерации, можно говорить о потенциале роста общего населения.

В последние два десятилетия население города Томска росло в том числе за счет присоединения к нему ряда населенных пунктов Томского района (к 2005 году в состав регионального центра были включены с. Тимирязево, с. Дзержинское, д. Лоскутово, пос. Просторный и д. Эушта, д. Киргизка, железнодорожная станция Копылово, п. Светлый,

пос. Кузовлево, пос. Спутник и пос. Штамово, пос. Родионово и пос. Заварзино, а также за счет миграционных потоков.

Население ЗАТО Северск стабильно и колеблется на уровне 114 тыс. человек. В 2014 г. численность населения Томского муниципального района составляет 73 тыс. человек, большая часть из которых, около 50 тысяч человек, проживает в 50 километровой доступности от центра агломерации. Миграционные тренды достаточно устойчивы. Рост Томска и Томского муниципального района обеспечивается за счет миграционного притока. Миграционный прирост превышает динамику естественного прироста на территории ядра и ближайшей периферии агломерации. Для муниципальных образований, отдаленных от ядра территории агломерации, характерны показатели естественного снижения численности населения, превышающие средние показатели по региону.

В соответствии с Программой социально-экономического развития ожидается следующая динамика прироста населения:

Таблица 4. Численность населения (на конец года), тыс. человек

Муниципальное образование	Прогнозная численность	
	2020 год	2030 год
Томская область	1108,8	1180,4
Томский муниципальный район	72,9	76,5
ЗАТО Северск	119,2	126,3
г. Томск	621,8	695,9
Агломерация в целом	813,9	898,7

3.2. Формирование рынка труда Томской агломерации

Впервые о формировании агломерации «Большого Томска» было упомянуто в 2002 году. В 2007 году под руководством Минрегиона Российской Федерации был разработан проект 14 агломераций на территории России, в список которых входил и Томск. К указанному проекту к Томску присоединили село Дзержинское Томского района – территория города расширилась. Но для того, чтобы соединить в единую систему город Томск, как центр агломерации, ЗАТО Северск и Томский район, нужно было решить

ряд концептуальных задач: в первую очередь – строительство новых жилых и промышленных районов на территории агломерации, чтобы сформировать единый рынок труда и предотвратить отток населения на работу в другие области. Если в самом Томске маятниковая миграция незначительна, то последние годы существенно изменилась структура занятости в ЗАТО Северск. Если до 1990 года в структурах градообразующего предприятия работало около 30% трудоспособного населения города, то на сегодняшний день этот показатель составляет около 7%. Высвобождение квалифицированной рабочей силы в Северске, либерализация пропускного режима и возникновение новых рыночных отношений в 90-е годы привели к поиску жителями Северска работы в соседнем Томске. Можно констатировать факт, что к 2010 году сформировался единый рынок труда Томска и Северска, а значит и Томской агломерации. Увеличилась маятниковая миграция Северск – Томск и возникла маятниковая миграция Томск – Северск. По экспертным оценкам ежедневно на работу и учебу из Северска в Томск выезжает около 20 тысяч человек, из Томска в Северск – около 2 тысяч.

3.3. Устойчивый процесс концентрации населения в зоне расселения Томской агломерации

Томская агломерация является территорией концентрации и воспроизводства человеческих ресурсов. Миграционные и естественные процессы формируют устойчивый прирост численности населения агломерации. При этом внутри агломерации наблюдается постепенное «смещение» населения из Северска в сторону Томска и Томского района. Естественная убыль населения Северска компенсируется естественным приростом населения Томска и Томского района.

Превышение миграционного прироста населения г. Томска и агломерации в целом над общеобластным миграционным приростом показывает, что в формировании миграционного прироста населения

агломерации существенный вклад вносит внутри региональная миграция. Таким образом, можно утверждать, что Томская агломерация обладает существенно большей миграционной привлекательностью для внешних мигрантов, чем другие территории Томской области.

3.4. Развитие рынка жилья

Строительство жилья в Томске, Северске и Томском районе достаточно развито. Как и в других регионах, Томский район является основным местом строительства малоэтажного жилья в расчете на спрос со стороны томичей и северчан. Процессы субурбанизации в последнее время развивались активно, Томск фактически расширяется на территорию Томского района.

Единый рынок жилья в Томской агломерации пока не существует. Это связано, в первую очередь, с особым статусом города Северск. Приобретение жилья в Северске не дает право на гарантированное получение пропуска на въезд на территорию. Рынок недвижимости и земли Томского района является наиболее привлекательным на сегодняшний день и скрывает в себе большой потенциал. Данный факт является еще одной предпосылкой формирования и развития Томской агломерации.

Сводная характеристика распределения населения, жилищного фонда и рабочих мест по территории агломерации приведена в таблице ниже.

Таблица 5. Сводная характеристика распределения населения, жилищного фонда и рабочих мест по территории Томской агломерации (приводятся по материалам ранее разработанной градостроительной документации и носят справочный характер для определения пропорций)

Планировочный район	Население, тыс.чел	Жилищный фонд, тыс. м ²	Занятость, тыс.
АГЛОМЕРАЦИЯ	781,9	19012,9	311,2
ГОРОД ТОМСК	594,1	13597,6	268,8
Городской центр	65,3	1574,4	101,6
Центр 1.1.	12,9	321,3	10,7
Центр 1.3.	5,7	139,2	7,9
Центр 1.2.	17,3	449,8	11,9
Московский тракт	29,2	664,0	71,0
Ближняя периферия	292,0	6711,0	111,2

Планировочный район	Население, тыс.чел	Жилищный фонд, тыс. м²	Занятость, тыс.
Каштак	56,4	1392,3	6,8
Черемошники	28,3	696,2	7,0
Октябрьский жилой район	16,9	407,0	8,4
Советский жилой район	94,5	2137,7	35,5
Кировский жилой район	95,7	2077,8	53,5
Северо-Восточная окраина	53,3	1278,8	31,9
Усть-Киргизка	14,5	353,4	2,3
Промузел Речпорт	18,7	449,8	6,8
Северо-восточный жилой район	13,6	321,3	5,9
Северный промузел	0,0	0,0	15,3
Северо-восточный промузел	0,2	4,3	1,2
Буферная зона	6,3	149,9	0,3
Восточная окраина	148,2	3277,3	22,8
Северо-восточный многофункциональный район	106,0	2249,1	12,5
Восточный многофункциональный район	34,4	835,4	5,9
Зона опережающего развития	7,8	192,8	4,4
Южная и Западная окраина	35,4	756,1	1,5
Юго-восточный жилой район	19,0	449,8	1,2
Басандайка	0,6	15,0	0,1
Апрель	4,0	77,1	0,1
Левобережье	11,8	214,2	0,1
ЗАТО СЕВЕРСК	114,3	3421,1	25,8
Город Северск	107,9	3240,1	25,3
Территория ЗАТО	6,4	181,0	0,5
СХК	0,0	0,0	0,0
Сосновка	0,0	0,0	0,0
Самусь	6,4	181,0	0,5
ТОМСКИЙ РАЙОН	73,5	1994,2	16,7
Запад (Новосибирское направление)	26,1	702,3	6,0
Заречное СП	7,6	227,9	1,7
Зоркальцевское СП	6,1	155,0	1,4
Калтайское СП	3,8	96,7	0,9
Моряковское СП	6,2	157,7	1,4
Рыбаловское СП	2,3	64,9	0,5
Юго-Восток (Кемеровское направление)	25,3	784,4	5,7
Богашёвское СП	6,9	153,7	1,5
Зональненское СП	6,9	376,3	1,5
Мирненское СП	3,5	63,6	0,8
Спасское СП	3,0	76,9	0,7
Корниловское СП	2,8	58,3	0,6
Межениновское СП	2,2	55,7	0,5
Северо-Восток (Асиновское направление)	22,1	507,5	5,0
Копыловское СП	4,7	100,7	1,0
Воронинское СП	2,7	61,0	0,6

