

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ШЫМКЕНТСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

Аннотация

В статье предложены концептуальные решения развития транспортной инфраструктуры Шымкентской агломерации. Предложено поэтапное планирование транспортной инфраструктуры городской агломерации с учетом грузового транспорта и транспортной сети пригородной зоны.

Ключевые слова: агломерация, инфраструктура, транспортная инфраструктура, грузовой транспорт, транспортные сети, пригородная зона.

Аңдатпа

Мақалада Шымкент агломерациясының көліктік инфрақұрылымын дамытудың тұжырымдамалық шешімдері ұсынылған. Жүк көлігі және қала маңындағы көлік желісін ескере отырып, қалалық агломерацияның көлік инфрақұрылымын кезең-кезеңмен жоспарлау ұсынылады.

Тірек сөздер: агломерация, инфрақұрылым, көлік инфрақұрылымы, жүк көлігі, көлік желілері, қала маңындағы аймақ.

Abstract

The article suggests a conceptual solution to the transport infrastructure development of Shymkent agglomeration. It proposed a phased plan of transport infrastructure of urban agglomerations based on freight transport and the transport network commuters.

Key words: agglomeration, infrastructure, transport infrastructure, freight transport, transport networks, a suburban area.

Территориально-пространственное развитие страны в определенной степени зависит от развития транспортно-логистической инфраструктуры регионов. Поэтому развитие общей транспортно-логистической инфраструктуры будет осуществляться в рамках формирования макрорегионов по принципу хабов, что предполагает развитие транспортно-дистрибуционного узла, ориентированного на привлечение основных грузовых потоков и развитие качества менеджмента и терминальной инфраструктуры в «точках роста» в региональном разрезе.

В современных условиях в Южном макрорегионе перспективным полюсом роста, концентрирующим в себе экономическую активность в стране и имеющим возможность выступить в качестве зоны интеграции страны с региональными и глобальными рынками, является хаб Южного макрорегиона – город Шымкент.

Город-хаб Шымкент будет служить центром, соединяющим Юг и Запад (граница Китайской Народной Республики (Достык, Хоргос) – Алматы – Тараз – Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск), Юг и Север (Петропавловск – Есиль – Аркалык – Жезказган – Шымкент), Юг и Восток (Алматы – Талдыкорган – Усть-Каменогорск – Семей – Павлодар) [1].

Развитие инфраструктуры города-хаба Шымкента и всего Южного макрорегиона повысит мобильность населения и ресурсов, что позволит покрыть дефицит трудовых ресурсов в Северном и Центрально-Восточном макрорегионах.

Строительство новых и реконструкцию старых дорог необходимо вести строго в соответствии с требованиями международных стандартов, обеспечивая трассы сетью инфраструктурных объектов с высоким уровнем сервисного и технического обслуживания.

Возможности развития транспортной инфраструктуры Шымкентской агломерации видятся в следующих мероприятиях: развитие пригородных скоростных ж/д перевозок или ЛРТ;

строительство кольцевых обводных дорог; реконструкция автомобильных дорог в населенных пунктах и др.

Железнодорожный транспорт

В настоящее время через территорию области проходят поезда дальнего следования, которые дают возможность пассажирам доехать до городов Узбекистана, Кыргызстана, Российской Федерации.

В области курсируют 2 пары поездов по внутриобластным сообщениям Шымкент – Туркестан и Шымкент – Сарыагаш. Учитывая социальную значимость внутриобластных межрайонных пригородных железнодорожных маршрутов для жителей Южно-Казахстанской области, из областного бюджета каждый год выделяются средства для субсидирования пригородных железнодорожных маршрутов Шымкент – Сарыагаш и Шымкент – Туркестан. Согласно утвержденному графику сообщения Шымкент – Туркестан и Шымкент – Сарыагаш осуществляются по 5 рейсов в неделю.

Протяженность железных дорог в разрезе Шымкентской агломерации составляет 381 км, из них:

- электрифицированные однопутные – 66,1 км;
- электрифицированные двухпутные – 267 км;
- неэлектрифицированные однопутные – 38,6 км;
- неэлектрифицированные двухпутные – 9,9 км.

