



ПРАВИТЕЛЬСТВО САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 04.05.2023 № 226-р

Об утверждении комплексной схемы организации транспортного обслуживания населения Самарско-Тольяттинской агломерации общественным транспортом

В целях реализации федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»:

1. Утвердить комплексную схему организации транспортного обслуживания населения Самарско-Тольяттинской агломерации общественным транспортом.
2. Опубликовать настоящее распоряжение в средствах массовой информации.
3. Настоящее распоряжение вступает в силу со дня его официального опубликования.

Первый
вице-губернатор –
председатель Правительства
Самарской области



В.В.Кудряшов

021525

Пивкин 3313537

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Самарской области
от 04.05.2023 № 226-р

Комплексная схема организации транспортного обслуживания населения
Самарско-Тольяттинской агломерации общественным транспортом

Термины и определения

Брутто-контракты – принятая Федеральным законом «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» форма взаимоотношений между заказчиком и поставщиком услуг транспортного обслуживания, по которой заказчик (субъект Российской Федерации или местного самоуправления муниципального образования) за счет бюджета закупает весь необходимый объем услуг городского пассажирского транспорта общего пользования, при этом собранная билетная выручка зачисляется в бюджет;

волатильное поведение потребителей – статистический показатель, характеризующий изменчивость поведения в зависимости от фактора;

время оборотного рейса – разница времени между проследованием одной и той же машины по заданному маршруту;

выпуск подвижного состава – общее количество транспортных средств, работающих на каждом маршруте;

доступность – характеристика качества транспортного обслуживания населения, выраженная в наличии возможности получения населением услуг по перевозке пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок;

интервал движения – время между проследованием последовательных транспортных средств одного и того же маршрута;

качество транспортного обслуживания населения – интегральная оценка уровня транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок, выраженная в совокупности характеристик надежности, доступности и комфортности;

комфортность – характеристика качества транспортного обслуживания населения, выраженная в уровне удобства пользования услугами по перевозке пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок, в том числе отсутствии физиологического и психологического дискомфорта для пассажиров в процессе потребления услуги;

магистральный маршрут – маршруты регулярных перевозок по регулируемым тарифам, по которым осуществляются перевозки в пределах муниципального образования ежедневно с началом работы не позднее 6:00 часов и окончанием работы не ранее 23:00, с интервалом не более 15 минут в течение всего времени работы, обеспечивающие передвижение между двумя любыми остановочными пунктами, обслуживаемыми магистральными маршрутами, не более чем с двумя пересадками. Под магистральным маршрутом могут рассматриваться несколько маршрутов, планируемых и работающих по согласованному расписанию и следующих на общем участке с равномерными интервалами;

маломобильные группы населения – инвалиды, люди с временным нарушением здоровья, беременные женщины, люди преклонного возраста, люди с детскими колясками, иные категории населения, испытывающие затруднения при пользовании услугами по перевозке пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок;

надежность – характеристика качества транспортного обслуживания населения, выраженная в стабильности получения услуг по перевозке пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок и предсказуемости уровня их качества;

низкопольное транспортное средство – транспортное средство, уровень пола которого в зоне входных площадок обеспечивает высоту пола не выше 350 мм от уровня проезжей части или головки рельса;

пассажиропоток – количество пассажиров, проезжающих в единицу времени через какое-либо сечение в сети пассажирского транспорта;

подвозящие маршруты – маршруты, соединяющие удаленные районы с остановками магистральных маршрутов, крупными объектами тяготения;

респондент – участник, обследуемый;

социальные маршруты – подвозные маршруты до поликлиник, паспортных столов и других социально значимых мест;

средства визуального информирования пассажиров – справочно-информационные стенды и табло, размещенные на остановочных пунктах, а также в транспортных средствах, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок;

средства звукового информирования пассажиров – система, обеспечивающая трансляцию информации о транспортном обслуживании с использованием средств громкой связи;

тактовое расписание – расписание движения транспортного средства по маршруту с интервалами, являющимися целочисленными делителями 60 минут, то есть такими, при которых обеспечивается прибытие транспортного средства на остановочный пункт строго в одни и те же минуты каждого часа (например: 4, 5, 6, 10, 12, 15, 20, 30 минут);

транспортное обслуживание населения – выполнение работ по осуществлению перевозок пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок;

хаб – узловой остановочный пункт, где осуществляется пересадка между маршрутами;

муниципальный транспорт – вид транспортной услуги, предоставляемой муниципальным образованием. Операционная

рентабельность обеспечивается как за счет билетной выручки, так и субсидий из бюджета, что позволяет обеспечивать гарантии качества и надежности перевозок, в том числе в коридорах и периоды времени, где платежеспособный спрос не обеспечивает рентабельность.

Обозначения и сокращения

- А – автобус;
- АВ – автовокзал;
- АС – автостанция;
- АСМ-ПП – автоматизированная система мониторинга пассажиро-
ропотоков;
- АСОП – автоматизированная система оплаты проезда;
- БК – большой класс вместимости транспортного средства;
- ГОСТ – государственный стандарт;
- ГЭТ – городской электрический транспорт;
- ДПП – документ планирования перевозок;
- ДТП – дорожно-транспортное происшествие;
- КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения;
- МК – малый класс вместимости транспортного средства;
- мкр. – микрорайон;
- НГПТ – наземный городской пассажирский транспорт;
- ОБК – особо большой класс вместимости транспортного средства;
- ООО – общество с ограниченной ответственностью;
- ОП – остановочный пункт;
- ПДД – правила дорожного движения;
- пер. – переулок;
- ПКРТИ – программа комплексного развития транспортной
инфраструктуры;
- ПО – программное обеспечение;
- пр. – проезд;
- просп. – проспект;

ПС – подвижной состав;

СК – средний класс вместимости транспортного средства;

СП – свод правил;

Тм – трамвай;

Тб – троллейбус;

ТОП – транспорт общего пользования;

ТПУ – транспортно-пересадочный узел;

ТС – транспортное средство;

УДС – улично-дорожная сеть;

ул. – улица;

ФЗ – федеральный закон;

WiFi – технология беспроводной передачи данных.

1. Результаты предварительного анализа параметров транспортного обслуживания населения

1.1. Анализ положений действующих документов стратегического планирования Российской Федерации и субъекта Российской Федерации

Анализ параметров транспортного обслуживания населения проводился по состоянию на 2019 – 2021 годы.

Федеральные транспортные проекты в Самарской области

В рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (далее – КПМИ) на территории Самарской области предусмотрена реализация трех мероприятий. Согласно КПМИ до 2024 года на территории региона должны быть выполнены следующие проекты:

- 1) «Строительство обхода г.о. Тольятти и нового моста через р. Волгу»;
- 2) «Реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск (подъезд к г. Оренбургу) на участке км 10 – км 30, Самарская область»;

3) «Реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск на участке км 1034 – км 1344, Самарская область, Оренбургская область, Республика Башкортостан».

Второй и третий проект относятся к реконструкции перегруженных участков автомобильной дороги М-5 «Урал», соединяющей европейскую и азиатскую части России.

Проект по строительству обхода г. Тольятти и нового моста через р. Волгу планируется реализовывать с привлечением внебюджетного финансирования. В последующем данная автомобильная дорога станет частью международного транспортного коридора Европа – Западный Китай (далее – ЕЗК).

В рамках стратегии развития опорной сети скоростных автомобильных дорог Российской Федерации в отношении сети скоростных автомобильных дорог Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на период до 2035 года также предусмотрен ряд проектов на территории Самарской области.

Согласно данному документу к 2030 году все участки автомобильной дороги М-5 «Урал» от г. Сызрани до г. Уфы должны стать скоростными. В аналогичный период времени должен быть реконструирован участок автомобильной дороги М-5 «Урал» Самара – Оренбург – Сагарчин (участок на подъезде к г. Самаре км 10 – км 30 реконструируется в рамках КПМИ). К 2035 году запланировано завершение реконструкции скоростной автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке от г. Ульяновска до г. Сызрани. Таким образом, сформируется непрерывный скоростной автодорожный коридор ЕЗК, который пройдет по территории Самарской области на участке от границы с Ульяновской областью в обход г. Тольятти мимо г. Самары до границы с Оренбургской областью.

Также стратегией Государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2035 года предусмотрена реализация проекта по строительству скоростной автомобильной дороги «Юго-Западная

1.2. Анализ системы транспортного обслуживания населения Самарско-Тольяттинской агломерации и Самарской области всеми видами ТОП в межмуниципальном, межрегиональном и муниципальном сообщении

1.2.1. Анализ существующей маршрутной сети транспорта общего пользования на территории Самарско-Тольяттинской городской агломерации

1.2.1.1. Маршрутная сеть и инфраструктура общественного транспорта г.о. Самара

Общественный транспорт в г.о. Самара перевозит порядка 190 млн. пассажиров в год и остается востребованным. Согласно реестру муниципальных маршрутов регулярных перевозок имеется 133 регулярных маршрута, из которых 8 сезонных маршрутов (автобусные, действуют в День Победы и дни религиозных праздников), 4 специальных маршрута (3 автобусных и 1 трамвайный, действуют в дни проведения мероприятий на стадионе «Самара Арена»).

Таблица 1

Распределение маршрутов регулярных перевозок по видам транспорта и видам перевозок в г.о. Самара, количество маршрутов

| Вид транспорта | Вид перевозок | | |
|----------------|-------------------------|---------------------------|-------|
| | по регулируемым тарифам | по нерегулируемым тарифам | итого |
| Автобус | 46 | 35 | 81 |
| Троллейбус | 15 | 0 | 15 |
| Трамвай | 24 | 1 | 25 |
| Итого | 85 | 36 | 121 |

Из маршрутов реестра 85 относятся к маршрутам, на которых перевозки осуществляются по регулируемым тарифам, 36 – к тем, где тариф нерегулируемый (табл. 1). По видам транспорта маршруты распределены следующим образом: 81 автобусный маршрут, 25 трамвайных маршрутов и 15 троллейбусных маршрутов. Общая протяженность маршрутов регулярных перевозок составляет в г.о. Самара 5109,5 км, из них на автобусные маршруты приходится 3171,5 км, на

трамвайные – 1243,3 км, на троллейбусные – 694,7 км. Суммарная доля маршрутов электротранспорта в общей протяженности составляет 38% (рис. 2).

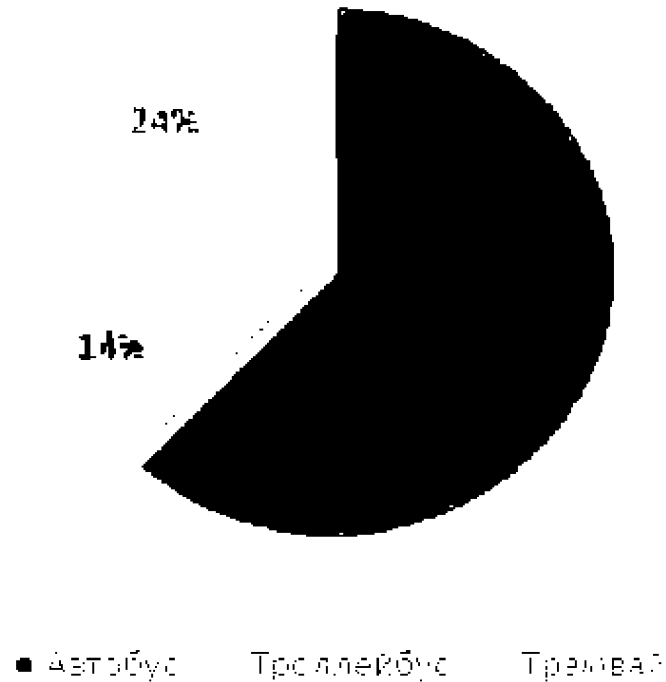


Рис. 2. Доля маршрутов различных видов транспорта в общей протяженности маршрутов регулярных перевозок в г.о. Самара

Карты-схемы автобусных, троллейбусных и трамвайных маршрутов г.о. Самара представлены на рис. 3, 4. Эксплуатационные показатели существующей сети приведены в табл. 2 – 4.

Показатели парка и выпуска по существующему положению в г.о. Самара

| Период | Виды транспорта | Кол-во маршрутов | Кол-во рейсов в сутки | Выпуск в пик, ед. | | | | | Парк ПС, шт. | | | | |
|------------------------|---------------------------|------------------|-----------------------|-------------------|--------------------------------------|--|----------------------------------|-----------------------------------|--------------|--------------------------------------|--|----------------------------------|-----------------------------------|
| | | | | Всего | МК (для трамваев – оди-ночн. вагоны) | СК (для трамваев – сочле-ненн. вагоны) | БК (для трамваев – СМЕ 2 вагоны) | ОБК (для трамваев – СМЕ 3 вагоны) | Всего | МК (для трамваев – оди-ночн. вагоны) | СК (для трамваев – сочле-ненн. вагоны) | БК (для трамваев – СМЕ 2 вагоны) | ОБК (для трамваев – СМЕ 3 вагоны) |
| Существующее положение | Трамвай | 24 | 2 272 | 250 | 160 | 8 | 82 | 0 | 286 | 184 | 8 | 94 | 0 |
| | Троллейбус (в т.ч. с УАХ) | 15 | 1 262 | 144 | 0 | 0 | 144 | 0 | 166 | 0 | 0 | 166 | 0 |
| | Автобус | 105 | 4 391 | 1 685 | 1 270 | 282 | 133 | 0 | 1 705 | 1 270 | 282 | 153 | 0 |
| | ВСЕГО | 144 | 7 925 | 2 079 | 1 430 | 290 | 359 | 0 | 2 157 | 1 454 | 290 | 413 | 0 |

Показатели работы общественного транспорта по существующему положению в г.о. Самара

| Период | Виды транспорта | Кол-во маршрутов | Пробег ПС в год, тыс. км | | | | | Время ПС в год, тыс. часов | | | | |
|------------------------|----------------------------|------------------|--------------------------|--------------------------------------|--|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| | | | Всего | МК (для трамваев – оди-ночн. вагоны) | СК (для трамваев – сочле-ненн. вагоны) | БК (для трамваев – СМЕ 2 вагоны) | ОБК (для трамваев – СМЕ 3 вагоны) | Всего | МК (для трамваев – оди-ночн. вагоны) | СК (для трамваев – сочлененн. вагоны) | БК (для трамваев – СМЕ 2 вагоны) | ОБК (для трамваев – СМЕ 3 вагоны) |
| Существующее положение | Трамвай | 24 | 18 005 | 12 874 | 423 | 4 708 | 0 | 1 405 | 1 050 | 30 | 325 | 0 |
| | Троллей-бус (в т.ч. с УАХ) | 15 | 10 367 | 0 | 0 | 10 367 | 0 | 694 | 0 | 0 | 694 | 0 |
| | Автобус | 105 | 77 904 | 50 727 | 18 114 | 9 063 | 0 | 3 643 | 2 003 | 1 115 | 526 | 0 |
| | ВСЕГО | 144 | 106 275 | 63 601 | 18 537 | 24 138 | 0 | 5 742 | 3 053 | 1 144 | 1 545 | 0 |

Показатели транспортного предложения маршрутной сети по существующему положению в г.о. Самара

| Период | Виды транспорта | Количество маршрутов | Место-километров, млн. мест.км | | | | |
|---------------------------|-----------------|----------------------|--------------------------------|--|---|-------------------------------------|--------------------------------------|
| | | | Всего | МК (для трамваев – одиноч. вагоны) | СК (для трамваев – сочлененн. вагоны) | БК (для трамваев – СМЕ 2 вагоны) | ОБК (для трамваев – СМЕ 3 вагоны) |
| Существующее положение | Трамвай | 24 | 2 193 645 | 1 223 042 | 76 171 | 894 432 | 0 |
| | Троллейбус | 15 | 850 078 | 0 | 0 | 850 078 | 0 |
| | Автобус | 105 | 2 764 850 | 1 115 988 | 905 682 | 743 180 | 0 |
| | ВСЕГО | 144 | 5 808 573 | 2 339 030 | 981 852 | 2 487 690 | 0 |

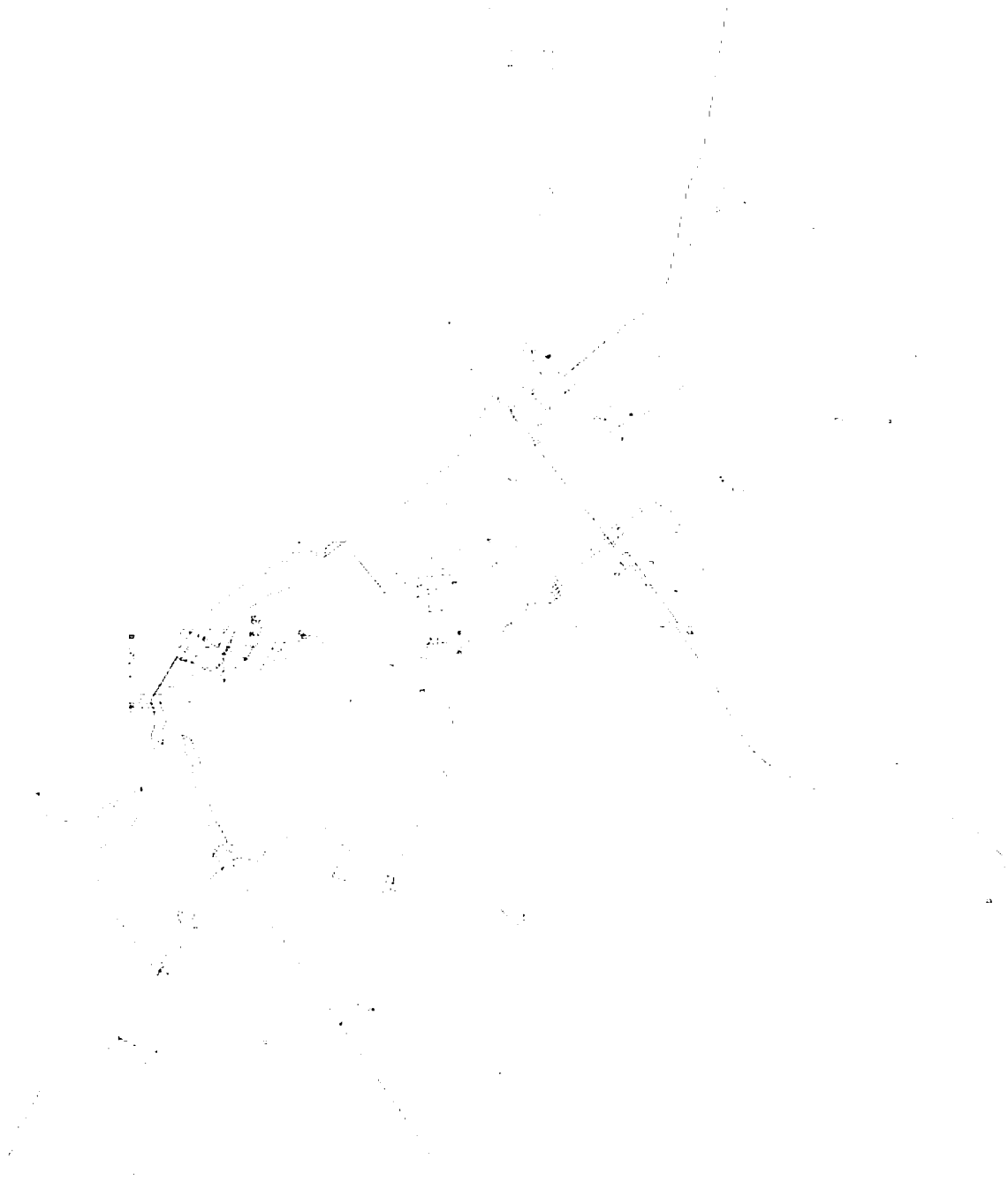


Рис. 3. Схема движения общественного транспорта в г.о. Самара.
Автобусные маршруты

Трамвайная сеть г. Самары представлена 24 маршрутами, троллейбусная – 15 маршрутами. Трамвайные и троллейбусные маршруты работают по регулируемому тарифу.

На сети можно выделить ряд маршрутов, выполняющих функции «магистральных» – работающих на подвижном составе большого (на трамвайных маршрутах в том числе и особо большого) и среднего классов с интервалами 4 – 10 минут и обеспечивающих основной объем транспортной работы. К таким маршрутам можно отнести трамвайные маршруты 1, 3, 4/23, 5, 7, 13, 20, 22, 24, 25, 20К, перевозящие в будний день 10 – 30 тыс. пассажиров (по данным за октябрь 2019 года), троллейбусные маршруты 4, 7, 12, а также автобусные маршруты 41, 34, 67, 70, 47, 24, 37, 1, 50, 2, 23.

Наибольший среднесуточный пассажиропоток имеет маршрут трамвая № 13 с суточным пассажиропотоком более 30 тыс. пассажиров, среди автобусов наибольший пассажиропоток наблюдается на маршрутах 41 и 34. Необходимо отметить, что данные автобусные маршруты в значительной степени дублируют коридор единственной линии метрополитена, таким образом, снижая эффективность его работы.

Кроме того, большое количество маршрутов коммерческих перевозчиков обеспечивает низкий (5 – 10 минут) интервал на транспортных средствах малого класса и в значительной степени дублирует трамвайные и троллейбусные маршруты, выполняя функции «магистральных» и не являясь таковыми по сути, что приводит к потере билетной выручки для муниципального перевозчика и деградации транспортной системы.

В настоящее время на территории г.о. Самара движение маршрутных безрельсовых транспортных средств по выделенным полосам для движения общественного транспорта осуществляется на участках, указанных в таблице 5.

Таблица 5

Выделенные полосы для движения общественного транспорта в
г.о. Самара

| № п/п | Название улицы | Участок | Протяженность, км |
|-------|--------------------------|--|-------------------|
| 1. | дублер Московского шоссе | от пр. Кирова до ул. 1-й квартал (п. Мехзавод) | 7,51 |
| 2. | пр. Кирова | от ул. Теннисной до ул. Железной дивизии | 0,950 |
| 3. | Комсомольская площадь | от ул. Агибалова до ул. Спортивной | 0,162 |
| 4. | ул. Агибалова | от ул. Ульяновской до ул. Вилоновской | 0,257 |
| 5. | ул. Агибалова | от ул. Красноармейской до ул. Льва Толстого | 0,187 |
| 6. | Зубчаниновское шоссе | от ул. Товарной до Конного проезда | 0,527 |
| ИТОГО | | | 9,593 |

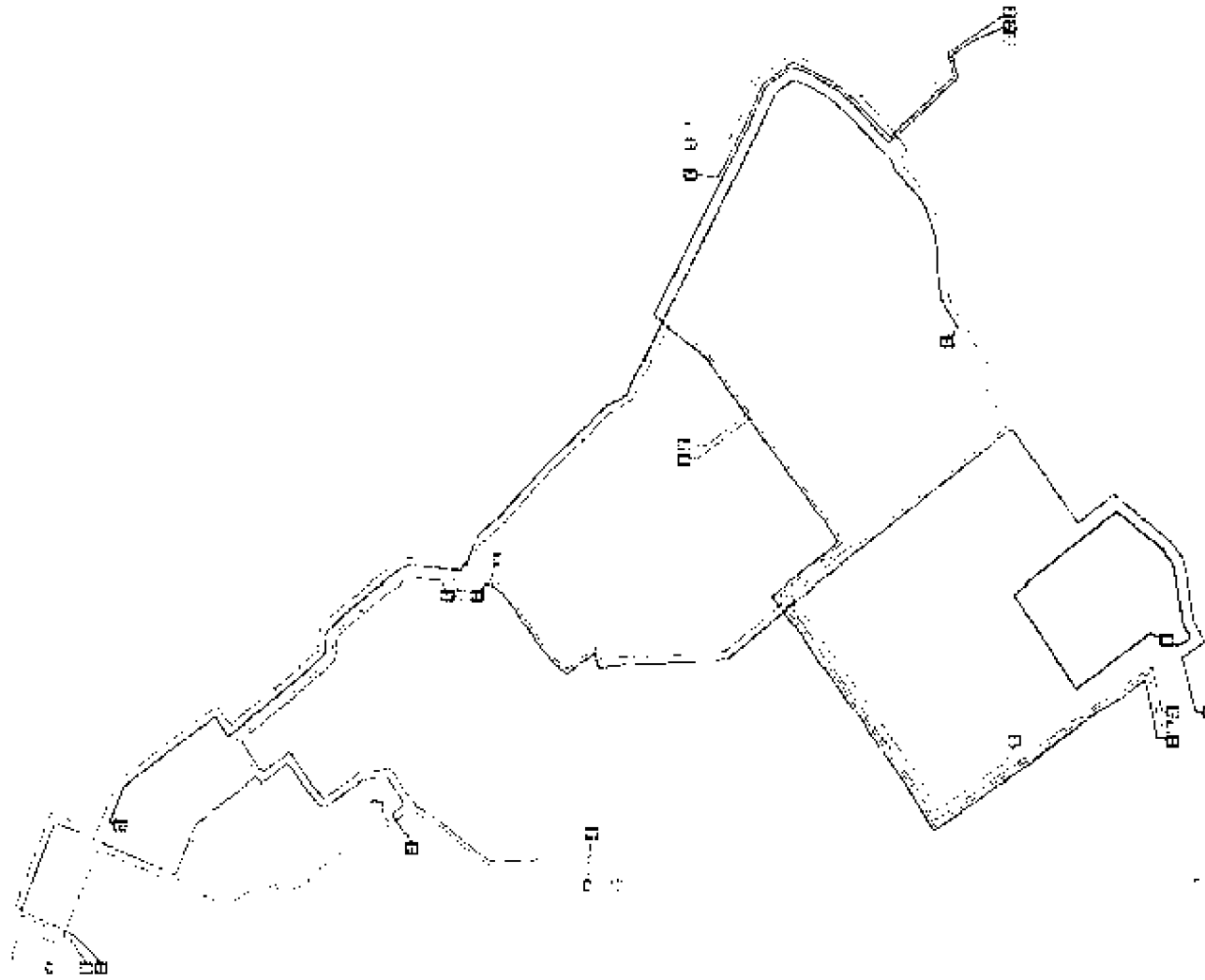


Рис. 4. Схема движения общественного транспорта в г.о. Самара. Трамвайные маршруты

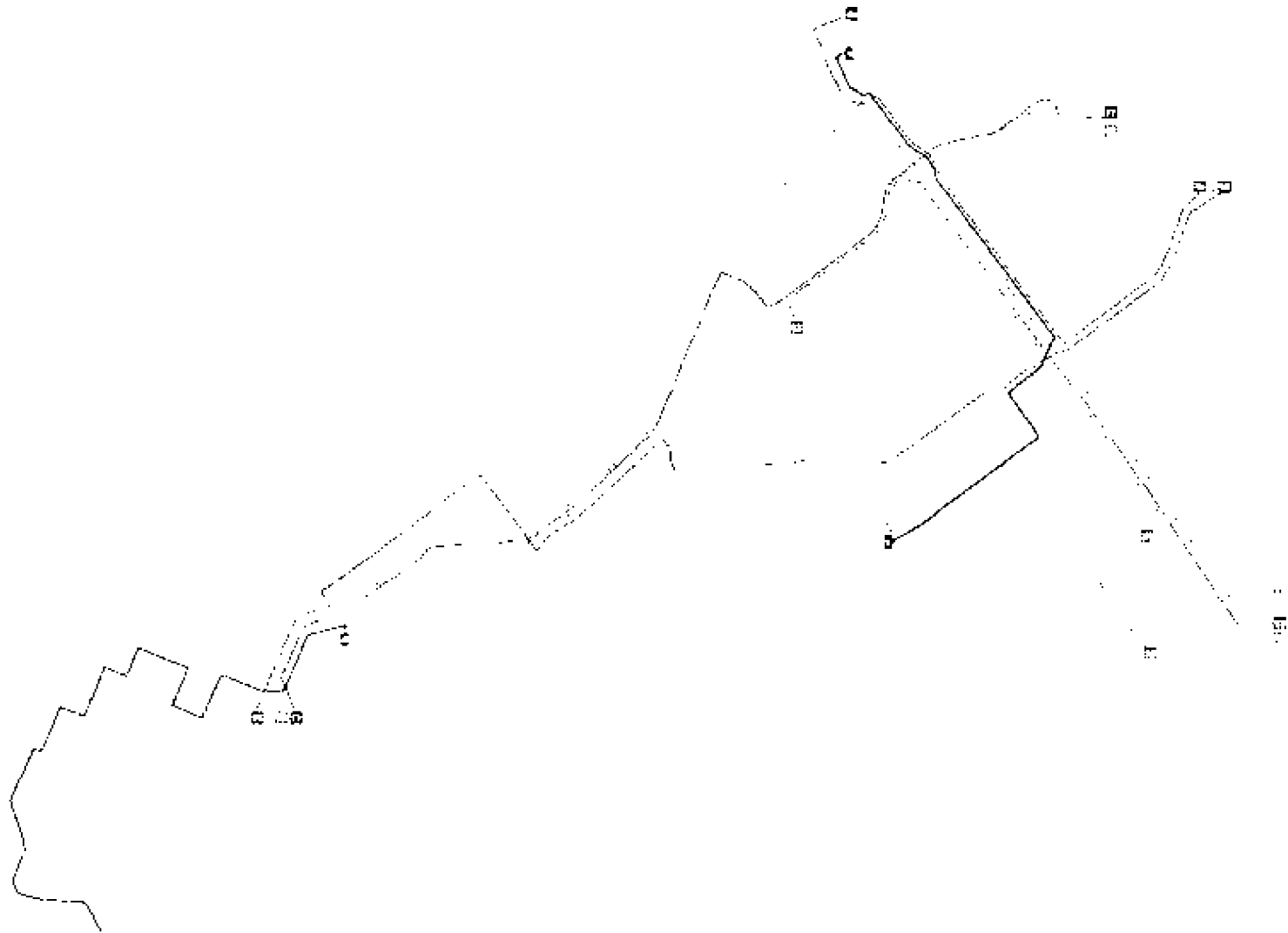


Рис. 5. Схема движения общественного транспорта в г.о. Самара. Троллейбусные маршруты

1.2.1.2. Маршрутная сеть и инфраструктура городского транспорта г.о. Тольятти

В г.о. Тольятти согласно реестру муниципальных маршрутов регулярных перевозок имеется 103 регулярных маршрута. Перевозки по 53 маршрутам осуществляются по нерегулируемым тарифам, по 50 маршрутам – по регулируемым тарифам (табл. 6).

Таблица 6

Распределение маршрутов регулярных перевозок по видам транспорта и видам перевозок в г.о. Тольятти, количество маршрутов

| Вид транспорта | Вид перевозок (тариф) | | |
|----------------|-------------------------|---------------------------|-------|
| | по регулируемым тарифам | по нерегулируемым тарифам | итого |
| Автобус | 39 | 53 | 92 |
| Троллейбус | 11 | 0 | 11 |
| Итого | 50 | 53 | 103 |

В городе действует 92 автобусных и 11 троллейбусных маршрутов. Общая протяженность маршрутов регулярных перевозок составляет 4007,2 км, из которых 3684,0 км приходится на автобусные маршруты, 323,2 км – на троллейбусные маршруты. Доля троллейбусных маршрутов в общей протяженности составляет 8% (рис. 6).

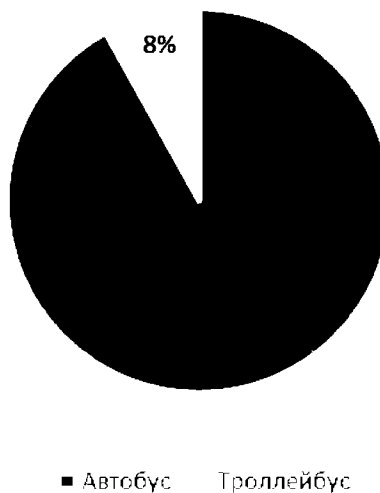


Рис. 6. Доля маршрутов различных видов транспорта в общей протяженности маршрутов регулярных перевозок в г.о. Тольятти

Маршрутная сеть г.о. Тольятти характеризуется большим количеством маршрутов, организованных для доставки смен сотрудников на крупные промышленные предприятия, такие как АО «АвтоВАЗ», ПАО «ТольяттиАзот» и др. Данные маршруты характеризуются нерегулярностью интервалов движения: несколько рейсов с небольшими (5 – 15 минут) интервалами в утренний и вечерний период и значительными (2 – 3 часа) интервалами (или полным отсутствием сообщения) в другие периоды.

Работа данных маршрутов финансируется соответствующими заказчиками перевозок и фактически не обеспечивает потребности в корреспонденциях, не увязанных с работой предприятий-заказчиков. Однако работа данных маршрутов затрагивает инфраструктуру ТОП (посадочные площадки, пропускная способность элементов УДС) и вносит существенный вклад в загрузку инфраструктуры в пиковые часы.

На дальнейших этапах работы данные маршруты не будут учитываться в построении оптимизационной модели, но их вклад будет учитываться при подготовке предложений по инфраструктурным мероприятиям.

Карты-схемы троллейбусных и автобусных маршрутов г.о. Тольятти представлены на рис. 7, 8.

Выделенные полосы для движения транспорта общего пользования в настоящее время в г.о. Тольятти отсутствуют.

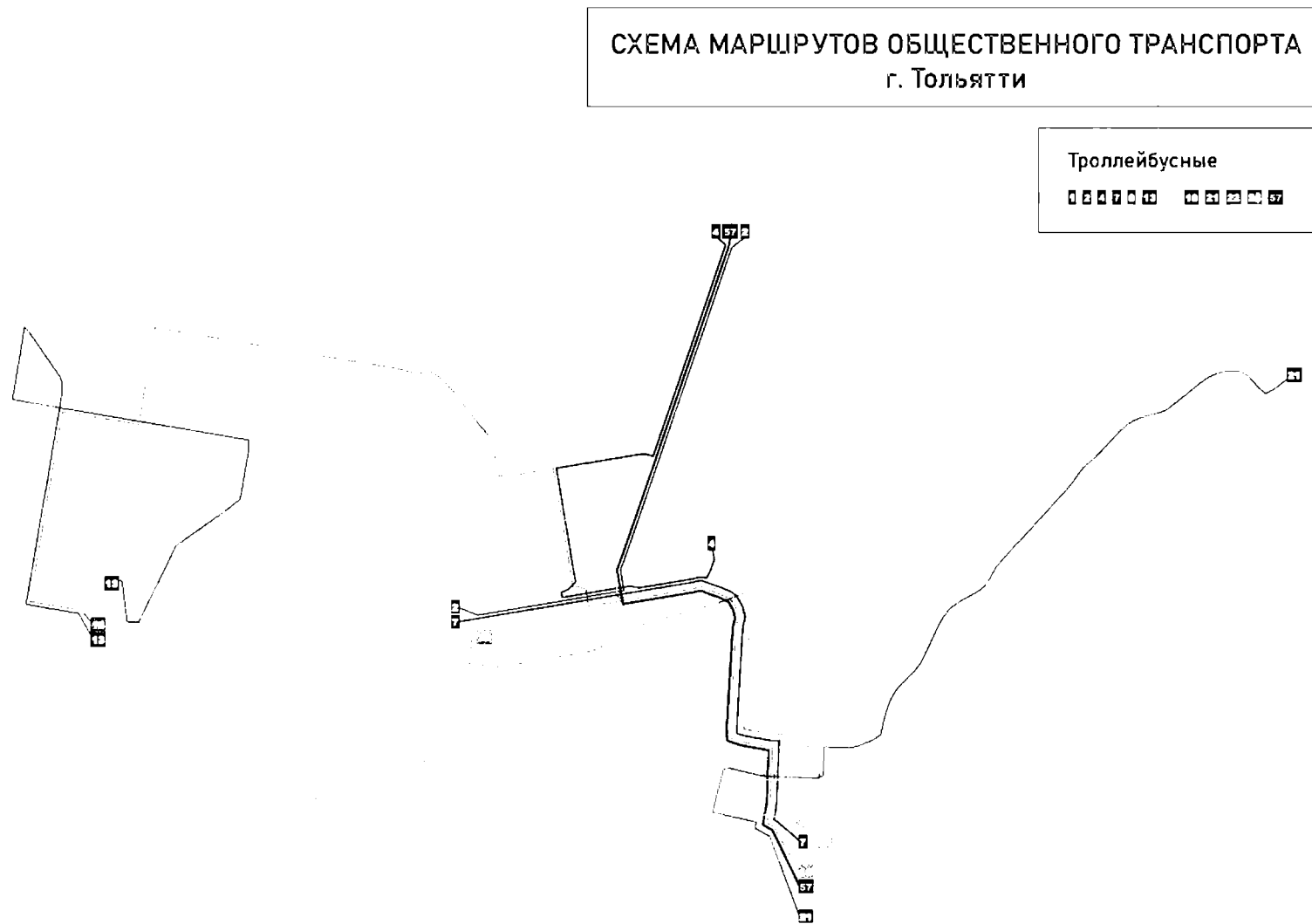


Рис. 8. Схема движения общественного транспорта в г.о. Тольятти. Троллейбусные маршруты

Таблица 7

Показатели парка и выпуска ПС по существующему положению в г.о. Тольятти

| № п/п | Период | Виды транспорта | Количество маршрутов | Количество рейсов в сутки | Выпуск в пик, ед. | | | | | Парк ПС, шт. | | | | |
|-------|------------------------|---------------------------|----------------------|---------------------------|-------------------|-----|----|-----|-----|--------------|-----|----|-----|-----|
| | | | | | Всего | МК | СК | БК | ОБК | Всего | МК | СК | БК | ОБК |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 1. | Существующее положение | Троллейбус (в т.ч. с УАХ) | 11 | 437 | 68 | 0 | 0 | 68 | 0 | 78 | 0 | 0 | 78 | 0 |
| 2. | | Автобус | 66 | 4 044 | 1 184 | 865 | 72 | 243 | 4 | 1 362 | 995 | 83 | 279 | 5 |
| 3. | | ВСЕГО | 77 | 4 481 | 1 252 | 865 | 72 | 311 | 4 | 1 440 | 995 | 83 | 358 | 5 |

Таблица 8

Показатели работы общественного транспорта по существующему положению в г.о. Тольятти

| № п/п | Период | Виды транспорта | Количество маршрутов | Пробег ПС в год, тыс. км | | | | | Время ПС в год, тыс. часов | | | | |
|-------|------------------------|---------------------------|----------------------|--------------------------|--------|-------|--------|-----|----------------------------|-------|-----|-------|-----|
| | | | | Всего | МК | СК | БК | ОБК | Всего | МК | СК | БК | ОБК |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 1. | Существующее положение | Троллейбус (в т.ч. с УАХ) | 11 | 4 817 | 0 | 0 | 4 817 | 0 | 558 | 0 | 0 | 558 | 0 |
| 2. | | Автобус | 66 | 79 785 | 55 385 | 8 181 | 16 133 | 86 | 8 274 | 6 620 | 496 | 1 150 | 8 |
| 3. | | ВСЕГО | 77 | 84 602 | 55 385 | 8 181 | 20 950 | 86 | 8 833 | 6 620 | 496 | 1 708 | 8 |

Таблица 9

Показатели транспортного предложения маршрутной сети по существующему положению в г.о. Тольятти

| № п/п | Период | Виды транспорта | Количество маршрутов | Место-километров, млн. | | | | |
|----------|---------------------------|------------------------------|-------------------------|------------------------|-------|-----|-------|-----|
| | | | | Всего | МК | СК | БК | ОБК |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1. | Существующее положение | Троллейбус (в т.ч. с УАХ) | 11 | 395 | 0 | 0 | 395 | 0 |
| 2. | | Автобус | 66 | 2 960 | 1 218 | 409 | 1 323 | 9 |
| 3. | | ВСЕГО | 77 | 3 354 | 1 218 | 409 | 1 718 | 9 |

1.2.1.3. Маршрутная сеть и инфраструктура городского общественного транспорта г.о. Новокуйбышевск

В г.о. Новокуйбышевск действует 47 маршрутов регулярных перевозок. По 35 маршрутам осуществляются перевозки по регулируемому тарифу, по 12 маршрутам – по нерегулируемому тарифу (табл. 10).