Планировочный район	Население, тыс.чел	Жилищный фонд, тыс. м ²	Занятость, тыс.
Турунтаевское СП	2,3	50,4	0,5
Октябрьское СП	2,3	55,7	0,5
Итатское СП	2,2	47,7	0,5
Малиновское СП	5,5	127,2	1,2
Новорождественское СП	1,9	41,1	0,4
Наумовское СП	0,7	23,9	0,2

Общая численность населения Томской агломерации на 01.01.2017 года составляла около 782 тыс. человек. По итогам проведенного анализа (пропорции из таблицы выше) можно говорить о том, что на долю города Томска приходится порядка 76 %, на долю ЗАТО Северск – порядка 15,0 %, на долю Томского района – чуть более 9 % всего населения агломерации. В структуре города Томска на городской центр приходится 11 %, на ближнюю периферию городского центра (между городским центром и железнодорожным кольцом) – 49 %, на северо-восточную окраину – 9,0 %, на восточную окраину – 25 %, на южную и западную окраины – 6 % всего населения. В структуре ЗАТО Северск на долю города Северск приходится порядка 95 % населения. Остальные чуть менее 6 % распределены по сельским населенным пунктам. Население Томского района распределено по трем основным направлениям приблизительно равномерно: на долю западного (новосибирского) направления приходится чуть более 35 %, юго-восточного (кемеровского) направления – чуть менее 35 %, на долю северо-восточного (асиновского) направления – порядка 30 % всего населения.

Общая занятость на территории Томской агломерации, исходя из демографической структуры населения, составляет ориентировочно 300-315 тыс. рабочих мест. На долю города Томска приходится порядка 87%, на долю ЗАТО Северск – чуть более 8 %, на долю Томского района – порядка 5 %. Рынок труда по территории города Томска распределен неравномерно. На городской центр приходится ориентировочно 38 % рабочих мест, на ближнюю периферию городского центра – порядка 41 %, на северо-восточную окраину (в т.ч. Северный промузел) – порядка 12 %, на восточную окраину – чуть менее 9 %, на южную и западную окраины – менее 1 %.

Обобщенное распределение занятости по территории агломерации выглядит следующим образом. В городском центре Томска число работающих приблизительно в 1,5 раза превышает численность местного населения (максимальное соотношение числа занятых к численности трудоспособного населения 5:1 отмечается в районе Московского тракта, в основном, за счет притока студентов). Ближняя периферия городского центра характеризуется сбалансированной структурой – число рабочих мест приблизительно соответствует численности трудоспособного населения. На промышленной северо-восточной окраине число рабочих мест приблизительно в 1,5 раза выше численности трудоспособного населения. Восточная, южная и западные окраины представляют собой классические спальные районы – число рабочих мест составляет соответственно, 15 % и 5 % от общей численности проживающего в них населения. ЗАТО Северск и Томский район характеризуются отрицательным сальдо трудовой миграции: порядка 30-40 % трудоспособного населения отправляется в ежедневном режиме на работу в город Томск.

3.5. Связанность муниципальных образований агломерации

Связность трех муниципальных образований Томского муниципального района, ЗАТО Северск, г. Томска обеспечивается за счет развитой транспортной и дорожной инфраструктуры. На территории Томского района находится международный аэропорт Богашево, а также Томская железнодорожная ветвь, соединяющая г. Томск с Транссибирской магистралью. Основные дороги, связывающие Томскую область, с федеральной дорогой Р258 «Байкал» подходят к Томску с юга. Непосредственно территория г. Томска связана с ЗАТО Северск дорогой «Томск – Северск», данная магистраль является одним из участков развитой системы региональных и межмуниципальных дорог, связывающих г. Томск с близлежащими территориями Томского муниципального района.

Транспортная связность с поселениями Томского района сформирована преимущественно за счет автобусного пассажирского транспорта и автомобильного транспорта. На территории Томска находится Томский речной порт, обеспечивающий речные грузовые перевозки с юга региона – на север. Все эти факторы показывают ведущую роль обозначенных трех муниципальных образований в транспортной инфраструктуре региона, транспортный каркас агломерации формирует связи, как между муниципальными образованиями Томской агломерации, так и межрегиональные и международные связи.

Существует ряд ключевых проблем транспортной связности агломерации, в том числе удаленность от транзитных путей федерального значения, высокий износ транспортной инфраструктуры, перегруженность северной объездной дороги города Томска, а также дороги «Томск – Северск», дороги, связывающей Томск с аэропортом «Богашево», потребность в реконструкции ряда других дорог регионального значения.

3.6. Связанность агломерации и других крупных городов Сибирского федерального округа

Томская агломерация относится к типу моноцентрических, городских агломераций с ядром в городе Томске, при этом ЗАТО Северск играет ключевую роль в ее развитии. Территории Томского муниципального района прилегают к агломерации.

На территории региона проходит Томская железнодорожная ветка (Тайга – Томск – Асино – Белый Яр), ответвление Транссибирской магистрали. С помощью железной дороги Томская агломерация соединена с Новосибирском, Омском, Красноярском, Иркутском, Улан-Удэ, Чита и др.

Дорожная сеть региона формирует коммуникацию с большинством крупных городов СФО. Так, расстояние до Новосибирска составляет 258 км,

до Кемерово – 215 км, до Барнаула – 491 км, до Омска – 898 км, до Красноярска – 589 км, до Абакана – 870 км, до Горно-Алтайска – 700 км.

Действует международный аэропорт Богашево, расположенный в 14 км от Томска и в 4,5 километрах от железнодорожной станции Богашево.

Исторически сложилось, что Томский транспортный узел играет второстепенную роль в структуре транспортного каркаса Сибири. Город находится в стороне от Транссибирской железнодорожной магистрали и федеральной автодороги «Сибирь», судоходство по Томи носит преимущественно внутрирегиональный характер. Пассажиропоток аэропорта «Томск» по итогам 2014 года составил 537,2 тыс. человек, что сопоставимо с пассажиропотоком аэропорта Кемерово, но примерно в 2 раза уступает Омску, в 4 раза – Красноярску и в 8 раз – Новосибирску. Для обеспечения сообщения Томской агломерации с другими регионами ключевое значения имеют автомобильная дорога Томск – Новосибирск (как связь с аэропортом Толмачево) и автомобильная дорога Томск – Юрга (как связь с Транссибом). Влияние транзитных потоков на транспортную систему агломерации незначительно.

Расположение в стороне от Транссибирской железнодорожной магистрали определяет периферийный характер агломерации «Томск – Северск – Томский район» и является сдерживающим фактором с точки зрения ее комплексного развития. При этом уникальный научно-образовательный, производственный и культурный потенциал агломерации позволяет позиционировать ее в качестве мощного и самодостаточного центра сибирского макрорегиона.

Связность ядра агломерации обеспечивается достаточно высокой плотностью дорог регионального и местного значения. В настоящий момент на территории региона расположены: ответвление федеральной трассы, три дороги регионального значения, а также множественные связи Томска и Томского муниципального района местного значения.

Транспортные связи внутри Томской агломерации осуществляются, преимущественно, при помощи автомобильного транспорта – на личных автомобилях и с использованием сети межмуниципальных автобусных маршрутов. Пригородное железнодорожное сообщение развито слабо.