К 2025 году в Шымкенте будет проложена вторая объездная железнодорожная ветка с северной стороны города. На ней расположатся грузосортировочная станция и новый железнодорожный вокзал «Шымкент-2», который станет основным.

На станции Арыс вокзал имеет вместимость 80–100 пассажиров, что не позволяет оказывать в дальнейшем (в настоящее время через станцию проходят проходящие пассажирские поезда) услуги транзитным пассажирам в соответствии с международными стандартами.

Поэтому рекомендуется до 2020 года расширение существующего комплекса пассажирского вокзала (до 300–500 пассажиров) со строительством новых площадей для размещения таможенных терминалов, зала ожидания для транзитных пассажиров, комнат отдыха, гостиницы, ресторана, багажного отделения, пункта пограничного и таможенного контроля, санитарно-карантинного пункта, помещения для полиции, медпункта и других, необходимых для обслуживания пассажиров.

Станция Ленгер расположена на однолинейной дороге без электричества и является путем сообщения и перевозок IV класса. Станция имеет три пути. В будущем предполагается электрификация дороги и налаживание работ по перевозке пассажиров по маршруту Ленгер – Шымкент.

Развитие железнодорожных линий через населенные пункты Жылга и Кызыласкер до г. Жетисай является эффективным проектом для развития и мобильности транспортировки грузов сельскохозяйственной продукции Мактааральского района до ст. Сарыагаш. Кроме того, сельскохозяйственная продукция Мактааральского района экспортируется в Республику Узбекистан. Поэтому проектом предлагается строительство железнодорожной линии сообщением Жылга – Сарыагаш – Кызыласкер – Жетисай протяженностью 140 км.

Предлагаемый проект железнодорожной линии создаст дополнительные условия для развития предпринимательства и сельского хозяйства Сарыагашского, Мактааральского и Шардаринского районов. Требуется дополнительный парк на ст. Сарыагаш и 6 приемо-отправочных путей.

Автомобильный транспорт

Масштабный эффект от развития инфраструктуры автомобильного транспорта Шымкентской агломерации даст в 2016–2020 годы выйти на полную мощность

трансконтинентальномутранспортному коридору Западная Европа – Западный Китай, который проходит севернее существующей автодороги Алматы – Шымкент. Важную роль в коридоре будет играть транспортно-логистический узел в городе Арысь. Вокруг трассы появятся новые виды бизнеса, значительно оживится трафик товаров, город наполнится новыми людьми, повысится творческий и предпринимательский потенциал региона.

В настоящее время наблюдается высокий уровень транзитных поездок через город вследствие расположения Шымкента на пересечении международных автотранспортных коридоров и недостаточности объездных дорог.

Кроме того, учитывая рост численности населения агломерации к прогнозируемому периоду до 2030 года до 2,2 млн человек предполагается, что пассажиропоток и транспортные потоки увеличатся на 14 %. В этой связи концептуально важным направлением развития агломерации является развитие транспортной инфраструктуры прилегающих районов как центров притяжения.

На сегодня имеется 3 подъездных пути к г. Шымкенту. Первое направление – Шымкент–Кызылорда, по которому курсируют 40 тыс. автотранспортных средств в сутки. Второе направление – Шымкент – Тараз, по данному направлению курсируют 13 тыс. автотранспортных средств в сутки, и третье направление Шымкент – Ташкент, здесь интенсивность движения составляет 24 тыс. автомобилей в сутки.

В этой связи необходимо строительство кольцевых обводных дорог (внутренних и внешних), транспортных коридоров с оптимальным охватом городских территорий и связями с внешними транспортными системами пригородной зоны города Шымкента.

К 2020 году полностью будет создана большая городская кольцевая дорога. Ее маршрут: Алматинская трасса, пробивка ее в южном направлении восточнее аэропорта, строительство новой трассы в юго-западной части до автодороги Шымкент – Ташкент, далее – в юго-восточном направлении до промышленной зоны в районе шинного завода. Она будет проходить в застроенной части города и связывать практически все периферийные районы северной и южной частей города.

Для снижения транспортной нагрузки и увеличения мобильности автотранспортных средств необходимо провести реконструкцию автомобильных дорог в населенных пунктах, входящих в Шымкентскую агломерацию (табл. 1).