Таблица 10

Распределение маршрутов регулярных перевозок по видам транспорта и видам перевозок в г. Тольятти, количество маршрутов

| Вид транспорта | Вид перевозок (тариф) | | |
|----------------|-------------------------|---------------------------|-------|
| | по регулируемым тарифам | по нерегулируемым тарифам | итого |
| Автобус | 24 | 12 | 36 |
| Троллейбус | 11 | 0 | 11 |
| Итого | 35 | 12 | 47 |

Общая протяженность маршрутов регулярных перевозок в г. Новокуйбышевске составляет 1259,4 км, из которых на автобусные маршруты приходится 1010,6 км, а на троллейбусные – 248,8 км. Доля троллейбусных маршрутов в общей протяженности составляет 20%.

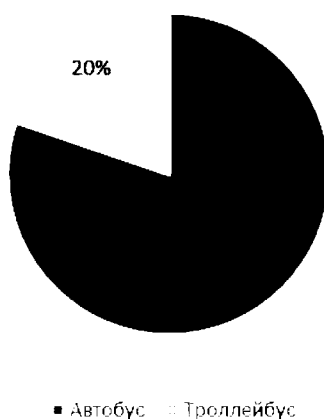


Рис. 9. Доля маршрутов различных видов транспорта в общей протяженности маршрутов регулярных перевозок г.о. Новокуйбышевск

Карты-схемы троллейбусных и автобусных маршрутов г.о. Новокуйбышевск представлены на рис. 10, 11.

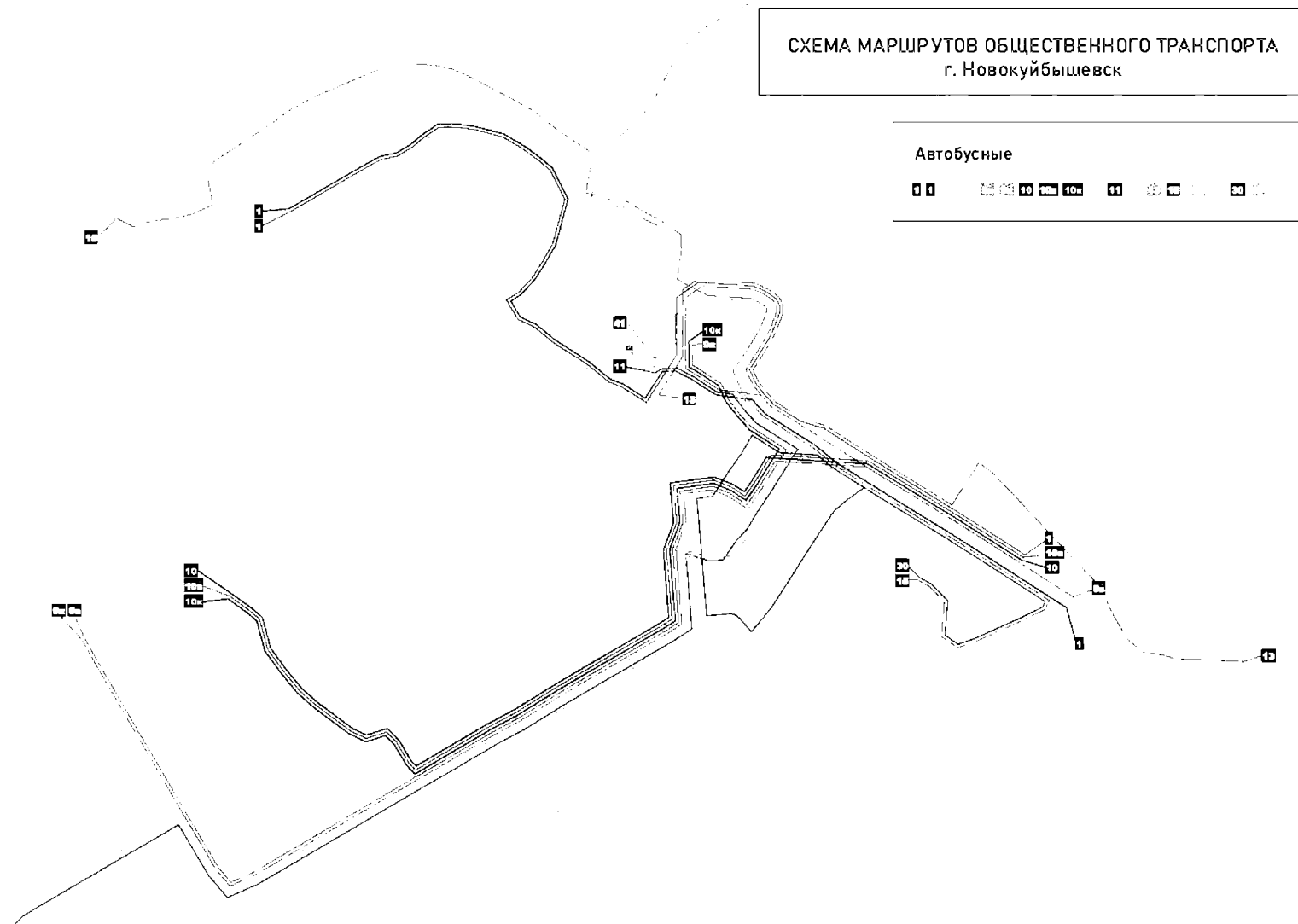


Рис. 10. Схема движения общественного транспорта в г.о. Новокуйбышевск. Автобусные маршруты

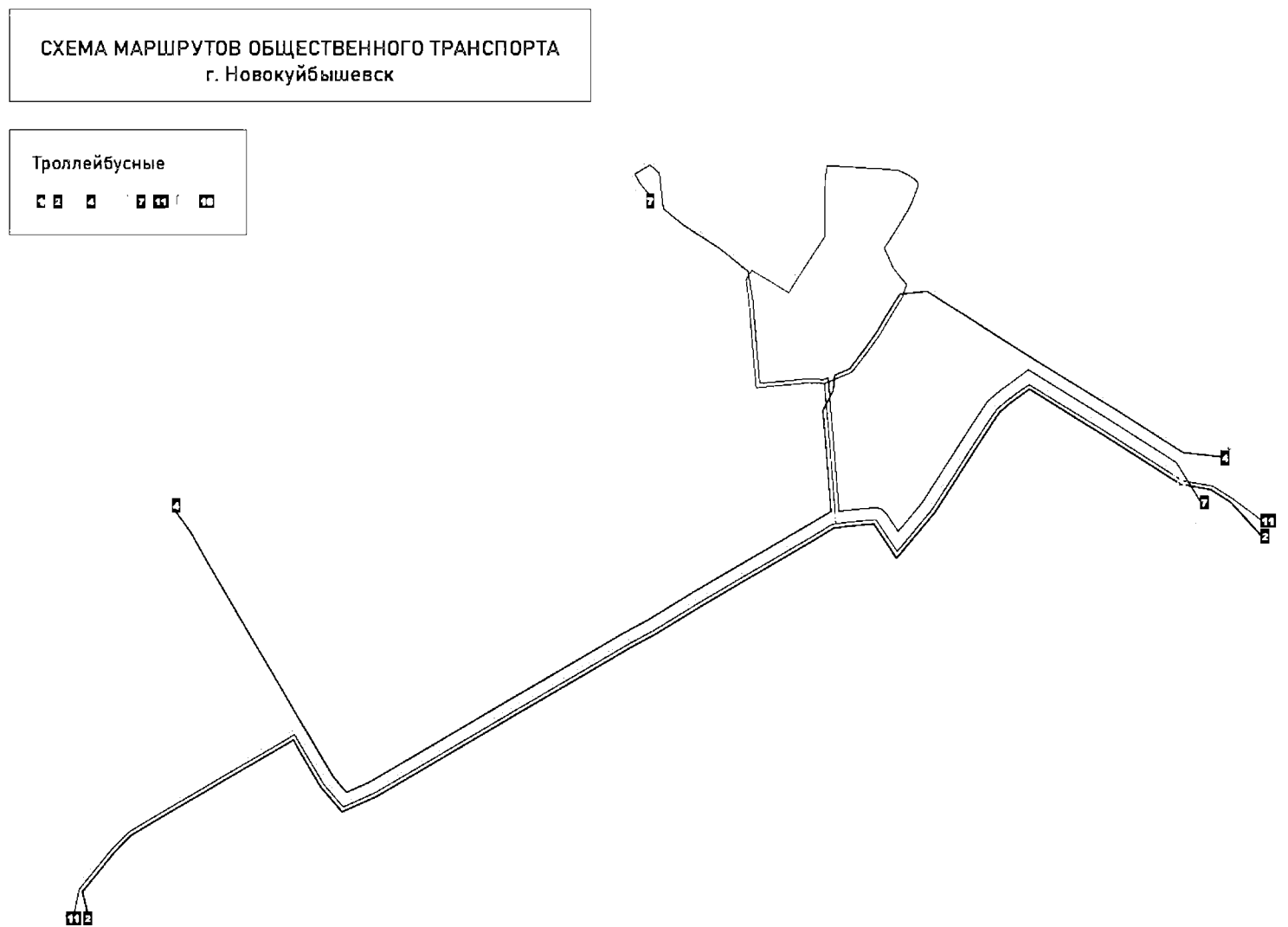


Рис. 11. Схема движения общественного транспорта в г.о. Новокуйбышевск. Троллейбусные маршруты

1.2.1.4. Анализ существующей маршрутной сети пригородного железнодорожного сообщения в границах Самарской области

Железнодорожное сообщение в пределах Самарской области осуществляется ОАО «Самарская ППК» в направлениях (рис. 12):

Самара – Царевщина – Курумоч – Жигулёвское море (г.о. Тольятти);

Самара – Кинель – Новоотрадная (г.о. Отрадный) – Похвистнево;

Самара – Новокуйбышевская (г.о. Новокуйбышевск) – Чапаевск –
Безенчук – Сызрань-1;

Кинель – Бузулук.

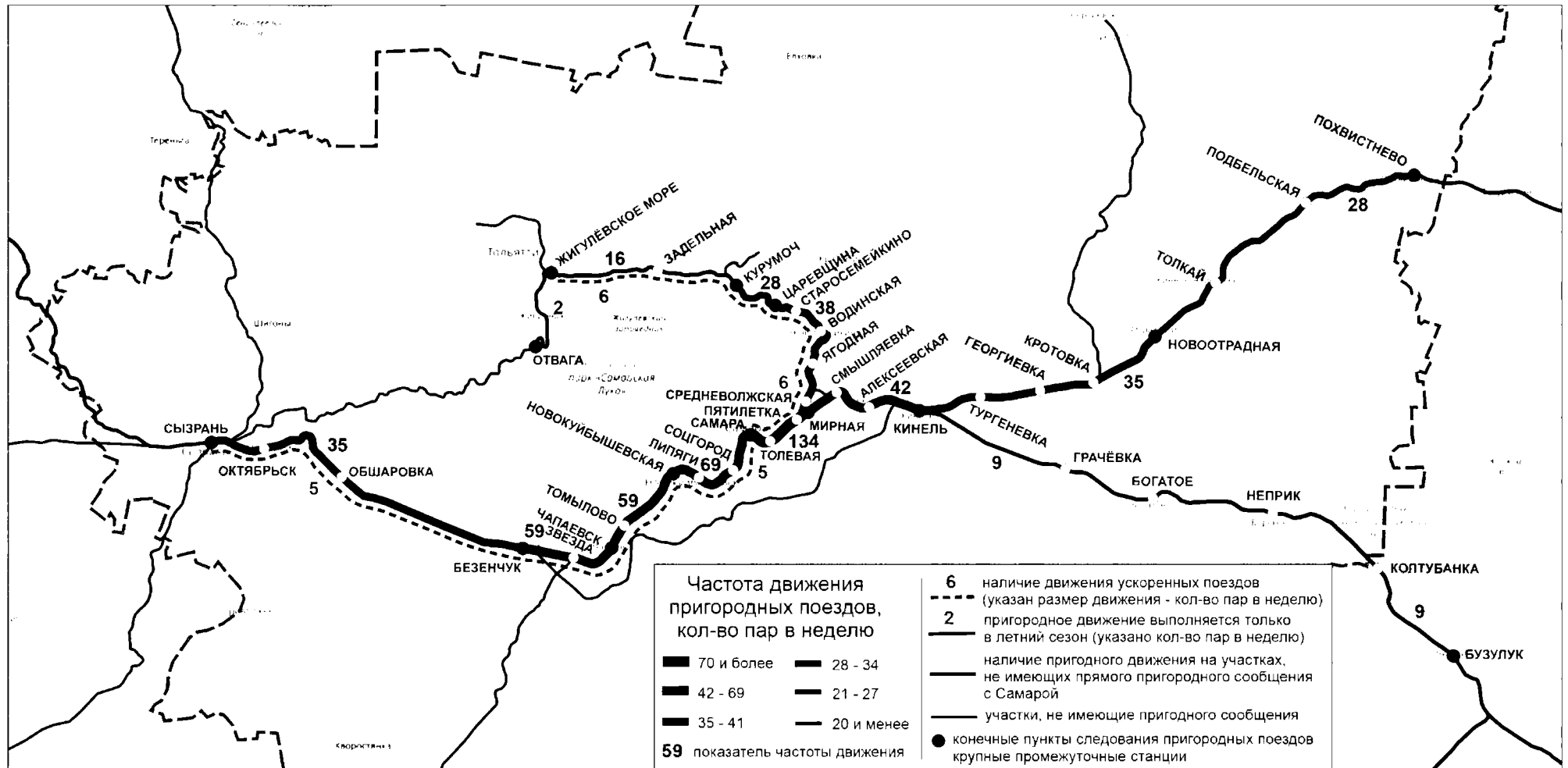


Рис. 12. Схема пригородного железнодорожного сообщения в Самарской области

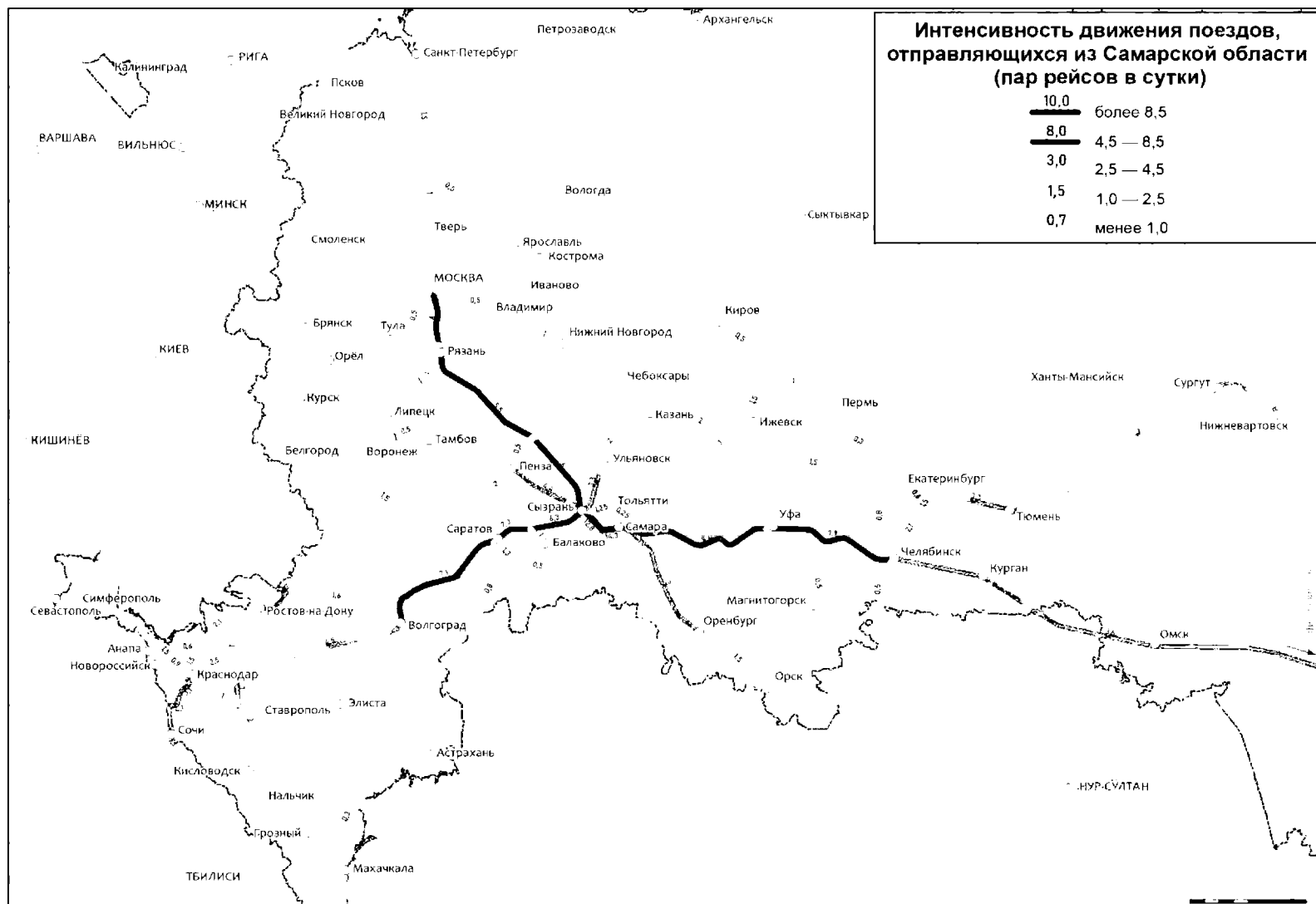


Рис. 13. Схема дальнего железнодорожного сообщения в Самарской области

На рис. 12 указаны размеры движения пригородных поездов по всем участкам, имеющим прямое сообщение с г.о. Самара. На некоторых участках отличается размер движения поездов в направлениях из г.о. Самара и в г.о. Самара, и в таких случаях за отображаемое значение бралось минимальное из двух. Кроме того, на участке «Кинель – Бузулук» только 2 пары поездов в неделю следуют напрямую до г. Самары, другие 7 пар поездов в неделю курсируют только от г. Кинель до г. Бузулук. В г. Кинель организована возможность согласованной пересадки на поезд сообщением «Самара – Похвистнево» с небольшим временем ожидания: прибытие поезда из г. Бузулука в г. Кинель в 7:29, отправление поезда сообщением «Похвистнево – Самара» от станции Кинель в 7:45, прибытие поезда сообщением «Самара – Похвистнево» на станцию Кинель в 16:19, отправление поезда на станцию Бузулук в 16:45.

Большинство поездов направления на станцию Сызрань-1 имеют начальной точкой маршрута не вокзал г.о. Самара, а станцию Мирная, где находится моторвагонное депо Безымянка. Таким образом, они также участвуют в обеспечении транспортного сообщения внутри г.о. Самара на участке «Мирная – Самара», как и все поезда, следующие по направлениям на Жигулёвское Море и в г. Похвистнево. Информация о детальном размере движения поездов по каждому из маршрутов представлена в табл. 11.

Таблица 11

Информация о размере движения пригородных поездов по маршрутам в Самарской области

| Маршрут | Количество пар поездов в будние дни, ед. | Количество пар поездов в выходные и праздничные дни, ед. |
|--|--|--|
| Сызранское направление – график из г. Самары | | |
| Самара / Мирная – Новокуйбышевская | 2 | 0 |
| Самара / Мирная – Безенчук | 4 | 3 |
| Самара / Мирная – Сызрань-1 | 4 | 4 |

| Маршрут | Количество пар поездов в будние дни, ед. | Количество пар поездов в выходные и праздничные дни, ед. |
|---|--|--|
| Безенчук – Сызрань-1 | 1 | 1 |
| Самара – Сызрань-1 (экспресс) | 1 | 0 |
| Сызранское направление – график в г. Самару | | |
| Новокуйбышевская – Самара / Мирная | 1 | 0 |
| Чапаевск – Самара / Мирная | 1 | 0 |
| Безенчук – Самара / Мирная | 4 | 2 |
| Сызрань-1 – Самара / Мирная | 5 | 5 |
| Сызрань-1 – Самара (экспресс) | 1 | 0 |
| Тольяттинское направление – график из г. Самары | | |
| Самара – Царевщина | 1 | 0 |
| Самара – Курумоч | 3 | 2 |
| Самара / Пятилетка – Жигулёвское Море | 2 | 3 |
| Самара – Жигулёвское Море (экспресс) | 1 | 1 (только по воскресеньям) |
| Тольяттинское направление – график в г. Самару | | |
| Царевщина – Самара | 2 | 0 |
| Курумоч – Самара | 2 | 1 |
| Жигулёвское Море – Самара / Пятилетка | 2 | 3 |
| Жигулёвское Море – Самара (экспресс) | 1 | 1 (только по субботам) |
| Уфимское направление – график из г. Самары | | |
| Самара – Кинель | 1 | 0 |
| Самара – Новоотрадная | 2 | 1 |
| Самара – Похвистнево | 4 | 4 |
| Уфимское направление – график в г. Самару | | |
| Кинель – Самара | 1 | 0 |
| Новоотрадная – Самара | 1 | 1 |
| Похвистнево – Самара | 4 | 4 |
| Оренбургское направление – график из г. Самары | | |
| Самара – Бузулук | По понедельникам и субботам | |
| Кинель – Бузулук | 1 | 1 |
| Оренбургское направление – график в г. Самару | | |
| Бузулук – Самара | По пятницам и воскресеньям | |
| Бузулук – Кинель | 1 | 1 |

На территории Самарской области курсируют ускоренные поезда по двум маршрутам: «Самара – Сызрань-1» и «Самара – Жигулёвское Море».

Если время в пути на неускоренных электропоездах от г. Самары до г. Сызрани составляет 2 часа 30 минут, то на ускоренном – 2 часа, от г. Самары до станции Жигулёвское Море – 2 часа 20 минут и 1 час 40 минут соответственно.

В летнее время по выходным дням одна из пар поездов сообщением «Самара – Жигулёвское Море» следует до станции Отвага в районе г. Жигулёвска.

С января 2019 года прекращено железнодорожное сообщение между г. Самарой и аэропортом Курумоч. Пригородные поезда связывали региональный центр с аэропортом в советское время (с 1965 по 1990 год), а также в 2008 – 2009 годах и 2016 – 2018 годах. В последний период между г. Самарой и аэропортом курсировали поезда-экспрессы, размер движения которых составлял 2 пары поездов ежедневно, время в пути – 1 ч. 16 мин., что сравнимо с временем поездки на личном автомобильном транспорте из центра города во внепиковое время. Причиной отмены являлся низкий пассажиропоток вследствие неудобного расположения станции «Аэропорт» относительно нового терминала аэропорта, введённого в 2015 году. Поездка на пригородном поезде до аэропорта была непривлекательной для пассажиров даже несмотря на организованный подвоз пассажиров от станции до терминала на автобусах-шаттлах, проезд в которых был бесплатным (в случае наличия билета на проезд в электропоезде).

В 2010-х годах произошли и другие изменения в маршрутной сети, которые в первую очередь затронули Тольяттинское направление. За этот период пригородные поезда перестали курсировать до станции Тольятти, и их маршрут был укорочен до станции Жигулевское Море. Ежедневно на участке между г. Самарой и станцией Жигулевское Море следовало 5 пар поездов, в то время как сейчас – только 3, включая одну пару ускоренных поездов. В летний период на участке от г.о. Самара до аэропорта Курумоч курсировало 8 пар поездов, а в выходные дни их число увеличивалось до 12.

Кроме того, существовало пригородное движение на участке от станции Жигулевское Море до станции Сызрань-1 в размере 2 пар поездов ежедневно как в летний, так и в зимний периоды. Круглогодично на участке «Жигулевское Море – Жигулевск» курсировало 4 пары поездов в сутки, летом все маршруты продлевались до станции Отвага.

Отмена пригородного железнодорожного сообщения на участке от станции Жигулевское Море до г. Сызрани существенно не отразилась на транспортной доступности в этом ареале. Между г.о. Тольятти и г.о. Сызрань существует автобусное сообщение с интенсивностью 12 пар рейсов в сутки. Автобусы отправляются из более удобных локаций в черте г.о. Тольятти по сравнению с расположением станции Жигулевское Море. При этом автодорога, связывающая два города, проходит почти параллельно на небольшом отклонении от железной дороги.

Железнодорожное сообщение на участках «Самара – Сызрань-1» и «Самара – Похвистнево» почти не сокращалось за последние годы в силу отсутствия сопоставимых по транспортным показателям (в первую очередь, времени поездки) альтернатив на многих маршрутах. Особенно это касается сообщения между г. Самарой и г. Сызранью: автобусы между двумя городами следуют по извилистой траектории через г. Тольятти с высоким риском транспортных заторов при выезде из г. Самары, в то время как пригородные поезда обеспечивают гарантированно меньшее время в пути.

За прошедший 10-летний период отмечается и положительная тенденция: поезда стали следовать на Тольяттинском направлении быстрее. Если в графике 2008 года среднее время в пути между г. Самарой и станцией Жигулевское Море составляло 2 часа 47 минут, то в графике 2019 года 2 часа 19 минут, если не считать наличие ускоренного поезда.

Как и в случае многих других агломераций России, для окрестностей станций и остановочных пунктов Самарского железнодорожного узла характерно интенсивное дачное освоение. Дачники составляют существенную долю пассажиропотока на пригородных поездах. В частности, обширные дачные кооперативы расположены вокруг остановочных пунктов Дачная, Яблочная, Козелковская, Сокская на Тольяттинском направлении, остановочных пунктов 1084 км, Жигули на Сызранском направлении, а также вокруг остановочных пунктов Энергетик, Советы на Уфимском направлении. С удалением от г. Самары интенсивность садоводческого освоения сокращается.

В черте г. Самары пригородные поезда осуществляют функцию внутригородского транспорта. Так, например, на корреспонденциях от остановочного пункта Ягодная до остановочных пунктов, расположенных ближе к центру города (то есть от станции Самара до остановочного пункта Козелковская включительно), годовой поток пассажиров за 2019 год составил 577,5 тыс. пассажиров. В целом в пределах зоны от остановочного пункта Конструкторская до остановочного пункта 176 км и до станции Зубчаниновка, то есть в пределах границ г. Самары, за 2019 год поток на пригородных поездах составил 2141,1 тыс. пассажиров. Основной поток проходил через остановочный пункт Ягодная, рядом с которым расположены крупные по численности населения городские районы Крутые Ключи и Кошелев-Парк, имеющие низкую транспортную доступность к центру города альтернативными видами транспорта (автобус, личный автомобильный).

В табл. 12 и табл. 13 приведена информация о размере пассажиропотока (число отправленных и прибывших пассажиров) за 2019 год по всем остановочным пунктам и станциям Самарской области, которые разделены по этой величине на 6 категорий: более 200 тыс. человек, 100 – 200 тыс. человек, 50 – 100 тыс. человек, 25 – 50 тыс. человек, 10 – 25 тыс. человек, менее 10 тыс. человек. Все станции и остановочные

пункты приурочены к одному из пяти направлений – Сызранскому, Тольяттинскому, Уфимскому, Оренбургскому или относятся к г. Самаре. Для категории станций и остановочных пунктов с годовым пассажиропотоком свыше 200 тыс. человек в графе «Примечание» в табл. 12 указана причина высокого пассажиропотока.

Примечательно, что среди станций и ОП с потоком свыше 200 тыс. человек ни один не относится к Тольяттинскому направлению. Крупнейший поток по этому направлению фиксируется до станции Жигулёвское Море и составляет 92 тыс. пассажиров в год, незначительно уступают ей по этой величине остановочного пункта Сокская и станция Водинская. При этом остановочный пункт Ягодная, отнесённый к внутригородскому направлению, хотя до него можно добраться только на электропоездах, следующих в Тольяттинском направлении, занимает 6-е место в рейтинге с величиной потока 612,7 тыс. пассажиров в год и имеет тенденцию к дальнейшему увеличению их числа.

Также важно отметить, что высокие позиции в рейтинге по величине пассажиропотока занимают остановочный пункт Липяги (г.о. Новокуйбышевск) и станция Сызрань-1. Существенную часть потока формируют поездки в г. Самару или из г. Самары в данные два пункта. Необходимо сохранение железнодорожных перевозок на Сызранском направлении и принятие мер по их ускорению и повышению комфорта. Значительно меньший поток, но всё же превышающий отметку в 200 тыс. пассажиров в год, фиксируется по направлениям до станций Новоотрадная (г.о. Отрадный) и Похвистнево. Это говорит о необходимости рассмотрения в перспективе возможности ввода ускоренных поездов и на Уфимском направлении, но после реализации первоочередных мер на Тольяттинском и Сызранском направлениях, имеющих большой потенциал.

Станции и остановочные пункты пригородного железнодорожного сообщения Самарской области с пассажиропотоком свыше 200 тыс. пассажиров в 2019 году

| Наименование станции | Направление | Поток, человек | Примечание |
|----------------------|-------------|----------------|---|
| Самара | г.о. Самара | 4 103 685 | Главная станция г. Самары |
| Липяги | Сызранское | 1 182 469 | Наиболее близко расположенный остановочный пункт к основной жилой застройке г.о. Новокуйбышевск (105,2 тыс. чел.) |
| Стахановская | г.о. Самара | 934 803 | Расположен в 300 м от пересечения трамвайных линий на ул. Гагарина и ул. 22 Партсъезда |
| Пятилетка | г.о. Самара | 789 337 | Расположен в 400 м от действующего южного вестибюля станции м. «Кировская» |
| Сызрань-1 | Сызранское | 677 445 | Крупный населённый пункт региона – г.о. Сызрань (174,0 тыс. чел.) |
| Ягодная | г.о. Самара | 612 658 | Расположен вблизи крупных жилых районов г.о. Самара – «Крутые Ключи» и «Кошелев-Парк» |
| Мирная | г.о. Самара | 607 265 | Преимущественно используется работниками железной дороги и служащими ближайших к станции производственных зон |
| Безенчук | Сызранское | 558 056 | Крупный населённый пункт региона – пгт. Безенчук (21,8 тыс. чел.), не имеющий |

| Наименование станции | Направление | Поток, человек | Примечание |
|----------------------|-------------|----------------|---|
| | | | автобусного сообщения с г.о. Самара |
| Чапаевск | Сызранское | 516 281 | Крупный населённый пункт региона – г.о. Чапаевск (72,9 тыс. чел.) |
| Кинель | Уфимское | 507 271 | Крупный населённый пункт региона – г.о. Кинель (57,9 тыс. чел.) |
| Безымянка | г.о. Самара | 386 247 | Преимущественно используется работниками железной дороги и служащими ближайших к станции производственных зон |
| Смышляевка | Уфимское | 351 000 | Крупные населённые пункты региона – пгт. Смышляевка (11,6 тыс. чел.) и пгт. Стройкерамика (13,3 тыс. чел.) |
| Средневожская | г.о. Самара | 347 765 | Станция отличается высокой доступностью для жителей Кировского района г.о. Самара |
| Соцгород | г.о. Самара | 313 854 | Станцией пользуются жители посёлка Соцгород г.о. Самара и работники близлежащих производственных зон – Куйбышевского нефтеперерабатывающего завода, завода Terplant, АО «Волгабурмаш» |
| Красный Кряжок | г.о. Самара | 298 997 | Станция отличается высокой доступностью для жителей Куйбышевского района г.о. Самара |
| Новоотрадная | Уфимское | 296 440 | Крупный населённый |

| Наименование станции | Направление | Поток, человек | Примечание |
|----------------------|-------------|----------------|--|
| | | | пункт региона – г.о. Отрадный (47,5 тыс. чел.) |
| Похвистнево | Уфимское | 236 840 | Крупный населённый пункт региона – г.о. Похвистнево (29,3 тыс. чел.) |
| О.п. 1084 км | Сызранское | 221 669 | Станцией пользуются жители восточной части г.о. Новокуйбышевск (105.2 тыс. чел.) |
| Конструкторская | г.о. Самара | 220 227 | Станцией пользуются жители пос. 113-й км г.о. Самара и работники близлежащих производственных зон (Самарский резервуарный завод) |
| Томылово | Сызранское | 212 321 | Станцией пользуются жители северной части г.о. Чапаевск (72,9 тыс. чел.) |

Станции и остановочные пункты пригородного железнодорожного сообщения Самарской области с пассажиропотоком менее 200 тыс. пассажиров в 2019 году

| Наименование станции и остановочного пункта | Направление | Поток, человек |
|---|-------------|----------------|
| 100 – 200 тыс. пассажиров | | |
| Киркомбинат | г.о. Самара | 193 899 |
| Обшаровка | Сызранское | 190 164 |
| 1052 км | Сызранское | 167 743 |
| Молодежная | Сызранское | 165 963 |
| Кротовка | Уфимское | 158 465 |
| Новокуйбышевская | Сызранское | 146 758 |
| Толкай | Уфимское | 139 204 |
| Толевая | г.о. Самара | 136 207 |
| Советы | Уфимское | 118 520 |
| Энергетик | Уфимское | 115 572 |
| Звезда | Сызранское | 114 899 |
| Дачная | г.о. Самара | 103 152 |
| Георгиевка | Уфимское | 102 300 |
| Тургеневка | Уфимское | 102 178 |
| 176 км | г.о. Самара | 101 869 |
| 50 – 100 тыс. пассажиров | | |
| Школьная | г.о. Самара | 98 527 |
| Подбельская | Уфимское | 96 476 |
| Яблочная | г.о. Самара | 96 369 |

| Наименование станции и остановочного пункта | Направление | Поток, человек |
|---|---------------|----------------|
| Жигулёвское Море | Тольяттинское | 91 960 |
| Зубчаниновка | г.о. Самара | 90 461 |
| Сокская | Тольяттинское | 85 942 |
| Октябрьск | Сызранское | 85 929 |
| Водинская | Тольяттинское | 85 792 |
| Алексеевская | Уфимское | 84 781 |
| Правая Волга | Сызранское | 78 673 |
| Речная | г.о. Самара | 77 089 |
| Жигули | Сызранское | 60 748 |
| Химик | Сызранское | 50 709 |
| 25 – 50 тыс. пассажиров | | |
| 1063 км | Сызранское | 43 187 |
| Козелковская | г.о. Самара | 41 229 |
| Старосемейкино | Тольяттинское | 40 422 |
| 1056 км | Сызранское | 38 713 |
| Маяк | Сызранское | 35 877 |
| 172 км | Тольяттинское | 35 167 |
| Язевка | Уфимское | 35 096 |
| Вишневая | г.о. Самара | 28 696 |
| 154 км | Тольяттинское | 27 340 |
| Майтуга | Сызранское | 26 131 |
| 10 – 25 тыс. пассажиров | | |
| Задельная | Тольяттинское | 21 701 |

| Наименование станции и остановочного пункта | Направление | Поток, человек |
|--|---------------|----------------|
| 1236 км | Оренбургское | 21 506 |
| Октябрьская Пристань | Сызранское | 21 170 |
| Царевщина | Тольяттинское | 20 214 |
| 168 км | Тольяттинское | 19 904 |
| Муравка | Уфимское | 18 799 |
| Неприк | Оренбургское | 17 742 |
| 151 км | Тольяттинское | 17 589 |
| Мыльная | Сызранское | 17 255 |
| Пл. им. Грушина | Тольяттинское | 17 152 |
| Рабочая | Сызранское | 15 613 |
| Железнодорожная | Сызранское | 15 061 |
| 1004 км | Сызранское | 14 139 |
| Курумоч | Тольяттинское | 13 991 |
| Богатое | Оренбургское | 12 072 |
| 1144 км | Уфимское | 10 416 |
| менее 10 тыс. пассажиров | | |
| Путейская | Сызранское | 9 297 |
| 966 км | Сызранское | 8 686 |
| 1226 км | Уфимское | 7 628 |
| Тунгуз | Уфимское | 5 764 |
| 965 км | Сызранское | 5 701 |
| Аверкино | Уфимское | 5 452 |
| 990 км | Сызранское | 5 070 |

| Наименование станции и остановочного пункта | Направление | Поток, человек |
|---|---------------|----------------|
| 1161 км | Уфимское | 4 908 |
| Грачевка | Оренбургское | 4 898 |
| Алтуховка | Уфимское | 4 894 |
| Заливная | Оренбургское | 4 481 |
| Мастрюково | Тольяттинское | 3 252 |
| 1239 км | Уфимское | 3 150 |
| 141 км | Тольяттинское | 2 885 |
| Восток | Сызранское | 2 696 |
| Спиридоновка | Оренбургское | 2 620 |
| Лес (1228 км) | Оренбургское | 2 247 |
| 1169 км | Уфимское | 2 070 |
| Жигулевск | Тольяттинское | 1 894 |
| Башкирское | Сызранское | 1 889 |
| Канал | Тольяттинское | 1 732 |
| Тростянка (1158 км) | Оренбургское | 1 667 |
| 91 км | Тольяттинское | 1 481 |
| Могутовая | Тольяттинское | 1 272 |
| 1208 км | Оренбургское | 1 268 |
| Тольятти | Тольяттинское | 1 119 |
| Пискалы | Тольяттинское | 1 091 |
| 92 км | Тольяттинское | 1 067 |
| Отвага | Тольяттинское | 924 |
| 1192 км | Оренбургское | 903 |

| Наименование станции и остановочного пункта | Направление | Поток, человек |
|---|---------------|----------------|
| Кутулук (1177 км) | Оренбургское | 870 |
| 125 км | Тольяттинское | 755 |
| Локомотивная | Сызранское | 146 |
| 1205 км | Оренбургское | 0 |

1.2.1.5. Пункты отправления междугородних и пригородных рейсов в городах Самарско-Тольяттинской агломерации

На территории г.о. Самара выявлено шесть пунктов отправления автобусов пригородного и междугороднего сообщения (рис. 14):

Центральный автовокзал (ЦАВ);

Пригородный автовокзал (ПАВ);

остановочные пункты у железнодорожного вокзала г. Самары;

Барбошина Поляна/проспект Кирова;

автостанция «Аврора»;

кассовый пункт «Мехзавод».

Междугороднее автобусное сообщение г. Самары почти в полном объёме сконцентрировано на Центральном автовокзале, расположенном на пересечении Московского шоссе и ул. Авроры – двух ключевых транспортных артерий города. Автовокзал имеет просторную привокзальную площадь (рис. 15), на которой сейчас паркуются автомобили и некоторые заказные автобусные рейсы, а также площадку для отстоя автобусов (рис. 16), на которой достаточно пространства для выполняемого в настоящее время объёма перевозок.

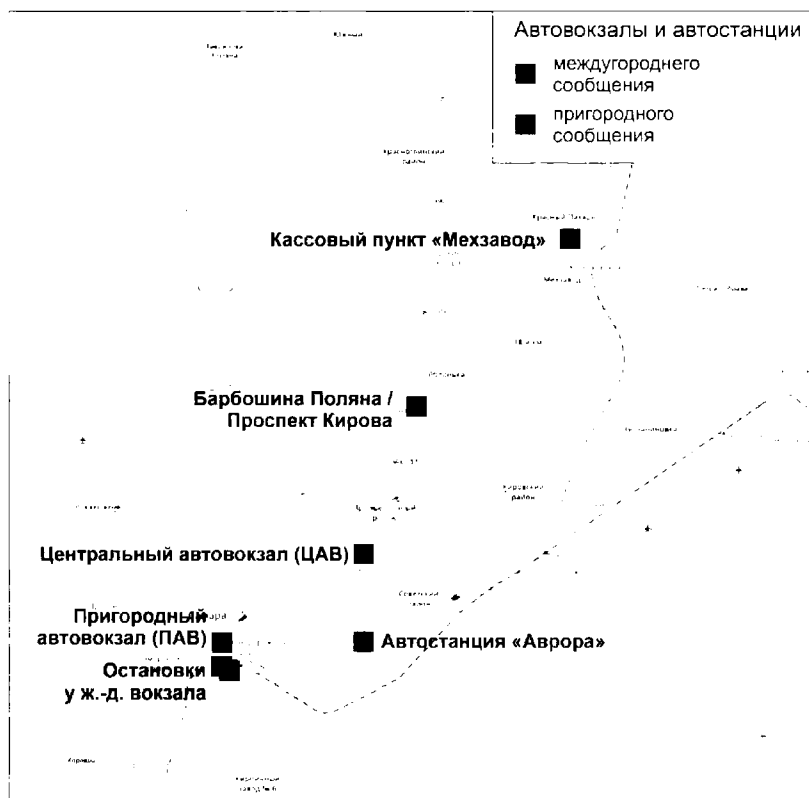


Рис. 14. Расположение пунктов отправления автобусов междугороднего и пригородного сообщения на территории г.о. Самара

Проблемами расположения Центрального автовокзала являются его отдалённость от центра города и железнодорожного вокзала, отсутствие удобных пересадок на трамвайные маршруты, которые проходят в непосредственной близости (ближайшая остановка трамвая удалена более чем на 600 м). Также одним из недостатков является то, что межмуниципальные маршруты, следующие от вокзала, оттягивают на себя пассажиропоток муниципальных маршрутов.