Структура транспортной системы Томской агломерации носит преимущественно радиальный характер с преобладанием центр-периферийных связей между городом Томском и другими подцентрами агломерации по кратчайшему направлению. К элементам кольцевой структуры транспортной системы агломерации, обеспечивающим связи между различными периферийными подцентрами в обход центральной части города Томска относятся:

- Северный транспортный обход города Томска от Шегарского тракта через Северный мост, по Кузовлевскому тракту через Разъезд Копылово до Иркутского тракта в районе Новомихайловки;

- Западный транспортный обход города Томска по Шегарскому тракту на участке от Коммунального моста до пересечения с Северным транспортным обходом в районе Петровского участка;

- Юго-Восточный транспортный обход города Томска от Коммунального моста по улице Нахимова, улице Елизаровых, улице Балтийская, улице Энтузиастов, улице Ивановская до пересечения с Иркутским трактом в районе микрорайона Молодежный;

- Дополнительная радиальная транспортная связь между городом Томском и ЗАТО Северск по маршруту Кузовлевский тракт – Северная автодорога – КПП Сосновка;

- Поперечная транспортная связь между Богашевским и Мирненским сельскими поселениями в юго-восточном секторе агломерации в районе аэропорта по маршруту Богашево – Большое Протопопово;

- Поперечные транспортные связи между сельскими поселениями в восточном секторе агломерации по маршрутам Разъезд Копылово –

Новомихайловка и Малиновка – Семилужки.

Внутренняя структура транспортной системы города Томска имеет неоднородный характер. Распределение населения и рабочих мест по городской территории выгодно отличает Томск по сравнению с большинством сопоставимых по размеру городов Российской Федерации. На городской центр и его ближайшую периферию приходится до 60 % населения города и до 80 % рабочих мест. Данная территория имеет достаточно высокую плотность улично-дорожной сети и маршрутов общественного транспорта, что способствует более равномерному распределению и сглаживает интенсивность транспортных потоков. При этом можно отметить слабую связность городского центра и его ближайшей периферии с окраинами города Томска и прилегающими муниципальными образованиями. К основным проблемам можно отнести фактическую безальтернативность радиальных транспортных маршрутов, а также низкую проницаемость кольцевой железной дороги, включая прилегающие к ней промышленные площадки. Экстенсивное развитие агломерации с усилением интенсивности транспортных потоков между центральной частью города Томска и периферийными территориями провоцирует усиление нагрузки на слабые места транспортной системы и усиление текущих транспортных проблем.

Основные проблемы транспортной связности состоят в образовании заторов в Южном направлении (на железнодорожном переезде). Также реальная нагрузка на дорогу «Томск – Северск» превышает проектную в 14,5 раз, составив 29000 автомобилей в сутки в 2013 году, также до 20 тысяч человек населения ЗАТО Северск ежедневно ездят в Томск на работу.

В качестве основного показателя транспортной доступности принята средневзвешенная транспортная доступность территории муниципального образования, а также планировочного района города Томск для среднестатистического жителя агломерации, выраженная в минутах.

Результаты оценки средневзвешенной транспортной доступности приведены в таблице.

Таблица 6. Результаты оценки средневзвешенной транспортной доступности территорий, потенциально входящих в состав внутреннего контура Томской агломерации (численность населения приводится по материалам ранее разработанной градостроительной документации и носит справочный характер)

Планировочный район	Население, тыс.чел	Средневзвешенная транспортная доступность, мин.	Место в структуре агломерации
АГЛОМЕРАЦИЯ	781,9		
ГОРОД ТОМСК	594,1		
Городской центр	65,3		
Центр 1.1.	12,9	19	Ядро
Центр 1.3.	5,7	18	Ядро
Центр 1.2.	17,3	21	Ядро
Московский тракт	29,2	21	Ядро
Ближняя периферия	292,0		
Каштак	56,4	18	Ядро
Черемошники	28,3	20	Ядро
Октябрьский жилой район	16,9	17	Ядро
Советский жилой район	94,5	20	Ядро
Кировский жилой район	95,7	20	Ядро
Северо-Восточная окраина	53,3		
Усть-Киргизка	14,5	23	Ядро
Промузел Речпорт	18,7	24	Ядро
Северо-восточный жилой район	13,6	22	Ядро
Северо-восточный промузел	0,2	22	Ядро
Буферная зона	6,3		Ядро
Восточная окраина	148,2		
Северо-восточный многофункциональный район	106,0	20	Ядро
Восточный многофункциональный район	34,4	24	Ядро
Зона опережающего развития	7,8	24	Ядро
Южная и Западная окраина	35,4		
Юго-восточный жилой район	19,0	23	Ядро
Басандайка	0,6	27	Ядро
Апрель	4,0	41	Ближний контур
Левобережье	11,8	38	Ближний контур
ЗАТО СЕВЕРСК	114,3		

Планировочный район	Население, тыс.чел	Средневзвешенная транспортная доступность, мин.	Место в структуре агломерации
Город Северск	107,9	30	Ядро
Территория ЗАТО	6,4		
СХК	0,0		Ближний контур
Сосновка	0,0		Ближний контур
Самусь	6,4	63	Не входит
ТОМСКИЙ РАЙОН	73,5		Дальний контур
Запад (Новосибирское направление)	26,1		
Заречное СП	7,6	35	Ближний контур
Зоркальцевское СП	6,1	37	Ближний контур
Калтайское СП	3,8	46	Ядро
Моряковское СП	6,2	66	Не входит
Рыбаловское СП	2,3	62	Не входит
Юго-Восток (Кемеровское направление)	25,3		
Богашёвское СП	6,9	46	Дальний контур
Зональненское СП	6,9	29	Ядро
Мирненское СП	3,5	40	Ближний контур
Спасское СП	3,0	56	Дальний контур
Корниловское СП	2,8	34	Ближний контур
Межениновское СП	2,2	63	Не входит
Северо-Восток (Асиновское направление)	22,1		
Копыловское СП	4,7	48	Дальний контур
Воронинское СП	2,7	36	Ближний контур
Турунтаевское СП	2,3	82	Не входит
Октябрьское СП	2,3	64	Не входит
Итатское СП	2,2	120	Не входит
Малиновское СП	5,5	65	Не входит
Новорождественское СП	1,9	138	Не входит
Наумовское СП	0,7	52	Дальний контур

Приведенные выше данные говорят о том, что Томская агломерация является существующей системой расселения, сформированной в 60-90 годы XX века. Агломерация является основным центром притяжения в Томской области и одним из важных центров Западной Сибири благодаря развитому научно-образовательному комплексу и высокотехнологичной промышленности.

В результате анализа выявлены следующие предпосылки формирования и развития Томской агломерации:

- Существующая многофункциональная система расселения Томск – Северск – Томский район.
- Сформировавшийся единый рынок труда агломерации.
- Существующая транспортная инфраструктура и развитая зона часовой транспортной доступности до ядра агломерации.
- Сформировавшийся единый потребительский рынок.
- Формирующийся единый рынок недвижимости агломерации с высоким потенциалом развития в Томском районе.

II СУЩЕСТВУЮЩЕЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ В ЧАСТИ ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

1. Анализ схемы транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок

Пригородные перевозки на территории Томской области осуществляются преимущественно железнодорожным и автомобильным транспортом, а также в незначительном объёме – внутренним водным транспортом.

Основной объём пригородных перевозок выполняет автомобильный транспорт, на долю которого приходится 93 % пассажиропотока.

Пригородные пассажирские перевозки осуществляются по 2 сообщениям железнодорожным транспортом и по 39 сообщениям автомобильным транспортом. Реестр сообщений представлен в Таблице 5.