Таблица 1. Автомобильные дороги Шымкентской агломерации, требующие ремонтных работ

№	Наименование города, района	Виды работ, км / кол-во участков			
		Реконструкция	Капитальный ремонт	Средний ремонт	Необходимые средства на СМР (млн тг)
1	г. Арыс		23 / 1		2 760/1
2	Сарыагашский		68 / 2	14 / 1	8 370/3
3	Тюлькубасский	7 / 1	24 / 2	39 / 2	5 915/5
4	Толебийский			67 / 4	1 005/4
5	Сайрамский	8 / 1	22 / 1	65 / 4	6 415/6
6	Казыгуртский		47/3	20/1	5 940/4
7	Ордабасинский		61/2	6/1	7 410/3
8	Байдибекский		89/3	172/4	13 260/7
Итого		15/2	334/14	383/17	51 075/33

Источник: данные акимата Южно-Казахстанской области.

В рамках Шымкентской агломерации 50 % автомобильных дорог, или 732 км, требуют ремонтных работ, в том числе необходимо реконструировать 15 км автодорог в Тюлькубасском и Сайрамском районах, провести капитальный ремонт дорог протяженностью 334 км практически во всех районах, входящих в агломерацию.

Сдерживающим фактором развития автомобильной инфраструктуры является наличие узких мест на автомобильных дорогах республиканского, областного, районного значения.

В настоящее время в Южно-Казахстанской области количество узких мест составляет 86, в том числе на автомобильных дорогах республиканского значения – 21, областного значения – 40, районного значения – 25.

В этой связи к 2020 году необходимо провести капитальный ремонт дорог на предмет обеспечения полной видимости автодорог, реконструкции аварийных мостов и др.

Пригородные железные дороги играют важную роль в агломерациях. В некоторых европейских городах был создан новый вид общественного транспорта, в котором элементы LRT интегрированы с традиционными пригородными железными дорогами, ориентированными на маятниковых мигрантов. Наиболее продвинутая практика такого рода наработана в Карлсруэ (Германия) и Манчестере (Англия), где пригородные железные дороги были продлены рельсовыми путями, проложенными по городским улицам. На этих участках было организовано совместное движение пригородных поездов и вагонов LRT, причем для пригородных пассажиров сообщение с центром города стало беспересадочным. Наличие прямого беспересадочного сообщения резко повысило привлекательность общественного транспорта: объем перевозок на большинстве маршрутов возрос на 30–40 %. В Карлсруэ около 40 % прироста пришлось на долю пассажиров, ранее предпочитавших автомобильные поездки.