Автовокзал имеет выгодное транспортно-географическое положение, находится в непосредственной близости к Московскому шоссе, которое является основной трассой для следования междугороднего транспорта на север, северо-восток и северо-запад Самарской области (в том числе в г. Тольятти). Однако у автовокзала отсутствуют возможности дальнейшего расширения из-за близости многоэтажного жилого массива.

Также междугороднее автобусное сообщение выполняется от железнодорожного вокзала, но официально автобусные рейсы от этой

точки отправляются только в г.о. Тольятти с интервалами 15 – 30 минут. Места отправления автобусов не обозначены соответствующим образом на местности (отсутствуют опознавательные знаки). Также от железнодорожного вокзала выполняются несогласованные перевозки в г. Бузулук в количестве 10 рейсов в сутки на микроавтобусах, а также в нерегулярном режиме в некоторые другие крупные города Поволжья, такие как г. Йошкар-Ола, г. Нижний Новгород и др.



Рис. 15. Центральный автовокзал г.о. Самара



Рис. 16. Площадка для отстоя автобусов на территории Центрального автовокзала г.о. Самара

Междугородние автобусы после выезда с территории автовокзала не совершают остановок в пределах городской черты г.о. Самара, за исключением кассового пункта «Мехзавод», расположенного вблизи жилого массива Крутые Ключи, на котором совершают остановку рейсы, следующие в северном и северо-восточном направлениях от города (в г. Тольятти, с. Сергиевск, г. Нурлат).

Необходимо отметить высокое качество навигации на остановочном пункте в аэропорту Курумоч. На указателе (рис. 17) подробно представлены схемы всех автобусных маршрутов, доступных пассажирам аэропорта для совершения поездки в г. Самару или г. Тольятти, расписание и интервалы движения по всем маршрутам. Кроме того, в терминале аэропорта в общей зоне расположен кассовый пункт, организована консультация пассажиров по вопросам автобусного сообщения из аэропорта.

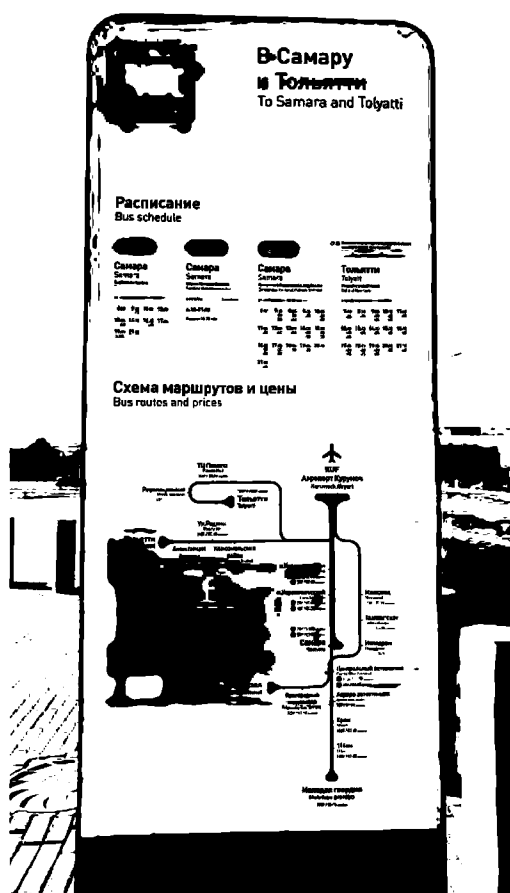


Рис. 17. Указатель автобусного сообщения на остановке у аэропорта Курумоч

Пригородное сообщение г.о. Самара испытывает проблемы с наличием автостанций, где пассажиры могли бы комфортно ожидать отправления, а также площадок для межрейсового отстоя. В настоящее время автобусы по пригородным маршрутам отправляются от четырёх пунктов, но ни один из них не соответствует нормативным требованиям, предъявляемым к автостанциям. Все они представляют собой остановки на тротуарах, не всегда сопровождаемые вывешенным расписанием рейсов или информацией о доступных для пассажиров маршрутах.

Остановка пригородных автобусов «Проспект Кирова» представлена на рис. 18. Посадка на рейсы происходит с низким уровнем комфорта для пассажиров: пространства на остановочном пункте недостаточно для всех рейсов, которые одновременно поданы для посадки. Тем не менее сама локация выгодна с точки зрения расположения на территории города в связи с тем, что в непосредственной близости от неё располагаются остановочные пункты городского, в том числе трамвайного сообщения, которое покрывает почти всю территорию Промышленного, Кировского и Красноглинского районов города.



Рис. 18. Остановка пригородных автобусов «Проспект Кирова»

Аналогичная ситуация наблюдается на территории пригородного автовокзала (рис. 19). Здесь фактически отсутствуют перроны и указатели остановочных пунктов с расписанием движения автобусов и интервалами движения. Кроме того, территория загромождена торговыми точками и стихийной парковкой. Расположение пригородного автовокзала является недостаточно оптимальным. Несмотря на относительную близость железнодорожного вокзала (расстояние составляет 800 м) и небольшое расстояние до ближайших ОП трамвая, большинство пассажиров предпочитает совершать посадку на автобусы, отправляющиеся отсюда, не в этой точке, а на промежуточных остановках на территории города. Основные пригородные направления следования автобусов от железнодорожного вокзала: г. Кинель (маршруты 126с и 126ю), пгт. Алексеевка (131), п. Новосемейкино (410а).



Рис. 19. Территория пригородного автовокзала г.о. Самара

От автостанции «Аврора» и железнодорожного вокзала отправляются рейсы по небольшому числу пригородных маршрутов, которые не создают существенных помех городскому общественному транспорту, хотя подаются в непосредственной близости от остановочного пункта городского пассажирского транспорта.

Особенностью междугороднего автобусного сообщения г. Тольятти является наличие трёх автостанций, и большинство рейсов совершают остановку одновременно на всех автостанциях (рис. 20). Две автостанции: «Новый город» и «Аврора» – находятся в Автозаводском районе города, а автовокзал города – на окраине Центрального района. В Комсомольском районе, где расположена железнодорожная станция Жигулевское Море, пункты отправления междугородних и пригородных автобусов отсутствуют.

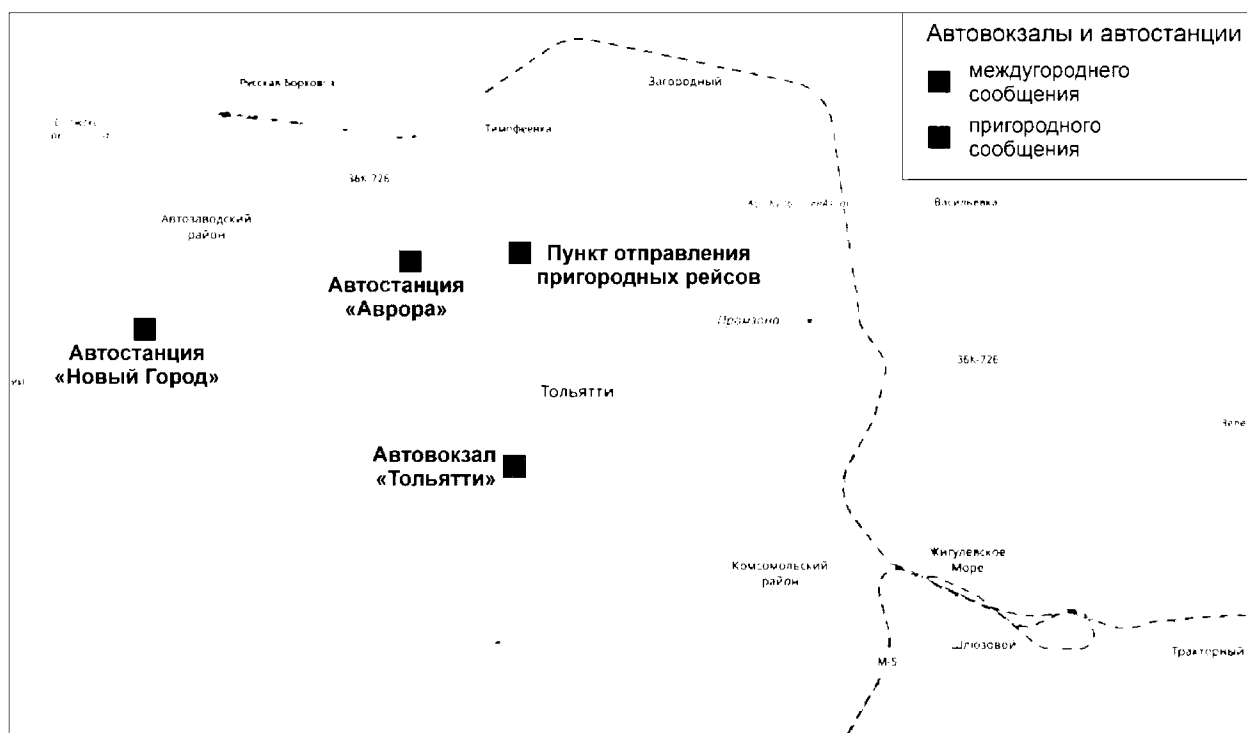


Рис. 20. Взаиморасположение пунктов отправления пригородных и междугородних автобусов в г.о. Тольятти

На рис. 21 представлено расписание, размещённое на территории автостанции «Новый город». В третьем столбце расписания указано время отправления автобуса от автостанции «Новый город», в четвёртом – от автостанции «Аврора», в пятом – от автовокзала, который обозначен как «Тольятти – Старый город». На автостанцию «Аврора» заезжает сравнительно малое число автобусов. Основная масса рейсов следует одновременно через автостанцию «Новый город» и автовокзал. Исключение составляют междугородние рейсы сообщением «Самара –

Тольятти», которые прибывают из г. Самары либо на автостанцию в «Новый город», либо на автостанцию в «Старый город». Интервалы движения по ним невелики для междугороднего сообщения (отправления один раз в 30 минут в «Новый город» и один раз в 30 минут до автостанции «Старый город»), пассажиры выбирают предпочтительный пункт назначения.

РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ АВТОБУСОВ

| маршрут | направление | Тольятти ИТ | Тольятти Автоста | Тольятти СТ | оптимальность | продолжительность |
|----------|--|-------------|------------------|-------------|---------------|-------------------|
| 215 | Автомобильный завод (Самара) | 8:00 | 8:30 | 9:00 | Ежедневно | 27:20 |
| 225 | Автомобильный завод (Самара) | 12:50 | 13:20 | 13:50 | Ежедневно | 28:40 |
| 802 | Балково 1 (г. Самара) | 5:45 | 6:00 | 6:15 | Ежедневно | 22:35 |
| 712 | Бугуруган | 8:25 | | | Ежедневно | 24:00 |
| 712 | Бугуруган | 15:30 | | | Субботы | 22:05 |
| 917 | Видеопроизводство, Ульяновск, Садков, Арзамас, И.И.И.И.И.И. | 18:15 | | 17:30 | Вт-Пн | 20:20 |
| 725 | Воронеж (г.Самара, Пенза, Ульяновск, Симбирск) | 9:10 | | 10:05 | Сб | 4:35 |
| 521 | Миньин (г.Самара, Ижевск) | 6:30 | 6:45 | 6:45 | через день | 7:45 |
| 781 | Мель (г.Самара) | 14:30 | 14:45 | 14:45 | Ежедневно | 23:11 |
| 781 | Мель (г.Самара) | 14:30 | 14:45 | 14:45 | через день | 20:31 |
| 726 | Рославль-Ока (г.Самара, Димитровград, Ульяновск, Ижевск, Казань, Казань) | | | 19:45 | Через день | 7:20 |
| 402 | Казань АВ Станционный (г.Самара, Димитровград) | 7:50 | | | Ежедневно | 13:25 |
| 577(800) | Казань АВ Станционный (г.Самара, Димитровград) | | 8:10 | | Ежедневно | 14:30 |
| 800(800) | Казань АВ Станционный (г.Самара, Димитровград) | | 13:30 | | Ежедневно | 21:00 |
| 424 | Мухомор (г.Самара) | 8:17 | 8:45 | 8:45 | Ежедневно | 17:10 |
| 424 | Мухомор (г.Самара) | 15:18 | 15:11 | 15:11 | Ежедневно | 18:50 |
| 148 | Ижевск | | | 6:20 | Ежедневно | 10:05 |
| 148 | Ижевск | | | 14:30 | Пн-Сб | 16:10 |
| 156 | Ижевск | | | 19:40 | Пн-Сб | 21:50 |
| 710 | Ижевск/Челябинск | 7:00 | 7:17 | | Ежедневно | 20:17 |
| 855 | Ижевск/Набережные Челны | | | 20:55 | через день | 7:55 |
| 742 | Димитровград, Ульяновск | 15:30 | 16:25 | 16:25 | Ежедневно | 22:55 |
| 802(802) | Оренбург | 8:25 | 8:35 | | Пн-Пн | 16:25 |
| 801 | Оренбург | 8:50 | 8:55 | 8:55 | Ежедневно | 14:15 |
| 854 | Панфилов (г.Самара) | 17:00 | 17:15 | 17:15 | Ежедневно | 22:30 |
| 827 | Панфилов (г.Самара) | 6:30 | 6:55 | 6:55 | через день | 13:17 |
| 827 | Панфилов (г.Самара) | 6:30 | 6:55 | 6:55 | через день | 13:17 |
| 878 | Первомай (г.Самара, Челябинск) | 15:50 | | 15:00 | Сб | 7:20 |
| 711 | Самара (г.Самара, Димитровград) | 7:47 | | 7:00 | Через день | 15:20 |
| 711 | Ульяновск | 7:57 | | 7:00 | через день | 15:56 |
| 803 | Самара (г.Самара, Балково 1 (г.Самара)) | 6:27 | 6:42 | 7:02 | Ежедневно | 14:21 |
| 540 | | 7:10 | 7:35 | 7:45 | Ежедневно | 6:25 |
| 540(1) | | 12:30 | 12:55 | 13:05 | Ежедневно | 22:55 |
| 540(2) | | 15:35 | 15:55 | 16:10 | Ежедневно | 14:20 |
| 540(3) | | 17:30 | 17:50 | 18:05 | Ежедневно | 14:35 |
| 540(4) | | 21:40 | 22:00 | 22:15 | Ежедневно | 14:50 |
| 540(5) | | 21:40 | 22:00 | 22:15 | Ежедневно | 15:53 |
| 540(6) | Сырань | 12:55 | | 13:23 | Ежедневно | 15:44 |
| 540(7) | | 14:35 | | 15:05 | Ежедневно | 17:33 |
| 540(8) | | 15:25 | | 16:05 | Ежедневно | 18:18 |
| 540(9) | | 16:20 | 16:35 | 16:55 | Ежедневно | 19:00 |
| 540(10) | | 17:35 | | 18:25 | Ежедневно | 20:25 |
| 540(11) | | 18:05 | | 18:40 | Ежедневно | 21:00 |
| 540(12) | | 19:35 | | 20:00 | Ежедневно | 22:35 |
| 700 | | 6:30 | 6:45 | 6:50 | Ежедневно | 5:20 |
| 700 | | 8:30 | 8:45 | 7:50 | Пн-Пн Сб-Сб | 12:30 |
| 700 | | 10:00 | 10:15 | | Ежедневно | 14:25 |
| 853 | | | | | Ежедневно | 15:05 |
| 853 | | | | | Ежедневно | 15:45 |
| 853 | | | | | Ежедневно | 16:40 |
| 810 | Ульяновск | 13:35 | | | Ежедневно | 18:50 |
| 810 | | 15:30 | | | Ежедневно | 18:40 |
| 810 | | 17:55 | | 18:15 | Ежедневно | 19:27 |
| 811 | | 14:35 | | 15:18 | Ежедневно | 19:50 |
| 811 | | 17:30 | | 17:50 | Ежедневно | 19:40 |
| 810 | | 17:00 | | | Пн-Пн Сб-Сб | 20:40 |
| 821 | | 18:30 | | | Ежедневно | 22:30 |
| 810 | | 18:30 | 9:15 | 10:00 | Через день | 16:30 |
| 700 | Ульяновск | 9:00 | | 10:00 | Через день | 19:30 |
| 804 | Ульяновск | 8:05 | 8:20 | 8:45 | Ежедневно | 11:35 |
| 805 | Уфа (г.Самара, АК, Оренбург-2 АК) | 8:10 | 8:25 | 8:50 | Через день | 20:10 |
| 805 | Уфа (г.Самара, АК, Оренбург-2 АК) | 18:30 | 18:35 | 18:50 | Через день | 6:20 |
| 513 | Ульяновск | 7:05 | 7:20 | 7:45 | Пн-Сб | 22:25 |

Тел. справочной: 8(8482)28-22-40
Сайт: tttbus.ru

Рис. 21. Расписание междугороднего автобусного сообщения г.о. Тольятти (по состоянию на сентябрь 2020 года)

Автостанции Автозаводского района отличаются относительно выгодным для большинства жителей г.о. Тольятти расположением. Автовокзал Центрального района находится на значительном отдалении от жилых массивов города, и все три находятся далеко от основной железнодорожной станции Жигулевское Море.

Выгодным положением характеризуется основной пункт отправления пригородных автобусов в г. Тольятти (рис. 22). Он находится на равном удалении от двух основных районов города – Автозаводского и Центрального, рядом с важным пунктом тяготения местных жителей – крупнейшим торговым центром города «Парк Хаус». Здесь присутствует протяжённый перрон, длины которого достаточно для всех обслуживаемых маршрутов, есть площадка для межрейсового отстоя, присутствует подробное расписание движения по всем маршрутам, создана достаточно комфортная зона ожидания для пассажиров.



Рис. 22. Пункт отправления пригородных автобусов в г.о. Тольятти

Автостанции в двух других крупных городах Самарско-Тольяттинской агломерации – в Новокуйбышевске и Чапаевске – значительно уступают существующим в г. Самаре и г. Тольятти. От автостанции г. Новокуйбышевска (рис. 23) по состоянию на сентябрь 2020 года отправляются рейсы по восьми маршрутам: автобусы по двум из них следуют в г. Самару, а по оставшимся шести – в пределах г. Новокуйбышевска, в первую очередь в направлении рекреационных зон и садоводческих товариществ. Автостанция расположена на западной окраине основной жилой зоны города, и подавляющая часть

пассажиропотока на этих маршрутах формируется за счёт посадки на промежуточных пунктах следования.

Автостанция в г. Чапаевск прежде располагалась на привокзальной площади напротив железнодорожного вокзала (рис. 24). По состоянию на сентябрь 2020 года является недействующей. От привокзальной площади отправляются рейсы по шести маршрутам межмуниципального сообщения с интервалом 20 минут в г.о. Самара, а также по расписанию (2 – 3 рейса в сутки) в пгт. Безенчук, г. Новокуйбышевск и населённые пункты соседнего Красноармейского района. Также на автостанцию в нестабильном режиме заезжают междугородние рейсы, следующие из г. Самары в Саратовскую область (пункты назначения г. Саратов, г. Вольск и г. Балаково) или в обратном направлении. Кассовый пункт отсутствует, билеты приобретаются в транспортных средствах.

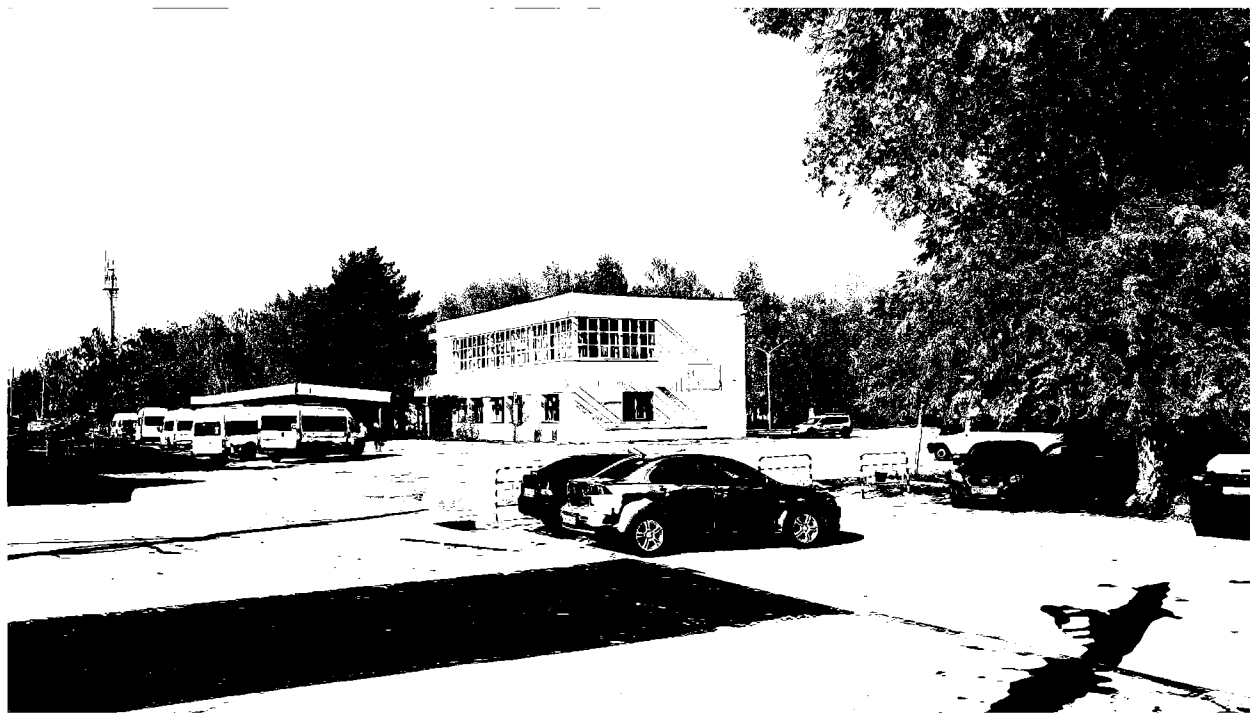


Рис. 23. Автостанция г.о. Новокуйбышевск



Рис. 24. Недействующая автостанция г.о. Чапаевск

Анализ существующей маршрутной сети междугороднего автобусного сообщения городов Самарско-Тольяттинской агломерации

Маршрутная сеть междугороднего автобусного сообщения г. Самары представлена в табл. 14. По состоянию на сентябрь 2020 года перевозки из г. Самары выполняются по 65 междугородним маршрутам, среди которых 36 маршрутов не пересекают границы Самарской области, 26 маршрутов являются межрегиональными и 3 – международными. В неделю по междугородним маршрутам в пределах Самарской области выполняется 881 пара рейсов, по межрегиональным – 406 пар рейсов, по международным (до закрытия границ) выполнялось 10 пар рейсов в неделю.

Отмечается высокая концентрация отправок на двух направлениях: количество рейсов в г.о. Тольятти и г. Ульяновск, составляет 43% от общего количества по всем направлениям.

Показатели сети междугороднего автобусного сообщения г.о. Самара

| Пункт назначения | Номер маршрута | Регион пункта назначения | Принадлежность пункта назначения к муниципальному образованию Самарской области | Стоимость проезда, рублей | Количество пар рейсов в неделю, ед. | Среднее плановое время в пути, часов, минут |
|---|----------------|--------------------------|---|---------------------------|-------------------------------------|---|
| Междугородние маршруты в пределах Самарской области | | | | | | |
| г.о. Тольятти («Новый город») | 652 | Самарская область | г.о. Тольятти | 295 | 203 | 2:05 |
| г.о. Тольятти («Старый Город») | 602 | Самарская область | г.о. Тольятти | 295 | 196 | 2:00 |
| г. Нефтегорск | 521 | Самарская область | Нефтегорский район | 262 | 50 | 2:25 |
| г. Сызрань | 606 | Самарская область | г.о. Сызрань | 459 | 42 | 3:00 |
| п. Пестравка | 631 | Самарская область | Пестравский район | 280 | 41 | 2:20 |
| г.о. Отрадный | 684 | Самарская область | г.о. Отрадный | 226 | 32 | 1:45 |
| с. Сергиевск (через с. Суходол) | 630 | Самарская область | Сергиевский район | 319 | 31 | 2:20 |
| с. Исаклы (через с. Суходол) | 541 | Самарская область | Исаклинский район | 379 | 21 | 2:50 |
| с. Хворостянка | 614 | Самарская область | Хворостянский район | 362 | 21 | 2:40 |
| с. Большая Глушица | 621 | Самарская область | Большеглушицкий район | 294 | 21 | 2:25 |
| п. Алексеевка | 622 | Самарская область | Алексеевский район | 419 | 21 | 3:10 |
| с. Большая Черниговка | 625 | Самарская область | Большечерниговский район | 404 | 21 | 3:20 |
| с. Приволжье | 534 | Самарская область | Приволжский район | 378 | 14 | 3:30 |

| Пункт назначения | Номер маршрута | Регион пункта назначения | Принадлежность пункта назначения к муниципальному образованию Самарской области | Стоимость проезда, рублей | Количество пар рейсов в неделю, ед. | Среднее плановое время в пути, часов, минут |
|---|----------------|--------------------------|---|---------------------------|-------------------------------------|---|
| п. Максимовка (через с. Покровку) | 603 | Самарская область | Богатовский район | 279 | 14 | 2:15 |
| с. Челно-Вершины | 605 | Самарская область | Челно-Вершинский район | 504 | 14 | 4:10 |
| с. Кинель-Черкассы | 693 | Самарская область | Кинель-Черкасский район | 260 | 14 | 2:00 |
| г.о. Похвистнево | 640к | Самарская область | - | 406 | 13 | 3:35 |
| с. Клявлино | 523 | Самарская область | Клявлинский район | 500 | 7 | 4:10 |
| с. Богородское | 528к | Самарская область | Кинель-Черкасский район | 450 | 7 | 3:25 |
| с. Исаклы | 541 | Самарская область | Исаклинский район | 379 | 7 | 3:55 |
| с. Усолье | 568 | Самарская область | Шигонский район | 628 | 7 | 5:25 |
| с. Шигоны | 568 | Самарская область | Шигонский район | 485 | 7 | 4:15 |
| п. Рабочий | 577 | Самарская область | Кинель-Черкасский район | 550 | 7 | 4:25 |
| п. Поляково | 583 | Самарская область | Большечерниговский район | 441 | 7 | 3:30 |
| Совхоз «Южный» | 609 | Самарская область | Большеглушицкий район | 361 | 7 | 2:20 |
| г.о. Похвистнево (через с. Большой Толкай) | 640а | Самарская область | г.о. Похвистнево | 454 | 7 | 4:00 |
| с. Шариповка | 657 | Самарская область | Алексеевский район | 511 | 7 | 3:05 |

| Пункт назначения | Номер маршрута | Регион пункта назначения | Принадлежность пункта назначения к муниципальному образованию Самарской области | Стоимость проезда, рублей | Количество пар рейсов в неделю, ед. | Среднее плановое время в пути, часов, минут |
|--|----------------|--------------------------|---|---------------------------|-------------------------------------|---|
| Колхоз «Правда» | 707 | Самарская область | Большечерниговский район | 394 | 7 | 2:35 |
| Совхоз «Восток» | 710 | Самарская область | Большечерниговский район | 485 | 7 | 4:10 |
| с. Мордово-Аделяково | 616 | Самарская область | Исаклинский район | 462 | 6 | 4:10 |
| с. Клявлино | 526 | Самарская область | Клявлинский район | 500 | 5 | 4:10 |
| с. Алькино | 698 | Самарская область | Похвистневский район | 500 | 5 | 4:00 |
| с. Костино | 567 | Самарская область | Большечерниговский район | 483 | 4 | 3:10 |
| Совхоз «Серноводский» | 643 | Самарская область | Сергиевский район | 308 | 3 | 2:35 |
| с. Александровка | 653 | Самарская область | Большеглушицкий район | 227 | 2 | 2:00 |
| с. Красное Чекалино | 762 | Самарская область | Сергиевский район | 328 | 2 | 2:50 |
| п. Студенцы | 641 | Самарская область | Хворостянский район | 341 | 1 | 2:55 |
| Межрегиональные маршруты | | | | | | |
| г. Ульяновск (через с. Елховку) | 518 | Ульяновская область | - | 630 | 162 | 5:00 |
| г. Нурлат (через с. Елховку, с. Кошки) | 203 | Республика Татарстан | - | 414 | 28 | 4:00 |
| г. Балаково | 722 | Саратовская область | - | 775 | 28 | 5:05 |

| Пункт назначения | Номер маршрута | Регион пункта назначения | Принадлежность пункта назначения к муниципальному образованию Самарской области | Стоимость проезда, рублей | Количество пар рейсов в неделю, ед. | Среднее плановое время в пути, часов, минут |
|--|----------------|--------------------------|---|---------------------------|-------------------------------------|---|
| г. Лениногорск | 535а | Республика Татарстан | - | 728 | 26 | 6:10 |
| г. Казань (через г. Чистополь) | 903 | Республика Татарстан | - | 855 | 17,5 | 8:25 |
| г. Бугуруслан | 640 | Оренбургская область | - | 417 | 14 | 5:05 |
| г. Оренбург | 853 | Оренбургская область | - | 909 | 14 | 6:00 |
| г. Саратов | 720 | Саратовская область | - | 900 | 14 | 9:30 |
| г. Нижний Новгород (через г. Тольятти) | 835 | Нижегородская область | - | 1600 | 7 | 14:15 |
| с. Северное | 655 | Оренбургская область | - | 525 | 7 | 3:35 |
| с. Тоцкое | 860 | Оренбургская область | - | 500 | 7 | 3:20 |
| г. Пермь | 811 | Пермский край | - | 1791 | 7 | 17:00 |
| г. Октябрьский | 617 | Республика Башкортостан | - | 700 | 7 | 5:40 |
| г. Уфа | 700 | Республика Башкортостан | - | 1120 | 7 | 8:30 |
| г. Йошкар-Ола | 703 | Республика Марий Эл | - | 1430 | 7 | 14:20 |
| г. Альметьевск | 585 | Республика Татарстан | - | 850 | 7 | 6:45 |

| Пункт назначения | Номер маршрута | Регион пункта назначения | Принадлежность пункта назначения к муниципальному образованию Самарской области | Стоимость проезда, рублей | Количество пар рейсов в неделю, ед. | Среднее плановое время в пути, часов, минут |
|-------------------------------------|----------------|--------------------------|---|---------------------------|-------------------------------------|---|
| г. Набережные Челны | 663 | Республика Татарстан | - | 1150 | 7 | 10:20 |
| г. Чебоксары | 651 | Республика Чувашия | - | 1280 | 7 | 10:50 |
| г. Вольск | 753 | Саратовская область | - | 895 | 7 | 5:55 |
| г. Димитровград | 526 | Ульяновская область | - | 375 | 7 | 3:55 |
| пгт. Павловка (через пгт. Радищево) | 805 | Ульяновская область | - | 853 | 7 | 7:20 |
| г. Казань (через с. Билярск) | 806 | Республика Татарстан | - | 855 | 3,5 | 8:00 |
| г. Ижевск (через г. Бугульму) | 804 | Республика Удмуртия | - | 1600 | 3,5 | 13:20 |
| г. Ижевск (через с. Кошки) | 815 | Республика Удмуртия | - | 1600 | 3,5 | 14:15 |

Междугородние автобусные маршруты г.о. Самара отражены на рис. 25. Как правило, в регионах Европейской России центры всех муниципальных районов и городских округов связаны с региональным центром, к которому они относятся, но в Самарской области имеется ряд исключений. Автобусы, следующие в направлении г. Сызрани, не делают заезда в г. Октябрьск с населением 26,3 тыс. человек, а также отсутствует автобусное сообщение г. Самары с пгт. Безенчук. Но эти два населённых пункта имеют надёжную связь с региональным центром на пригородном железнодорожном транспорте.

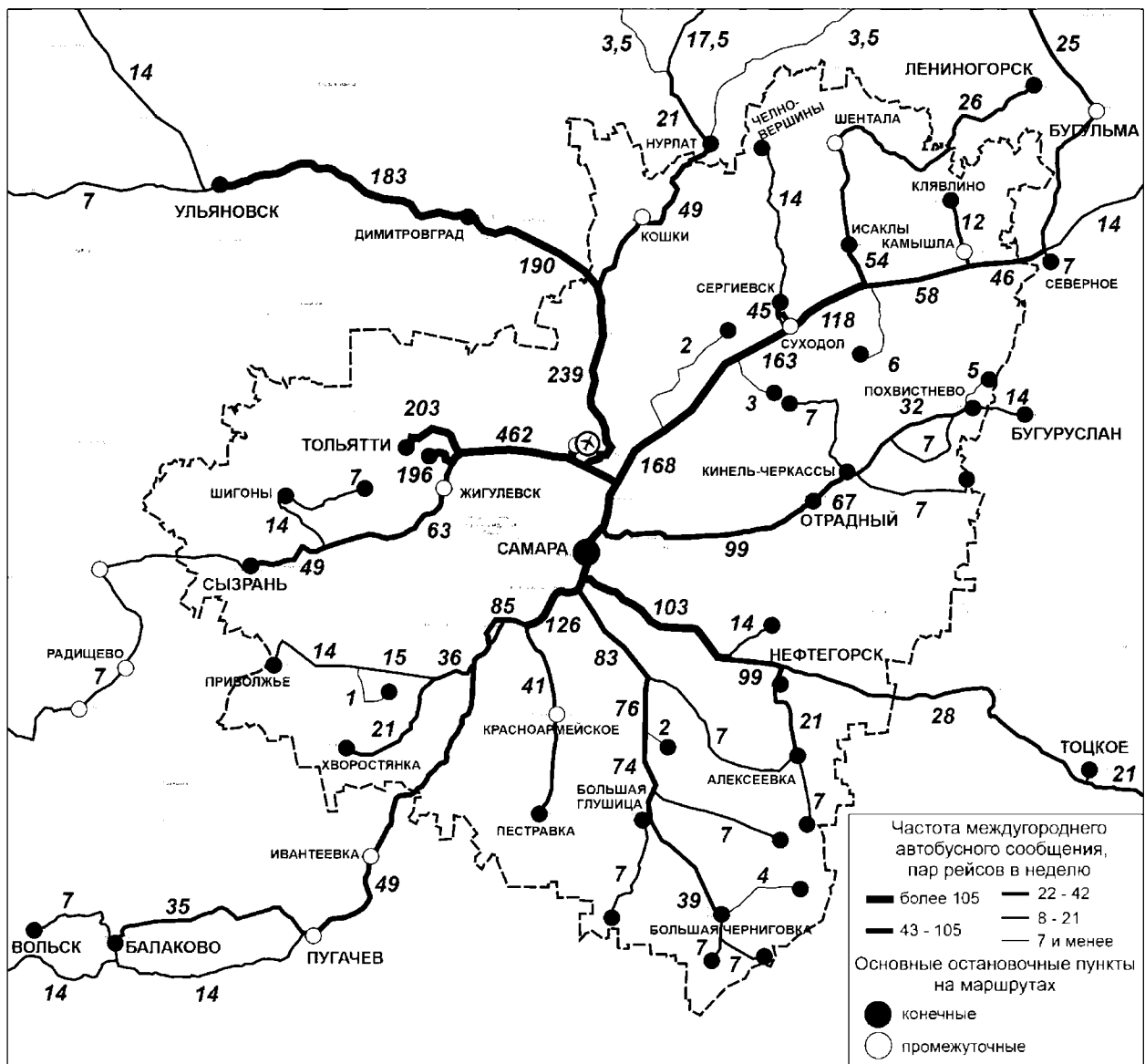


Рис. 25. Междугороднее автобусное сообщение г.о. Самара

Наименьшей доступностью относительно регионального центра обладают административные центры Борского и Богатовского районов, которые также имеют с г.о. Самара только прямое железнодорожное сообщение, но его частота составляет лишь 2 пары рейсов в неделю.

Помимо г. Тольятти и г. Ульяновска, наибольшей транспортной обеспеченностью с региональным центром обладают расположенные в пределах Самарской области п. Суходол (163 пары рейсов в неделю, все являются транзитными), г. Отрадный (99 пар рейсов), г. Нефтегорск (71 пара рейсов), с. Большая Глушица (67 пар рейсов), г. Жигулёвск (63 пары рейсов). За пределами Самарской области относительно высокой частотой сообщения с г.о. Самара отличаются г. Димитровград (190 пар рейсов, среди которых почти все транзитные из г. Ульяновска), г. Нурлат, г. Балаково и г. Пугачев (по 49 пар рейсов в каждом направлении), г. Бугульма и г. Альметьевск (по 25 пар рейсов).

Пространственная структура междугороднего автобусного сообщения г. Тольятти значительно отличается от той, что характерна для г. Самары. В перечне междугородних маршрутов г.о. Тольятти насчитывается лишь 5 внутрирегиональных междугородних направлений (г. Самара, г. Сызрань, п. Междуреченск, с. Усолье, с. Шентала и 20 межрегиональных направлений) (табл. 15, рис. 26). По внутрирегиональным направлениям отправляется 510 пар рейсов в неделю, из которых 78% следуют в г. Самару, а по межрегиональным – 215, из которых 30% – в г. Ульяновск.

Таким образом, говоря о внутрирегиональном сообщении, г. Тольятти имеет прямую связь только с ограниченным числом муниципальных районов и городских округов Самарской области (если не включать сам г.о. Тольятти и Ставропольский район, то лишь с 16 из 45 муниципальных районов, из которых 10 обладают лишь транзитным сообщением с г. Тольятти, которое заведомо отличается низкой комфортностью (особенно при следовании в направлении г. Тольятти).