Таблица 7 – Реестр пригородных пассажирских сообщений

№	Идентификатор (наименование) сообщения	Транспортные центры, включенные в сообщение	Протяженность сообщения, км		Социальная значимость
			воздушная	тарифная	
1	2	3	4	5	6
Железнодорожный транспорт					
1	Томск - Асино	Томск, Томский район, г.Асино, Асиновский район	92,62	94	социально-значимый
2	Томск - Тайга (Кемеровская обл.)	Томск, Томский район, г.Тайга (Кемеровской обл.)	59,01	87	социально-значимый
Автомобильный транспорт					
1	Томск - Борики	Томск, Томский район	16,89	61,5	социально-значимый
2	Томск - Межениновка	Томск, Томский район	25,76	51,8	социально-значимый
3	Томск - Аэропорт	Томск, Томский район	15,68	38,5	социально-значимый
4	Томск - Копылово	Томск, Томский район	15,60	32,3	социально-значимый
5	Томск – Курлек	Томск, Томский район	29,50	46,9	социально-значимый
6	Томск - Моряковский затон	Томск, Томский район	33,35	48,1	социально-значимый
7	Томск - Ярское	Томск, Томский район	34,15	43,2	социально-значимый
8	Томск - Кисловка	Томск, Томский район	9,54	20,4	социально-значимый
9	Томск - Петухово	Томск, Томский район	23,9	36,7	социально-

№	Идентификатор (наименование) сообщения	Транспортные центры, включенные в сообщение	Протяженность сообщения, км		Социальная значимость
			воздушная	тарифная	
1	2	3	4	5	6
					значимый
10	Томск - Александровское	Томск, Томский район	39,63	72,8	социально- значимый
11	Томск - Лучаново	Томск, Томский район	12,53	23,0	социально- значимый
12	Томск - Рассвет	Томск, Томский район	22,49	32,5	социально- значимый
13	Томск - Молодежный	Томск, Томский район	31,26	41,4	социально- значимый
14	Томск - Верхнее Сеченово	Томск, Томский район	39,56	55,2	социально- значимый
15	Томск - Спасо-Яйское	Томск, Томский район	74,17	97,2	социально- значимый
16	Томск - Итатка	Томск, Томский район	57,24	90,0	социально- значимый
17	Томск - Новорождественское	Томск, Томский район, Асиновский район	62,3	122,9	социально- значимый
18	Томск - Зырянское	Томск, Томский район, Зырянский район, Асиновский район	108,32	131,7	социально- значимый
19	Томск - Георгиевка	Томск, Томский район	36,71	108,8	социально- значимый
20	Томск - Кривошеино	Томск, Томский район, Кривошеинский район, Шегарский район	117,41	178,8	социально- значимый
21	Томск - Киреевск	Томск, Томский район, Кожевниковский район, Шегарский район	56,46	83,3	социально- значимый
22	Томск - Орловка	Томск, Томский район, Северск	44,53	68,0	социально- значимый
23	Томск - Тегульдет	Томск, Томский район, Тегульдетский район, Асиновский район, Зырянский район	214,85	267,2	социально- значимый
24	Томск - Молчаново	Томск, Томский район, Молчановский район, Шегарский район, Кривошеинский район	144,9	237,8	социально- значимый
25	Томск - Подгорное	Томск, Томский район, Шегарский район, Кривошеинский район, Молчановский район, Чаинский район	203,96	305,2	социально- значимый
26	Томск - Парабель	Томск, Томский район, Парабельский район, Шегарский район, Кривошеинский район, Молчановский район	325,47	426,0	социально- значимый
27	Томск - Каргасок	Томск, Томский район, Каргасокский район, Шегарский район, Кривошеинский район, Молчановский район, Парабельский район	374,0	495,0	социально- значимый
28	Томск - Аркашево	Томск, Томский район	17,05	36,5	социально- значимый
29	Томск - Северск	Томск, Томский район, Северск	16,78	29,6	социально- значимый

№	Идентификатор (наименование) сообщения	Транспортные центры, включенные в сообщение	Протяженность сообщения, км		Социальная значимость
			воздушная	тарифная	
1	2	3	4	5	6
30	Томск - Мельниково	Томск, Томский район, Шегарский район	56,75	66,2	социально-значимый
31	Томск - Басандайка	Томск, Томский район	36,64	79,9	социально-значимый
32	Томск - Камень	Томск, Томский район	43,13	51,6	социально-значимый
33	Томск - Асино	Томск, Томский район, Асиновский район, Асино	92,62	119,2	социально-значимый
34	Томск - Первомайское	Томск, Томский район, Первомайский район, Асиновский район, Асино	102,40	140,6	социально-значимый
35	Томск - Белый Яр	Томск, Томский район, Первомайский район, Асиновский район, Асино, Первомайский район, Верхнекетский район, Белый Яр	220,35	329,2	социально-значимый
36	Томск - Бакчар	Томск, Томский район, Шегарский район, Бакчарский район	187,28	220,6	социально-значимый
37	Томск - Колпашево	Томск, Томский район, Шегарский район, Кривошеинский район, Молчановский район, Колпашевский район, Колпашево	241,50	348,0	социально-значимый
38	Томск - Кожевниково	Томск, Томский район, Шегарский район, Кожевниковский район	66,71	116,0	социально-значимый
39	Северск - Киреевск	Томск, Томский район, Шегарский район, Кожевниковский район	55,36	83,0	социально-значимый

Социально-значимые сообщения выделены на основании следующих критериев:

1. Реализации конституционных прав жителей Томской области на свободу перемещений.

2. Реализация федерального и регионального законодательства в части предоставления мер социальной поддержки на транспорте отдельным категориям граждан.

3. Обеспечение доступа к социально-значимым услугам.

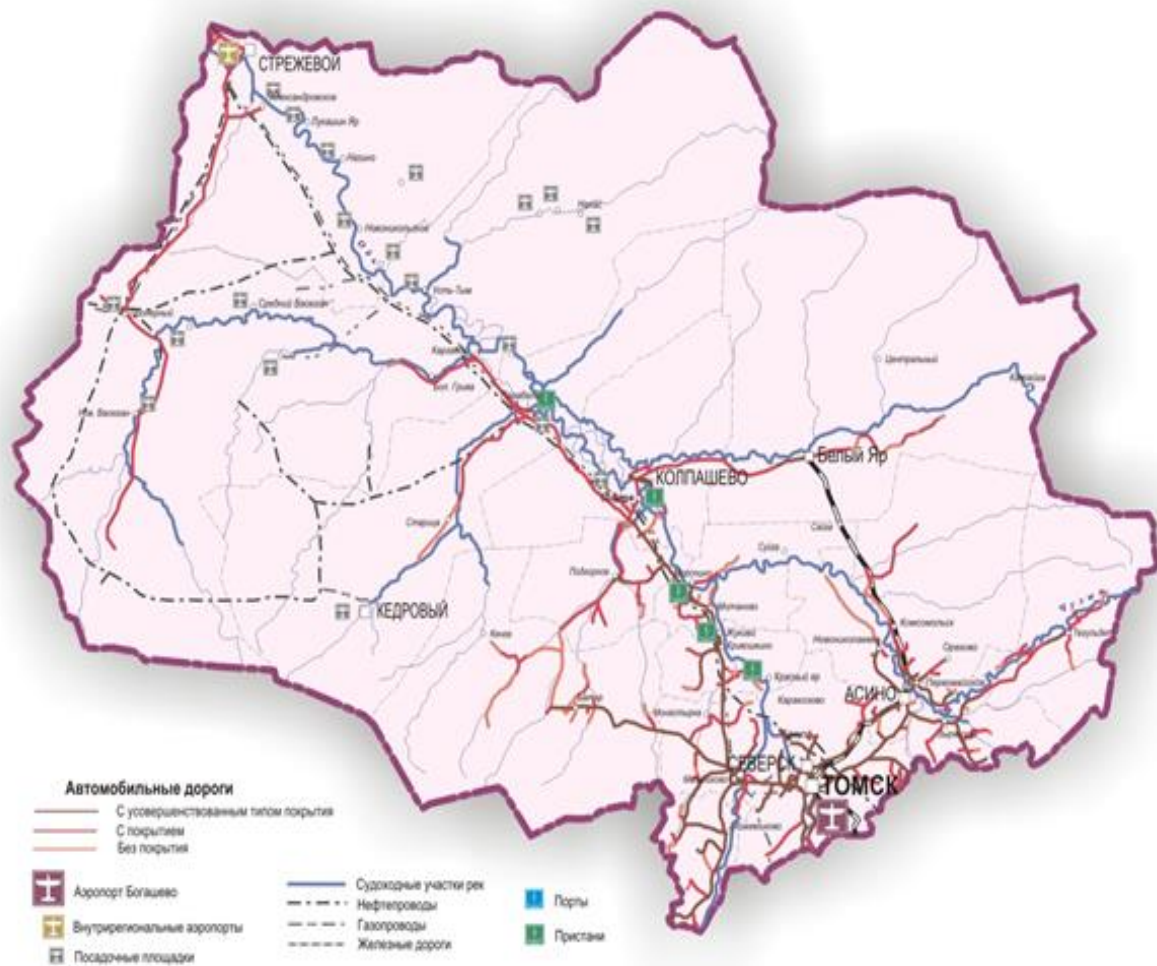
4. Обеспечение доступного уровня тарифов.