Схема развития рельсового транспорта

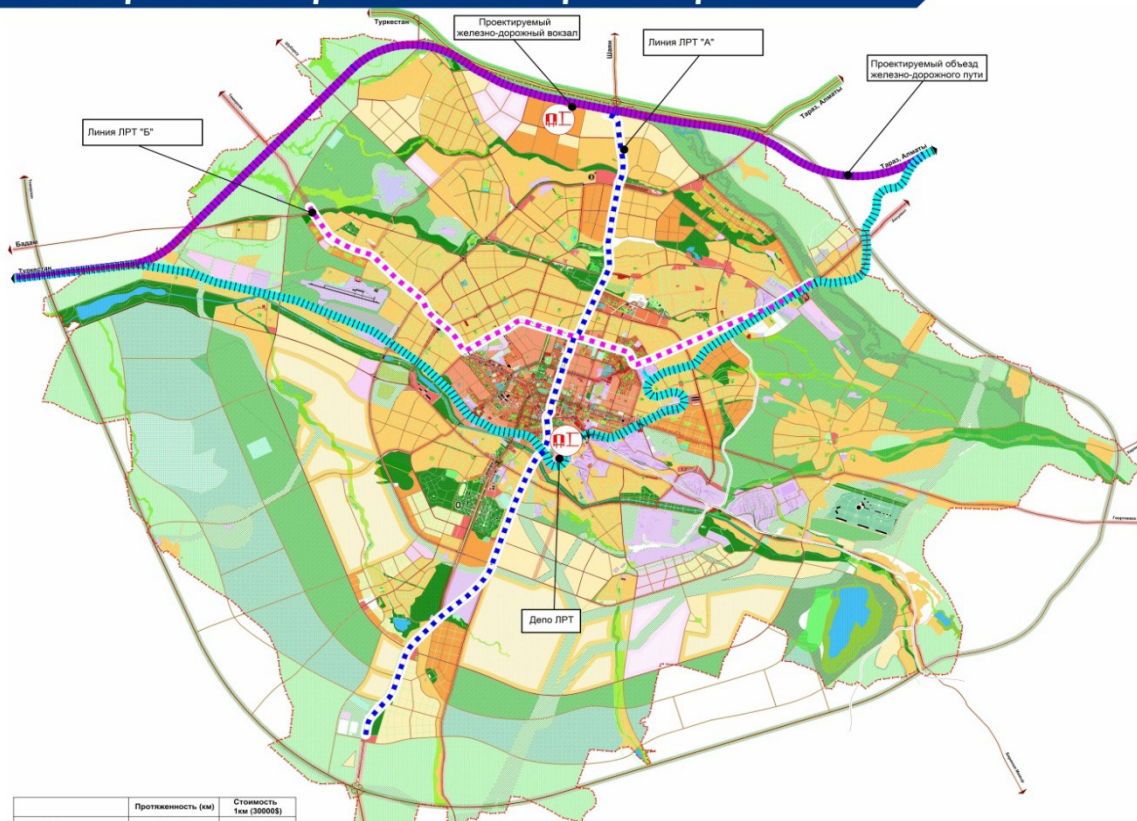


Рисунок 1. Схема развития рельсового транспорта Шымкентской агломерации

Поэтому необходимо развитие линий LRT как внутри города Шымкента, так и по основным направлениям и главным композиционным осям пригородной зоны города Шымкента. Необходимо проведение проектно-изыскательских и строительных работ по развитию линий LRT.

Таким образом, в городе до 2030 года будет запущена система ЛРТ – легкорельсовых трамваев и поездов, которые в том числе станут охватывать другие населенные пункты Шымкентской агломерации (рис. 1).

Общественный и междугородный транспорт

Особое значение в жизни города занимает развитие общественного транспорта. Количество обслуженных на городском транспорте людей с каждым годом увеличивается, так, индекс физического объема перевозки пассажиров в 2015 году, по сравнению с 2014 годом, составил 130 %, или 1107,4 млн чел. (табл. 2).

Таблица 2. Динамика развития перевозки грузов и пассажиров города Шымкента

№	Показатели	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
	Доля автомобильных дорог местного значения, находящихся в хорошем и удовлетворительном состоянии	%	35,1	49,7	46,5	38,3	43,6
1	Объем грузооборота	млн ткм	3194,3	3689,6	3974,0	4415,5	4834
2	Перевезено грузов	млн тонн	52,819	62,275	66,648	73,145	77,581
3	Объем пассажирооборота	млн пкм	4986,0	5722,9	6678,9	6843,4	9894,9
4	Перевезено пассажиров	млн человек	851,2	1016,3	1065,9	1066,0	1107,4

В 2015 году транспортом перевезено грузов на 6 % больше, чем за 2014 год. В целом, за период с 2011 года по 2015 год рост перевозки грузов всеми видами транспорта увеличился в 1,5 раза.

Улично-дорожная сеть города Шымкента развивается с учетом утвержденного генерального плана города.

Рост интенсивности транспортных потоков, который значительно опережает развитие инфраструктурных мощностей, приводит к снижению скоростей передвижения по городу.

Около 62 % перевезенных пассажиров по области приходится на гг. Шымкент, Туркестан, Арыс и Кентау. 23 % перевозимых пассажиров приходится на долю 4 районов области: Казыгуртского, Мактааральского, Сайрамского, Сарыагашского.

Интенсивность пассажирских корреспонденций между районными центрами и г. Шымкентом указана в таблице 3. Так, из Сайрамского района до города Шымкента (72 маршрута) на сегодня курсируют на автобусе – 3500 чел., на такси – 4500 чел., общая численность пассажиров составила 8000 чел.

Из Толебийского района до города Шымкента по 29 маршрутам автобусов курсируют 2000 пассажиров, на такси – 2800 чел. и порядка 1700 человек передвигаются на частных автотранспортных средствах. Общая численность пассажиров – 6500 чел.