Таблица 15

Показатели сети междугороднего автобусного сообщения г.о. Тольятти

| Пункт назначения | Номер маршрута | Регион пункта назначения | Принадлежность пункта назначения к муниципальному образованию Самарской области | Стоимость проезда, рублей | Количество пар рейсов в неделю, ед. | Среднее плановое время в пути, часов, минут |
|--|----------------|--------------------------|---|---------------------------|-------------------------------------|---|
| Междугородние маршруты в пределах Самарской области | | | | | | |
| г.о. Самара (отправление от остановочного пункта «Новый город» в г.о. Тольятти) | 652 | Самарская область | г.о. Самара | 295 | 203 | 2:05 |
| г.о. Самара (отправление от остановочного пункта «Старый город» в г.о. Тольятти) | 602 | Самарская область | г.о. Самара | 295 | 196 | 2:00 |
| г.о. Сызрань | 540/540Д | Самарская область | г.о. Сызрань | 295 | 84 | 2:35 |
| п. Междуреченск | 146 | Самарская область | Сызранский район | 175 | 17 | 1:40 |
| с. Усолье | 668 | Самарская область | Шигонский район | 371 | 7 | 3:05 |
| с. Шентала | 515 | Самарская область | Шенталинский район | 685 | 3 | 5:20 |
| Межрегиональные маршруты | | | | | | |
| г. Ульяновск | 610 / 671/705 | Ульяновская область | - | 563 | 64 | 3:50 |
| г. Бузулук | 752 | Оренбургская область | - | 780 | 14 | 4:50 |
| г. Кузнецк (через г. Сызрань) | 629 | Пензенская область | - | 614 | 14 | 5:50 |

| Пункт назначения | Номер маршрута | Регион пункта назначения | Принадлежность пункта назначения к муниципальному образованию Самарской области | Стоимость проезда, рублей | Количество пар рейсов в неделю, ед. | Среднее плановое время в пути, часов, минут |
|--|----------------|--------------------------|---|---------------------------|-------------------------------------|---|
| г. Казань (через г. Димитровград) | 697/800 | Республика Татарстан | - | 700 | 14 | 6:45 |
| г. Балаково (через г. Сызрань) | 802 | Саратовская область | - | 774 | 14 | 6:00 |
| г. Инза (через г. Сызрань) | 781 | Ульяновская область | - | 835 | 14 | 6:45 |
| п. Павловка (через г. Сызрань) | 801/804 | Ульяновская область | - | 690 | 14 | 5:30 |
| с. Асекеево | 735 | Оренбургская область | - | 750 | 7 | 5:10 |
| г. Пенза (через г. Сызрань) | 627 | Пензенская область | - | 914 | 7 | 8:30 |
| г. Саранск (через г. Димитровград, г. Ульяновск) | 751 | Республика Мордовия | - | 1213 | 7 | 9:20 |
| г. Казань (через г. Димитровград) | 692 | Республика Татарстан | - | 700 | 7 | 6:45 |
| г. Набережные Челны (через г. Альметьевск) | 710 | Республика Татарстан | - | 1165 | 7 | 9:20 |
| г. Саратов (через г. Сызрань) | 803 | Саратовская область | - | 980 | 7 | 8:55 |

| Пункт назначения | Номер маршрута | Регион пункта назначения | Принадлежность пункта назначения к муниципальному образованию Самарской области | Стоимость проезда, рублей | Количество пар рейсов в неделю, ед. | Среднее плановое время в пути, часов, минут |
|---|----------------|--------------------------|---|---------------------------|-------------------------------------|---|
| г. Абдулино (через с. Асекеево) | 815 | Оренбургская область | - | 970 | 6 | 8:00 |
| г. Уфа (через г. Самару, г. Октябрьский) | 805 | Республика Башкортостан | - | 1380 | 3,5 | 11:00 |
| г. Ижевск (через г. Набережные Челны) | 921 | Республика Удмуртия | - | 1256 | 3,5 | 9:35 |
| г. Пермь (через г. Набережные Челны, г. Ижевск) | 878 | Пермский край | - | 1864 | 3 | 14:30 |
| г. Воронеж (через г. Сызрань, г. Пензу, г. Тамбов, г. Липецк) | 725 | Воронежская область | - | 2115 | 2 | 20:25 |

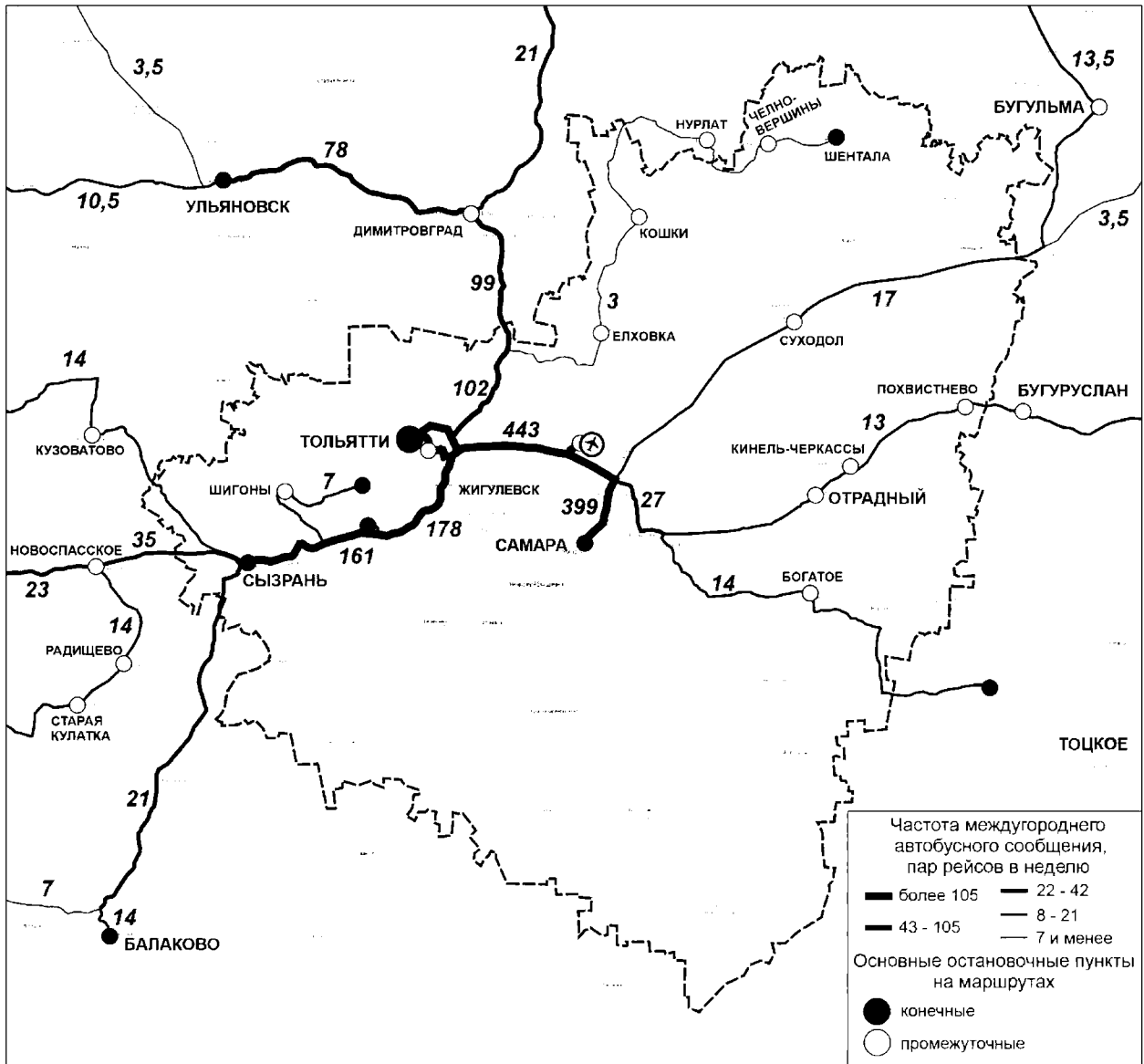


Рис. 26. Междугороднее автобусное сообщение г.о. Тольятти

На протяжении 2010-х годов объём междугороднего автобусного сообщения постепенно сокращался. Так, в 2011 году с Центрального автовокзала г.о. Самара автобусы отправлялись по таким направлениям, как:

с. Богатое (35 пар рейсов в неделю, сейчас автобусное сообщение отсутствует);

г.о. Жигулевск (45 пар рейсов в неделю, сейчас автобусное сообщение представлено только транзитными рейсами в г. Сызрань);

с. Кошки (42 пары рейсов в неделю, сейчас автобусное сообщение представлено только транзитными рейсами в г. Нурлат и г. Казань);

с.п. Денискино (Шенталинский район), совхоз «Красная Заря» (Кинель-Черкасский район), пгт. Языково (Борский район) и др.

Междугороднее автобусное сообщение в г.о. Тольятти на протяжении аналогичного периода не обладало такой широкой сетью по сравнению с той, что существует сейчас. В определенные периоды существовали прямые рейсы в г. Отрадный, г. Похвистнево, г. Чапаевск в количестве, не превышающем 7 кругорейсов в неделю, но основная доля рейсов, как и сейчас, приходилась на маршруты в г. Тольятти, г. Сызрань, г. Ульяновск и по различным направлениям в Пензенскую и Ульяновскую области, а также в региональные центры Поволжья.

В то же время г.о. Тольятти имеет низкий уровень связности железнодорожным сообщением как в пределах Самарской области, так и с другими регионами. Таким образом, возрастает нагрузка на автобусный маршрут «Тольятти – Самара» и транспортную систему г. Самары за счёт жителей г. Тольятти, которым необходимо доехать до различных населённых пунктов обширной левобережной части региона. При этом затраты времени на поездку с учётом совершаемой пересадки существенно возрастают.

1.2.1.6. Водный транспорт

Анализ маршрутов, перевозки пассажиров по которым осуществляются в границах Самарско-Тольяттинской агломерации и Самарской области

По территории Самарской области протекает около 200 рек, относящихся к бассейнам Азовского и Каспийского морей, Прикаспийскому и Сарпинскому бессточным бассейнам. Большая часть из них – притоки Волги. Общая протяжённость водных судоходных путей Самарской области составляет 687 км. Магистральное судоходство осуществляется по реке Волге, местное – по рекам Самара, Сок, Чапаевка, Кривуша, Уса и Безенчук. Реки связывают Самарскую область с Москвой (через канал им. Москвы), Западным Уралом (реки Кама, Белая), Европой (река Дунай), Чёрным, Балтийским и Белым морями (через Волго-Донской

канал, Волго-Балтийский водный путь и Беломорско-Балтийский канал соответственно).

Период навигации в регионе длится с марта – апреля по декабрь и в среднем составляет 250 суток. Порты готовы к приёму всех типов речных судов и судов класса «река-море» с осадкой до 4,0 метра и ограничивающей грузоподъемностью судов 6500 тонн. Регулярное пассажирское сообщение речным транспортом на территории Самарской области организовано между 19 остановочными пунктами Саратовского водохранилища и 9 остановочными пунктами Куйбышевского водохранилища.

Участок водных путей Самарской области входит в Единую глубоководную систему (далее – ЕГС) России протяженностью 6,5 тыс. км. В соответствии с Европейским соглашением об основных внутренних водных путях международного значения водные пути ЕГС европейской части России по своим параметрам отнесены к наивысшему классу внутренних водных путей. Они непосредственно связаны с важнейшими морскими бассейнами, транснациональными железными дорогами и автомагистралями, что создает благоприятные условия для перевозки пассажиров и грузов, а также образования на территории России межконтинентальной евро-азиатской системы с участием внутреннего водного транспорта.

С речного вокзала города Самары в навигационный период пассажирские перевозки осуществляются по трём маршрутам в направлениях с. Рождествено, с. Зольное и с. Винновка и включают в себя 18 остановочных пунктов ОАО «Порт Тольятти» осуществляет перевозки по двум маршрутам в направлениях с. Усолье и с. Подвалье и включает в себя 5 остановочных пунктов.

Наиболее важным маршрутом с социальной точки зрения является соединение основной части г. Самары, с. Рождествено и входящих в его состав населённых пунктов (с. Торное, с. Новинки, с. Шелехметь, с. Выползово, с. Подгоры, п. Усинский, п. Гаврилова Поляна), в которых

суммарно проживает более 6,5 тыс. человек. Указанные сёла располагаются в Волжском районе в 6 км от материковой части и, несмотря на территориальную близость, с «большой землей» связаны только речным транспортом. Организация регулярных пассажирских пригородных речных перевозок в межнавигационный период по маршруту «Самара (Речной вокзал) – Рождествено» осуществляется в рамках государственных контрактов, что позволяет осуществлять перевозку пассажиров по регулируемым тарифам и обеспечивает доступность речного транспорта для всех категорий пассажиров. В межнавигационный период по маршруту «Самара (Речной вокзал) – Рождествено» перевозится около 1 тыс. человек в день или порядка 120 тыс. пассажиров за весь период навигации. Провоз пассажиров в период навигации осуществляется восемью судами на воздушной подушке вместимостью 9 человек и 21 человек (классом 4-Хивус и 4-Нептун соответственно).

Стоит задача повышения надежности движения в межнавигационный период с учетом периодического возникновения торосов на ледяном покрове вследствие попусков воды на плотине Жигулевской ГЭС.

Таблица 16

Маршруты, выполняемые из г.о. Самара

| Маршрут | Наименование остановочного пункта | Протяженность, км | Время в пути | Количество рейсов | Стоимость, рублей |
|----------------------|---|-------------------|-----------------|--|-------------------|
| Самара – Рождествено | Проран | 6 | 30 мин. | 26 | 80 |
| Самара – Зольное | Осипенко; Зеленая Роща; Поляна им. Фрунзе; Пляж им. Фрунзе; Подгоры; Гаврилова Поляна; Ширяево; | 52 | 3 ч. 45 мин. | 2 до Зольного; 4 до Гавриловой Поляны | 145 |

| Маршрут | Наименование остановочного пункта | Протяженность, км | Время в пути | Количество рейсов | Стоимость, рублей |
|----------------------|---|-------------------|-----------------|--|-------------------|
| | Богатырь; Солнечная Поляна | | | | |
| Самара – Винновка | Средний Пляж; Нижний Пляж; Шелехметь; Винновка (монастырь) | 33 | 2 ч. 30 мин. | 1 до Винновки; 7 до Шелехмети | 125 |

Кроме того, функционировал коммерческий (не субсидируемый из областного бюджета) маршрут «Самара (Речной вокзал) – Голодный». Необходимо также отметить значительное количество частных перевозчиков, предлагающих услуги по перевозке пассажиров между берегами реки Волги г.о. Самара на судах разного класса (зарегистрированных как в Речном регистре, так и в Государственной инспекции по маломерным судам). Существующая нормативная правовая база не позволяет эффективно бороться с такими полулегальными перевозчиками.

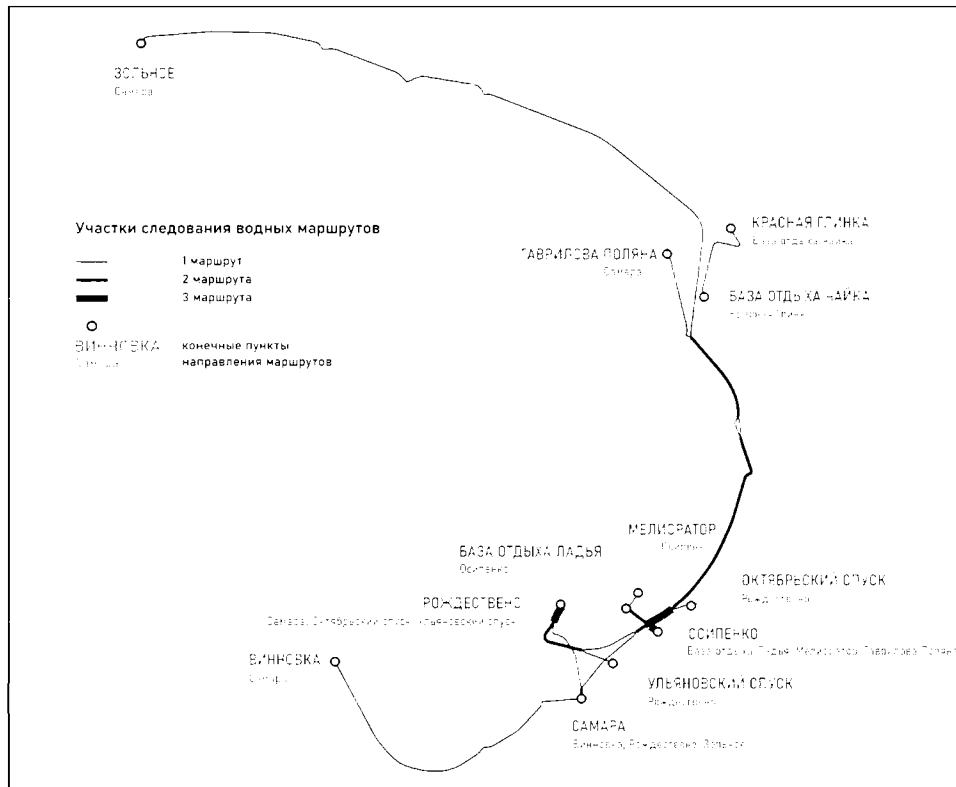


Рис. 27 Маршрутная сеть речного вокзала г.о. Самара

Маршруты, выполняемые из г.о. Тольятти в акватории Куйбышевского водохранилища, также являются социально значимыми, однако их значимость снизится после ввода в эксплуатацию моста через водохранилище на объездной дороге г.о. Тольятти. Перевозки в межнавигационный период по этим маршрутам не осуществляются.

Таблица 17

Маршруты, выполняемые из г.о. Тольятти

| Маршрут | Наименование остановочного пункта | Протяженность, км | Время в пути | Количество рейсов | Стоимость, рублей |
|-------------------------------|-----------------------------------|-------------------|--------------|-------------------|-------------------|
| Тольятти – Березовка – Усолье | Автоград | 100 | 6 час. | 2 | 162 |
| Тольятти – Подвалье | Автоград, Климовка, Новодевичье | 52 | 3 ч. 45 мин. | 1 | 200 |

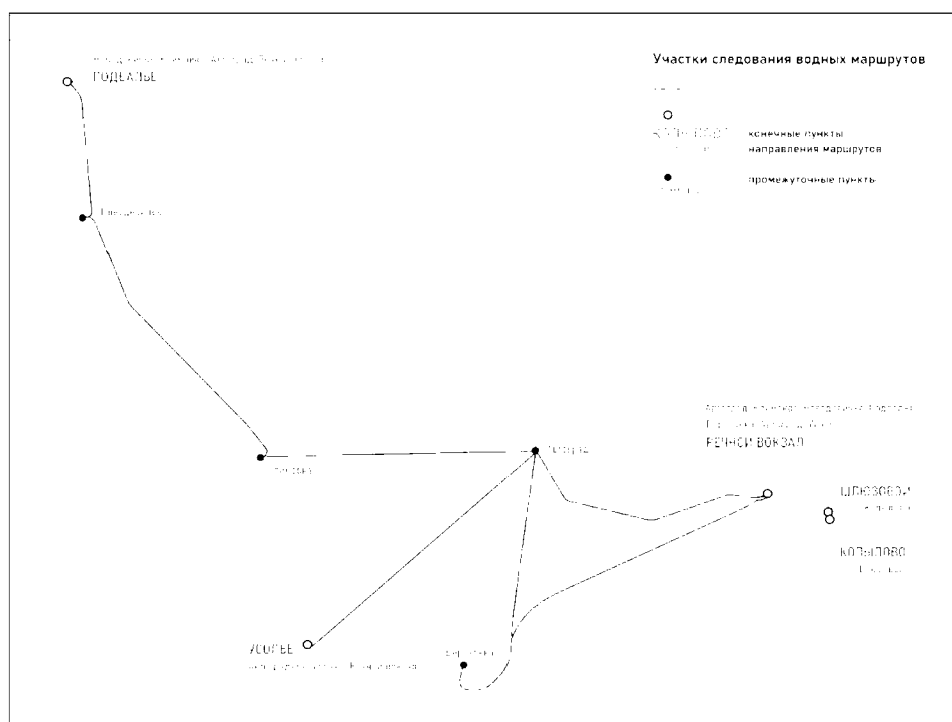


Рис. 28 Маршрутная сеть речного вокзала г.о. Тольятти

Основными целями развития внутреннего водного транспорта Самарской области является улучшение показателей эффективности и привлекательности пассажирских перевозок на межрегиональных маршрутах. Кроме того, должна быть проведена работа по замене устаревших пассажирских судов, что позволит исключить транспортные риски (угрозы здоровью и жизни пассажиров) и увеличит комфортабельность и привлекательность водного транспорта для потребителей.

1.2.1.7. Метрополитен

Метрополитен в Самарско-Тольяттинской агломерации представлен единственной линией, на которой расположено 10 станций, из них 9 подземных и одна наземная. Эксплуатационная протяженность составляет 11,6 км.

Участок первой очереди метрополитена из 4 станций («Юнгородок», «Кировская», «Безымянка», «Победа») протяженностью 4,5 км открыт в 1987 году. Дальнейшее развитие происходило в 1992 (станция «Советская»), 1993 (станции «Спортивная», «Гагаринская»), 2002 (станция

«Московская»), 2007 (станция «Российская»), 2014 (станция «Алабинская») годах.

На участке от станции «Юнгородок» до съезда между станциями «Московская» и «Российская» движение осуществляется по двум путям (перед станцией «Юнгородок» – перекрестный съезд), на участке от съезда между станцией «Московская» и станцией «Российская» до станции «Алабинская» – по одному пути ввиду неготовности перегонных тоннелей и камеры съездов для оборота поездов за станцией «Алабинская».

Ведется строительство участка перегонных тоннелей от станции «Алабинская» до камеры съездов.

Документами территориального планирования предусмотрено продление первой линии метрополитена в центральную историческую часть города (станция «Театральная») и строительство перспективной второй линии метрополитена (рис. 29).



Рис. 29. Схема действующих, строящихся и перспективных участков Самарского метрополитена

Пассажиропоток Самарского метрополитена в 2019 году составил 13,1 млн. пассажиров (по данным Международной Ассоциации «Метро»).

Удельный пассажиропоток составляет 1,1 млн. пассажиров в год на километр линии и 1,3 млн. пассажиров в год на станцию.

Основные технические показатели за 2019 год представлены в табл. 18 (по данным муниципального предприятия (далее – МП) г.о. Самара «Самарский метрополитен»).

Таблица 18

Основные технические показатели за 2019 год

| | |
|--|------------|
| Дата ввода в эксплуатацию | 25.12.1987 |
| Протяженность линии (км) | 11,6 |
| Развернутая длина перегонных тоннелей и главных путей (км) | 22,7 |
| Количество станций | 10 |
| Количество рабочих вестибюлей (закрытых для пассажиров – 3, недостроенных – 5) | 11 |
| Количество станций, оборудованных эскалаторами | 4 |
| Количество эскалаторов в эксплуатации | 15 |
| Инвентарный парк вагонов | 46 |
| Максимальный размер движения поездов (пар поездов в час) | 6 |
| Минимальный интервал движения (сек.) | 600 |
| Объем перевозок пассажиров (млн. человек) | 13,124 |
| Среднесуточный объем перевозок пассажиров (тыс. человек) | 35,957 |
| Выполнение графика движения поездов (%) | 99,94 |

Большой интервал движения поездов (10 минут) обусловлен протяженным участком движения по одному пути из-за незавершенного строительства камеры съездов для оборота поездов за станцию «Алабинская».

В транспортной системе Самарско-Тольяттинской агломерации метрополитен играет несущественную роль – 5% перевозимых пассажиров (рис. 30).



Рис. 30. Структура распределения объемов перевозок по видам транспорта в Самарско-Тольяттинской агломерации

Проведенный анализ количества перевезенных пассажиров метрополитена за последние 10 лет показывает устойчивый тренд падения пассажиропотока – на 25% за 9 лет (рис. 31).

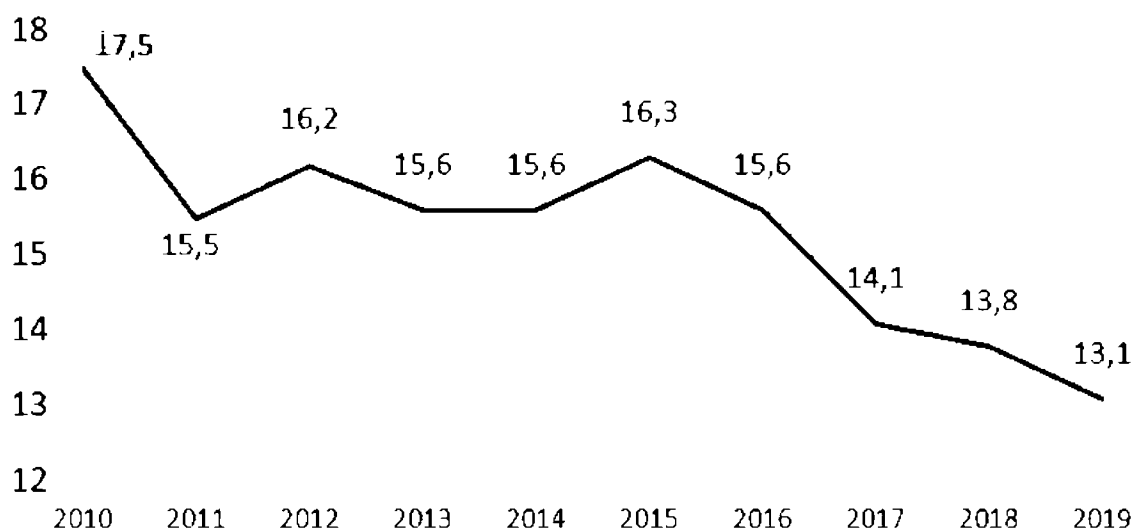


Рис. 31. Изменение пассажиропотока метрополитена

Рост сети метрополитена (ввод станции «Алабинская» в 2014 году) несколько увеличил пассажиропоток в 2015 году, но не изменил тренд. Причинами падения пассажиропотока являются:

общее снижение количества пользователей транспорта общего пользования ввиду сокращения количества населения;

формирование новых объектов жилищного строительства и мест приложения труда за пределами зоны тяготения метрополитена;

недостаточная интеграция метрополитена в транспортную систему города;

высокие интервалы движения даже в пиковый период (10 минут);

недостаточное развитие сети;

продолжающийся рост автомобилизации и автомобилепользования.

Подобные факторы присущи метрополитенам всех городов Российской Федерации (за исключением г. Москвы и г. Санкт-Петербурга) (табл. 19).

Таблица 19

Сравнение показателей Самарского метрополитена с другими городами в региональных центрах Российской Федерации (по данным Международной Ассоциации «Метро»)

| Наименование показателя | Самара | Новосибирск | Екатеринбург | Нижний Новгород | Казань |
|---|--------|-------------|--------------|-----------------|--------|
| Протяженность, км | 11,6 | 15,9 | 12,7 | 21,8 | 16,8 |
| Количество станций, ед. | 10 | 13 | 9 | 15 | 11 |
| Пассажиропоток в 2019 году (млн. пассажиро-киллометров) | 13,1 | 84,5 | 45,9 | 30,4 | 30,5 |
| Пассажиропоток на км линии, млн. пассажиро-киллометров | 1,1 | 5,3 | 3,6 | 1,4 | 1,8 |
| Пассажиропоток на станцию, млн. пассажиро-киллометров | 1,3 | 6,5 | 5,1 | 2,0 | 2,8 |

На дальнейших этапах данной работы будут представлены предложения по повышению роли метрополитена в транспортной системе Самарско-Тольяттинской агломерации.

1.2.2. Анализ информации о подвижном составе и организациях, осуществляющих перевозки общественным транспортом

Подвижной состав транспорта общего пользования в Самарской области и муниципальных образованиях Самарско-Тольяттинской агломерации представлен трамваями, троллейбусами, поездами метрополитена и автобусами различных типов и модификаций.

1.2.2.1. Подвижной состав и организации, осуществляющие пассажирские перевозки в г.о. Самара

На территории г.о. Самара перевозки по регулярным маршрутам наземного транспорта осуществляют 5 организаций, перевозки метрополитеном осуществляет МП г.о. Самара «Самарский метрополитен имени А.А. Росовского». По количеству обслуживаемых регулярных маршрутов наземного транспорта лидирующей организацией является ООО «Самара Авто Газ», которое осуществляет перевозки по 46% маршрутов (рис. 32).

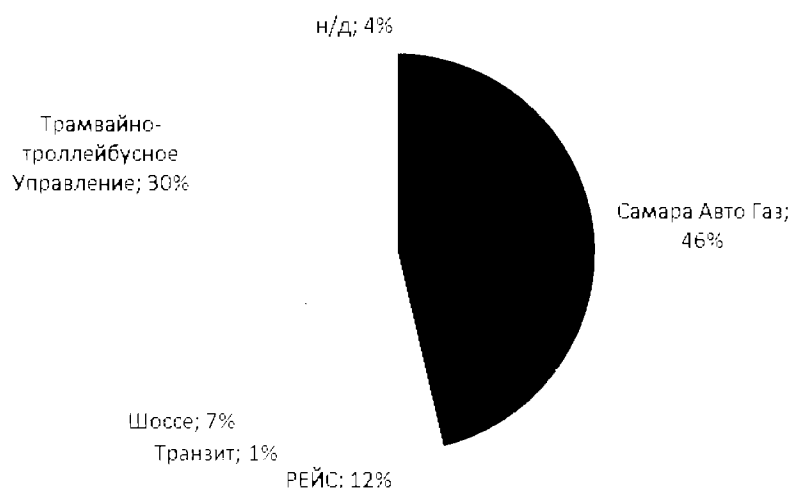


Рис. 32. Распределение регулярных маршрутов наземного транспорта между организациями, осуществляющими перевозки в г.о. Самара

Информация по маршрутам в разрезе организаций, осуществляющих перевозки, приводится в табл. 20.

Перечень маршрутов регулярных перевозок в разрезе организаций,
осуществляющих перевозки в г.о. Самара

| № п/п | Наименование перевозчика | Номера обслуживаемых маршрутов |
|-------|--|--|
| 1. | МП г.о. Самара «Трамвайно-троллейбусное управление» | 24 трамвайных маршрута: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 20к, 21, 22, 23, 24, 24к, 25 1 трамвайный маршрут-шаттл: S5 15 троллейбусных маршрутов: 4, 4к, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20 |
| 2. | МП г.о. Самара «Самарский метрополитен имени А.А.Росовского» | 1-я линия метрополитена |
| 3. | ООО «Самара Авто Газ» | Регулярные автобусные маршруты: 1, 2, 3, 5д, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 17, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 29, 30, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 45, 47, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 59, 59а, 61, 63, 65, 66, 67, 70, 75, 76, 78, 79 Сезонные автобусные маршруты: 4к, 27к, 36д, 36ю, 63э, 67к, 77д, 129э Маршруты-шаттлы: S2, S2к, S3, S4, S7, S8, S9 |
| 4. | ООО «Рейс» | Регулярные автобусные маршруты: 4, 27к, 46, 48д, 48к, 92, 96, 99, 207, 268, 297 |
| 5. | ООО «Шоссе» | Регулярные автобусные маршруты: 21м, 226, 247, 253, 261 |
| 6. | ООО «Транзит» | Регулярный автобусный маршрут: № 80 «мкр. «Волгарь» – железнодорожный вокзал» |

На рис. 33 представлено максимальное количество транспортных средств, используемое на маршрутах, обслуживаемых организациями, осуществляющими пассажирские перевозки в г.о. Самара.

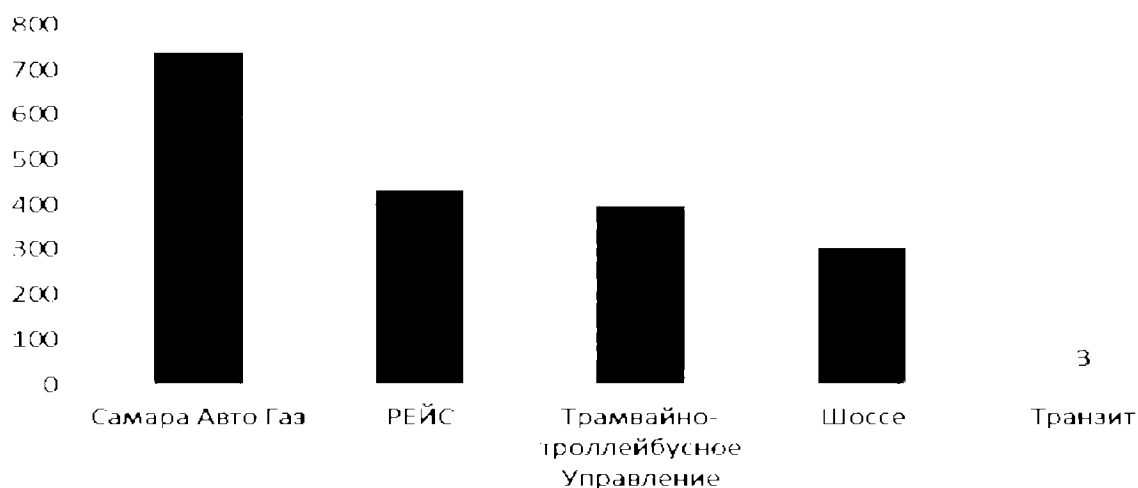


Рис. 33. Максимальное количество транспортных средств, используемых на маршрутах, обслуживаемых организациями, осуществляющими перевозки в г.о. Самара

В табл. 21 приводится информация по подвижному составу, используемому при организации перевозок в г. Самаре.

Таблица 21

Подвижной состав в разрезе организаций, осуществляющих перевозки в г.о. Самара

| № п/п | Наименование перевозчика | Вид, модель, класс, количество подвижного состава, ед. |
|-------|---|--|
| 1. | МП г.о. Самара «Трамвайно-троллейбусное управление» | Трамвай Татра Т-3 – 287, Трамвай Татра Т-3М – 51, Трамвай УТМ 71-402 – 3, Трамвай УТМ 71-405 – 43, Трамвай АКСМ 62103 – 9, Трамвай УКВЗ 71-623 – 21, Трамвай УКВЗ 71-931 – 10, Троллейбус ЗиУ-682 – 44, Троллейбус ЗиУ-682Г – 108, Троллейбус БТЗ-5276 – 26, Троллейбус Тролза-5275 «Оптим» – 1, Троллейбус АКСМ-321 – 36, Троллейбус МАЗ-ЭТОН Т203 – 1, Тролза-5265 «Мегаполис» – 20 |
| 2. | МП г.о. Самара «Самарский метрополитен имени А.А.Росовского» | Вагон метро 81-714 – 24 Вагон метро 81-717 – 26 |

| № п/п | Наименование перевозчика | Вид, модель, класс, количество подвижного состава, ед. |
|-------|--------------------------|---|
| 3. | ООО «Самара Авто Газ» | Автобус ЛиАЗ-5293.70 – 114, Автобус МАЗ-206 – 266, Автобусы марки ПАЗ – 65, Автобус Hyundai County – 8 |
| 4. | ООО «Рейс» | Автобусы малого класса |
| 5. | ООО «Шоссе» | Автобусы малого класса |
| 6. | ООО «Транзит» | Автобусы малого класса |

В г.о. Самара на 59% маршрутов регулярных перевозок используются транспортные средства среднего, большого и особо большого класса (рис. 34).

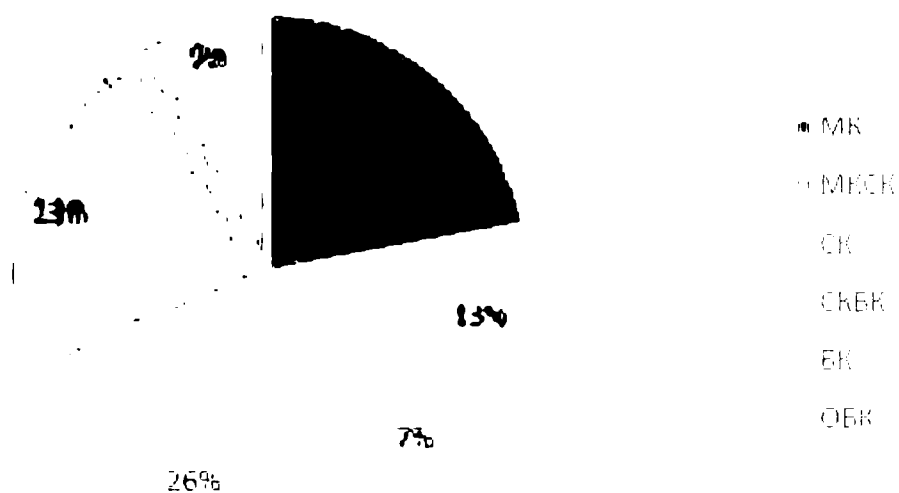


Рис. 34. Распределение маршрутов регулярных перевозок в г.о. Самара по классу используемых транспортных средств

На 19% автобусных маршрутов г.о. Самара используются только транспортные средства экологического класса ЕВРО-4 или выше (рис. 35).

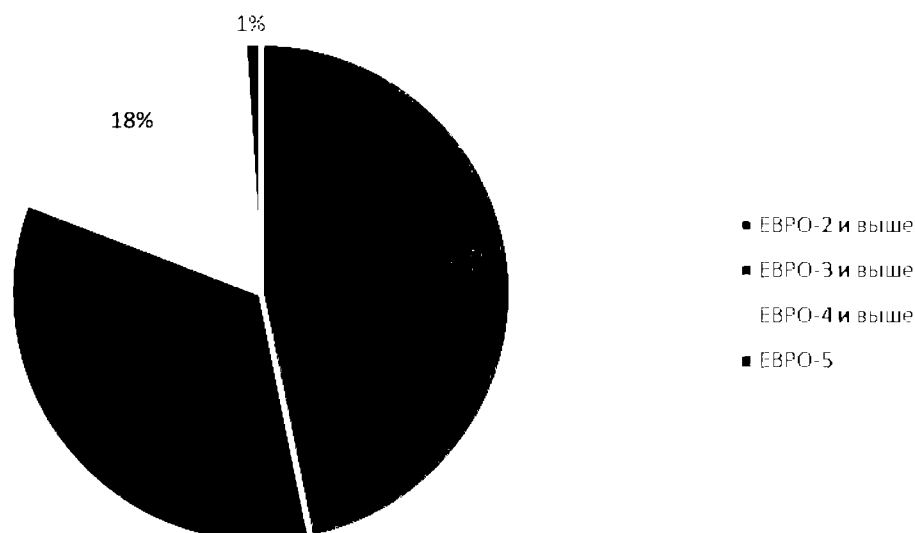


Рис. 35. Распределение маршрутов регулярных автобусных перевозок в г.о. Самара по экологическому классу используемых транспортных средств

Средний возраст парка трамваев в г.о. Самара составляет 33 года, средний возраст парка троллейбусов – 20 лет. Подвижной состав трамвайных депо представлен в табл. 22 – 27 и на рис. 36. Подвижной состав троллейбусных парков представлен в табл. 28 – 33 и на рис. 37.