5. Обеспечение транспортной доступности к федеральной и региональной транспортной системе.

6. Величина трудовой миграции.

7. Отсутствие альтернативного транспорта (значительная удаленность населенных пунктов от автомобильной или железной дороги).

Рисунок 1 - Схема транспортной сети Томской области



2. Автомобильный транспорт

Межмуниципальная маршрутная сеть на территории Томской области включает 44 автобусных маршрута (21 пригородных маршрута и 24 междугородних маршрутов), которые обеспечивают транспортную связь населения административных центров 15-ти муниципальных районов (городских округов) и более 50-ти сельских населенных пунктов Томского района с областным центром.

Перевозка пассажиров осуществляется автобусами средней и большой вместимости, в зависимости от интенсивности пассажиропотока.

На территории области работают 3 автовокзала и 7 пассажирских автостанций (Таблица 9). При перевозке выдерживаются основные параметры, такие как время доставки пассажира, регулярность движения, наполняемость автобусов, доступность тарифа за проезд.

Таблица 8 - Перечень автовокзалов и пассажирских станций Томской области

№	Наименование объекта	Тип	Адрес	Площадь территории/ автовокзала, краткая характеристика	Кол-во отправленных пасс, в сутки среднее/пиковое
Автовокзалы					
1	Автовокзал ОАО «Томскавтотранс» (г.Томск)	АВ	634012, Томская обл., г. Томск, пр.Кирова 68/1, т. 8(3822)755195, ф.752352	7956 /1064,8 кв.м здание кирпичное, двухэтажное, 3 катег. территория огорожена, видеонаблюдение (20)	3230/5800
2	Автовокзал (г. Асино)	АВ	636840, Томская обл., Асиновский р- н, г. Асино, ул. Вокзальная 6	519/189,45 кв.м, здание кирпичное, одноэтажное, 4 катег. территория не огорожена	406/474
3	Автовокзал (г. Стрежевой)	АВ	636782, Томская обл., г.Стрежевой, 3-ий мкр.,303, оф.5	1109/96 кв.м, здание из полимерных сборных плит, одноэтажное, территория огорожена, видеонаблюдение (6)	120/140
Автостанции					
4	Автостанция (с.Каргасок)	АС	636700, Томская обл., Каргасокский р-н, с .Каргасок, ул Красноармейская 85	111,4/93 кв.м, здание деревянное, покрытое метал, сайдингом, одноэтажное, 4 катег. территория огорожена	100/120
5	Автостанция (с.Мельниково)	АС	636131, Томская обл., с.Мельниково, ул.Суворова, 1	2000/186,3 кв.м, здание кирпичное, одноэтажное, 4 катег. территория не огорожена, видеонаблюдение	150/170
6	Автостанция (с.Парабель)	АС	63 6601, Томская обл., Парабельский р-н, с.Парабель, ул.Советская ул.,58	3120/247,2 здание кирпичное двухэтажное, 4 категория, территория огорожена метал, забором, видеонаблюдение	10/100
7	Автостанция (с.Кожевниково)	АС	636161, Томская обл., Кожевниковский р-н, с.Кожевниково, ул. 8 марта	1584/120,7 кв.м, здание кирпичное, одноэтажн. 4 катег. территория ограждена	370/450
8	Автостанция (с.Молчаново)	АС	636330, Томская обл., Молчановский р-н, с. Молчанове, ул Димитрова 82 а	570/122,4 кв.м здание кирпичное, территория не ограждена	40/70
9	Автостанция с.Кривошеино	АС	636300, Томская обл., Кривошеинский р-н, с.Кривошеино, ул.Энергетиков 14	1400/247,3 здание кирпичное, территория не ограждена	35/61
10	Автостанция с.Бакчар	АС	636200 Томская обл., Бакчарский р-н пер. Тракторный 6	1256/122,8 кв.м здание кирпичное одноэтажное, 4 категория, территория не ограждена, видеонаблюдение	35/90

№	Наименование объекта	Тип	Адрес	Площадь территории/ автовокзала, краткая характеристика	Кол-во отправленных пасс, в сутки среднее/пиковое
11	Автостанция с.Подгорное	АС	636400, Томская обл, Чаинский р-н, с. Подгорное, ул. Тракторная 53	1400/140 здание кирпичное, одноэтаж. 4 катег. территория ограждена	15/20
Кассовый пункт					
12	Кассовый пункт с.Тегульдет	КП	636900, Томская обл., Тегульдетский р-н, с.Тегульдет, ул. Октябрьская 20	Аренда помещения 9,9 кв.м в здании муниципальной собственности	19/26
13	Кассовый пункт с.Первомайское	КП	636930, Томская обл., с. Первомайское, ул.Ленинская 88	Аренда помещения 11,31 кв.м в здании муниципальной собственности	49/66
14	Кассовый пункт с.Зырянское	КП	636850, Томская обл., Зырянский р- н, с. Зырянское, ул Чапаева 15	Аренда помещения 10,5 кв.м в здании муниципальной собственности	74/92
15	Кассовый пункт с.Чажемто	КП	636423, Томская обл., Колпашевский р-н, с. Чажемто, санаторий «Чажемто»	Аренда помещения, 8,7 кв.м в корпусе санатория «Чажемто»	10/10
16	Кассовый пункт г.Колпашево	КП	636462, Томская обл., г..Колпашево, ул. Советский Север 27	Аренда помещения, 30 кв. м, у частного лица	52/95
17	Кассовый пункт с.Белый Яр	КП	636909, Томская обл. Верхнекетский р-н, с.Белый Яр, гостиница «Сибирь»	Аренда помещения 10 кв.м в здании гостиницы «Сибирь»	8/15

3. Железнодорожный транспорт

Территория Томской области обслуживается Западно-Сибирской железной дорогой, протяженность которой - 346 км.

Эксплуатационная длина дороги составляет 346 км.

Перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Томской области осуществляет пассажирская компания - ОАО «Кузбасс-пригород».

Эксплуатационные показатели и показатели технической оснащённости Западно-Сибирской железной дороги приведены в Таблицах 6,7 и на схеме ниже.