Таблица 3. Интенсивность пассажирских корреспонденций между районными центрами и г. Шымкентом

№ п/п	Пассажирские корреспонденции по направлениям	Количество перевезенных пассажиров, всего	в том числе:		
			автобусы	такси	частный извоз
1	2	3	8		9
1	г. Арыс	2400	200	1250	950
2	Байдибекский район	850	200	650	-
3	Казыгуртский район	3200	1100	2100	-
4	Ордабасинский район	3500	1250	1350	900
5	Сайрамский район	8000	3500	4500	-
6	Сарыагашский район	7100	2200	3000	1900
7	Толедбийский район	6500	2000	2800	1700
8	Тюлькубасский район	2800	1100	1400	300
ИТОГО		34350	11550	17050	5750

В населенном пункте Т. Рыскулова Тюлькубасского района, п. Шаян Байдибекского района, п. Темирлан Ордабасинского района отсутствует автостанция. Поэтому проектом предлагается к 2020 году построить автостанции в п. Шаян, п. Темирлан и Т. Рыскулова.

Автостанции Казыгуртского, Сайрамского, Толедбийского, Сарыагашского районов и г. Арыс следует привести в соответствие с требованиями Национального стандарта обслуживания пассажиров. Так, национальный стандарт по услугам автовокзалов и автостанций предусматривает требования к обслуживающему персоналу, информационному обеспечению пассажиров, санитарным и техническим параметрам, прилегающим территориям, сохранности багажа, оснащению системами видеонаблюдения и доступа к Интернету, проведению предрейсовых технических и медицинских осмотров, доступности услуг для инвалидов, продаже билетов и т. д.

Приоритет общественного транспорта и пешеходные зоны

Использование надежного и комфортного общественного транспорта позволяет сократить количество автомобилей на городских дорогах, снизить объемы вредных выбросов и уменьшить заторы в уличном движении. Будут кардинально изменены принципы мониторинга и управления транспортными потоками и трафиком, с внедрением «Интеллектуальной транспортной системы» (ITS). Это позволит снизить число ДТП, увеличить пропускную способность дорог, снизить вредные выбросы.

В целом, развитие транспортной инфраструктуры Шымкентской агломерации повысит мобильность населения и ресурсов, что создаст условия для развития близлежащих населенных пунктов зоны агломерации.

Строительство кольцевых обводных дорог (внутренних и внешних), транспортных коридоров с оптимальным охватом городских территорий и связями с внешними транспортными системами пригородной зоны города Шымкента укрепит связь с хабом Алматы (направление Алматы – Тараз – Шымкент), с помощью них сельскохозяйственная продукция Южно-Казахстанской области получит доступ к рынку крупнейшей городской агломерации страны.

Экономический рост будет основан на благоприятной среде для ведения бизнеса, с высокой степенью развитости сферы услуг. Также в экономику агломерации большой вклад внесет развитие города Шымкента как регионального хаба Южного макрорегиона.

Немаловажным фактором является продвижение новых областей роста, инвестиции в инфраструктуру, развитие человеческого капитала и повышение качества жизни.

Наряду с инфраструктурными изменениями, привлекательность города Шымкента обеспечит развитие общественного транспорта, которое предусматривает создание скоростных систем пассажирского транспорта, обеспечивающих массовые перевозки и конкурирующих с личными автомобилями по комфортабельности, возможностям и скорости доставки.

Развитие линий скоростного общественного транспорта (линий LRT) в центре агломерации свяжет основные направления передвижения населения в черте города.

Реконструкция автомобильных дорог в населенных пунктах, входящих в Шымкентскую агломерацию, снизит транспортную нагрузку и увеличит мобильность корреспонденции автотранспортных средств.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Об утверждении Прогнозной схемы территориально-пространственного развития страны до 2020 года: Указ Президента Республики Казахстан от 21 июля 2011 года № 118.
- 2 Программа развития Южно-Казахстанской области на 2016–2020 годы.
- 3 Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010–2014 годы.
- 4 Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725.
- 5 Послание Главы государства народу Казахстана от 14 декабря 2012 года «Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства».

Дата поступления статьи в редакцию 28.10.2016