Таблица 22

Количество подвижного состава по году выпуска. Городское трамвайное депо г.о. Самара

| Депо/парк | Год выпуска | Количество, ед. |
|-----------|-------------|-----------------|
| ГТД | 1972 | 2 |
| ГТД | 1974 | 9 |
| ГТД | 1975 | 4 |
| ГТД | 1976 | 7 |
| ГТД | 1978 | 8 |
| ГТД | 1979 | 4 |
| ГТД | 1980 | 6 |
| ГТД | 1981 | 12 |
| ГТД | 1982 | 13 |
| ГТД | 1983 | 5 |
| ГТД | 1984 | 4 |
| ГТД | 1985 | 3 |
| ГТД | 1986 | 12 |
| ГТД | 1987 | 6 |

| Депо/парк | Год выпуска | Количество, ед. |
|-----------|-------------|-----------------|
| ГТД | 2011 | 1 |
| ГТД | 2012 | 1 |
| ГТД | 2013 | 8 |
| ГТД | 2015 | 1 |
| ГТД | 2016 | 19 |
| ГТД | 2017 | 10 |
| ГТД | 2018 | 8 |

Таблица 23

Подвижной состав городского трамвайного депо г.о. Самара

| Модель | Депо/парк | Количество, ед. |
|--------------------------|-----------|-----------------|
| Tatra T3SU (двухдверная) | ГТД | 28 |
| Tatra T3SU | ГТД | 75 |
| 71-623-00 | ГТД | 1 |
| БКМ 62103 | ГТД | 9 |
| 71-623-02.01 | ГТД | 20 |
| 71-6313 | ГТД | 1 |
| 71-631 | ГТД | 1 |
| 71-631.01 | ГТД | 8 |

Таблица 24

Количество подвижного состава по году выпуска. Кировское трамвайное депо г.о. Самара

| Депо/парк | Год выпуска | Количество, ед. |
|-----------|-------------|-----------------|
| КТД | 1970 | 1 |
| КТД | 1971 | 5 |
| КТД | 1973 | 4 |
| КТД | 1974 | 9 |
| КТД | 1975 | 14 |
| КТД | 1976 | 15 |
| КТД | 1977 | 8 |
| КТД | 1978 | 12 |
| КТД | 1979 | 12 |
| КТД | 1980 | 6 |
| КТД | 1981 | 16 |
| КТД | 1982 | 13 |
| КТД | 1983 | 19 |
| КТД | 1984 | 4 |
| КТД | 1986 | 1 |
| КТД | 1987 | 10 |

Таблица 25

Подвижной состав Кировского трамвайного депо г.о. Самара

| Модель | Депо/парк | Количество, ед. |
|--------------------------|-----------|-----------------|
| Tatra T3SU (двухдверная) | КТД | 56 |
| Tatra T3SU | КТД | 71 |
| Tatra T3E | КТД | 22 |

Таблица 26

Количество подвижного состава по году выпуска. Северное трамвайное депо г.о. Самара

| Депо/парк | Год выпуска | Количество, ед. |
|-----------|-------------|-----------------|
| СТД | 1973 | 14 |
| СТД | 1974 | 1 |
| СТД | 1976 | 5 |
| СТД | 1977 | 4 |
| СТД | 1978 | 2 |
| СТД | 1982 | 1 |
| СТД | 1983 | 4 |
| СТД | 1984 | 9 |
| СТД | 1986 | 3 |
| СТД | 1987 | 2 |
| СТД | 1988 | 34 |
| СТД | 1989 | 1 |
| СТД | 1991 | 1 |
| СТД | 1992 | 12 |
| СТД | 1995 | 2 |
| СТД | 1996 | 1 |
| СТД | 1998 | 2 |
| СТД | 2001 | 1 |
| СТД | 2002 | 1 |
| СТД | 2003 | 1 |
| СТД | 2008 | 10 |
| СТД | 2009 | 33 |
| СТД | 2010 | 3 |

Таблица 27

Подвижной состав Северного трамвайного депо г.о. Самара

| Модель | Депо/парк | Количество, ед. |
|--------------------------|-----------|-----------------|
| Tatra T3SU | СТД | 17 |
| Tatra T3SU (двухдверная) | СТД | 25 |
| Tatra T6B5SU | СТД | 51 |
| 71-402 | СТД | 3 |

| Модель | Депо/парк | Количество, ед. |
|------------|-----------|-----------------|
| 71-405 | СТД | 43 |
| Tatra T3E | СТД | 6 |
| Tatra T3RF | СТД | 2 |

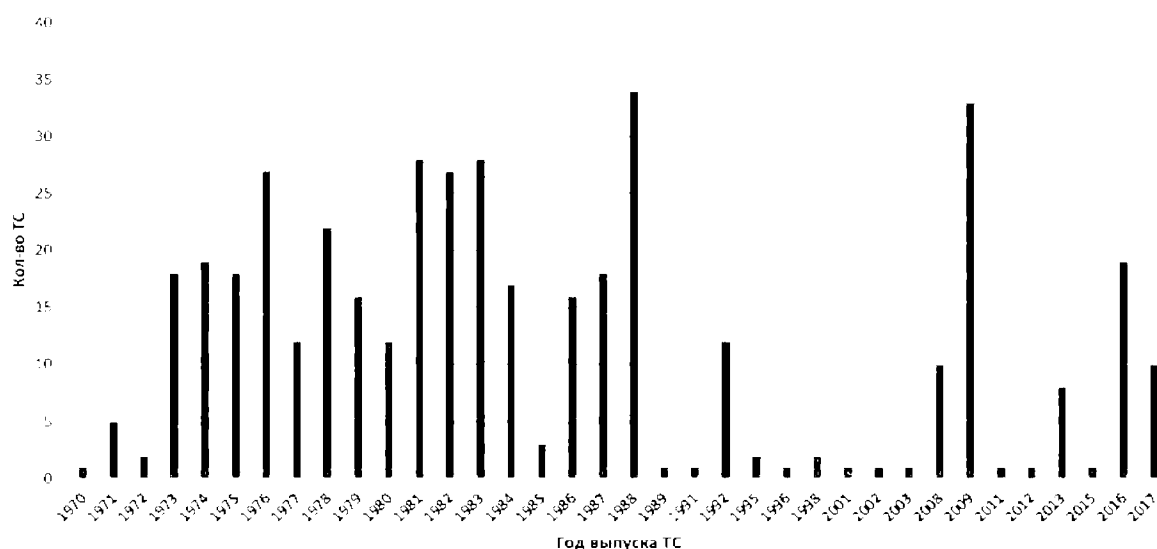


Рис. 36. Распределение количества трамваев по году выпуска ТТУ
г.о. Самара

Таблица 28

Количество подвижного состава по году выпуска. Троллейбусное депо № 1

| Депо/парк | Год выпуска | Количество, ед. |
|-----------|-------------|-----------------|
| ТД1 | 1987 | 2 |
| ТД1 | 1988 | 3 |
| ТД1 | 1989 | 4 |
| ТД1 | 1990 | 4 |
| ТД1 | 1991 | 5 |
| ТД1 | 1992 | 4 |
| ТД1 | 1993 | 6 |
| ТД1 | 1994 | 2 |
| ТД1 | 1995 | 6 |
| ТД1 | 1997 | 3 |
| ТД1 | 2004 | 3 |
| ТД1 | 2005 | 6 |
| ТД1 | 2006 | 4 |

| Депо/парк | Год выпуска | Количество, ед. |
|-----------|-------------|-----------------|
| ТД1 | 2007 | 1 |
| ТД1 | 2008 | 3 |
| ТД1 | 2014 | 19 |
| ТД1 | 2016 | 5 |

Таблица 29

Тип подвижного состава. Троллейбусное депо № 1

| Депо/парк | Модель | Количество, ед. |
|-----------|----------------------------|-----------------|
| ТД1 | ЗиУ-682Г-016 (018) | 1 |
| ТД1 | ЗиУ-682В | 1 |
| ТД1 | ЗиУ-682Г (СЗТМ) | 1 |
| ТД1 | ЗиУ-682 (ВЗТМ) | 2 |
| ТД1 | АКСМ 101А | 2 |
| ТД1 | ЗиУ-682Г-016.02 | 4 |
| ТД1 | ЗиУ-682Г-016.03 | 4 |
| ТД1 | ЗиУ-682В [В00] | 5 |
| ТД1 | Тролза-5265.00 «Мегаполис» | 5 |
| ТД1 | БТЗ-5276-04 | 6 |
| ТД1 | ЗиУ-682В-012 [В0А] | 8 |
| ТД1 | БКМ 321 | 19 |
| ТД1 | ЗиУ-682Г [Г00] | 23 |

Таблица 30

Количество подвижного состава по году выпуска. Троллейбусное депо № 2

| Депо/парк | Год выпуска | Количество, ед. |
|-----------|-------------|-----------------|
| ТД2 | 1985 | 1 |
| ТД2 | 1986 | 4 |
| ТД2 | 1988 | 4 |

| Депо/парк | Год выпуска | Количество, ед. |
|-----------|-------------|-----------------|
| ТД2 | 1989 | 1 |
| ТД2 | 1990 | 3 |
| ТД2 | 1991 | 7 |
| ТД2 | 1992 | 2 |
| ТД2 | 1993 | 1 |
| ТД2 | 1994 | 10 |
| ТД2 | 1997 | 2 |
| ТД2 | 2003 | 1 |
| ТД2 | 2004 | 5 |
| ТД2 | 2005 | 4 |
| ТД2 | 2006 | 1 |
| ТД2 | 2007 | 1 |
| ТД2 | 2008 | 3 |
| ТД2 | 2016 | 10 |

Таблица 31

Тип подвижного состава. Троллейбусное депо № 2

| Депо/парк | Модель | Количество, ед. |
|-----------|--------------------|-----------------|
| ТД2 | ЗиУ-682В | 1 |
| ТД2 | ЗиУ-682Г (СЗТМ) | 2 |
| ТД2 | ЗиУ-682Г-016.02 | 3 |
| ТД2 | ЗиУ-682В-012 [В0А] | 5 |
| ТД2 | ЗиУ-682Г-016.03 | 5 |
| ТД2 | БТЗ-5276-04 | 7 |
| ТД2 | ЗиУ-682В [В00] | 7 |
| ТД2 | ЗиУ-682Г [Г00] | 20 |

Таблица 32

Количество подвижного состава по году выпуска. Троллейбусное депо № 3

| Депо/парк | Год выпуска | Количество, ед. |
|-----------|-------------|-----------------|
| ТДЗ | 1978 | 1 |
| ТДЗ | 1989 | 10 |
| ТДЗ | 1990 | 8 |
| ТДЗ | 1991 | 8 |
| ТДЗ | 1992 | 11 |
| ТДЗ | 1993 | 6 |
| ТДЗ | 1994 | 4 |
| ТДЗ | 1996 | 1 |
| ТДЗ | 2003 | 1 |
| ТДЗ | 2004 | 6 |
| ТДЗ | 2005 | 9 |
| ТДЗ | 2006 | 1 |
| ТДЗ | 2007 | 3 |
| ТДЗ | 2008 | 4 |
| ТДЗ | 2009 | 3 |
| ТДЗ | 2012 | 16 |
| ТДЗ | 2016 | 5 |

Таблица 33

Тип подвижного состава. Троллейбусное депо № 3

| Депо/парк | Модель | Количество, ед. |
|-----------|-------------------------|-----------------|
| ТДЗ | ЗиУ-682В-013 [В0В] | 1 |
| ТДЗ | ЗиУ-682Г (СЗТМ) | 1 |
| ТДЗ | Тролза-5275.05 «Оптима» | 1 |
| ТДЗ | МАЗ-ЭТОН Т203 | 1 |

| Депо/парк | Модель | Количество, ед. |
|-----------|----------------------------|-----------------|
| ТДЗ | ЗиУ-682В | 2 |
| ТДЗ | ЗиУ-682Г-016.02 | 2 |
| ТДЗ | Тролза-5265.00 «Мегаполис» | 5 |
| ТДЗ | ЗиУ-682Г-016.03 | 10 |
| ТДЗ | БТЗ-5276-04 | 12 |
| ТДЗ | ЗиУ-682В-012 [В0А] | 17 |
| ТДЗ | БКМ 321 | 17 |
| ТДЗ | ЗиУ-682Г [Г00] | 30 |

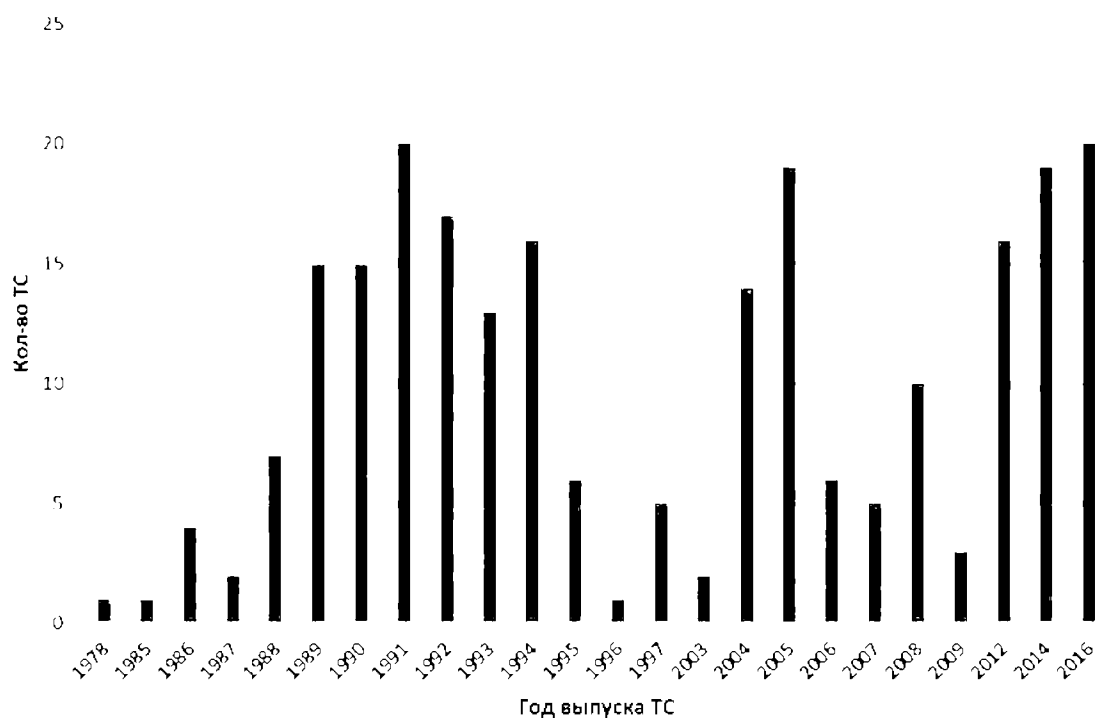


Рис. 37. Распределение количества троллейбусов по году выпуска в г.о. Самара

Производственные площади для хранения транспортных средств трамвайно-троллейбусного управления г.о. Самара (далее – ТТУ) перечислены в табл. 34. Депо полностью оборудованы для ремонта и сборки трамвайных вагонов.

Перечень депо/парков транспортных средств и их эксплуатационные параметры (вместимость, площадь, расположение, класс обслуживаемых ТС)

| Наименование депо | Адрес | Площадь земельного участка, м ² | Кол-во ТС, одновременно находящихся на территории, в разбивке по типам вместимости |
|-------------------|---------------------------|--|---|
| ГТД | ул. Мичурина, 3 | 71 267 | Модель Т-3 – 101 ед., вместимость 118 чел.; модель УКВЗ 71-623 – 21 ед., вместимость 127 чел.; модель АКСМ 62103 – 9 ед., вместимость 130 чел.; модель УКВЗ 62-631 – 10 ед., вместимость 207 чел. |
| СТД | ул. Фадеева, 51 | 50 500 | Модель Т-3 – 44 ед., вместимость 118 чел.; Модель Т-3R – 2 ед., вместимость 118 чел.; Модель Т-3М – 51 ед., вместимость 120 чел.; Модель 71-402 – 3 ед., вместимость 117 чел.; Модель 71-405 – 43 ед., вместимость 102 чел. |
| КТД | ул.Физкультурная, 1-1А-1Б | 88 280 | Модель Т-3 – 140 ед., вместимость 118 чел. |
| ТД-2 | | | Модель ЗиУ-9 – 42 ед., вместимость 118 чел.; Модель ЗиУ-682 – 7 ед., вместимость 118 чел.; Модель Тролза – 10 ед., вместимость 100 чел. |
| ТД-1 | ул. Чкалова, 91 | 31 415 | Модель ЗиУ-9 – 41 ед., вместимость 118 чел.; Модель Б-101 – 2 ед., вместимость 114 чел.; Модель БТЗ – 2 ед., вместимость 114 чел.; Модель ЗиУ-682 – 11 ед., вместимость 118 чел.; |

| Наименование депо | Адрес | Площадь земельного участка, м ² | Кол-во ТС, одновременно находящихся на территории, в разбивке по типам вместимости |
|-------------------|-----------------|--|--|
| | | | Модель АКСМ 321 – 19 ед., вместимость 115 чел; Модель Тролза – 5 ед., вместимость 100 чел. |
| ТД-3 | ул. Фадеева, 38 | 40 426 | Модель ЗиУ-9 – 64 ед., вместимость 118 чел.; Модель БТЗ – 3 ед., вместимость 114 чел.; Модель ЗиУ-682 – 5 ед., вместимость 118 чел.; Модель АКСМ 321 – 17 ед., вместимость 115 чел.; Модель Оптима – 1 ед., вместимость 100 чел.; Модель МАЗ ЭТОН – 1 ед., вместимость 100 чел.; Модель Тролза – 5 ед., вместимость 100 чел. |

1.2.2.2. Подвижной состав и пассажирские организации в г.о. Тольятти

Перевозки по регулярным маршрутам в г.о. Тольятти осуществляют 13 организаций. По количеству обслуживаемых маршрутов лидирующей организацией является МП «Тольяттинское пассажирское автотранспортное предприятие № 3» (далее – МП «ТПАТП № 3») (рис. 38).

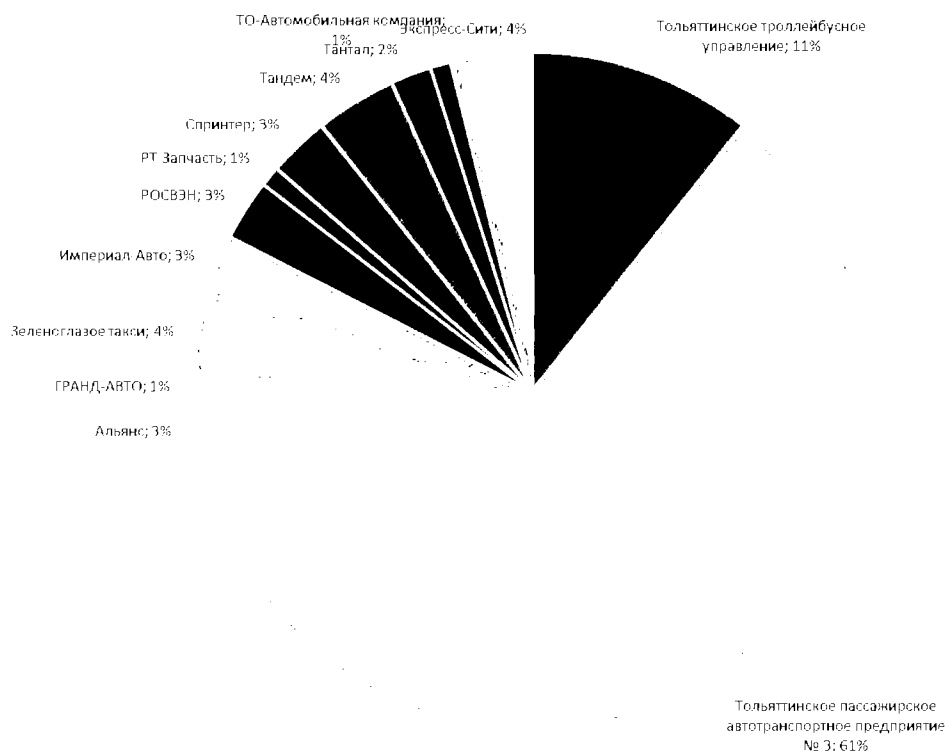


Рис. 38. Распределение регулярных маршрутов между организациями, осуществляющими перевозки в г.о. Тольятти

Информация по маршрутам в разрезе организаций, осуществляющих перевозки, приводится в табл. 35.

На рис. 39 представлено максимальное количество транспортных средств, используемых на маршрутах, организациями, осуществляющими пассажирские перевозки в г.о. Тольятти.

Таблица 35

Перечень организаций, осуществляющих перевозки общественным транспортом в г.о. Тольятти

| № п/п | Наименование перевозчика | Номер обслуживаемых маршрутов |
|-------|--------------------------|---|
| 1. | МП «ТПАТП №3» | Городские автобусные маршруты: 2, 6, 8, 9, 13, 17, 20, 40, 41, 42, 46, 52, 62, 73, 84, 14в, 16в, 18в, 21в, 23в, 24в, 28в, 36в, 38в, 72в Пасха, Радоница, Троица: 55к, 62к, 66к, 67к, 84к, 87к Сезонные автобусные маршруты: 25д, 42д, 56д, 252Ю, 252Р, 252М, 252Я, 252А Специальные автобусные маршруты: 12, 14, 15, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 27, 28, 30, 35, |

| № п/п | Наименование перевозчика | Номер обслуживаемых маршрутов |
|-------|---------------------------------|---|
| | | 36, 37, 38, 71, 72, 76, 77, 5т, 9т, 11т |
| 2. | МП «ТТУ» | Троллейбусные маршруты: 1, 2, 4, 7, 8, 13, 14, 18, 21, 22, 57 |
| 3. | ООО «Спринтер» | Городские автобусные маршруты: 94, 96, 108 |
| 4. | ООО «Экспресс–Сити» | Городские автобусные маршруты: 93, 93к, 95, 115 |
| 5. | ООО «Тантал» | Городские автобусные маршруты: 118, 131 |
| 6. | ООО «Тандем» | Городские автобусные маршруты: 124, 142, 143, 149 |
| 7. | ООО «РТ-Запчасть» | Городской автобусный маршрут: 116 |
| 8. | ООО «Империял-Авто» | Городские автобусные маршруты: 134, 153, Сезонный автобусный маршрут: 129 |
| 9. | ООО «Альянс» | Городские автобусные маршруты: 136, 211 Сезонный автобусный маршрут: 201 |
| 10. | ООО «ТО-Автомобильная Компания» | Городской автобусный маршрут: 117 |
| 11. | ООО «Росвэн» | Городские автобусные маршруты: 91, 102, 126 |
| 12. | ООО «ГРАНД-АВТО» | Городской автобусный маршрут: 99 |
| 13. | ООО «Зеленоглазое такси» | Городские автобусные маршруты: 119, 127, 132 |

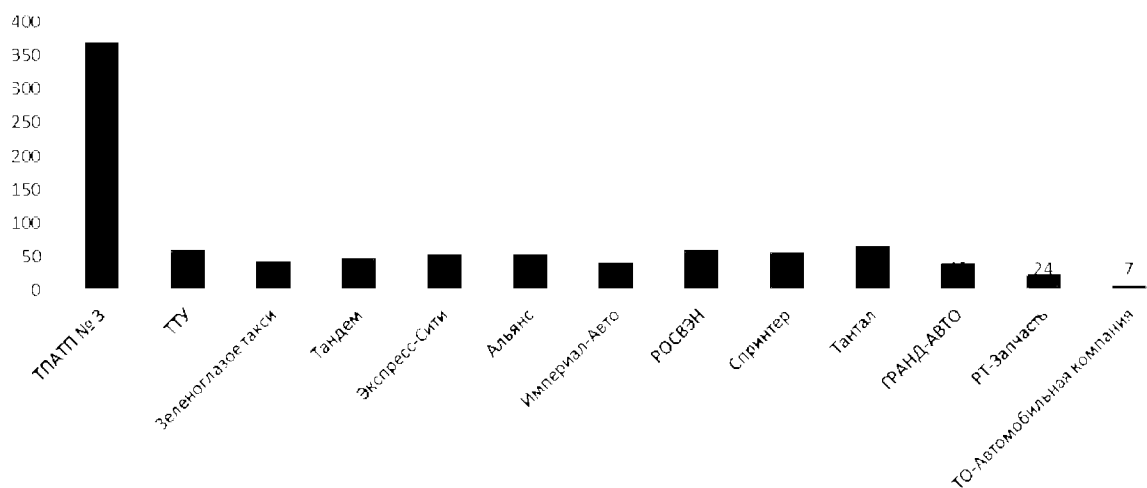


Рис. 39. Максимальное количество транспортных средств, используемых на маршрутах, обслуживаемых организациями, осуществляющими перевозки в г.о. Тольятти

В г.о. Тольятти на 72% маршрутов используются только транспортные средства среднего, большого и особо большого класса (рис. 40).

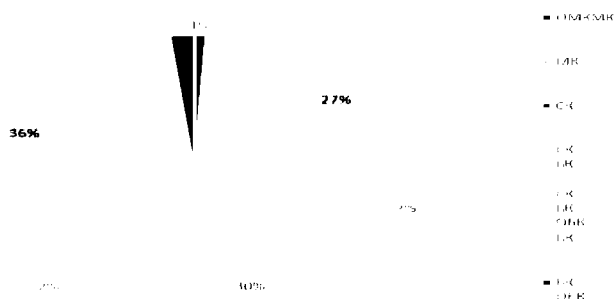


Рис. 40. Распределение маршрутов регулярных перевозок в г.о. Тольятти по классу используемых транспортных средств

На 11% автобусных маршрутов г.о. Тольятти используются только транспортные средства экологического класса ЕВРО-4 или выше (рис. 41).

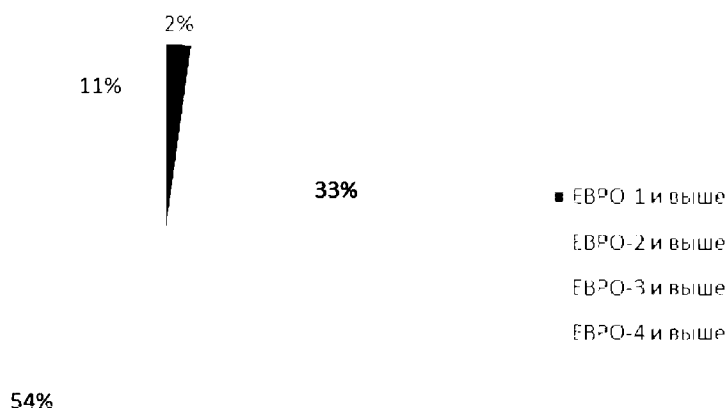


Рис. 41. Распределение маршрутов регулярных автобусных перевозок в г.о. Тольятти по экологическому классу используемых транспортных средств

Таблица 36

Количество подвижного состава по году выпуска в г.о. Тольятти.
Троллейбусное депо № 3

| Депо/парк | Год выпуска | Количество, ед. |
|-----------|-------------|-----------------|
| ТД-3 | 1984 | 1 |

| Депо/парк | Год выпуска | Количество, ед. |
|-----------|-------------|-----------------|
| ТД-3 | 1993 | 2 |
| ТД-3 | 1994 | 1 |
| ТД-3 | 1995 | 1 |
| ТД-3 | 1996 | 1 |
| ТД-3 | 2000 | 1 |
| ТД-3 | 2001 | 6 |
| ТД-3 | 2009 | 6 |
| ТД-3 | 2010 | 3 |
| ТД-3 | 2010 | 3 |
| ТД-3 | 2013 | 1 |
| ТД-3 | 2014 | 21 |
| ТД-3 | 2017 | 40 |

Таблица 37

Тип подвижного состава. Тольятти. Троллейбусное депо № 3

| Депо/парк | Модель | Количество, ед. |
|-----------|----------------------------|-----------------|
| ТД-3 | БКМ 321 | 40 |
| ТД-3 | Тролза-5275.03 «Оптима» | 15 |
| ТД-3 | Тролза-5265.00 «Мегаполис» | 7 |
| ТД-3 | ЗиУ-682Г-012 [Г0А] | 6 |
| ТД-3 | Тролза-5275.07 «Оптима» | 5 |
| ТД-3 | ЛиАЗ-52803 (ВЗТМ) | 3 |
| ТД-3 | ЗиУ-682Г [Г00] | 2 |
| ТД-3 | ЗиУ-682Г (СЗТМ) | 1 |
| ТД-3 | ЗиУ-682В | 1 |
| ТД-3 | АКСМ 101 | 1 |
| ТД-3 | ЗиУ-682Г-017 [Г0Н] | 1 |
| ТД-3 | Тролза-5275.05 «Оптима» | 1 |

| Депозит/парк | Модель | Количество, ед. |
|--------------|--------|-----------------|
| ТД-3 | СЗТМ | 1 |

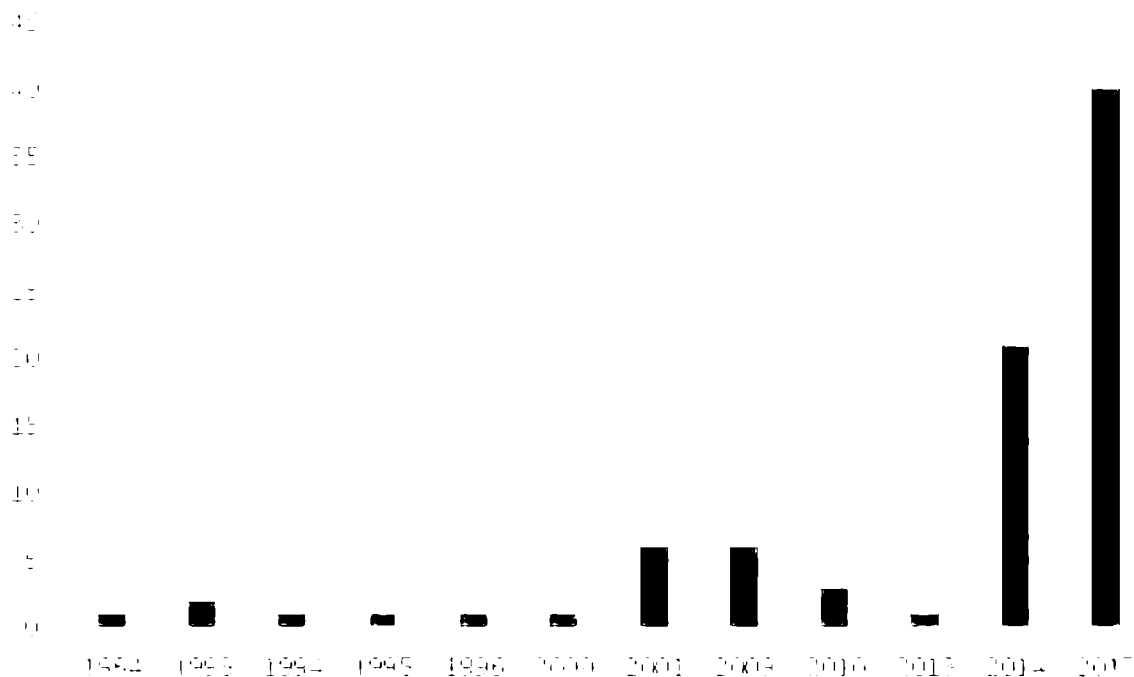


Рис. 42. Распределение количества троллейбусов по году выпуска в г.о. Тольятти

Таблица 38

Перечень автобусного подвижного состава г.о. Тольятти

| Наименование предприятия | Модель |
|--------------------------|-------------------------|
| МП «ТПАТП-3» | Volgabus-5270.G2 |
| МП «ТПАТП-3» | ЛиАЗ-5256 |
| МП «ТПАТП-3» | МАЗ-103 |
| МП «ТПАТП-3» | МАЗ-105 |
| МП «ТПАТП-3» | МАЗ-105 (только в ДМПК) |
| МП «ТПАТП-3» | МАЗ-206 |
| МП «ТПАТП-3» | НефАЗ-5299 |
| ООО «ГРАНД-АВТО» | Автобусы малого класса |
| ООО «Зеленоглазое такси» | Автобусы малого класса |
| ООО «Зеленоглазое такси» | Богдан А092 |

| Наименование предприятия | Модель |
|--------------------------|------------------------|
| ООО «Зеленоглазое такси» | ПАЗ-3204 |
| ООО «Империал-Авто» | Автобусы малого класса |
| ООО «РОСВЭН» | Автобусы малого класса |
| ООО «РТ-Запчасть» | Автобусы малого класса |
| ООО «Спринтер» | Автобусы малого класса |
| ООО «Тандем» | Автобусы малого класса |
| ООО «Тантал» | Автобусы малого класса |
| ООО «Экспресс-Сити» | Автобусы малого класса |
| ООО «Альянс» | Автобусы малого класса |

1.2.2.3. Подвижной состав и пассажирские организации в г.о. Новокуйбышевск

Перевозки по регулярным маршрутам в г.о. Новокуйбышевск осуществляют 3 организации. По количеству обслуживаемых маршрутов лидирующей организацией является Новокуйбышевское муниципальное унитарное пассажирское транспортное предприятие (далее – НМУ ПТП) (рис. 44).

Из 47 маршрутов в городе на 11 используются автобусы категории М2, на 25 – автобусы категории М2 и М3, на 11 – троллейбусы большого класса.

Только на 1 автобусном маршруте в г.о. Новокуйбышевск используются транспортные средства экологического класса Евро-4.

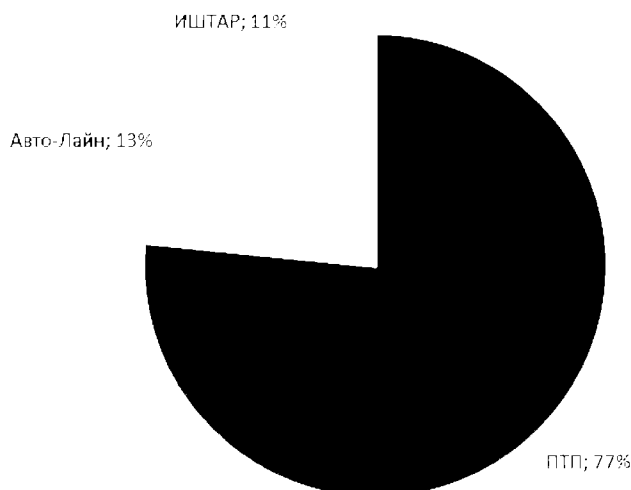


Рис. 43. Распределение регулярных маршрутов между организациями, осуществляющими перевозки в г.о. Новокуйбышевск

1.2.2.4. Автомобильный и городской наземный электрический транспорт: анализ обеспеченности перевозчиков производственными площадями для хранения транспортных средств, технического обслуживания и ремонта, выпуска на линию подвижного состава, укомплектованности работниками

Анализ эксплуатационных показателей парков транспортных средств выявил существенные различия между муниципальными и коммерческими предприятиями.

В муниципальных предприятиях показатели коэффициента технической готовности и выпуска подвижного состава значительно отличаются в зависимости от технического состояния подвижного состава, года выпуска. Если в МП г.о. Самара «Трамвайно-троллейбусное управление» коэффициент технической готовности подвижного состава составляет 70 – 80% от парка, выпуск – 60 – 70%, то в МП г.о. Тольятти «Тольяттинское пассажирское автотранспортное предприятие № 3» коэффициент технической готовности подвижного состава составляет 0,95%, выпуск – 98,4%, в МП г.о. Тольятти «Тольяттинское троллейбусное управление» коэффициент технической готовности составляет 0,96%, выпуск – 97,6%. В парках коммерческих предприятий коэффициент технической готовности собственного парка доходит до 95%, для арендованного транспорта до 80 – 90%. Как видно на рис. 26, большая

часть парка ООО «Городской Экспресс» эксплуатируется уже на протяжении 8 – 9 лет, что влияет на коэффициент технической готовности.

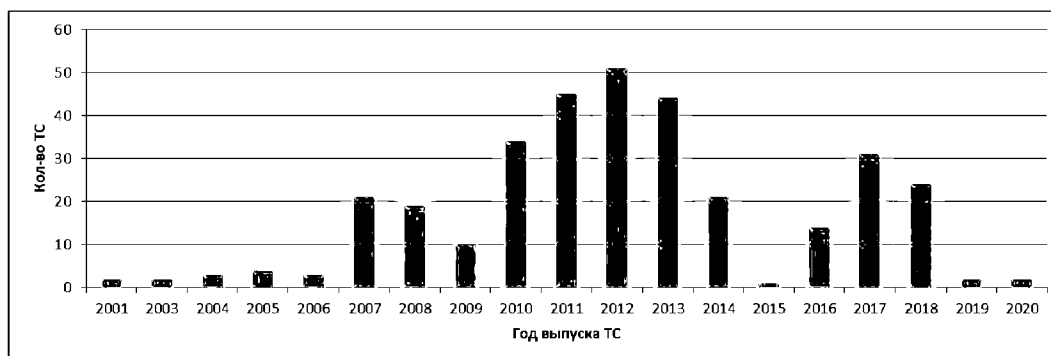


Рис. 44. Распределение количества ТС по году выпуска ООО «Городской Экспресс»

В табл. 39 приводится информация о подвижном составе, используемом на маршрутах регулярных перевозок Самарско-Тольяттинской агломерации, за пределами г.о. Самара, г.о. Тольятти и г.о. Новокуйбышевск.

Таблица 39

Подвижной состав предприятий-перевозчиков

| Наименование предприятия | Модель ТС | Город/район агломерации |
|--------------------------|----------------------|-------------------------|
| ООО «АВТО-РЕГИОН» | FIAT Ducato | пгт. Безенчук |
| ООО «АВТО-РЕГИОН» | ГАЗ-3221 «Газель» | пгт. Безенчук |
| ООО «АВТО-РЕГИОН» | ПАЗ-3205 | пгт. Безенчук |
| ООО «Ж/Д-ТРАНССЕРВИС» | МАЗ-103 | г.о. Отрадный |
| ООО «Ж/Д-ТРАНССЕРВИС» | МАЗ-104 | г.о. Отрадный |
| ООО «Ж/Д-ТРАНССЕРВИС» | МАЗ-256 | г.о. Отрадный |
| ООО «Ж/Д-ТРАНССЕРВИС» | ПАЗ-3203 | г.о. Отрадный |
| ООО «Ж/Д-ТРАНССЕРВИС» | ПАЗ-3205 | г.о. Отрадный |
| ООО «Ж/Д-ТРАНССЕРВИС» | Нефаз 5299 | г.о. Отрадный |
| ООО «ЖАТП» | ПАЗ-3204 | г.о. Жигулёвск |
| ООО «ЖАТП» | ПАЗ-3205 | г.о. Жигулёвск |
| ООО «ЖАТП» | ПАЗ-4234 | г.о. Жигулёвск |
| ООО «ЖАТХ» | Hyundai County | г.о. Жигулёвск |
| ООО «ЖАТХ» | ПАЗ-3204 | г.о. Жигулёвск |
| ООО «ЖАТХ» | ПАЗ-3205 | г.о. Жигулёвск |
| ООО «ЖАТХ» | ПАЗ-4234 | г.о. Жигулёвск |
| ООО «Логистика Сервис» | ГАЗ-3221 «Газель» | г.о. Кинель |

| Наименование предприятия | Модель ТС | Город/район агломерации |
|--------------------------|----------------------------------|--|
| ООО «Логистика Сервис» | МАЗ-206 | г.о. Кинель |
| ООО «Логистика Сервис» | ПАЗ-3205 | г.о. Кинель |
| ООО «Логистика Сервис» | ПАЗ-4234 | г.о. Кинель |
| ИП Букаров А.А | ПАЗ-3205 | Красноглинский район |
| ИП Ганин И.Н | Богдан А092 | Красноглинский район |
| ИП Ганин И.Н | ПАЗ-3204 | Красноглинский район |
| ООО «Альянс» | Автобусы малого класса | Межмуниципальные к садово-дачным массивам, г.о. Тольятти |
| ООО «Вектор» | Автобусы малого класса | Межмуниципальные, г.о. Самара |
| ООО «Городской Экспресс» | Автобусы малого класса | Межмуниципальные, г.о. Самара |
| ООО «Городской Экспресс» | ПАЗ-3205 | Межмуниципальные, г.о. Самара |
| ООО «Транзит» | Автобусы малого класса | Межмуниципальные, г.о. Самара |
| ООО «Транзит» | ПАЗ-3205, Автобусы малого класса | Межмуниципальные, г.о. Самара |
| ООО «Транзит» | ПАЗ-3205, Богдан А092 | Межмуниципальные, г.о. Самара |
| ООО «Шоссе» | Автобусы малого класса | Межмуниципальные, г.о. Самара |
| ООО «Шоссе» | ПАЗ-3205 | Межмуниципальные, г.о. Самара |
| ООО «Шоссе» | ПАЗ-4234 | Межмуниципальные, г.о. Самара |
| ООО «Резерв» | ПАЗ-3205 | Межмуниципальные, г.о. Новокуйбышевск |
| ОАО «Октябрьскавтотранс» | Higer 6118 | г.о. Октябрьск |
| ОАО «Октябрьскавтотранс» | ГАЗ-3221 «ГАЗель» | г.о. Октябрьск |
| МБУ «Транстройсервис» | ПАЗ-3205 | г.о. Похвистнево |
| МУП «СПАТП» | Ikarus 260 | г.о. Сызрань |
| МУП «СПАТП» | ГАЗ-3221 «ГАЗель» | г.о. Сызрань |
| МУП «СПАТП» | КАВЗ-3976 | г.о. Сызрань |

| Наименование предприятия | Модель ТС | Город/район агломерации |
|--------------------------------|------------------------|-------------------------|
| МУП «СПАТП» | МАРЗ-42191 | г.о. Сызрань |
| МУП «СПАТП» | МАРЗ-52661 | г.о. Сызрань |
| МУП «СПАТП» | ПАЗ-3205 | г.о. Сызрань |
| МУП «Чапаевсктранссервис» | Автобусы малого класса | г.о. Чапаевск |
| ООО «РУС-АВТО» | Автобусы малого класса | г.о. Чапаевск |
| МУП «Служба единого заказчика» | ПАЗ 32054 | Исаклинский район |
| МУП «Служба единого заказчика» | ЛУИДОР-225000 | Исаклинский район |

Производственные площади МП г.о. Самара «Трамвайно-троллейбусное управление» перечислены в табл. 40. Проблем с производственными площадями у этого предприятия не выявлено.