Таблица 9 – Эксплуатационные и технические показатели Западно-Сибирской железной дороги (на полигоне обслуживания Томской области)

Сообщение, участок		Год	Показатели технической оснащённости				Эксплуатационные показатели				
			Эксплуатационная длина, км		Вид тяги	Грузовое движение		Пассажирское движение			
			Всего	в том числе		Размеры движения пар поездов /сутки		Дальнее сообщение	Пригородное сообщение		
Начальная станция	Конечная станция	1 путь		2 путь	Туда	Обратно	Размеры движения пар поездов/сутки		Размеры движения пар поездов/сутки		
							всего		всего		
			лето				зима				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Тайга	Белый Яр	2014	346	346	-	Электр /тепл.	14	14	5	3	7 (3 – зима)

Таблица 10 – Техничко-эксплуатационных показатели работы железнодорожного транспорта по сообщениям железнодорожного транспорта

№ п/п	Сообщение, группа маршрутов	Размеры движения, пар/сутки	Дальность, км	Время хода, ч	Вагоно-ч	Вагоно-км	Поездо-ч
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Томск - Тайга	7 (3 – зима)	87	2,2	32407	908160	4941
2	Томск - Асино	1 (3,6,7 – лето)	94	2	915	25568	239
	Итого:				33322	933728	5180

Рисунок 3 - Схема транспортного обслуживания Томской области
в части пригородных железнодорожных перевозок

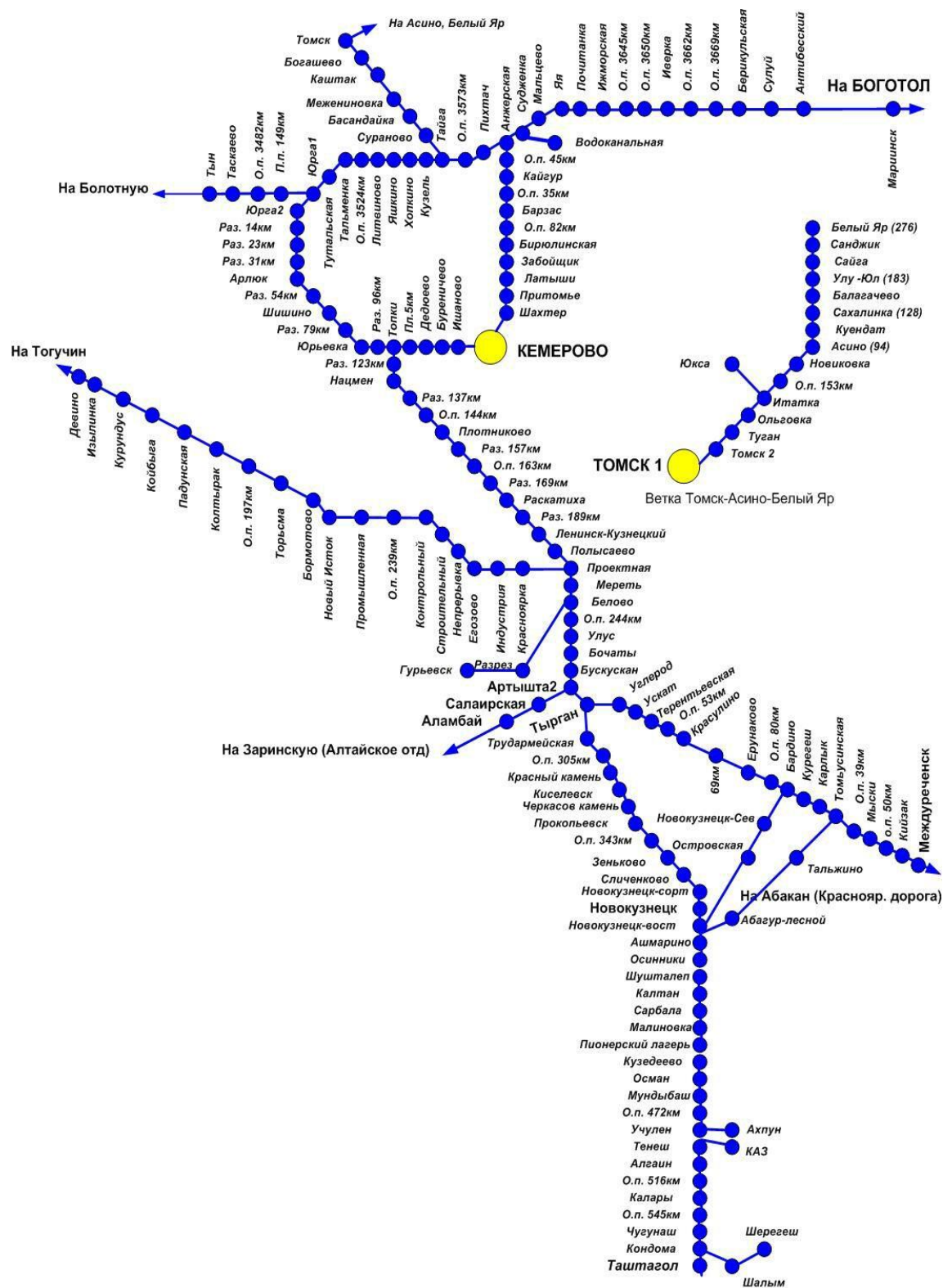


Схема Кузбасского отделения ЗСЖД.

4. Водный транспорт

На территории Томской области пассажирские перевозки внутренним водным транспортом осуществляются по 21 социально-значимому маршруту (из них 12 – паромные переправы) в муниципальном и межмуниципальном сообщении. Маршруты расположены преимущественно в северных районах области (городской округ Стрежевой, Александровский, Парабельский, Кургасовский, Колпашевский, Тегульдетский районы) с общей численностью населения 133,4 тыс. и охватывают более 40 населенных пунктов, в которых альтернативные виды транспорта отсутствуют.

Протяжённость внутренних водных путей составляет 5195 км, пассажирские перевозки внутренним водным транспортом осуществляются по маршрутам общей протяженностью 1506,2 км (из них протяженность маршрутов, обслуживаемых пассажирскими судами, составляет 1000,5 км, протяженность паромных маршрутов – 505,7 км).

Период навигации – 168 дней, с 1 мая по 15 октября.

Внутренним водным транспортом ежегодно перевозится 173 тысяч пассажиров в муниципальном и межмуниципальном сообщении.

В настоящее время пассажирский флот насчитывает 66 ед. (теплоходы, буксиры, паромы) в основном 70-х и 80-х годов постройки. Износ флота составляет 59%. В собственности муниципальных образований и Томской области находится 12 ед. и 4 ед. флота соответственно, из них 9 судов (56%) старше 25 лет.

Обслуживание пассажиров внутренним водным транспортом в пригородном сообщении на территории области не осуществляется.

III ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ НАСЕЛЕНИЯ В ГОРОДЕ ТОМСКЕ

Система городского пассажирского транспорта в г. Томске сегодня представлена 40 муниципальными маршрутами, в том числе: 27 автобусных 8 троллейбусных и 5 трамвайных маршрутов.

Вместе с тем существующие в городе регулярные маршруты муниципальной маршрутной сети пассажирского транспорта представляют из себя довольно беспорядочную совокупность «старых» традиционных маршрутов и «новых» - коммерческих.

«Старые» - это сложившиеся с советских времен маршруты, которые обеспечивали транспортные потребности населения города, исходя из потребности 30-летней давности.

«Новые» - это появившиеся достаточно стихийно за последние 15 - 20 лет маршруты, имеющие целью своего создания и функционирования исключительно причины коммерческого характера - часто без учета реальных потребностей пассажиров и без социальных обременений.

Несмотря на оптимизацию маршрутной сети, которая была осуществлена в 2016 году продолжается дублирование муниципальных маршрутов, в том числе и с пригородными маршрутами..

На сегодняшний день только 10 муниципальных автобусных маршрутов из 27 не имеют дублирования схемы другим маршрутом, превышающего 50%.

Подобная ситуация приводит к нездоровой конкуренции между частными перевозчиками, невыполнению графиков движения, превышению эксплуатационной скорости, опозданиям транспорта, эксплуатационным и экономическим потерям, снижению уровня безопасности и культуры пассажирских перевозок.

Кроме того, при всей развитости маршрутной сети остро стоит проблема транспортной доступности для жителей новых микрорайонов, появившихся в связи с активным жилищным строительством (мкр. Радужный, мкр. Подсолнухи,

мкр. Зеленые Горки, мкр. Наука, д. Родионово, п. Заварзино, Левобережье, мкр. Залесье).

Доля транспорта частных перевозчиков на муниципальных автобусных маршрутах составляет 100 % и насчитывает 700 ед. техники. Объем пассажиропотока на автобусных маршрутах достоверно оценить не представляется возможным, так как отсутствует учет пассажиров.

На одном маршруте количество перевозчиков нередко превышает 20 усл. ед., что негативно сказывается на организации работы маршрута в целом. Отсутствие четкой системы внутренней диспетчеризации и служб эксплуатации выражается в отсутствии распределения графика работы между отдельными автобусами (водителями) на плановый период и приводит к частым неисполнениям графика движения по маршруту.

Пассажирские перевозки в муниципальном образовании «Город Томск» на протяжении последних 10 лет осуществляются автобусами средней вместимости, не предназначенными для обслуживания городских маршрутов и не отвечающими современным требованиям к качеству и комфортности перевозок. Высокий уровень пола, неудовлетворительные возможности вентиляционных систем не соответствуют потребностям пассажиров пожилого возраста, пассажиров с ограниченными физическими возможностями, а также пассажиров с детскими колясками.

Ввиду вышеперечисленных обстоятельств сложилась достаточно парадоксальная ситуация: при общем избытке подвижного состава на линии имеет место недостаток транспортных средств, рост времени ожидания на отдельных маршрутах и, особенно в вечерние часы, переполнение подвижного состава в часы пик.

Единственное в городе муниципальное предприятие - ТГУ МП «Трамвайно-троллейбусное управление» имеет в хозяйственном ведении 132 ед. подвижного состава, в том числе 42 ед. трамваев и 90 ед. троллейбусов, и осуществляет перевозку пассажиров по 3 троллейбусным, 5 трамвайным маршрутам. При этом 19 трамваев выпущены в 1984 - 1988 гг., а 11 - в 1992 - 1997 гг. Таким образом,

соответствуют современным требованиям только 14 трамваев. Ежедневно на линию по муниципальным маршрутам выпускается до 64 троллейбусов, 34 трамваев. Вместе с тем оптимальное количество вагонов для обслуживания уже существующих маршрутов требует выпуска на линию 75 троллейбусов и 35 трамваев.

В целом на протяжении последних трех лет наблюдается снижение объема городских пассажирских перевозок, основными причинами которого остаются:

- неоптимальная маршрутная схема;
- износ подвижного состава как муниципального, так и частного - снижение комфорта перевозок;
- кадровый дефицит - недостаток водителей;
- частое невыполнение графиков движения, снижение времени работы в вечерние часы;
- отсутствие на линии автобусов большой вместимости;
- рост количества частного автотранспорта.

Таблица 11 – Перечень муниципальных маршрутов по видам транспорта в городе Томске

Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок (наименование начального и конечного остановочного пункта)	Протяженность маршрута, км	Виды транспортных средств и классы транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, максимальное количество ТС каждого класса
1	2	3	4
2	Приборный завод – поселок Аникино	50,8	Автобусы категория М3 (класс I) - 25 ед.
3	Изумрудный город - Областная клиническая больница/Томск-Северный*	37,4	Автобусы категория М3 (класс I) - 20 ед.
4	Сосновый бор/Кольцевая Мюнниха – Московский тракт* (в летний период: Сосновый бор/Кольцевая Мюнниха - Московский тракт/Сенная Курья/ СНТ "Левобережье"*)	37,9/41,3/46,8	Автобусы категория М3 (класс I) - 30 ед.
5	станция Товарная – Инженерный центр	29,1	Автобусы категория М3 (класс I) - 17 ед.
8/9	Направление № 8: Черемошники - улица Демьяна Бедного – улица Пушкина - Московский тракт Направление № 9: Московский	35,7/36	Автобусы категория М3 (класс I) - 22 ед.

Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок (наименование начального и конечного остановочного пункта)	Протяженность маршрута, км	Виды транспортных средств и классы транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, максимальное количество ТС каждого класса
1	2	3	4
	тракт - улица Пушкина -улица Демьяна Бедного - Черемошники		
10	Областная клиническая больница – Садоводческое общество «Весна»	38,9	Автобусы категория М3 (класс I) - 16 ед.
11	Сосновый бор – микрорайон Подсолнухи	45,2	Автобусы категория М3 (класс I) - 22 ед.
12	улица Мостовая/станция Товарная – Садоводческое общество «Весна»*	32,2/37	Автобусы категория М3 (класс I) - 24 ед.
13/14	Направление № 13: улица Героев Чубаровцев - улица Яковлева - "Авангард" - улица Героев Чубаровцев Направление № 14: улица Героев Чубаровцев - "Авангард" - улица Яковлева - улица Героев Чубаровцев	42,7/48,5	Автобусы категория М3 (класс I) - 36 ед.
16	Инженерный центр - Сосновый бор	35,2	Автобусы категория М3 (класс I) - 21 ед.
19	вокзал Томск-2 – площадь Кукина	34,7	Автобусы категория М3 (класс I) - 30 ед.
20	станция Товарная – НПО «Вирион» (в летний период: станция Товарная – НПО «Вирион» /поселок Родионово*)	38	Автобусы категория М3 (класс I) - 20 ед.
22	микрорайон Мокрушинский – улица Интернационалистов/ поселок Спутник/поселок Штамово/ поселок Кузовлево*	28,8/44,3	Автобусы категория М3 (класс I) - 25 ед.
23	Инженерный центр – Приборный завод (в летний период: поселок Заварзино/ Инженерный центр – Приборный завод*)	43,2	Автобусы категория М3 (класс I) - 20 ед.
24	микрорайон Мокрушинский – Зеленый массив(в летний период: микрорайон Мокрушинский – Зеленый массив/2-е мичуринские*)	27,4/32,8	Автобусы категория М3 (класс I) - 17 ед.
25/52	Направление № 25: проспект Академический – Троллейбусное депо – улица Пушкина - проспект Академический. Направление № 52: проспект Академический - улица Пушкина - Троллейбусное депо - проспект Академический	31,8/33,5	Автобусы категория М3 (класс I) - 32 ед.
26	Кольцевая Алтайская – «Авангард»	39,1	Автобусы категория М3 (класс I) - 30 ед.
29	Школа № 53/ Спичфабрика «Сибирь»–	43,6/52,5	Автобусы категория М3 (класс I) - 21 ед.

Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок (наименование начального и конечного остановочного пункта)	Протяженность маршрута, км	Виды транспортных средств и классы транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, максимальное количество ТС каждого класса
1	2	3	4
	Карандашная фабрика*		
30/33	Направление № 30: Инженерный центр – Троллейбусное депо – микрорайон Солнечный – Инженерный центр Направление № 33: Инженерный центр – микрорайон Солнечный – Троллейбусное депо – Инженерный центр	24,1/23,8	Автобусы категория М3 (класс I) - 22 ед.
31	поселок Мясокомбинат - Кольцевая Алтайская	26,4	Автобусы категория М3 (класс I) - 11 ед.
32	2-ой поселок Черемошники/станция Товарная – улица Геологов/ поселок Просторный*	29,7/34,4/40,3	Автобусы категория М3 (класс I) - 20 ед.
36	Кольцевая Алтайская – поселок 105-й км	37,8	Автобусы категория М3 (класс I) - 7 ед.
37	Кольцевая Алтайская- поселок Нижний Склад /деревня Эушта*	27,6/42,1	Автобусы категория М3 (класс I) - 7 ед.
38	Сосновый бор – Областная клиническая больница (летний период: Сосновый бор – Областная клиническая больница/ 2-е мичуринские)*	48,6/51,3	Автобусы категория М3 (класс I) - 22 ед.
53	поселок Росинка/ НПО «Вирион» - микрорайон "Южные ворота"/Садоводческое общество «Весна»*	47/50,9	Автобусы категория М3 (класс I) - 31 ед.
1	Лагерный сад - Приборный завод	31,2	Троллейбусы большого класса - 13 ед.
2	Троллейбусное депо – Черемошники	21,4	Троллейбусы большого класса - 11 ед.
3	Площадь Южная - Областная клиническая больница	31,4	Троллейбусы большого класса - 17 ед.
4	Улица Говорова - Томск I	20,4	Троллейбусы большого класса - 10 ед.
5 (резерв)	Микрорайон Радужный - Томск-I	17	Троллейбусы большого класса - 6 ед.
6	Троллейбусное депо - микрорайон "Радужный"	24,6	Троллейбусы большого класса - 12 ед.
7	Приборный завод - пр. Комсомольский - Томск-I	27,6	Троллейбусы большого класса - 12 ед.
8 (резерв)	Площадь Южная - микрорайон "Радужный"	24	Троллейбусы большого класса - 12 ед.
1	Восточная - Черемошники	24,8	Трамваи большого класса - 18 ед.
2/2а кольцевой	№ 2: площадь Южная - площадь Дзержинского - площадь Батенькова - проспект Комсомольский - площадь Южная № 2А: площадь Южная - проспект Комсомольский - площадь Батенькова - площадь Дзержинского - площадь Южная	12	Трамваи большого класса - 12 ед.
3	Восточная - площадь Батенькова	9,6	Трамваи большого класса - 6 ед.
4	Восточная - площадь Южная	12,3	Трамваи большого класса - 4 ед.
5 (резерв)	Площадь Южная - Черемошники	16,9	Трамваи большого класса - 5 ед.