Таблица 40

Производственные площади МП г.о. Самара «Трамвайно-троллейбусное управление»

| Наименование депо | Адрес | Площадь земельного участка, м ² | Кол-во ТС, единовременно находящихся на территории, в разбивке по типам вместимости |
|--|----------------------------|--|---|
| Городское трамвайное депо | ул. Мичурина, 3 | 71267 | Большой – 110 ед., особо большой – 31 ед. |
| Северное трамвайное депо | ул. Фадеева, 38 | 50500 | Большой – 143 ед. |
| Кировское трамвайное депо / троллейбусное депо № 2 | ул. Физкультурная, 1-1а-1б | 88280 | Большой – 140 ед. |
| | | | Большой – 59 ед. |
| Троллейбусное депо № 1 | ул. Чкаловская, 91 | 31415 | Большой – 80 ед. |
| Троллейбусное депо № 3 | ул. Фадеева, 51 | 40426 | Большой – 96 ед. |

Производственные площади МП г.о. Тольятти «Тольяттинское троллейбусное управление» перечислены в табл.41. Проблем с производственными площадями у этого предприятия не выявлено.

Таблица 41

Производственные площади МП г.о. Тольятти «Тольяттинское троллейбусное управление»

| Наименование депо | Адрес | Площадь земельного участка, м ² | Кол-во ТС, одновременно находящихся на территории, в разбивке по типам вместимости |
|---|--|--|--|
| Троллейбусное депо № 2 (выведено из эксплуатации) | Самарская область, г.о. Тольятти, Южное шоссе, 28 | 62245 | 0 |
| Троллейбусное депо № 3 | Самарская область, г.о. Тольятти, ул. Громовой, 55 | 48917 | Большой – 80 ед. |

Производственные площади части предприятий, осуществляющих перевозки по муниципальным и межмуниципальным маршрутам перечислены в табл. 42. По остальным предприятиям информация о производственных площадях отсутствует. Явной нехватки производственных площадей не выявлено.

Таблица 42

Производственные площади предприятий-перевозчиков

| Наименование предприятия | Адрес | Площадь земельного участка, м ² | Кол-во ТС, одновременно находящихся на территории, в разбивке по типам вместимости |
|--------------------------|-----------------------------------|--|--|
| ООО «Самара Авто Газ» | г.о. Самара, ул. Пугачёвская, 73А | 75529,9 | 52 малой вместимости, 284 средней вместимости, |

| Наименование предприятия | Адрес | Площадь земельного участка, м ² | Кол-во ТС, одновременно находящихся на территории, в разбивке по типам вместимости |
|--------------------------|---|--|--|
| | | | 123 большой вместимости |
| ООО «Вектор» | г.о. Самара, ул. Авроры, 156А | 4000 | 80 малой вместимости |
| ООО «Городской Экспресс» | г.о. Чапаевск, ул. Производственная, 1 | 6000 | 80 малой вместимости |
| ООО «Городской Экспресс» | г.о. Новокуйбышевск, ул. Суворова, 12 | 3000 | 70 малой вместимости |
| ООО «Городской Экспресс» | г.о. Кинель, ул. 27 Партсъезда, 5Б | 8000 | 60 малой вместимости |
| ООО «Городской Экспресс» | г.о. Самара, Красноглинский р-н, п. Береза, ул. Лесная, 2 | 4000 | 50 малой вместимости |

1.2.2.5. Железнодорожный транспорт

Пригородный железнодорожный транспорт

Пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом на территории Самарской области осуществляются ОАО «Самарская ППК». Перевозки выполняются подвижным составом, арендуемым у ОАО «РЖД». Ремонт и обслуживание производится в депо Безымянка (ТЧПРИГ-11 КБШ).

Парк электропоездов приписки депо «Безымянка» состоит из 31 состава ЭД4М 2004 – 2013 годов выпуска (рис. 45).

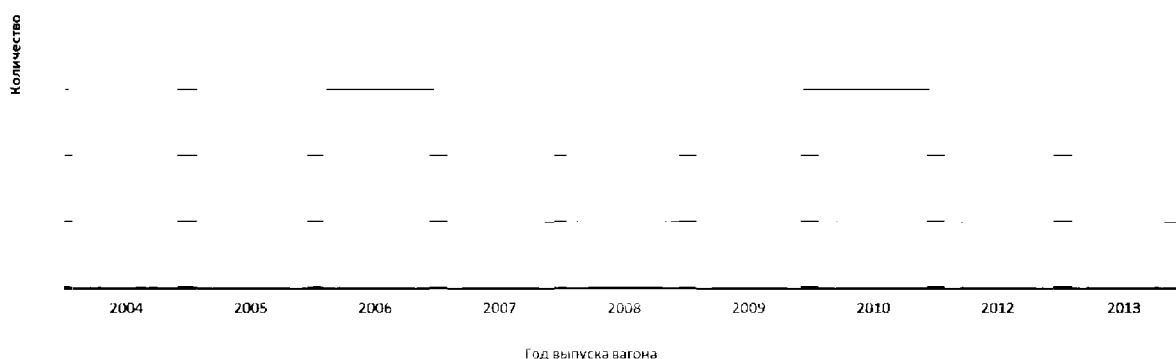


Рис. 45. Распределение количества вагонов по году выпуска.
Депо «Безымянка»

Железнодорожные перевозки дальнего следования

Самарская область располагает разветвленной маршрутной сетью железнодорожного сообщения дальнего следования. Регулярные поезда дальнего следования соединяют Самарскую область и Самарско-Тольяттинскую агломерацию с 54 регионами России, а также с Беларуссией, Казахстаном, Киргизией, Литвой и Узбекистаном. Все внутрироссийские маршруты дальнего следования, проходящие через регион, а также поезд «Челябинск – Калининград», проходящий через территорию Беларуссии и Литвы, обслуживаются АО «Федеральная пассажирская компания» (АО «ФПК» – дочерняя структура ОАО «РЖД»). Международные маршруты «Барановичи – Караганда», «Москва – Бишкек», «Москва – Ташкент» и «Москва – Андижан», обслуживаются иностранными перевозчиками «Беларуская чыгунка» (Белоруссия), «Кыргыз темир жолу» (Киргизия) и «Узбекистон темир йуллари» (Узбекистан).

Поезда дальнего следования, маршрут которых проходит через Самарскую область

| Но- мер- поез- да | Маршрут поезда | Совершение остановок поездом в пределах Самарской области | | | | | | | | | | | | | Частота курси- рования поезда в летний период | Основные станции по маршруту за пределами Самарской области по направлению следования поезда | | |
|--|--------------------------|---|--------|-------------|--------|---------|--------|--------|----------------|----------|----------|-----------|---------|----------|--|--|---------------------|--|
| | | Похвистнево | Толкай | Новоградная | Неприк | Богатое | Кинель | Самара | Новокуйбышевск | Чапаевск | Безенчук | Обшаровка | Сызрань | Тольятти | | | Жигулёвское Море | Жигулёвск |
| 1. Южное направление (г. Адлер, г. Анапа, г. Кисловодск, г. Симферополь) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 059Н | Новокузнецк – Кисловодск | + | | + | | | + | + | | | | | | | + | | 1 раз в 2 дня | Саратов, Волгоград, Сальск, Армавир, Минеральные Воды, Кисловодск |
| 097Э | Тында – Кисловодск | + | | + | | | + | + | | | | | | | + | | 1 раз в 2 дня | Саратов, Волгоград, Сальск, Армавир, Минеральные Воды, Кисловодск |
| 345Е | Нижевартовск – Адлер | + | | + | | | | + | + | + | | | | | | | 1 раз в 2 дня | Пугачёвск, Ершов, Саратов, Волгоград, Сальск, Тихорецкая, Краснодар, Туапсе, Сочи, Адлер |
| 133Н | Томск – Анапа | + | | + | | | + | + | + | + | | | | | + | | 1 раз в 2 дня | Пенза, Ртищево, Балашов, Поворино, Россошь, Краснодар, Анапа |
| 407У | Челябинск – Адлер | | | | | | + | + | + | + | | | | | + | | Ежедневно | Пугачёвск, Балаково, Саратов, Волгоград, Морозовская, Белая Калитва, Ростов-на-Дону, Тихорецкая, Армавир, Белореченская, Туапсе, Сочи, Адлер |
| 127Ы | Красноярск – Адлер | + | | + | | | + | + | + | | | | | | + | | 4 раза в неделю | Саратов, Волгоград, Сальск, Тихорецкая, Краснодар, Туапсе, Сочи, Адлер |
| 129Ы | Красноярск – Анапа | | | | | | | + | | | | | | | + | | 3 раза в неделю | Саратов, Волгоград, Сальск, Тихорецкая, Краснодар, Анапа |

| Но- мер- поез- да | Маршрут поезда | Совершение остановок поездом в пределах Самарской области | | | | | | | | | | | | | Частота курси- рования поезда в летний период | Основные станции по маршруту за пределами Самарской области по направлению следования поезда | | |
|--|----------------------------|--|--------|--------------|--------|---------|--------|--------|----------------|----------|----------|-----------|---------|----------|--|--|---------------------|---|
| | | Похвистнево | Толкай | Новоотрадная | Неприк | Богатое | Кинель | Самара | Новокуйбышевск | Чапаевск | Безенчук | Обшаровка | Сызрань | Тольятти | | | Жигулёвское Море | Жигулёвск |
| 117Й | Самара – Адлер | | | | | | + | | + | | | | + | | | | Ежедневно | Пенза, Ртищево, Балашов, Поворино, Россошь, Ростов-на-Дону, Краснодар, Туапсе, Сочи, Адлер |
| 141Е | Екатеринбург – Симферополь | + | | + | | | + | + | + | | | | + | | | | 2 раза в неделю | Саратов, Волгоград, Морозовская, Белая Калитва, Ростов-на-Дону, Тимашевская, Тамань, Джанкой, Симферополь |
| 141Е | Пермь – Симферополь | + | | + | | | + | + | + | | | | + | | | | 2 раза в неделю | Саратов, Волгоград, Морозовская, Белая Калитва, Ростов-на-Дону, Тимашевская, Тамань, Джанкой, Симферополь |
| 353Е | Пермь – Адлер | | | | | | | | | | | | + | | | | Ежедневно | Саратов, Волгоград, Сальск, Тихорецкая, Краснодар, Туапсе, Сочи, Адлер |
| 367Г | Киров – Кисловодск | | | | | | | | | | | | + | | | | 1 раз в 2 дня | Саратов, Волгоград, Сальск, Армавир, Минеральные Воды, Кисловодск |
| 045Е | Екатеринбург – Кисловодск | | | | | | | | | | | | + | | | | 1 раз в 2 дня | Саратов, Волгоград, Сальск, Армавир, Минеральные Воды, Кисловодск |
| 2. Московское направление (г. Москва) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 131У | Орск – Москва | | | | + | + | + | + | + | + | | | + | | | | Ежедневно | Пенза, Моршанск, Рязск, Рязань, Москва |
| 049Й | Самара – Москва | | | | | | + | + | + | + | | | + | | | | Ежедневно | Рузаевка, Рязань, Москва |
| 013У | Челябинск – | + | | + | | | + | | | | | | + | | | | Ежедневно | Рузаевка, Рязань, Москва |

| Но- мер- поез- да | Маршрут поезда | Совершение остановок поездом в пределах Самарской области | | | | | | | | | | | | | Частота курси- рования поезда в летний период | Основные станции по маршруту за пределами Самарской области по направлению следования поезда | | | |
|---|---------------------------------|--|--------|--------------|--------|---------|--------|--------|----------------|----------|----------|-----------|---------|----------|--|--|---------------------|------------------|--|
| | | Похвистнево | Толкай | Новоотрадная | Неприк | Богатое | Кинель | Самара | Новокуйбышевск | Чапаевск | Безенчук | Обшаровка | Сызрань | Тольятти | | | Жигулёвское Море | Жигулёвск | |
| | Москва | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 137У | Оренбург – Москва | | | | + | + | | + | | + | + | + | + | | | | | Ежедневно | Рузаевка, Рязань, Москва |
| 009Й | Самара – Москва | | | | | | | + | | | | | + | | | | | Ежедневно | Рузаевка, Рязань, Москва |
| 066Э | Тольятти – Москва | | | | | | | | | | | | + | + | + | + | | Ежедневно | Рузаевка, Рязань, Москва |
| 3. Санкт-Петербургское направление (г. Санкт-Петербург) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 713Й | Самара – Санкт- Петербург | | | | | | | + | | | | | + | | | | | 1 раз в 2 дня | Саранск, Арзамас, Нижний Новгород, Владимир, Москва, Санкт-Петербург |
| 337Й | Самара – Санкт- Петербург | | | | | | | + | + | + | + | | + | | | | | 1 раз в 2 дня | Рузаевка, Саранск, Арзамас, Нижний Новгород, Ковров, Иваново, Ярославль, Рыбинск, Бологое, Санкт- Петербург |
| 107Й | Самара – Санкт- Петербург | | | | | | | + | + | + | + | | + | | | | | 1 раз в 2 дня | Пенза, Рузаевка, Рязань, Москва, Бологое, Санкт-Петербург |
| 4. Западно-Сибирское направление (г. Тюмень, г. Нижневартовск) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 374С | Махачкала – Тюмень | | | + | | | | + | | + | | | + | | | | | 1 раз в 4 дня | Уфа, Челябинск, Верхний Уфалей, Екатеринбург, Тюмень |
| 346С | Адлер – Нижневар- товск | + | | + | | | | + | + | + | | | | | | | | 1 раз в 2 дня | Магнитогорск, Каргалы, Челябинск, Каменск-Уральский, Екатеринбург, Тюмень, Тобольск, Сургут, Нижневартовск |

| Но- мер- поез- да | Маршрут поезда | Совершение остановок поездом в пределах Самарской области | | | | | | | | | | | | | Частота курси- рования поезда в летний период | Основные станции по маршруту за пределами Самарской области по направлению следования поезда | | |
|---|----------------------------------|--|--------|--------------|--------|---------|--------|--------|----------------|----------|----------|-----------|---------|----------|--|--|---------------------|---|
| | | Похвистнево | Толкай | Новоотрадная | Неприк | Богатое | Кинель | Самара | Новокуйбышевск | Чапаевск | Безенчук | Обшаровка | Сызрань | Тольятти | | | Жигулёвское Море | Жигулёвск |
| 144Й | Самара – Нижевар- товск | + | | + | | | + | + | | | | | | | | | 1 раз в 2 дня | Уфа, Челябинск, Каменск-Уральский, Тюмень, Тобольск, Сургут, Нижевартовск |
| 148Ж | Астрахань – Нижевар- товск | + | | + | | | + | + | + | + | | | | | | | 1 раз в 2 дня | Уфа, Челябинск, Каменск-Уральский, Тюмень, Тобольск, Сургут, Нижевартовск |
| 102Й | Пенза – Нижевар- товск | + | + | + | | | + | + | + | + | | | | | | | 1 раз в 2 дня | Уфа, Челябинск, Верхний Уфалей, Екатеринбург, Тюмень, Тобольск, Сургут, Нижевартовск |
| 106Ж | Волгоград – Нижевар- товск | | | | | | | | | | | | | | | | Ежедневно | Ульяновск, Казань, Красноуфимск, Екатеринбург, Тюмень, Тобольск, Сургут, Нижевартовск |
| 5. Восточно-Сибирское и Дальневосточное направление (г. Новосибирск, г. Томск, г. Красноярск, г. Новокузнецк, г. Тында, г. Владивосток) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 134С | Анапа – Томск | + | | + | | | + | + | + | + | | | | | | | 1 раз в 2 дня | Уфа, Челябинск, Курган, Омск, Новосибирск, Тайга, Томск |
| 128Ы | Адлер – Красноярск | + | | + | | | + | + | + | | | | | | | | 4 раза в неделю | Уфа, Челябинск, Курган, Омск, Новосибирск, Тайга, Ачинск, Красноярск |
| 130С | Анапа – Красноярск | | | | | | | + | | | | | | | | | 1 раз в 2 дня | Уфа, Челябинск, Курган, Омск, Новосибирск, Тайга, Ачинск, Красноярск |
| 060С | Кисловодск – Новокузнецк | + | | + | | | + | + | | | | | | | | | 1 раз в 2 дня | Уфа, Челябинск, Курган, Омск, Новосибирск, Юрга, Белово, Новокузнецк |

| Но- мер- поез- да | Маршрут поезда | Совершение остановок поездом в пределах Самарской области | | | | | | | | | | | | | Частота курси- рования поезда в летний период | Основные станции по маршруту за пределами Самарской области по направлению следования поезда | | |
|---|---------------------------|--|--------|--------------|--------|---------|--------|--------|----------------|----------|----------|-----------|---------|----------|--|--|---------------------|--|
| | | Похвистнево | Толкай | Новоотрадная | Неприк | Богатое | Кинель | Самара | Новокуйбышевск | Чапаевск | Безенчук | Обшаровка | Сызрань | Тольятти | | | Жигулёвское Море | Жигулёвск |
| 098С | Кисловодск – Тында | + | | + | | | + | + | | | | | | | | | 1 раз в 2 дня | Уфа, Челябинск, Курган, Омск, Новосибирск, Тайга, Ачинск, Красноярск, Тайшет, Северобайкальск, Тында |
| 124В | Белгород – Новосибирск | + | | + | | | + | + | + | + | | | | | | | 1 раз в 2 дня | Уфа, Челябинск, Курган, Омск, Новосибирск |
| 012Й | Самара – Владивосток | + | + | + | | | + | + | | | | | | | | | 1 раз в 2 дня | Уфа, Челябинск, Курган, Омск, Новосибирск, Тайга, Ачинск, Красноярск, Иркутск, Чита, Хабаровск, Владивосток |
| 6. Оренбургское направление (г. Оренбург, г. Орск) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 264Й | Самара – Орск | | | | | + | + | + | | | | | | | | | 1 раз в 2 дня | Бузулук, Оренбург, Орск |
| 138Й | Москва – Оренбург | | | | + | + | | + | | + | + | + | + | | | | Ежедневно | Бузулук, Оренбург |
| 032Й | Самара – Оренбург | | | | + | + | | + | | | | | | | | | 1 раз в 2 дня | Бузулук, Оренбург |
| 132У | Москва – Орск | | | | + | + | + | + | + | | | | | | | | Ежедневно | Бузулук, Оренбург, Орск |
| 7. Уральское направление (г. Челябинск, г. Екатеринбург, г. Пермь) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 014Е | Москва – Челябинск | + | | + | | | | + | | | | | | | | | Ежедневно | Уфа, Челябинск |
| 408С | Адлер – Челябинск | | | | | + | + | + | + | | | | | | | | Ежедневно | Уфа, Челябинск |

| Но- мер- поез- да | Маршрут поезда | Совершение остановок поездом в пределах Самарской области | | | | | | | | | | | | | Частота курсиро- вания поезда в летний период | Основные станции по маршруту за пределами Самарской области по направлению следования поезда | | | |
|--|-----------------------------------|--|--------|--------------|--------|---------|--------|--------|----------------|----------|----------|-----------|---------|----------|--|--|---------------------|--------------------|--|
| | | Похвистнево | Толкай | Новоотрадная | Неприк | Богатое | Кинель | Самара | Новокуйбышевск | Чапаевск | Безенчук | Обшаровка | Сызрань | Тольятти | | | Жигулёвское Море | Жигулёвск | |
| 142С | Симферополь – Пермь | + | | + | | | | + | + | + | | | | + | | | | 2 раза в неделю | Уфа, Челябинск, Каменск-Уральский, Екатеринбург, Пермь |
| 142С | Симферополь – Екатеринбург | + | | + | | | | + | + | + | | | | + | | | | 2 раза в неделю | Уфа, Челябинск, Каменск-Уральский, Екатеринбург |
| 046С | Кисловодск – Екатеринбург | | | | | | | | | | | | | + | | | | 1 раз в 2 дня | Ульяновск, Казань, Красноуфимск, Екатеринбург |
| 354С | Адлер – Пермь | | | | | | | | | | | | | + | | | | Ежедневно | Ульяновск, Димитровград, Набережные Челны, Ижевск, Пермь |
| 8. Другие направления в пределах Европейской России | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 147Е | Нижневар- товск – Астрахань | + | | + | | | | + | + | + | + | | | + | | | | 1 раз в 2 дня | Саратов, Палласовка, Верхний Баскунчак, Астрахань |
| 373Е | Тюмень – Махачкала | | | + | | | | | + | | + | | | + | | | | 1 раз в 4 дня | Саратов, Палласовка, Верхний Баскунчак, Астрахань, Кизляр, Махачкала |
| 123Н | Новосибирск – Белгород | + | | + | | | | + | + | + | + | | | + | | | | 1 раз в 2 дня | Пенза, Ртищево, Тамбов, Мичуринск, Воронеж, Старый Оскол, Белгород |
| 101Й | Нижневар- товск – Пенза | + | + | + | | | | + | + | + | + | + | | + | | | | 1 раз в 2 дня | Пенза |
| 109Й | Самара – Пенза | | | | | | | + | | + | + | | | + | | | | 3 раза в неделю | Пенза |
| 682Й | Самара – Ульяновск | | | | | | | + | | | | | | + | | + | | 1 раз в 4 дня | Ульяновск |

| Но- мер- поез- да | Маршрут поезда | Совершение остановок поездом в пределах Самарской области | | | | | | | | | | | | | Частота курси- рования поезда в летний период | Основные станции по маршруту за пределами Самарской области по направлению следования поезда | | | | |
|--|----------------------------------|--|--------|--------------|--------|---------|--------|--------|----------------|----------|----------|-----------|---------|----------|--|--|-------------|------|--------------------|---|
| | | Похвистнево | Толкай | Новоотрадная | Неприк | Богатое | Кинель | Самара | Новокуйбышевск | Чапаевск | Безенчук | Обшаровка | Сызрань | Тольятти | | | Жигулёвское | Море | Жигулёвск | |
| 368С | Кисловодск – Киров | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 раз в 2 дня | Ульяновск, Казань, Ижевск, Глазов, Киров |
| 105Е | Нижевар- товск – Волгоград | | | | | | | | | | | | | | | | | | Ежедневно | Саратов, Волгоград |
| 9. Поезда, завершающие маршрут на территории Самарской области | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 713В | Санкт- Петербург – Самара | | | | | | | + | | | | | | | | | | | 1 раз в 2 дня | - |
| 263У | Орск – Самара | | | | | + | + | + | | | | | | | | | | | 1 раз в 2 дня | - |
| 031Е | Оренбург – Самара | | | | + | + | | + | | | | | | | | | | | 1 раз в 2 дня | - |
| 143Е | Нижевар- товск – Самара | + | | + | | | | + | + | | | | | | | | | | 1 раз в 2 дня | - |
| 050М | Москва – Самара | | | | | | | + | + | + | + | | | | | | | | Ежедневно | - |
| 110Й | Пенза – Самара | | | | | | | + | | + | + | | | | | | | | 3 раза в неделю | - |
| 010Й | Москва – Самара | | | | | | | + | | | | | | | | | | | Ежедневно | - |
| 118С | Адлер – Самара | | | | | | | + | | + | | | | | | | | | Ежедневно | - |

| Но- мер- поез- да | Маршрут поезда | Совершение остановок поездом в пределах Самарской области | | | | | | | | | | | | | Частота курси- рования поезда в летний период | Основные станции по маршруту за пределами Самарской области по направлению следования поезда | |
|----------------------------|---------------------------------|--|--------|--------------|--------|---------|--------|--------|----------------|----------|----------|-----------|---------|----------|--|--|---------------------|
| | | Похвистнево | Толкай | Новоотрадная | Неприк | Богатое | Кинель | Самара | Новокуйбышевск | Чапаевск | Безенчук | Обшаровка | Сызрань | Тольятти | | | Жигулёвское Море |
| 337Ж | Санкт- Петербург – Самара | | | | | | + | + | + | + | | + | | | | 1 раз в 2 дня | - |
| 011Й | Владивосток – Самара | + | + | + | | | + | + | | | | | | | | 1 раз в 2 дня | - |
| 107Ж | Санкт- Петербург – Самара | | | | | | + | + | + | + | | + | | | | 1 раз в 2 дня | - |
| 681Ж | Ульяновск – Самара | | | | | | + | | | | | + | | + | + | 1 раз в 4 дня | - |
| 066Й | Москва – Тольятти | | | | | | | | | | | + | + | + | + | Ежедневно | - |

В табл. 43 приведены все поезда, следующие в пределах территории России и имеющие хотя бы одну станцию маршрута в пределах Самарской области, по состоянию на утверждённый график 2020 – 2021 годов. Все маршруты можно условно поделить на 9 категорий в зависимости от расположения пункта следования поезда:

- Южное направление (53 пары поездов в неделю);
 - Московское направление (42 пары поездов в неделю);
 - Санкт-Петербургское направление (10,5 пары поездов в неделю);
 - Западно-Сибирское направление (23 пары поездов в неделю);
 - Восточно-Сибирское и Дальневосточное направление (25 пар поездов в неделю);
 - Оренбургское направление (21 пара поездов в неделю);
 - Уральское направление (28,5 пары поездов в неделю);
 - другие направления в пределах Европейской России (27,5 пары поездов в неделю);
- поезда, чей маршрут завершается на территории Самарской области (57,5 пары поездов в неделю).

Самарская область имела наиболее интенсивное железнодорожное сообщение дальнего следования со следующими региональными центрами: г. Саратовым (64 пары поездов в неделю), г. Уфой (62 пары поездов в неделю), г. Москвой и г. Рязанью (56 пар поездов в неделю), г. Челябинском (48 пар поездов в неделю) и г. Волгоградом (44 пары поездов в неделю). Кроме того, движение пассажирских поездов с интенсивностью более 20 пар в неделю осуществлялось до г. Адлера, г. Кисловодска, г. Пензы, г. Оренбурга, г. Казани, г. Новосибирска и г. Нижневартовска. Летом 2020 года было открыто сообщение с Республикой Крым (2 пары поездов в неделю). На рис. 46 показана интенсивность движения поездов, маршрут которых проходит через территорию Самарской области. Наибольшая интенсивность характерна для трёх лучей, исходящих из г. Самары – это «Самара – Москва», «Самара –

Челябинск» и «Самара – Краснодар». Картосхема отражает слабую связность Самарской области железнодорожным транспортом с западной и северной частью Европейской России, а также со многими регионами Северо-Кавказского федерального округа.

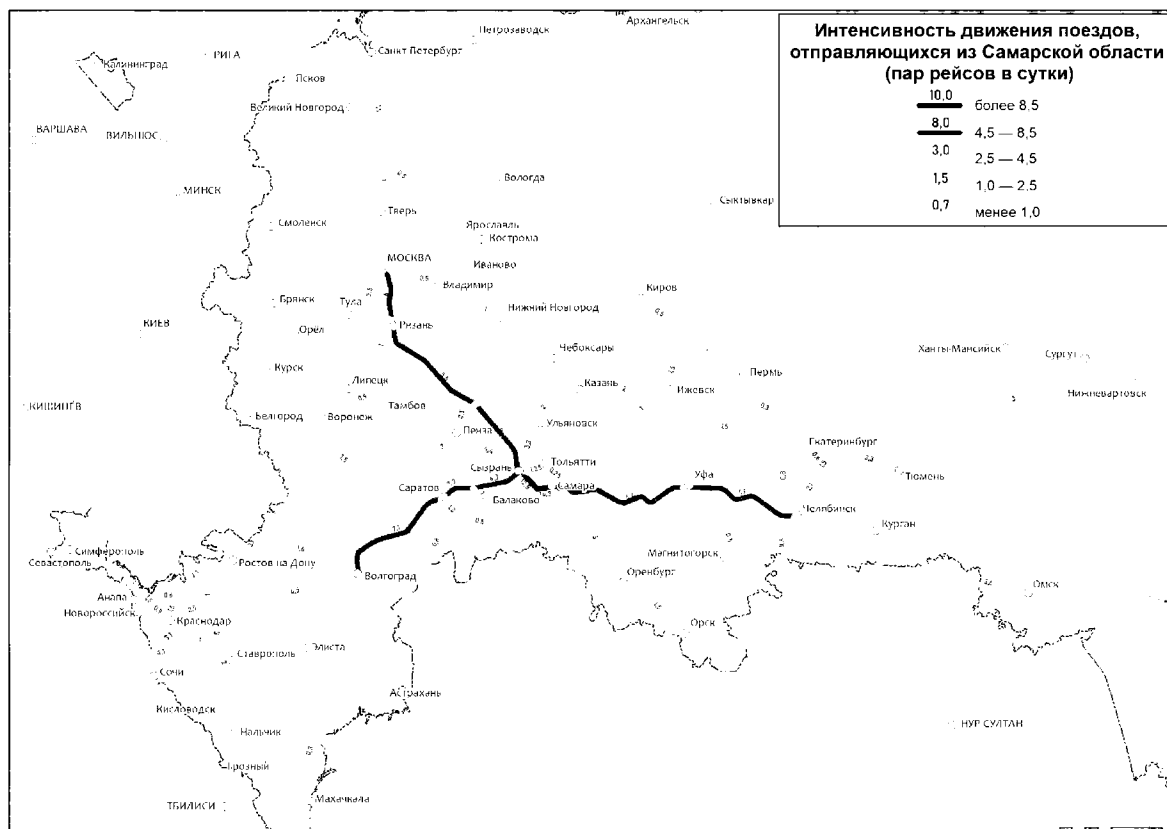


Рис. 46. Интенсивность движения поездов дальнего следования, отправляющихся из Самарской области

На рис. 46 представлены различия в интенсивности движения поездов дальнего следования по станциям Самарской области. Главным железнодорожным узлом региона с точки зрения количества поездов дальнего следования, совершающих остановку в регионе, является не г.о. Самара, а г.о. Сызрань – 252,5 пары поездов в неделю в обоих направлениях. В г.о. Самара – 231,5 пары поездов. Примерно вдвое меньшее количество поездов останавливается по ключевым станциям, находящимся на главной двухпутной электрифицированной магистрали региона, связывающей г.о. Самара с г. Москвой и г. Уфой, при этом в г.о. Чапаевск останавливается большее число поездов, чем в более крупном г.о. Новокуйбышевск – сказывается более удалённое

расположение г.о. Чапаевск от г.о. Самара, в то время как г.о. Новокуйбышевск является городом-спутником, находящимся всего в 15 км от железнодорожного вокзала регионального центра. Этой группе городов по количеству пар останавливающихся поездов дальнего следования вдвое уступает пгт. Безенчук, который имеет меньшую численность населения. Богатовский и Борский (станция Неприк) районы Самарской области имеют сообщение в первую очередь с Оренбургской областью и с г. Москвой, а также через них проходит поезд сообщением «Челябинск – Адлер», что предоставляет им возможность беспересадочного сообщения с курортами Черноморского побережья. Через станции Жигулёвское Море и г.о. Жигулёвск проходят маршруты лишь двух поездов: сообщением «Москва – Тольятти» и «Самара – Ульяновск», в связи с чем жители второго по величине города Самарской области чаще всего вынуждены пользоваться станциями г.о. Самара и г.о. Сызрань для совершения поездок на железнодорожном транспорте дальнего следования. На станциях Толкай (Кинель-Черкасский район) и Обшаровка (Приволжский район) останавливаются всего лишь два и один поезд соответственно, но с. Кинель-Черкассы близко расположено к г.о. Отрадный, а станция Обшаровка – к г.о. Сызрань, с которыми их связывает пригородное железнодорожное сообщение, и поэтому их жители имеют возможность воспользоваться поездами дальнего следования, совершающими остановку в этих более крупных по численности населения городах.

Количество пар поездов дальнего следования в неделю, в обоих направлениях ед.

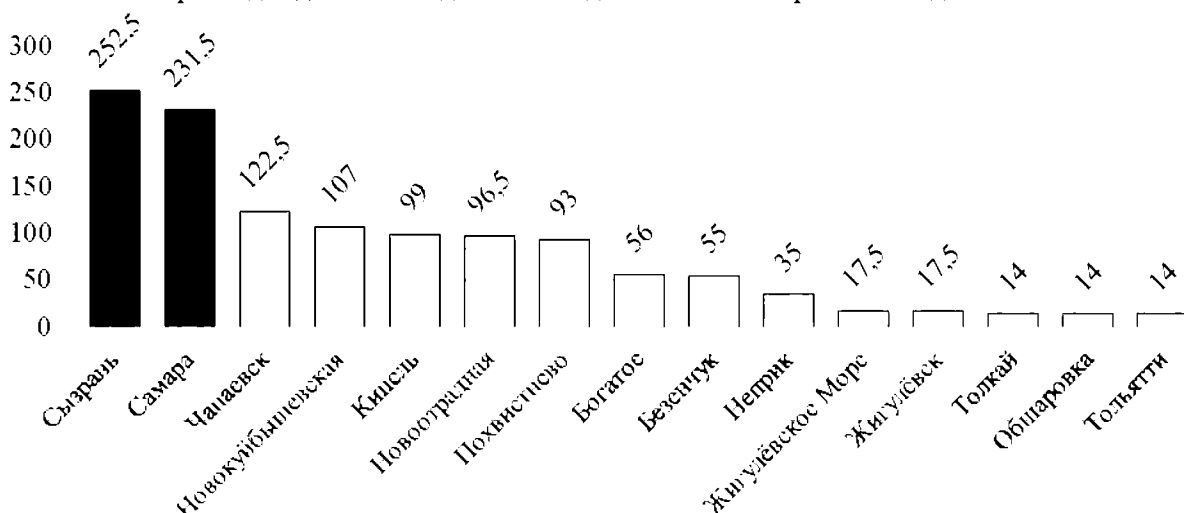


Рис. 47. Количество пар поездов дальнего следования, совершающих остановку по станциям, расположенным в пределах Самарской области

Абсолютное большинство маршрутов, проходящих через Самарскую область и Самарско-Тольяттинскую агломерацию, представлены традиционными ночными поездами, сформированными преимущественно из вагонов классов обслуживания «купе» и «плацкарт». Также через г. Самару проходят 2 маршрута дневных поездов дальнего следования: «Уфа – Саратов» и «Самара – Пенза», сформированных из вагонов с сидячими местами. Один маршрут – поезд 049/050 сообщением «Москва – Самара» – представлен двухэтажными вагонами класса «купе».

За 2019 год суммарно железнодорожными станциями Самарской области в железнодорожном сообщении дальнего следования было принято и отправлено 5306 тыс. пассажиров, 173 тыс. из них совершили поездки в пределах Самарской области, 5118 тыс. – межрегиональные поездки на территории Российской Федерации, и еще 15 тыс. – международные поездки.

Наиболее популярное внутрироссийское направление перемещения поездами дальнего следования с территории исследуемого региона – г. Москва и Московская область. Между Самарской областью и столичным регионом в 2019 году было совершено более 1,6 млн. поездок на железнодорожном транспорте. Другими популярными направлениями

поездок из Самарской области с использованием данного вида сообщения являются Краснодарский край (591 тыс. пас.), Пензенская область (306 тыс. пас.), Оренбургская область (306 тыс. пас.), Республика Башкортостан (297 тыс. пас.) и Саратовская область (258 тыс. пас.) по данным за 2019 год.

Основными зарубежными направлениями в сообщении дальнего следования на территории Самарской области являются Казахстан (9,5 тыс. пас.) и Узбекистан (4,5 тыс. пас.) в 2019 году. Информация об объемах перевозок в дальнем следовании по направлениям содержится в таблице 44.

Таблица 44

Пассажиропоток в железнодорожном сообщении дальнего следования, генерируемый на территории Самарской области за 2019 год

| Направление | Пассажиропоток в обе стороны, человек | Направление | Пассажиропоток в обе стороны, человек |
|--|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| г. Москва и Московская область | 1 610 556 | Ивановская область | 17 154 |
| Краснодарский край | 590 628 | Ярославская область | 14 419 |
| Пензенская область | 306 187 | Кировская область | 13 625 |
| Оренбургская область | 305 903 | Курганская область | 13 379 |
| Республика Башкортостан | 296 590 | Иркутская область | 12 720 |
| Саратовская область | 258 161 | Удмуртская Республика | 10 008 |
| Самарская область | 172 586 | Липецкая область | 9 566 |
| Ульяновская область | 157 569 | Владимирская область | 5 346 |
| Санкт-Петербург и Ленинградская область | 153 025 | Томская область | 5 325 |
| Волгоградская область | 136 701 | Пермский край | 4 870 |
| Ханты-Мансийский автономный округ – Югра | 135 505 | Тверская область | 4 407 |
| Челябинская область | 127 541 | Калининградская область | 4 388 |
| Нижегородская область | 112 876 | Костромская область | 4 079 |
| Республика Мордовия | 107 429 | Новгородская область | 2 280 |
| Свердловская область | 91 997 | Забайкальский край | 1 819 |
| Ставропольский край | 72 339 | Республика Саха (Якутия) | 1 762 |
| Ростовская область | 60 706 | Ямало-Ненецкий автономный округ | 1 588 |
| Рязанская область | 60 178 | Тульская область | 1 491 |
| Воронежская область | 57 847 | Архангельская область | 1 470 |
| Республика Татарстан | 52 610 | Республика Бурятия | 977 |
| Новосибирская область | 49 182 | Курская область | 834 |

| Направление | Пассажиропоток в обе стороны, человек | Направление | Пассажиропоток в обе стороны, человек |
|----------------------|---|---------------------|---|
| Астраханская область | 41 777 | Амурская область | 800 |
| Тюменская область | 39 459 | Смоленская область | 644 |
| Республика Дагестан | 35 803 | Калужская область | 278 |
| Белгородская область | 33 304 | Республика Калмыкия | 107 |
| Омская область | 29 348 | Казахстан | 9 585 |
| Тамбовская область | 22 201 | Узбекистан | 4 510 |
| Кемеровская область | 21 115 | Белоруссия | 1 297 |
| Красноярский край | 18 072 | Литва | 76 |

1.2.2.6. Авиационный транспорт: анализ информации об авиакомпаниях, осуществляющих перевозки из аэропорта г.о. Самара, и обслуживаемых направлениях

Анализ информации об авиакомпаниях, осуществляющих перевозки из аэропорта г.о. Самара, и обслуживаемых направлениях

Международный аэропорт «Курумоч» в 2019 году стал 14-м аэропортом в России по величине пассажиропотока с показателем 2,999 млн. пас. В 2018 году он занимал 13-е место, но, потеряв 1,9% пассажиропотока, уступил одну позицию аэропорту г. Владивосток, который за тот же период увеличил его на 16,9%.

Более 50% пассажиропотока аэропорта «Курумоч» обеспечивает маршрут «Самара – Москва» (табл. 45). Поток по каждой корреспонденции, представленной в таблице, указан в обоих направлениях (в прямом и обратном) по фактически выполнявшимся регулярным или чартерным внутренним перевозкам из аэропорта Курумоч. Реально часть потока является трансферным, но в отечественной статистике информация по нему централизованно не собирается (в силу отсутствия точных оценок так называемого «серого» трансфера – пассажиров, приобретающих два отдельных билета и дважды или более раз проходящих регистрацию в ходе одной поездки). По оценочным данным, около 20% от указанного в таблице потока следуют в другой населённый пункт через г. Москву, в том числе за рубеж. По другим направлениям доля трансферного потока минимальна. Такими направлениями являются Самара – Анапа и Самара – Новосибирск (благодаря активно реализуемой трансферной программе

авиакомпаниями S7). В связи с проведением в 2018 году чемпионата мира по футболу произошло резкое увеличение пассажиропотока на многих направлениях. Если не учитывать значения 2018 года, то средний ежегодный прирост числа перевезённых пассажиров на направлении в г. Москву составлял 10,2%. На остальных маршрутах темпы прироста или падения пассажиропотока имеют на порядок большие значения, что отражает открытие или закрытие направлений перевозок. Только на 8 маршрутах на протяжении 2016 – 2018 годов стабильно наблюдались потоки, превышающие 10 тыс. человек в год: это г. Москва, г. Санкт-Петербург, г. Сочи, г. Екатеринбург, г. Симферополь, г. Сургут, г. Когалым и г. Нижний Новгород. По результатам 2018 года значительно возросли потоки по направлениям Самара – Уфа и Самара – Ростов-на-Дону за счёт увеличения частоты сообщения на них авиакомпаниями UTair и «Азимут» соответственно. На остальных направлениях перевозки оставались нестабильными и не превышали 15 тыс. пассажиров в год, но более высокие значения характерны для западносибирских направлений, относящихся к Тюменской области (г. Когалым, г. Новый Уренгой, г. Тюмень, г. Ноябрьск).

Таблица 45

Пассажиропоток на внутренних авиакорреспонденциях из
международного аэропорта Курумоч, пас. в год

| Корреспонденция | 2014 год | 2015 год | 2016 год | 2017 год | 2018 год |
|--------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Самара – Москва | 961945 | 1036196 | 1193473 | 1285609 | 1584741 |
| Самара – Санкт-Петербург | 165112 | 170568 | 145317 | 215824 | 220717 |
| Самара – Сочи | 24857 | 25255 | 75334 | 77207 | 98694 |
| Самара – Екатеринбург | 16506 | 27211 | 36636 | 35413 | 60659 |
| Самара – Симферополь | 4393 | 34400 | 52362 | 49248 | 58535 |
| Самара – Сургут | 61497 | 64445 | 60696 | 51388 | 49854 |
| Самара – Уфа | 1030 | 8147 | 5982 | 15147 | 27513 |
| Самара – Ростов-на-Дону | 4126 | 5435 | 2214 | 8439 | 25981 |

| Корреспонденция | 2014 год | 2015 год | 2016 год | 2017 год | 2018 год |
|---------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Самара – Когалым | 28960 | 20427 | 18583 | 19384 | 16213 |
| Самара – Нижний Новгород | 21410 | 19821 | 18345 | 14511 | 14276 |
| Самара – Мирный | - | 3645 | 6719 | 10613 | 11925 |
| Самара – Новый Уренгой | 24009 | 18618 | 1097 | - | 11071 |
| Самара – Сабетта | - | 5505 | 5940 | 7879 | 9160 |
| Самара – Ноябрьск | 8095 | 8851 | 8145 | 5898 | 6400 |
| Самара – Тюмень | 138 | 764 | 3120 | 6231 | 6393 |
| Самара – Волгоград | 20 | - | 4592 | 162 | 6391 |
| Самара – Краснодар | 339 | 3593 | 5253 | 6102 | 5698 |
| Самара – Сыктывкар | - | 2676 | 6999 | 1534 | 3199 |
| Самара – Новосибирск | 500 | 4838 | 1239 | 510 | 3038 |
| Самара – Анапа | 11728 | 3116 | 9392 | 7735 | 2754 |
| Самара – Казань | 2112 | 6015 | 7894 | 9000 | 2699 |
| Самара – Норильск | - | - | - | - | 1990 |
| Самара – Челябинск | 283 | 123 | 60 | 571 | 1972 |
| Самара – Оренбург | 1184 | 1508 | 721 | 4684 | 1468 |
| Самара – Красноярск | 1260 | 1616 | 1777 | 1799 | 297 |
| Самара – Калининград | - | - | - | - | 249 |
| Самара – Нижневартовск | - | 467 | 498 | - | 161 |
| Самара – Ульяновск | - | 66 | 85 | 43 | 127 |
| Самара – Грозный | 19 | - | - | 113 | 126 |
| Самара – Калуга | - | - | - | - | 125 |
| Самара – Геленджик | - | - | 83 | 873 | 122 |
| Самара – Ханты-Мансийск | 195 | 273 | 117 | 498 | 115 |
| Самара – Саратов | 899 | 2209 | 120 | 108 | 108 |
| Самара – Саранск | 623 | 35 | - | - | 81 |
| Самара – Ярославль | - | 43 | 182 | 116 | 45 |
| Самара – Пенза | 309 | 21 | - | 128 | 28 |
| Самара – Нижнекамск | 157 | 260 | 931 | 557 | 9 |
| Самара – Пермь | 1709 | 2495 | 983 | 7793 | - |
| Самара – Минеральные Воды | 1575 | 3896 | 3223 | 206 | - |
| Самара – Ижевск | 1746 | 1378 | - | 3089 | - |
| Самара – Иркутск | 2493 | - | - | - | - |
| Самара – Усинск | 139 | 226 | 154 | 647 | - |
| Самара – Белоярский | 761 | 130 | - | - | - |
| Самара – Салехард | - | - | 119 | 652 | - |
| Самара – Магнитогорск | 39 | 73 | - | 431 | - |

| Корреспонденция | 2014 год | 2015 год | 2016 год | 2017 год | 2018 год |
|----------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Самара – Махачкала | - | 296 | 117 | - | - |
| Самара – Томск | - | - | 116 | 186 | - |
| Самара – Ямбург | - | 291 | - | - | - |
| Самара – Игарка | - | 278 | - | - | - |
| Самара – Братск | - | 261 | - | - | - |
| Самара – Советский | 158 | 89 | - | - | - |
| Самара – Киров | - | 113 | 132 | - | - |
| Самара – Йошкар-Ола | 153 | - | - | - | - |
| Самара – Омск | 39 | - | - | 113 | - |
| Самара – Чебоксары | 100 | - | 32 | - | - |
| Самара – Нягань | - | 122 | - | - | - |
| Самара – Череповец | - | - | 36 | 82 | - |
| Самара – Тамбов | - | 99 | - | - | - |
| Самара – Новокузнецк | - | 36 | 39 | - | - |
| Самара – Владивосток | - | - | - | 43 | - |
| Самара – Хабаровск | - | - | - | 39 | - |
| Самара – Брянск | - | - | 16 | - | - |
| Самара – Бованенково | - | - | 1 | - | - |

По числу вылетов в неделю направление в г. Москву является безусловным лидером: по данным на сентябрь 2020 года, в неделю выполняются 104 пары рейсов пятью различными авиакомпаниями (табл. 46). Около 80% рейсов в г. Москву выполняется воздушными судами вместимостью от 144 пас. и выше. Средневзвешенный тариф за сентябрь 2020 года (с учётом числа выполняемых рейсов каждой авиакомпанией) на этом направлении составил 11882 рубля. Наиболее высокие тарифы установлены перевозчиками Аэрофлот и S7 Airlines, минимальные – Red Wings и Smartavia. Перевозки низкобюджетным перевозчиком Победа на данном направлении не выполняются.

Сведения об авиаперевозках на направлении «Самара – Москва»

| Авиакомпания | Используемые типы воздушных судов | Кол-во пар рейсов в неделю, ед. | Средневзвешенный тариф за полёт в обе стороны, рублей |
|--------------|--|---------------------------------|---|
| Aeroflot | Airbus A320, Boeing 737-800, SSJ 100 | 49 | 13250 |
| S7 Airlines | Airbus A319, Airbus A320 | 28 | 12552 |
| UTair | Boeing 737-400, Boeing 737-500, Boeing 737-800 | 14 | 10370 |
| Red Wings | Airbus A320 | 7 | 5980 |
| Smartavia | Boeing 737-800 | 6 | 7980 |

По состоянию на сентябрь 2020 года из аэропорта Курумоч выполняются перевозки по 25 регулярным направлениям (рис. 48). На рисунке представлено число пар рейсов, выполняемых по каждому направлению, количество авиакомпаний, выполняющих перевозки на соответствующем направлении, средневзвешенный тариф, отнесённый на расстояние полёта, за полёт в обе стороны. Медианное значение тарифа на всю совокупность направлений составляет 9,2 рубля за км. По числу пар рейсов значительно превосходят остальные направления: «Самара – Санкт-Петербург», «Самара – Сочи» и «Самара – Симферополь», при этом направления на курорты Черноморского побережья отличаются высоким уровнем конкуренции среди авиакомпаний, что позволяет удерживать тарифы на среднем уровне. Низкие тарифы предлагаются авиакомпанией Азимут на пути в г. Краснодар и г. Ростов-на-Дону. На субсидируемых маршрутах региональных авиаперевозок (в обход г. Москвы) наблюдается низкая частота сообщения – как правило, 1 – 2 пары рейсов в неделю, и значительная дифференциация тарифов, которая скорее зависит от расстояния, нежели от тарифа. Так, к пути с наиболее высоким уровнем

тарифа относятся перевозки в г. Казань, г. Пермь, г. Уфу, г. Екатеринбург, то есть сравнительно мало удалённые от г.о. Самара города. При этом абсолютная величина тарифа в г. Екатеринбурге (750 км от г.о. Самара), г. Махачкале (1200 км), г. Омске (1400 км), г. Сургуте (1610 км) примерно одинакова – около 11000 рублей за полёт в обе стороны.

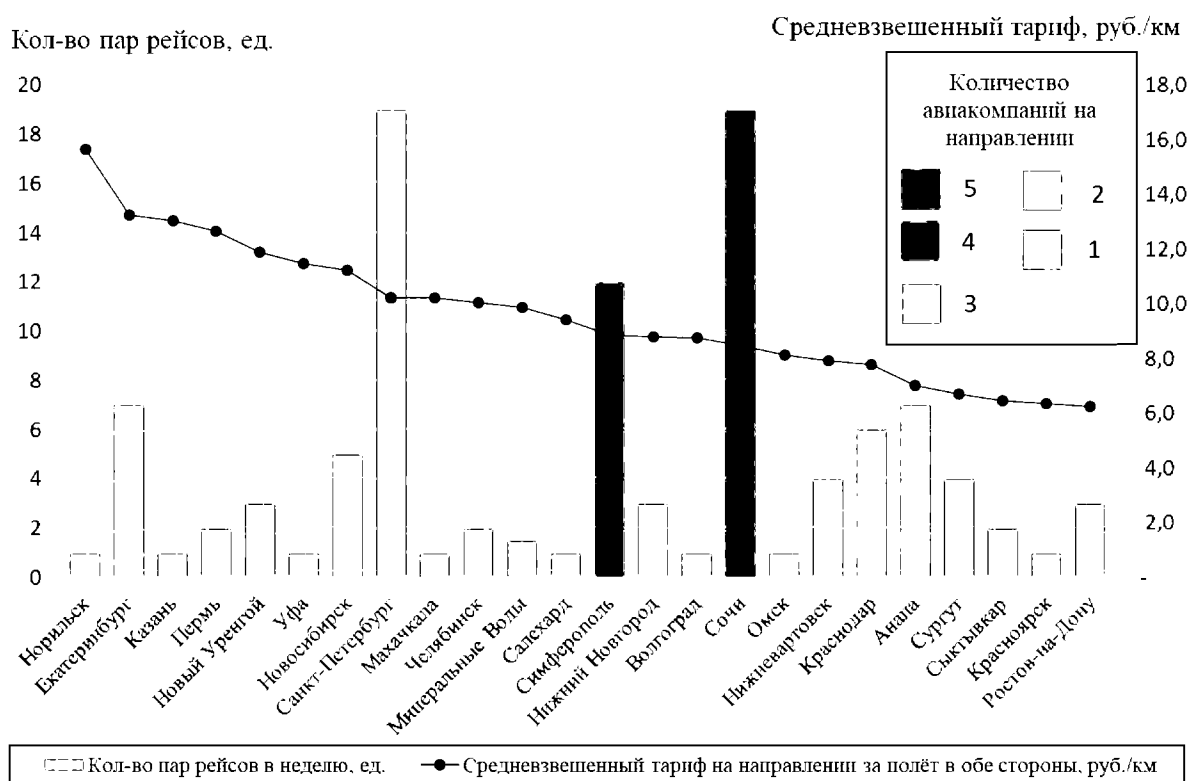


Рис. 48. Количество пар рейсов и средневзвешенный тариф на внутренних направлениях аэропорта «Курумоч»

В рамках реализации постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети» и постановления Правительства Самарской области от 27.11.2013 № 677 «Об утверждении государственной программы Самарской области «Развитие транспортной системы Самарской области (2014 – 2025 годы)» регионом предоставляются субсидии авиакомпаниям на выполнение перевозок в обход Москвы. Информация об объёмах

субсидирования и перевозкам воздушным транспортом в 2019 – 2020 годах представлена в табл. 47. Получателями субсидий являются авиакомпании UVT Aero, Utair и IrAero.

Таблица 47

Объемы субсидирования региональных направлений авиаперевозок в 2019 – 2020 годах

| Авиамаршрут | Размер предоставленной субсидии, рублей | | Количество перевезенных пассажиров в обе стороны, чел. | |
|--|---|--------------------------------|--|----------|
| | 2019 год | 2020 год (за январь – июнь) | 2019 год | 2020 год |
| Самара – Казань | 3 538 036,6 | 1 263 584,50 | 2 320 | 1510 |
| Самара – Оренбург | 3 141 055,92 | - | 1 116 | - |
| Самара – Пермь | 9 894 038,96 | 4 661 614,51 | 6 436 | 2892 |
| Самара – Уфа | 11 470 776,72 | - | 12 686 | - |
| Самара – Омск | 11 613 485 | 5 806 742,50 | 2 444 | 1636 |
| Самара – Челябинск | 8 077 488,24 | 4 145 026,86 | 2 282 | 1728 |
| Самара – Нижний Новгород | 4 283 347,20 | 5 593 739,04 | 3 064 | 4710 |
| Самара – Калининград (февраль – март) | - | 1 098 375,00 | - | 398 |
| Самара – Новый Уренгой | - | 4 240 645,50 | - | 2292 |
| Самара – Волгоград | - | 2 577 723,36 | - | 1856 |
| Самара – Минеральные Воды | - | 1 893 307,02 | - | 722 |
| ИТОГО | 52 018 228,6 | 31 280 758,3 | 30 348 | 17 744 |

Суточная неравномерность с точки зрения числа отправляемых рейсов в аэропорту Курумоч не прослеживается (рис. 49). По состоянию на

июль 2020 года в среднем за сутки из аэропорта вылетает 30,2 рейса регулярного авиасообщения.

Количество отправляемых рейсов регулярного сообщения, ед.

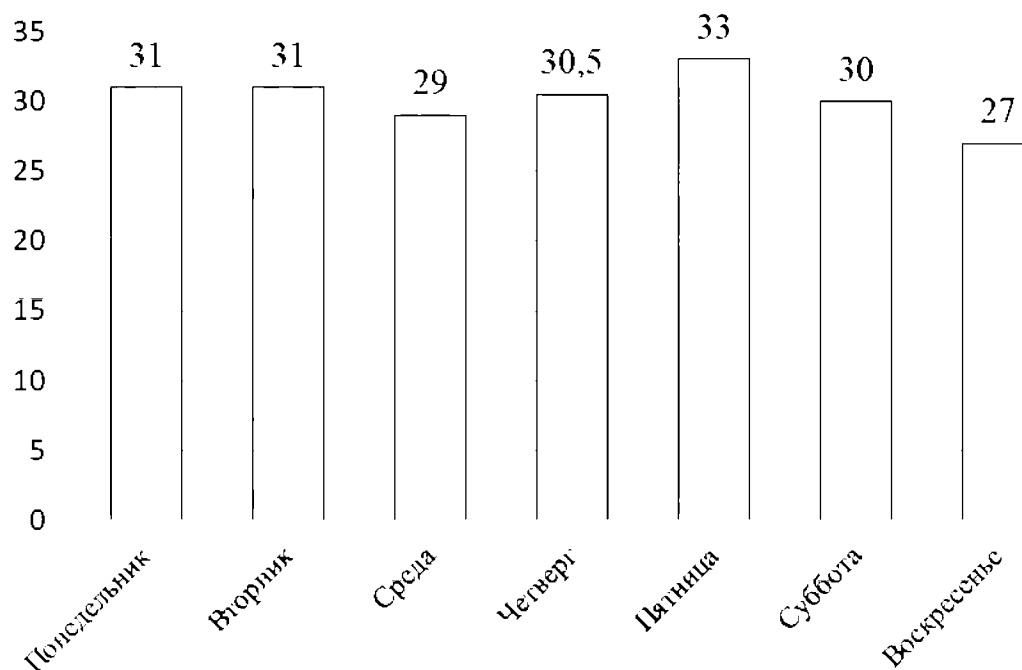


Рис. 49. Информация об отправляемых из аэропорта Курумоч рейсов регулярного сообщения по дням недели

Для аэропорта Курумоч, как и для большинства аэропортов России, характерна сезонная неравномерность величины пассажиропотока (рис. 50). В 2014 – 2018 годах наибольшие величины пассажиропотока фиксировались в июле и августе, наименьшие – в январе и феврале. Так, в 2018 году пассажиропоток в июле составил 11,1% от общегодовой величины, а в феврале – 6,2%. Диспропорции в величинах месячных потоков с годами возрастали: в 2018 году разница между максимальным и минимальными месячными значениями составила 1,80%, а в 2014 году – 1,53%. Это связано с ростом объёмов перевозок по международным туристическим направлениям, в первую очередь с Турцией, для которых характерен ярко выраженный летний пик.

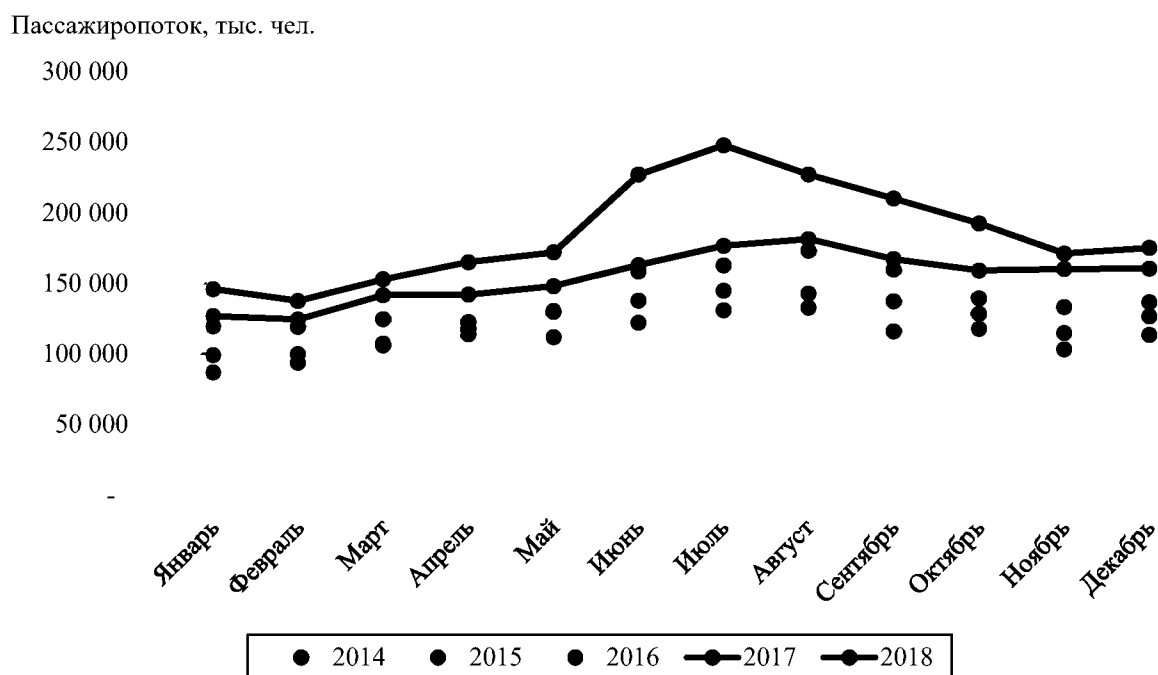


Рис. 50. Сезонная неравномерность пассажиропотока аэропорта Курумоч

Почасовое распределение числа вылетов имеет более выраженную структуру (рис. 51). Наибольшее число рейсов выполняется в промежутке с 5:00 до 6:00, в утренний период с 7:00 до 10:00 вылеты почти не производятся. Начиная с 10:00 до 16:00 в среднем производится 2 – 3 вылета в час, локальный пик формируется с 12:00 до 14:00. Также наблюдается вечерний максимум числа вылетов с 19:00 до 21:00, после чего отправления в поздневечернее и ночное время почти не выполняются. Таким образом, максимальная нагрузка на мощности пассажирского терминала характерна с 4:00 до 5:00, с 11:00 до 13:00, с 16:00 до 17:00 и с 18:00 до 20:00. В эти же периоды можно ожидать наибольшее количество прибывающих пассажиров наземными видами транспорта в аэропорт (личные автомобили, такси и автобусы).

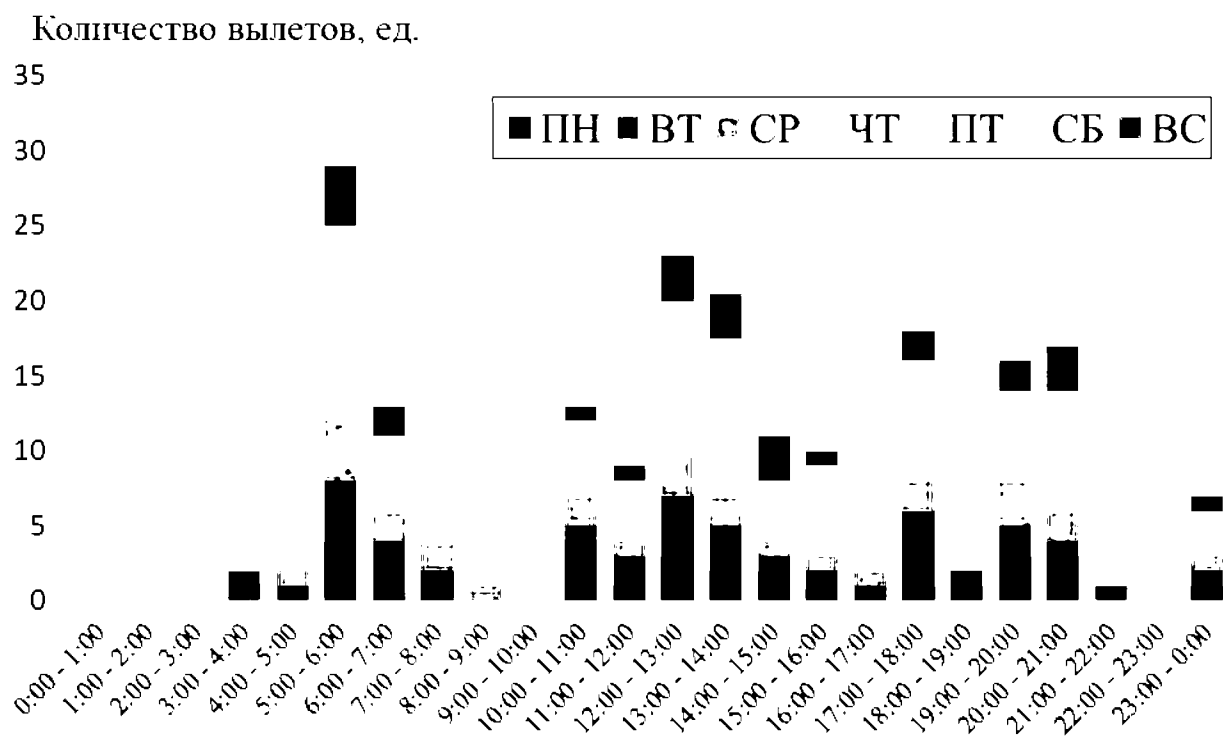


Рис. 51. Почасовое распределение числа вылетов регулярных рейсов из аэропорта Курумоч

Международный пассажиропоток аэропорта Курумоч в 2019 году составил 786,8 тыс. пас., что формирует 26% от общего пассажиропотока аэропорта за этот год (рис. 52). В 2017 – 2019 годах эта доля стабилизировалась, при этом в наиболее острую фазу кризиса (совпавшую с закрытием турецкого направления) международный пассажиропоток сократился в 3 раза: с 943 тыс. пассажиров в 2014 году до 338 тыс. пассажиров в 2016 году.

В 2019 году рейсы выполнялись по 41 международному направлению (в том числе 7 направлений – в страны содружества независимых государств). Наибольший международный поток в 2019 году зафиксирован по направлениям в г. Дубай, о. Пхукет, г. Нячанг, ш. Гоа и г. Стамбул. Зарубежными авиакомпаниями, выполнявшими регулярные международные авиаперевозки, в 2019 году являлись:

Turkish Airlines (в г. Стамбул);

AtlasGlobal (в г. Стамбул (в феврале 2020 года прекратила деятельность));

FlyDubai (в г. Дубай);

Smartwings (в г. Прагу);

Uzbekistan Airways (в г. Ташкент).

Лишь две отечественные авиакомпании обеспечивали регулярное сообщение с зарубежными странами:

Pegas Fly (в г. Ереван);

Ural Airlines (в Ереван, г. Душанбе, г. Худжанд).

Большая часть международного сообщения приходилась на чартерные авиакомпании (указаны основные направления):

Azur Air (в г. Бангкок, ш. Гоа, г. Дубай, г. Нячанг, г. Энфиду, на о. Джербу, о. Пхукет);

Nordwind (в г. Анталию, г. Даламан, о. Джербу, г. Ираклион, г. Ларнаку, г. Нячанг, г. Паттайю, о. Пхукет, г. Энфиду);

Red Wings (в г. Анталию);

Royal Flight (в г. Анталию, г. Барселону, ш. Гоа, г. Дубай, г. Энфиду, на о. Родос);

Ural Airlines (в г. Анталию, г. Бургас, г. Тиват).



Рис. 52. Соотношение внутреннего и международного пассажиропотока аэропорта Курумоч

1.2.2.7. Внутренний водный транспорт: анализ информации о компаниях, осуществляющих перевозки пассажиров по территории Самарско-Тольяттинской агломерации и Самарской области, и обслуживаемых направлениях

Основными предприятиями речного транспорта общего пользования Самарской области, осуществляющими перевозку пассажиров, являются ООО «Самарское речное пассажирское предприятие» (Самарский речной порт с филиалом в г.о. Сызрань) и ОАО «Порт Тольятти».

За постсоветский период перевозки пассажиров внутренним водным транспортом значительно снизились – если еще в 1990 году пассажирские перевозки ОАО «Самарское речное пассажирское предприятие» составляли 3,3 млн. человек в год, то в 2019 году только 1,01 млн. человек. Перевозки ОАО «Порт Тольятти» за аналогичный период также сократились в 3 раза и составили 0,2 млн. человек в год. Однако, несмотря на общее сокращение пассажиропотока относительно 1990 года, последние 5 лет наблюдается небольшая тенденция к росту (0,5 – 10% в год).

В ведении ОАО «Самарское речное пассажирское предприятие» находятся 10 пассажирских судов (классом «Москва» – 5 ед., «ОМ» – 4 ед., «Восход» – 1 ед.) вместимостью от 35 до 350 человек и 1 грузопассажирский паром «Окский» предельной вместимостью 60 легковых или 20 грузовых автомобилей и грузоподъемностью 780 тонн.

С речного вокзала г.о. Самара в навигационный период пассажирские перевозки осуществляются по трём маршрутам в направлениях на с. Рождествено, с. Зольное и с. Винновка и включают в себя 18 ОП. ОАО «Порт Тольятти» осуществляет поездки по двум маршрутам в направлениях с. Усолье и с. Подвалье и включает в себя 5 ОП. Провоз пассажиров осуществляется четырьмя судами (классом «ОМ» – 3 ед. и «Жигули» – 1 ед.) вместимостью от 70 до 243 человек.

Количество перевезенных пассажиров ООО «Самарское речное
пассажирское предприятие»

| Год | Количество перевезенных пассажиров, чел. | Аналогичный период прошлого года |
|----------------------|--|----------------------------------|
| 2016 | 1 048 107 | рост на 10,6% |
| 2017 | 1 063 188 | рост на 1,4% |
| 2018 | 1 090 481 | рост на 2,5% |
| 2019 | 1 011 98 | снижение на 7% |
| 2019 (апрель – июнь) | 270 682 | |
| 2020 (апрель – июнь) | 87 927 | снижение на 68% |

Маршруты, выполняемые из г.о. Тольятти, осуществляет ОАО «Порт Тольятти». Маршрутная сеть в навигацию 2020 года составляет 2 маршрута, включающих в себя 5 остановочных пунктов.

Количество перевезенных пассажиров ОАО «Порт Тольятти»

| Год | Количество перевезенных пассажиров, чел. | Аналогичный период прошлого года |
|----------------------|--|----------------------------------|
| 2016 | 205 462 | рост на 0,6% |
| 2017 | 214 944 | рост на 4,4% |
| 2018 | 225 876 | рост на 4,8% |
| 2019 | 207 606 | снижение на 8% |
| 2019 (апрель – июнь) | 11 686 | |
| 2020 (апрель – июнь) | 4 554 | снижение на 61% |

Следует отметить практически монопольное положение двух указанных перевозчиков, владеющих, помимо флота, практически всей причальной инфраструктурой на своих маршрутах.

Важным вопросом экономии расходов на перевозки является содержание причальных сооружений. В настоящее время все причальные сооружения в зоне маршрутов от г.о. Самара представляют собой дебаркадеры, требующие постоянного пребывания персонала и эксплуатации соответствующих помещений для него. Учитывая, что на

многие пристани осуществляется 1 – 2 судозахода в сутки, эти расходы представляются чрезмерными. Целесообразна поэтапная замена дебаркадеров на необслуживаемые стационарные причалы свайной железобетонной конструкции. Такие причалы, учитывая принадлежность водных объектов к федеральной собственности, могут быть построены как за счет средств областного бюджета, так и с привлечением федеральных бюджетных средств по линии Росморречфлота. Такие капитальные вложения быстро окупятся за счет экономии на содержании дебаркадеров, покрываемой за счет субсидий областного бюджета.

1.2.2.8. Метрополитен

Подвижной состав метрополитена представлен вагонами серии 81-717/714, 81-717.5/714.5, 81-717.6/714.6.

Ремонт, обслуживание и отстой поездов осуществляется в электродепо тяговая часть (далее – ТЧ)-1 «Кировское».

Приписной парк ТЧ-1 «Кировское» представлен в табл. 50 и на рис. 53.

Таблица 50

Приписной парк ТЧ-1 «Кировское»

| Модель | Год постройки | Количество |
|--------------------|---------------|------------|
| 81-717 (ММЗ) | 1987 | 7 |
| 81-714 (ММЗ) | 1987 | 7 |
| 81-714 (ЛВЗ) | 1987 | 9 |
| 81-717 (ЛВЗ) | 1987 | 9 |
| 81-717.5 (ЛВЗ/ВМ) | 1991 | 6 |
| 81-714.5 (ЛВЗ/ВМ) | 1991 | 6 |
| 81-717.5 (ММЗ/МВМ) | 1992 | 2 |
| 81-714.6 | 2020 | 2 |
| 81-717.6 | 2020 | 2 |

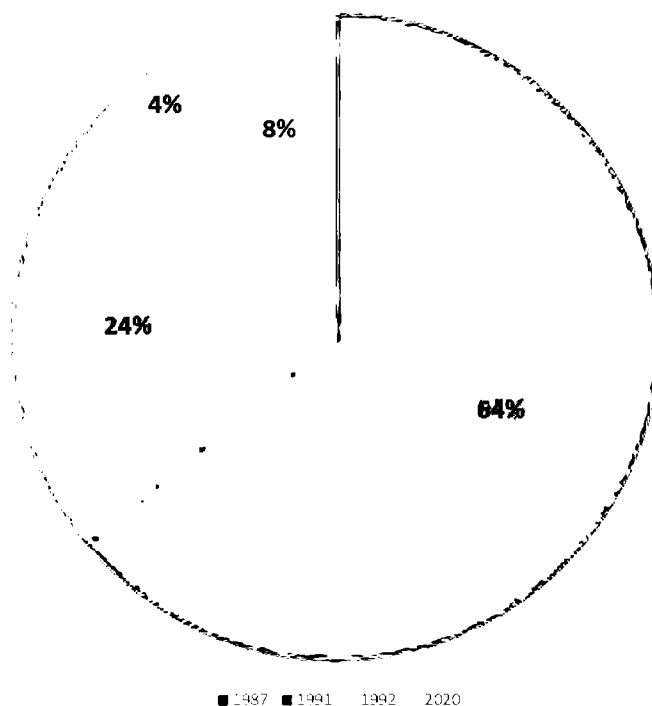


Рис. 53. Распределение количества вагонов по году выпуска парка ТЧ-1 «Кировское» г.о. Самара

Вагоны серии 81-717.6/714.6 находятся на балансе, но не используются для перевозки пассажиров, так как проходят обкатку после поступления от производителя.

Для перевозки пассажиров используются 44 вагона, два вагона находятся в резерве.

В июне 2022 года заканчивается срок службы 40 вагонов.

1.2.3. Анализ общесетевых показателей

1.2.3.1. Анализ непрямолинейности сети

Существующие маршруты общественного транспорта городов Самарско-Тольяттинской агломерации характеризуются значительной непрямолинейностью (отношением протяжённости трассы маршрута к расстоянию между конечными пунктами, измеренному по астрономической прямой).

Это вызвано тем, что на таких маршрутах высока сменяемость пассажиров, тем самым при тарифной системе «оплаты за посадку в транспортное средство» с незначительной долей использования безлимитных проездных документов, а также наличия маршрутов,

работающих по нерегулируемому тарифу (где не принимаются электронные средства оплаты проезда, в том числе безлимитные проездные документы), собираемая с выполненного рейса выручка значительно выше.

Однако для пассажиров такие маршруты неудобны: несмотря на обеспечение беспересадочного сообщения, потеря времени за счет непрямолинейности трассы оказывается выше, а скорость сообщения ниже, чем при осуществлении поездки с пересадкой.

В табл. 51 приведены результаты оценки коэффициента непрямолинейности маршрутов общественного транспорта г.о. Самара и г.о. Тольятти, усредненные по видам транспорта.

Таблица 51

Коэффициент непрямолинейности маршрутов общественного транспорта г.о. Самара и г.о. Тольятти

| Вид транспорта | Коэффициент непрямолинейности |
|-------------------------------|-------------------------------|
| Самара, все виды транспорта | 1,66 |
| Автобус | 1,53 |
| Трамвай | 2,32 |
| Троллейбус | 1,56 |
| Тольятти, все виды транспорта | 1,75 |
| Автобус | 1,75 |
| Троллейбус | 1,72 |

1.2.3.2. Анализ дублирования маршрутов

Сети общественного транспорта городов Самарско-Тольяттинской агломерации характеризуются наличием большого количества взаимно дублирующихся маршрутов. Также часть маршрутов имеет петлеобразные трассы, что может ввести в заблуждение пассажиров (пассажир не имеет возможности уехать с места назначения в противоположном направлении на том же маршруте).

Детальный анализ дублирования проводился на основе анализа по всей сети.

$$\text{Кэфф}_{\text{маршрут}_i} = \frac{\text{Кол} - \text{во связей с дубл. маршрутами}}{\text{Кол} - \text{во связей по маршруту}_i}$$

Для коэффициента дублирования по сети рассчитывается средний коэффициент по всем маршрутам сети:

$$\text{Кэфф}_{\text{сети}} = \frac{\sum_{i=0}^N \text{Кэфф}_{\text{маршрут}_i}}{\sum_{i=0}^N i},$$

где N – общее количество маршрутов.

Коэффициент дублирования маршрутов на территории Самарско-Тольяттинской агломерации составляет в среднем 30%. Списки маршрутов, имеющих наибольшее количество общих связей приведены в табл. 52. В строке приведены последовательно номера, которые дублируются на определенных участках сети. В табл. 53 приведены маршруты, трасса которых задублирована больше чем на 50%.

На сегодняшний день в пределах Самарско-Тольяттинской агломерации существуют маршруты, трасса которых дублируется больше чем на 95%. В основном это межмуниципальные маршруты. Примеры таких трасс приведены на рис. 55 – 57. Одним из решений таких проблем является передача маршрутов одной обслуживающей компании с организацией движения по основной трассе с удлиненными рейсами в требуемом количестве.