IV ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ НАСЕЛЕНИЯ В ГОРОДЕ СЕВЕРСКЕ

В настоящее время на территории ЗАТО Северск осуществляются регулярные перевозки пассажиров и багажа по 21 муниципальному маршруту:

- муниципальным казенным пассажирским транспортным предприятием (МК ПТП) по 16-ти социально значимым муниципальным маршрутам № 6, 7, 8, 9, 10, 11, 18, 33, 34, 99, 141, 142, 143, 144, 145, 146.

- индивидуальными предпринимателями и частными предприятиями по 5-ти маршрутам № 17, 30, 31, 32, № 29.

Количество подвижного состава, работающего по регулярным муниципальным маршрутам на территории г.Северска, составляет 86 единиц.

Так же по территории города Северск осуществляются регулярные перевозки пассажиров и багажа по трем межмуниципальным маршрутам № 400, 401 и 442 сообщением «Северск-Томск». Количество подвижного состава, работающего по межмуниципальным маршрутам составляет 115 единиц (№ 400-31 ед., № 401-31 ед., № 442-53 ед.) В целях обеспечения доступности транспортных услуг для населения установлен вид регулярных перевозок по муниципальным маршрутам – регулярные перевозки по регулируемым тарифам

В настоящее время регулярность движения по муниципальным маршрутам № 17, 29, 30, 31, 32 составляет 99,8 %, по социально значимым муниципальным маршрутам - 99,9 %, что подтверждает стабильность пассажирских перевозок.

В 2015-2016 годах в Северске проводилось обследование пассажиропотока по рабочим и выходным дням, результаты которого приведены в таблице.

Таблица 12 – Результаты обследования пассажиропотока

Маршрут	Среднее количество перевезенных пассажиров по маршрутам, выполняемым частными перевозчиками в прямом и обратном направлении (за 1 рейс)	
	май-июнь 2015 г.	январь-февраль 2016 г.
17	60	48
29	53	46
30	49	51

31	36	38
32	38	37
Среднее количество перевезенных пассажиров по социально значимым маршрутам выполняемым МК ПТП в прямом и обратном направлении (за 1 рейс)		
	ноябрь 2015 г.	декабрь 2016 г.
6	21	41
7	27	30
9	16	36
10	59	61
11	22	38
18	26	40
33	36	36
34	36	35
99	40	49
141	79	38
142	21	20
145	71	64

Из анализа результатов обследований пассажиропотоков 2014 и 2016 годов следует, что количество перевозимых пассажиров по муниципальным маршрутам ЗАТО Северск практически осталось на прежнем уровне. Расхождение в количестве перевезенных пассажиров по некоторым маршрутам связано с тем, что обследование проводилось в разные месяцы года.

По результатам проведенного обследования можно сделать вывод, что потребности населения ЗАТО Северск в услугах по перевозке пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам удовлетворены в полном объеме. Наполняемость автобусов пассажирами не превышает максимальной вместимости транспортных средств.

Проведенный анализ маршрутной сети муниципальных маршрутов, пролегающих в границах ЗАТО Северск, анализ условий движения транспортных средств с учетом общественного мнения позволил выявить существующие проблемы:

- дублирование трех межмуниципальных маршрутов с городскими;
- недостаточно удовлетворен спрос в транспортном обеспечении граждан проживающих в микрорайоне «Сосновка» и на внегородских территориях ЗАТО Северск (пос. Самусь, пос. Орловка);
- ширина проезжей части ул.Ленина (на участке от ул.Комсомольской до ул. Солнечная), ширина проезжей части поперечных улиц Строителей, Крупской, Куйб

ышева, отсутствие светофорных объектов на перекрестках ул. Парковая - просп. Коммунистический, ул. Парковая - ул. Лесная, ул. Царевского - ул. Ленина, ул. Курчатова - ул. Ленина, просп. Коммунистический - ул. Курчатова, пр. Коммунистический - ул. Солнечная (вблизи здания просп. Коммунистический, 116), ул. Солнечная - ул. Ленина, не позволяют изменить существующую маршрутную сеть, оборудовать остановки общественного транспорта и проложить путь следования муниципальных маршрутов по ул. Ленина, ул. Парковой, ул. Царевского, ул. Курчатова и ул. Солнечная.

V КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ АГЛОМЕРАЦИИ «ТОМСК-СЕВЕРСК-ТОМСКИЙ РАЙОН»

1. Неразвитая транспортная инфраструктура. Для Томской области характерна асимметричная модель региональной транспортной системы. Препятствует развитию региона удаленность от федеральных транспортных путей и отсутствие круглогодичного транспортного сообщения между территориальными единицами.

2. Доминирование личного автомобильного транспорта, при том, что пропорции использования транспорта следующие: 25-30% жителей пользуются личным автомобильным транспортом и 70-75% соответственно пользуются общественным транспортом. При этом, развитию общественного транспорта уделяется значительно меньше внимания;

3. Доминирование автобусного сообщения, в сравнении с иными видами транспорта. Дублирование сообщения на определенных участках.

4. Отсутствие четкой схемы работы с перевозчиками, неисполнение перевозчиками обязанностей (окончание обслуживания маршрута ранее указанного времени, смена маршрута), наличие нелегальных перевозчиков;

5. Отсутствие единой электронной системы управления транспортом;

6. Отсутствие автоматизированной системы оплаты проезда, отсутствие учета количества пассажиров на автомобильном транспорте;

7. Низкая доля пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте;

8. Высокая доля транзитных грузовых перевозок через город Томск, с затруднением движения городского транспорта, в том числе на въездах в город;

9. Не соответствие автомобильных дорог регионального или межмуниципального нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию;

10. Низкая плотность железнодорожной сети региона.

11. Высокая степень изношенности парка подвижного состава пассажирского транспорта;

12. Недостаточный уровень развития государственно-частного партнерства в сфере транспортной и дорожной инфраструктуры;

Ключевыми факторами, определяющими специфику развития транспорта и создающими условия для сохранения низкой эффективности пригородных перевозок, являются недостаточная привлекательность пригородного пассажирского транспорта, в связи с высоким уровнем автомобилизации, низким уровнем комфортности подвижного состава пригородного железнодорожного транспорта, неравномерностью распределения пригородной дорожной сети региона.

Существенные риски связаны со старением парка подвижного состава и отсутствием возможности выделения государственной поддержки на его обновление, невозможностью развития пригородных перевозок без повышения тарифа на перевозку пассажиров.