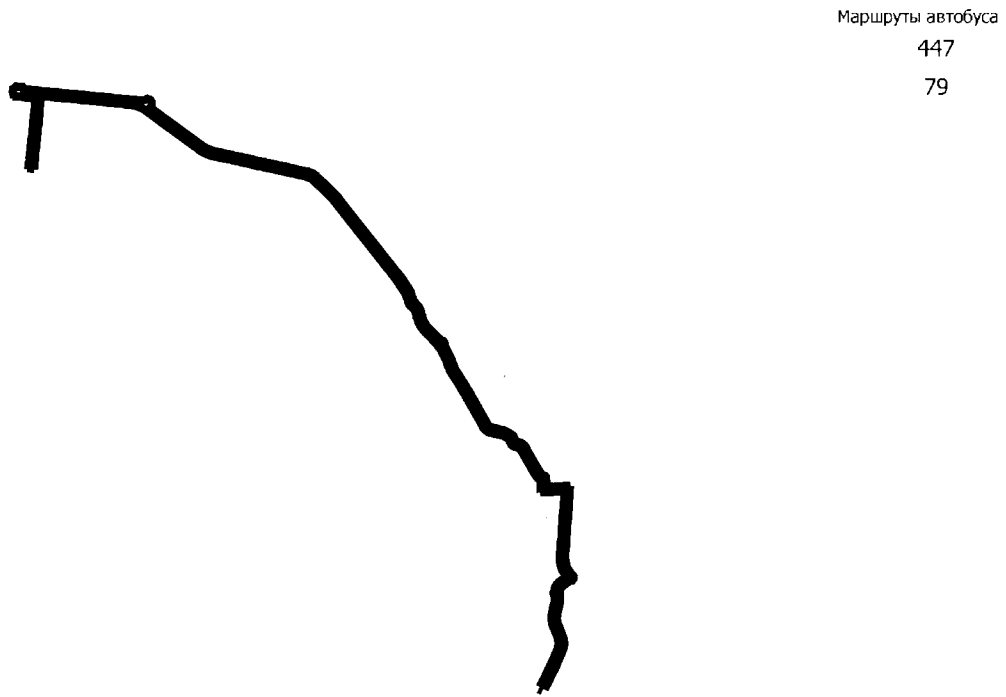


Рис. 54. Дублирование трасс маршрутов 447, 79



Рис. 55. Дублирование трасс маршрутов 177, 48к

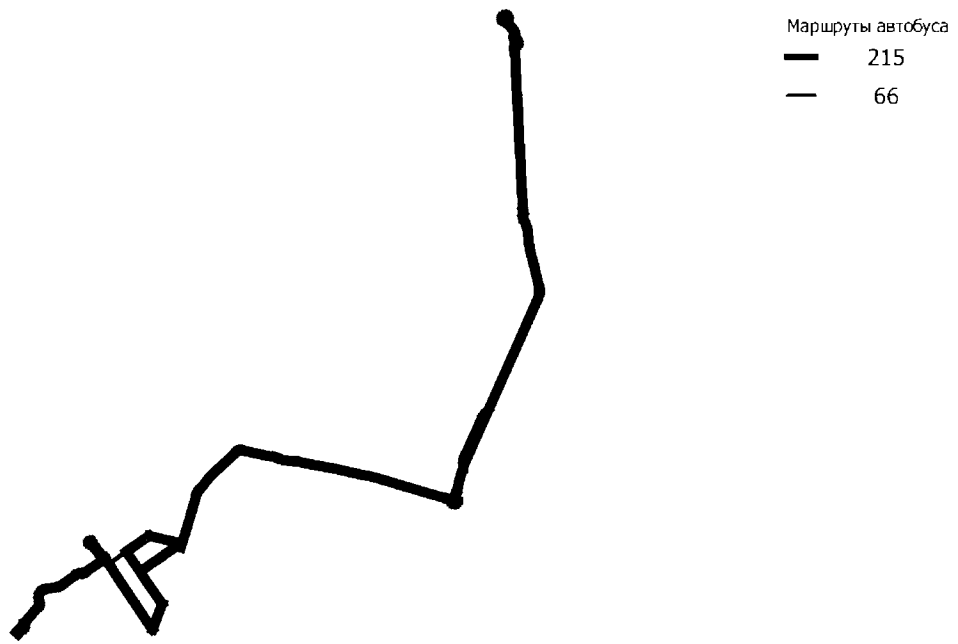


Рис. 56. Дублирование трасс маршрутов 215, 66

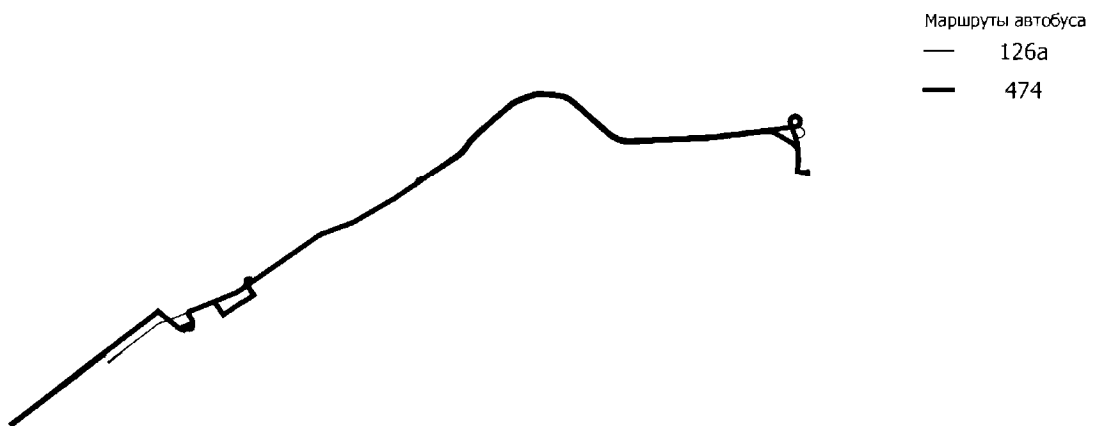


Рис. 57. Дублирование трасс маршрутов 126а, 474

Таблица 52

Списки маршрутов с наибольшим количеством задублированных связей

| Номера маршрутов | |
|--|--|
| Муниципальные | Коммерческие |
| 697, 803, 801, 627, 774, 630, 627, 720, 535а, 523, 693, 640, 640к, 605, 720, 501, 700, 172, 156/172к, 269, 248, 627, 788, 693, 535, 640а, 698, 568д, 917, 668, 631, 639, 788, 693, 684, 604, 631, 639, 697 | 692, 802, 805, 815, 735, 629, 629, 722, 659, 577, 698, 528, 735, 699, 640а, 712, 632, 804, 612, 610, 705, 655, 549, 687, 634, 543, 888, 752, 603 |

Таблица 53

Маршруты с коэффициентом дублирования > 50% (по количеству связей)

| Номер маршрута | Коэффициент дублирования |
|----------------|--------------------------|
| а629 | 98% |
| А697 | 96% |
| А523 | 95% |
| а698 | 95% |
| а735 | 94% |
| а692 | 94% |
| А540 | 94% |
| а610 | 94% |
| а526к | 94% |
| А640к | 94% |
| А568 | 93% |
| А631 | 93% |
| А540д | 92% |
| а705 | 92% |
| А501 | 90% |
| а659 | 90% |
| А693 | 89% |
| А625 | 89% |
| А640 | 89% |
| А541 | 87% |
| А801 | 87% |
| а632 | 86% |
| А588 | 84% |
| а606 | 84% |
| А521 | 81% |
| А327 | 80% |

| Номер маршрута | Коэффициент дублирования |
|----------------|--------------------------|
| a655 | 80% |
| a699 | 79% |
| A316 | 77% |
| a202 | 74% |
| a583 | 72% |
| a704 | 71% |
| a577 | 70% |
| a802 | 69% |
| A568д | 69% |
| A621 | 68% |
| A317 | 67% |
| A269 | 64% |
| A146 | 63% |
| A548 | 63% |
| a653 | 62% |
| a641 | 61% |
| A639 | 59% |
| a712 | 57% |
| a567 | 55% |
| A322 | 55% |
| A774 | 54% |
| a804 | 54% |
| a687 | 54% |
| a549 | 53% |
| A602 | 51% |

Отдельно стоит отметить дублирование маршрутов трамвая в г.о. Самара автобусными маршрутами (табл. 54). Существуют маршруты (например, трамвай 16), на всем протяжении трассы дублирующиеся маршрутами автобуса (автобус 53). Такое дублирование ведет к перераспределению потока на автобусные маршруты, что негативно сказывается на объемах перевозок трамвайными маршрутами. Примеры, приведенные ниже, выбраны как наиболее ярко выраженные ситуации дублирования автобусными маршрутами маршрутов трамвая.

Маршруты трамвая г.о. Самара с наибольшим количеством
задублированных связей. Примеры

| Маршруты, находящиеся на одной связи | Дублирующиеся связи |
|--|---|
| A52, A480, A226, A13, A56, Тм1, Тм16, A53, A131, A266, Тм4 | Крымская площадь – ул. Пензенская, ул. Владимирская – ул. Пензенская |
| Тм1, A53 | пл. Революции – ул. Партизанская, ул. Революционная – автостанция «Аврора» |
| Тм4, A53 | Ильинская площадь – ул. Партизанская, ул. Революционная – автостанция «Аврора» |
| Тм16, A53 | ул. Галактионовская / ул. Красноармейская, ул. Тухачевского |
| Тм1, A266 | Железнодорожный вокзал – ул. 22 Партсъезда |
| Тм4, A266 | Железнодорожный вокзал – ул. Красных Коммунаров |
| Тм16, A266 | Железнодорожный вокзал – ул. Тухачевского |
| Тм1, A226 | ул. Галактионовская / ул. Красноармейская – автостанция «Аврора» |
| Тм4, A226 | Ильинская площадь – автостанция «Аврора» |
| Тм16, A226 | ул. Пионерская – ул. Тухачевского |
| Тм7, A295 | ул. Красных Коммунаров – ул. Георгия Димитрова, Московское шоссе |
| Тм12, A55 | ул. Ново-Вокзальная (от ул. Ставропольской до Московского шоссе) |
| Тм12, A295 | ул. 22 Партсъезда – стадион «Самара Арена» |
| Тм12, A266 | ул. Гагарина – пр. Кирова |
| Тм19, A266 | ул. 22 Партсъезда – Заводское шоссе |

Также примеры дублирующихся связей для наглядности приведены на рис. 58 – 66.

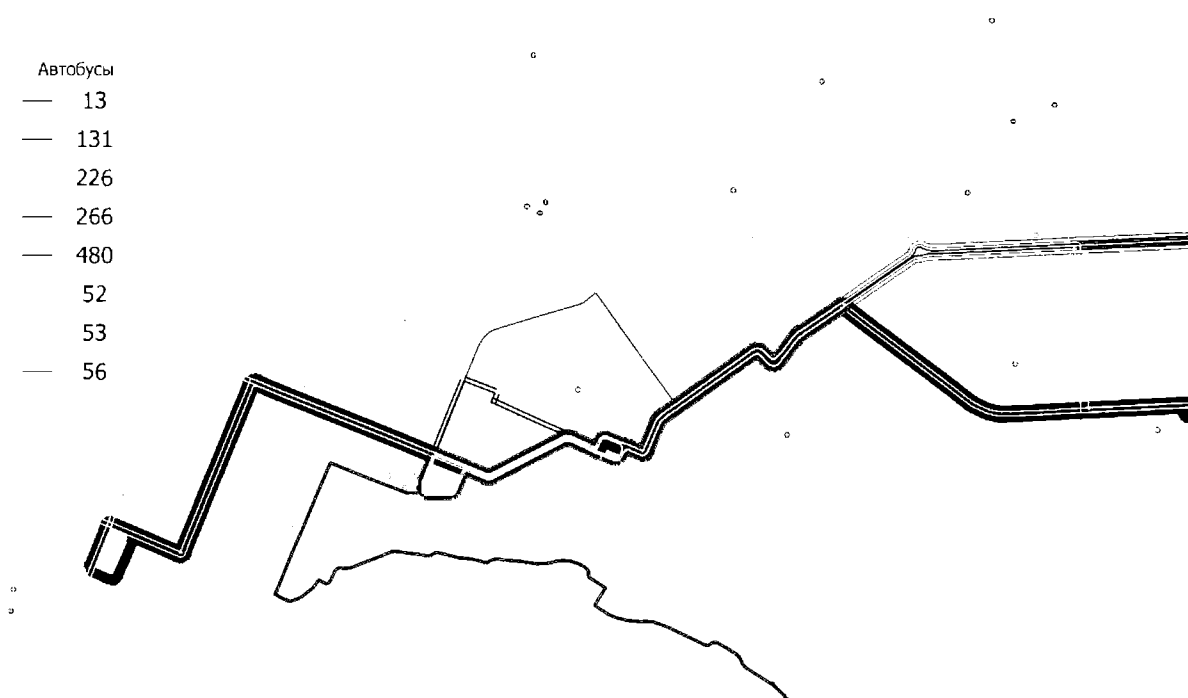


Рис. 58. Дублирование трассы маршрута трамвая 1

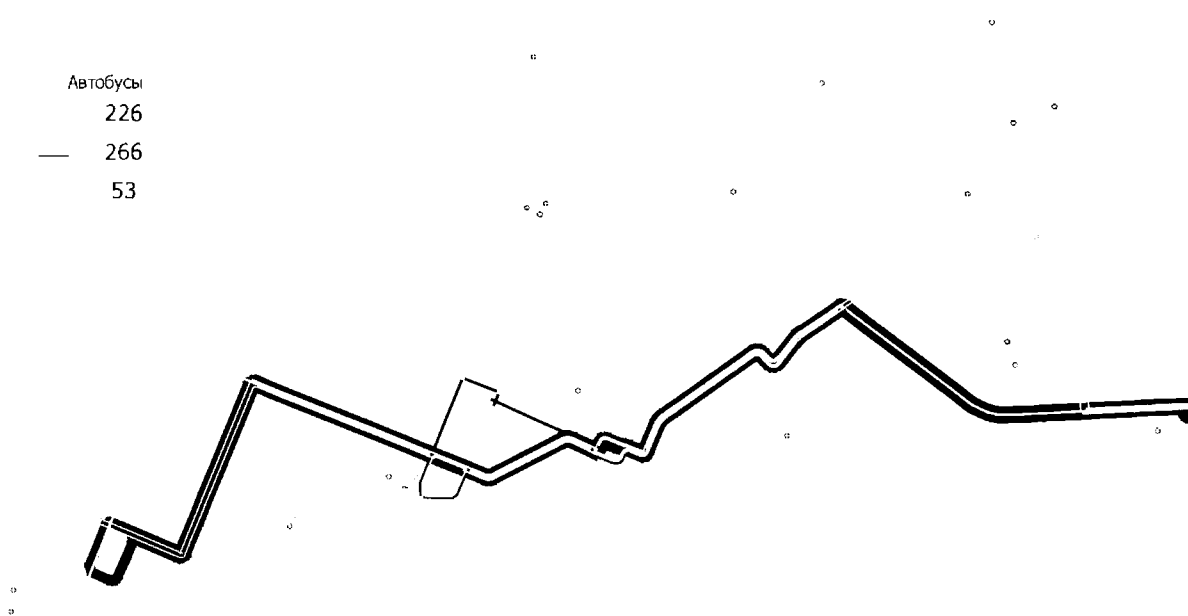


Рис. 59. Дублирование трассы маршрута трамвая 1 маршрутами автобусов 226, 266, 53

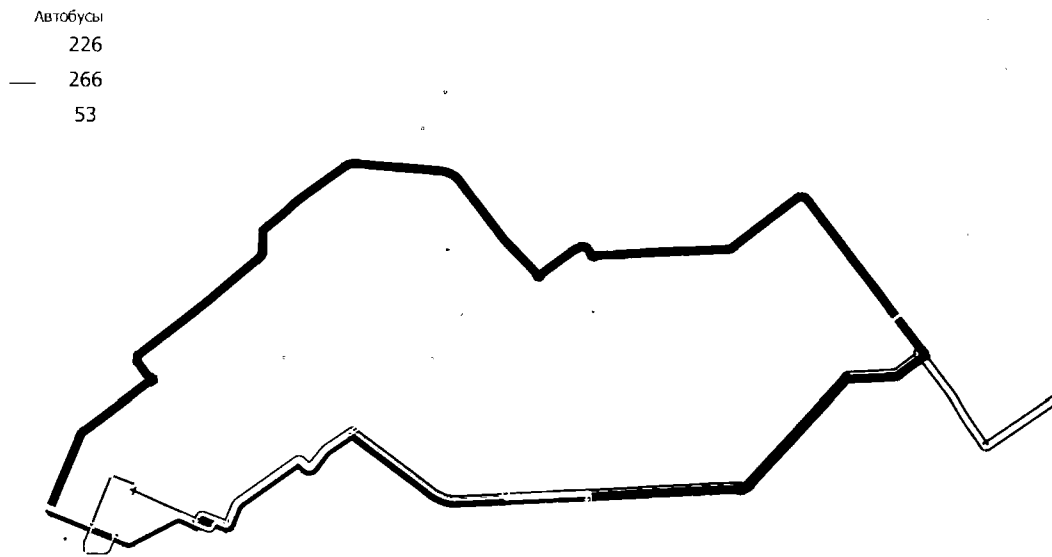


Рис. 60. Дублирование трассы маршрута трамвая 4 маршрутами автобусов 226, 266, 53

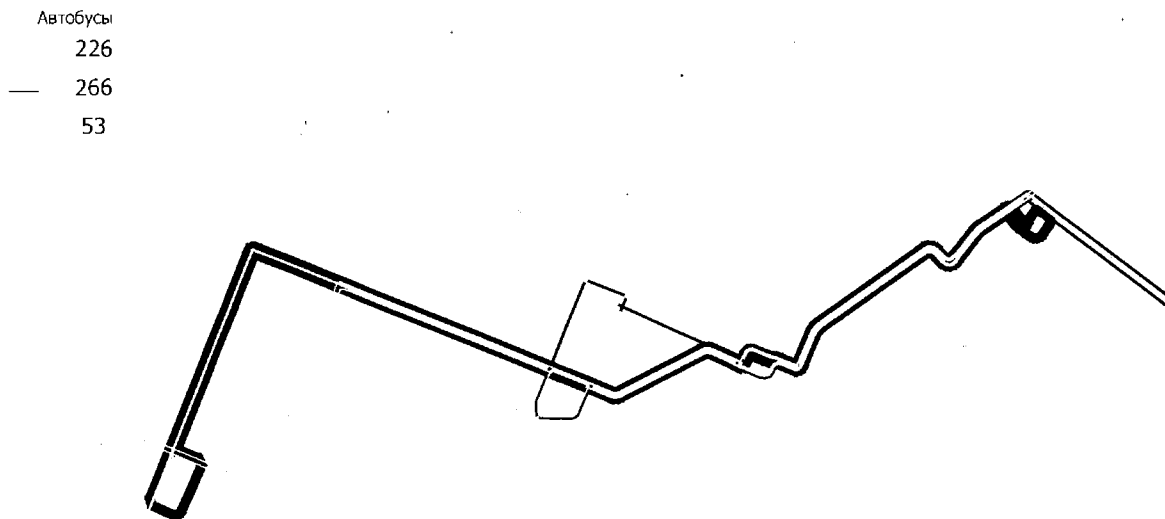


Рис. 61. Дублирование трассы маршрута трамвая 16 маршрутами автобусов 226, 266, 53

Маршрут автобуса
— А97

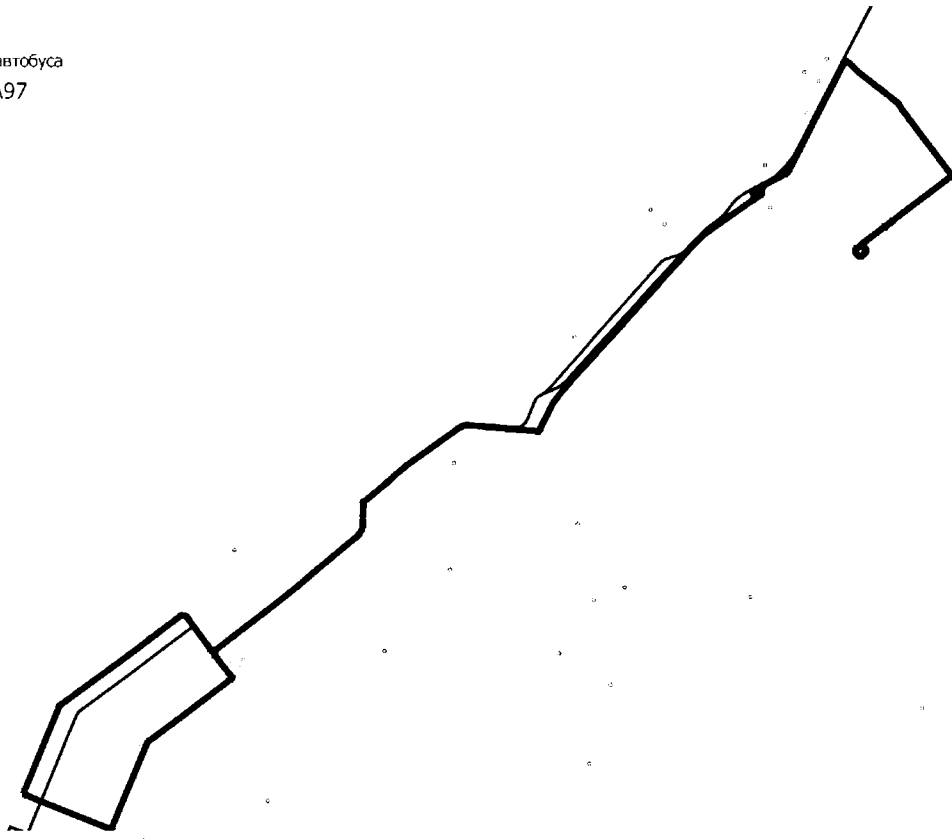


Рис. 62. Дублирование трассы маршрута трамвая 20к маршрутом автобуса 97

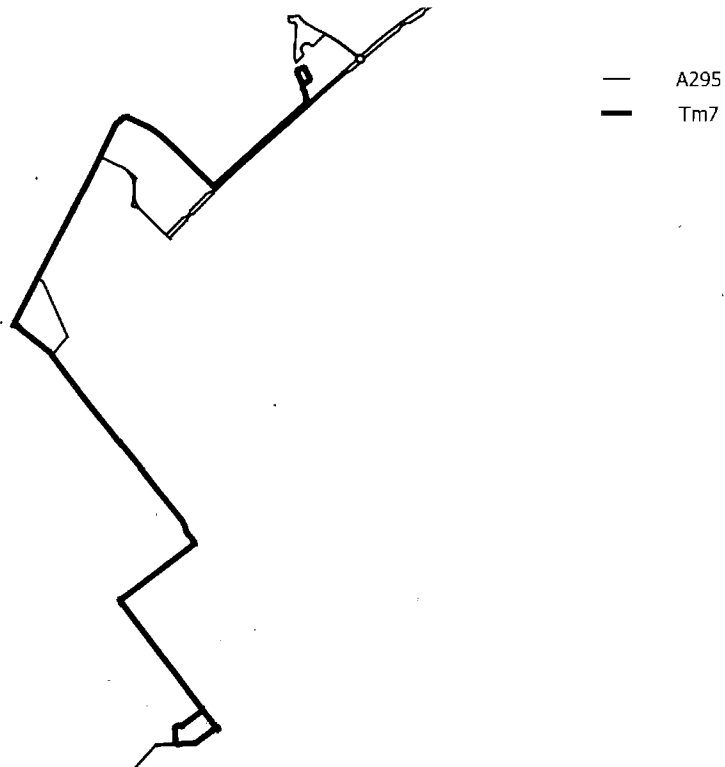


Рис. 63. Дублирование трассы маршрута трамвая 7 маршрутом автобуса 295

Маршруты

- 15 (трамвайный)
- 92 (автобусный)
- 34 (автобусный)
- 207 (автобусный)
- 226 (автобусный)

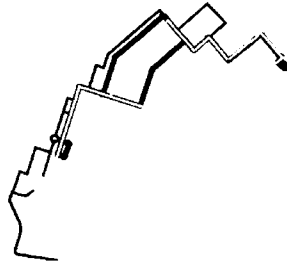


Рис. 64. Дублирование трассы маршрута трамвая 15 маршрутами автобусов 92, 34, 207, 226

Маршруты

- 55 (автобусный)
- 295 (автобусный)
- 266 (автобусный)
- 12 (трамвайный)

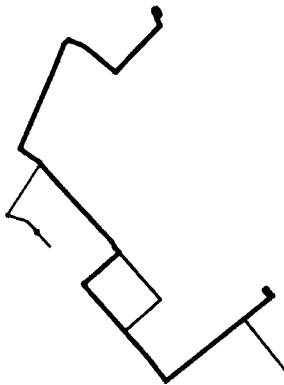


Рис. 65. Дублирование трассы маршрута трамвая 12 маршрутами автобусов 55, 295, 266

Маршруты

- 70 (автобусный)
- 96 (автобусный)
- 207 (автобусный)
- 295 (автобусный)
- 266 (автобусный)
- 217 (автобусный)
- 75 (автобусный)
- 11 (трамвайный)

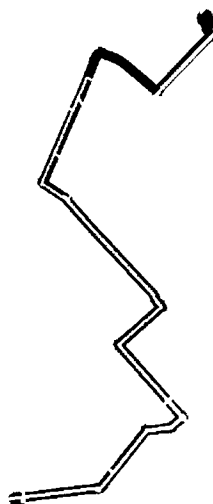


Рис. 66. Дублирование трассы маршрута трамвая 11 маршрутами автобусов 70, 96, 207, 295, 266, 217, 75

1.2.4. Анализ транспортной инфраструктуры ТОП на территории Самарско-Тольяттинской агломерации и Самарской области

1.2.4.1. Соответствие ОП ТОП требованиям нормативных документов и количеству обслуживаемых маршрутов (транспортных средств)

В настоящий момент нет данных по оснащению остановочных пунктов. Однако уже на основании количества обслуживаемых маршрутов на каждом из остановочных пунктов можно сделать заключение, что есть необходимость существенной переработки и разведения маршрутов по разным остановочным павильонам (также есть потребность в обустройстве новых остановочных платформ). Чрезмерное количество маршрутов на одном остановочном пункте ведет к неорганизованному скапливанию подвижного состава на УДС и, как следствие, к существенным задержкам в расписании.

1.2.4.2. Анализ состояния путевого хозяйства ГЭТ

Трамвайная и троллейбусная системы г. Самары находятся под управлением муниципального предприятия г.о. Самара «Трамвайно-троллейбусное управление» (далее – МП г.о. Самара «ТТУ»). В настоящий момент общая протяженность трамвайных путей в г.о. Самара составляет 166,5 км в однопутном исчислении. В 2018 году протяженность увеличилась на 3,793 км одиночного пути за счет постройки новой трамвайной линии к стадиону «Самара Арена» и на 0,0615 км одиночного пути за счет строительства правого поворота трамвайных путей по ул. Ташкентской по направлению к стадиону «Самара Арена» в 2019 году. Общая схема маршрутов представлена на рис. 4.

Трамвайные пути частично обособленные от общей протяженности сети (92,1 км 55%). Остановочные пункты, за исключением посадочных площадок у стадиона «Самара Арена», не оснащены посадочными платформами. Путевая инфраструктура трамвайного транспорта в г.о. Самара в целом отличается достаточно высоким качеством: рельсовые пути поддерживаются в удовлетворительном состоянии, проводятся принудительные ремонты, волновой износ незначителен. На сети широко применяется сварка рельсовых стыков.

Однако в большинстве случаев применяются устаревшие конструкции верхнего строения пути (нетермоупрочненные рельсы Т62, Тв60 на деревянных шпалах с костыльными рельсовыми скреплениями). Доля участков пути на железобетонных шпалах невелика. На сегодняшний день на всех маршрутах введено ограничение скорости до 30 км/час, ряд участков имеют ограничение до 10 км/час.

Следует отметить, что на всей трамвайной сети применяются неуправляемые стрелочные переводы, что снижает скорость и надежность сообщения и приводит к необходимости ручного перевода стрелок.

Несмотря на то, что состояние путевой инфраструктуры в целом соответствует минимальным требованиям правил технической

эксплуатации в части содержания и эксплуатации, для повышения скорости и комфортности трамвайного сообщения необходимо провести капитальный ремонт всей путевой инфраструктуры (за исключением нового участка к стадиону «Самара Арена»).

Развернутая длина линий троллейбусного транспорта в г.о. Самара в однолинейном исчислении составляет 212,7 км, эксплуатационная длина в двухлинейном исчислении – 100,1 км. Состояние контактной сети в целом удовлетворительное, однако отсутствие современных спецчастей (стрелок, криводержателей) приводит к необходимости снижения скорости в узлах и кривых и, таким образом, не позволяет в должной степени реализовать потенциал троллейбусного сообщения.

1.2.4.3. Анализ характеристик железнодорожных вокзалов и станций, реестр задействованных железнодорожных платформ (пригородные перевозки с указанием характеристик)

На сети железных дорог общего пользования в Самарской области располагаются 24 пассажирских вокзальных комплекса. Крупнейшим из них является вокзал железнодорожной станции Самара, имеющий пропускную способность 1633 пассажира в час в сообщении дальнего следования и 2435 пассажиров в час в пригородном сообщении. Вокзал оборудован залом ожидания на 1105 мест. Другими крупными железнодорожными вокзалами на территории Самарской области, обслуживающими пассажиров поездов дальнего следования, являются вокзал станции Сызрань-1 с пропускной способностью 369 пассажиров в час и залом ожидания на 135 человек, вокзал г.о. Тольятти с пропускной способностью 191 пассажир в час и залом ожидания на 80 человек и вокзал станции Сызрань-Город с пропускной способностью 165 человек в час и залом ожидания на 50 человек. В пригородном сообщении высокой пропускной способностью характеризуются вокзальные комплексы станции Безенчук (729 пассажиров в час), станции Сызрань-1 (713 пассажиров в час), станции Кинель (622 пассажиров в час) и станции Чапаевск (599 пассажиров в час). Табл. 55 содержит информацию о

пропускной способности железнодорожных вокзальных комплексов на территории Самарской области.

Таблица 55

Перечень железнодорожных вокзалов на территории Самарской области

| № п/п | Вокзал | Пропускная способность в сообщении дальнего следования, чел. | Пропускная способность в пригородном сообщении, чел. | Вместимость залов ожидания, чел. |
|-------|--------------------------|--|--|----------------------------------|
| 1. | Станция Самара | 1 633 | 2 435 | 1 105 |
| 2. | Станция Кинель | 46 | 622 | 40 |
| 3. | Станция Новокуйбышевская | 61 | 205 | 25 |
| 4. | Станция Чапаевск | 59 | 599 | 30 |
| 5. | Станция Сызрань-1 | 369 | 713 | 135 |
| 6. | Станция Сызрань-Город | 165 | - | 50 |
| 7. | Станция Тольятти | 191 | - | 80 |
| 8. | Станция Жигулевское Море | 84 | 100 | 42 |
| 9. | Станция Георгиевка | - | 152 | 20 |
| 10. | Станция Толкай | 2 | 191 | 22 |
| 11. | Станция Похвистнево | 38 | 355 | 25 |
| 12. | Станция Новоотрадная | 57 | 353 | 150 |
| 13. | Станция Безенчук | 22 | 729 | 40 |
| 14. | Станция Звезда | - | 140 | 20 |
| 15. | Станция Обшаровка | 4 | 275 | 15 |
| 16. | Станция Алексеевская | - | 105 | 18 |
| 17. | Станция Кротовка | - | 199 | 35 |
| 18. | Станция Средневожская | - | 378 | 12 |
| 19. | Станция Подбельская | - | 130 | 15 |
| 20. | Станция Жигулевск | 26 | 1 | 110 |
| 21. | Станция Балашейка | - | 13 | 10 |
| 22. | Станция Челна | 8 | - | 100 |
| 23. | Станция Шентала | 15 | - | 100 |
| 24. | Станция Клявлино | 14 | - | 15 |

Самарский железнодорожный узел является крупнейшим в Поволжье по объемам пригородных пассажирских перевозок. В 2019 году пригородными поездами на территории региона было перевезено 13,7 млн. пассажиров. При этом доля перевезенных пассажиров через центральную станцию пригородного сообщения, станцию Самара, в обслуживаемом пассажиропотоке составляет всего 30%, что говорит о децентрализации загрузки станций и ОП Самарско-Тольяттинской агломерации. На территории г. Самара пассажирами пригородных поездов активно используются другие остановочные пункты, в частности станция Пятилетка, имеющая пересадку на метро, и станция Стахановская.

Другими крупнейшими станциями по обслуживаемому пассажиропотоку в пригородном сообщении являются Липяги (г.о. Новокуйбышевск, более 1182 тыс. пас. в 2019 году), Сызрань-1 (677 тыс. пас.), Чапаевск (516 тыс. пас.), Кинель (507 тыс. пас.), в сообщении дальнего следования – Сызрань-1 (505 тыс. пас. в 2019 году), Тольятти (254 тыс. пас.), Сызрань-Город (177 тыс. пас.). Табл. 56 содержит информацию об объеме годового пассажиропотока, проходящего через крупнейшие железнодорожные станции Самарской области.

Таблица 56

Информация об объеме годового пассажиропотока, проходящего через крупнейшие железнодорожные станции Самарской области

| Станция | Пассажиропоток в дальнем следовании, тыс. человек, 2019 год | Пассажиропоток в пригородном сообщении, тыс. человек, 2019 год |
|--------------------------|---|--|
| Станция Самара | 2 989,7 | 4103,7 |
| Станция Сызрань-1 | 504,7 | 677,4 |
| Станция Тольятти | 253,8 | - |
| Станция Сызрань-Город | 177,3 | - |
| Станция Жигулевское Море | 89,7 | 92,0 |
| Станция Новокуйбышевская | 73,5 | 146,8 |
| Станция Чапаевск | 70,0 | 516,3 |

| Станция | Пассажиропоток в дальнем следовании, тыс. человек, 2019 год | Пассажиропоток в пригородном сообщении, тыс. человек, 2019 год |
|----------------|---|--|
| Станция Кинель | 48,7 | 507,3 |

1.2.4.4. Анализ характеристик Международного аэропорта Курумоч

Международный аэропорт Курумоч является единственным в Самарской области, откуда выполняются регулярные пассажирские и грузовые перевозки по состоянию на 2020 год. Аэропорт расположен в 45 км от центра г.о. Самара и в 55 км от Центрального района г.о. Тольятти, таким образом, находится почти на равном удалении от двух крупнейших городов региона, но на значительном расстоянии от каждого из них, что снижает его доступность для жителей этих городов.

Аэропорт Курумоч имеет статус аэропорта федерального значения и международного аэропорта, входит в холдинг АО УК «Аэропорты Регионов». Аэродром имеет две взлётно-посадочные полосы, расположенные почти перпендикулярно друг к другу:

взлетно посадочная полоса № 15/33, протяжённость – 3001 м, ширина – 45 м, покрытие – асфальтобетон, имеет категорию IIIA по классификации ICAO, что позволяет принимать воздушные суда всех используемых типов (Airbus A350 и A380 – с ограничениями на взлётную массу, только в экстренных случаях);

взлетно посадочная полоса № 05/23, протяжённость – 2553 м, ширина – 60 м, покрытие – асфальтобетон, имеет категорию IA.

При одновременном использовании обеих взлетно-посадочных полос и при простых метеоусловиях может быть достигнута максимальная пропускная способность, а именно 56 взлетно-посадочных операций в час. На аэродроме оборудованы 54 места стоянки воздушных судов. Аэродром имеет статус 4E по классификации ICAO.

Основной пассажирский терминал аэропорта введен в эксплуатацию в январе 2015 года. Его площадь – 42,6 тыс. м², пропускная способность – 2000 пассажиров в час, в том числе 1200 пассажиров в час на внутренних

маршрутах, 800 пассажиров в час на международных маршрутах. Пропускная способность старого терминала – 1500 пассажиров в час. В настоящее время он не используется. Новый терминал оснащён 24 стойками регистрации, 7 телескопическими трапами и 6 выходами к перронным автобусам. Старый терминал оснащён 10 стойками регистрации и 5 выходами к перронным автобусам.

По совокупности всех факторов международный аэропорт Курумоч способен обслуживать до 10 млн. пассажиров в год. Рекордный за всё время деятельности аэропорта годовой пассажиропоток (3,086 млн. пас. в 2018 году) составил лишь 31% от потенциально возможного. Ограничения накладывает пропускная способность пассажирских терминалов, в то время как уже имеющиеся возможности аэродрома позволяют нарастить пассажиро- и грузопоток аэропорта.

Грузовой терминал аэропорта имеет площадь 5400 м², он оборудован хранилищем с регулируемой температурой, складами временного хранения опасных и ценных грузов, помещениями для животных. Мощность нового грузового комплекса 50 тонн в час.

Транспортная доступность наземным транспортом международного аэропорта Курумоч

Аэропорт расположен в 5 км от автодороги М-5 «Урал» Москва – Челябинск, за счёт чего имеет выгодное транспортно-географическое положение как относительно многих населённых пунктов Самарской области, так и соседних регионов. Также к аэропорту подведена железнодорожная линия, представляющая собой ответвление от железной дороги Самара – Жигулевское Море – Сызрань.

Регулярное железнодорожное сообщение с международным аэропортом Курумоч было открыто в октябре 2008 года. Время в пути из г. Самары составляло около 1 ч. 15 мин., но уже в 2009 году оно было прекращено вследствие крайне низкой загрузки электропоездов. В 2016 – 2018 годах рейсы восстанавливались. Выполнялось две пары рейсов в

сутки, но с 1 января 2019 года сообщение снова прекращено. По состоянию на июль 2020 года железнодорожное сообщение аэропорта с г.о. Самара и г.о. Тольятти по-прежнему отсутствует. Причиной низкого пассажиропотока на электропоездах являлась значительная удалённость платформы от пассажирских терминалов, особенно от нового (1,5 км), куда были переведены все авиарейсы. Поэтому возможна лишь комбинированная схема сообщения с использованием автобусов-шаттлов от терминала аэропорта до платформы. Продление железнодорожной линии с южной стороны от Аэропортовского шоссе невозможно без сноса зданий Авиационного учебного центра, но может быть предложено её проведение до терминала аэропорта с северной стороны Аэропортовского шоссе (в таком случае станция будет расположена не далее 300 метров от входа в новый терминал).

Автобусное сообщение аэропорта обеспечивается пятью маршрутами:

652/652А/652Д/652Т «Самара (ж.д. вокзал г.о. Самара) – международный аэропорт Курумоч – Тольятти (Автозаводский район, ТЦ Аврора)» – 23 рейса в сутки;

602/602Т «Самара (Центральный автовокзал г.о. Самара) – Тольятти (ЦАВ)» – 2 рейса в сутки;

78 «Самара (просп. Кирова) – международный аэропорт Курумоч – 5 – 6 рейсов в сутки;

392 «Совхоз Молодая Гвардия – Самара (Центральный автовокзал г.о. Самара) – просп. Кирова – международный аэропорт Курумоч – пос. Берёза» – около 45 рейсов в сутки;

752 «Тольятти (Автозаводский район) – международный аэропорт «Курумоч» – Бузулук» – 2 рейса в сутки.

Таким образом, из аэропорта Курумоч в г.о. Самара ежедневно отправляется около 75 рейсов в сутки, в г.о. Тольятти – 27 рейсов в сутки, в г. Бузулук – 2 рейса в сутки. Время в пути на автобусе до центрального

автовокзала г.о. Самара составляет около 1 часа, до автостанции г.о. Тольятти (Автозаводский район) – также около 1 часа, до конечной остановки «Проспект Кирова (Барбошина Поляна)» – около 45 минут.

В начале 2000-х годов на территории международного аэропорта Курумоч существовала собственная автостанция, от которой автобусы отправлялись по различным маршрутам в многочисленные города Самарской области и соседних регионов. В целях поддержки авиасообщения Самарской области и увеличения транспортной доступности поселений региона рекомендуется восстановить прямое междугороднее автобусное сообщение от международного аэропорта Курумоч в такие города, как Ульяновск (через г. Димитровград), Октябрьский и Бугульма (через п. Суходол), Бугуруслан (через г.о. Кинель и г.о. Отрадный), Новокуйбышевск, Чапаевск и ряд других.

1.2.5. Анализ показателей качества транспортного обслуживания ТОП на соответствие социальному стандарту транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденному распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 31.01.2017 № НА-19-р (далее – Стандарт, Стандарт транспортного обслуживания населения)

Разработанный в 2017 и откорректированный в 2018 году Стандарт транспортного обслуживания населения впервые на федеральном уровне зафиксировал целевые уровень и показатели качества транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

Указанные параметры и их нормативные значения в Стандарте являются необязательными (рекомендованными), тем не менее могут применяться органами государственной власти и местного самоуправления при разработке документов транспортного и градостроительного планирования, в том числе при подготовке документов планирования

регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Ниже приведен анализ показателей качества транспортного обслуживания населения и представлены предложения по номенклатуре и целевым значениям показателей качества для проекта Стандарта транспортного обслуживания пассажиров на транспорте общего пользования Самарско-Тольяттинской агломерации.

Стандарт включает следующие группы показателей:

доступность;

надежность;

комфортность.

В группе «доступность» представлены следующие показатели.

Территориальная доступность остановочных пунктов

Расстояние кратчайшего пешеходного пути следования от ближайшей к остановочному пункту точки границы земельного участка, на котором расположен объект, до ближайшего остановочного пункта, который обслуживается муниципальным маршрутом регулярных перевозок, не должно превышать указанных значений в зависимости от категории объекта.

Необходимо отметить, что указанные параметры некорректны для оценки и в недостаточной степени регламентируют реально-востребованные для пассажиров факторы. В частности:

в большинстве регионов не проведено межевание земельных участков в кварталах многоэтажной жилой застройки, что делает невозможным количественную оценку выполнения критерия;

в Стандарте отсутствует разграничение по доступности остановочного пункта в зависимости от класса маршрута;

для пассажира важно физическое расстояние до остановки непосредственно от здания, а не от виртуальной границы земельного участка;

ряд социальных учреждений (больницы, вузы) имеют значительные по площади территории, в связи с чем критерий кратчайшего пути от ближайшей границы земельного участка соответствующего социального учреждения до ближайшего остановочного пункта также не дает адекватной оценки реальной доступности остановочного пункта;

предлагаемые в Стандарте количественные параметры для Самарской области являются завышенными и зачастую нереализуемыми в сложившейся структуре улично-дорожной сети.

Проведенный анализ по открытым источникам ГИС-данных показал, что количество жилых многоквартирных и частных домов, находящихся на участках, неохваченных транспортной доступностью, составляет:

в г.о. Самара:

485 многоквартирных домов;

4048 частных домов.

Всего на территории г.о. Самара имеется 34166 жилых домов, в том числе 10250 многоквартирных и 23916 частных.

Соответственно, доля домов, расположенных на расстоянии нормативной доступности от остановочного пункта, составляет:

в г.о. Самара:

83% частных жилых домов;

95,3% многоквартирных жилых домов;

в г.о. Тольятти:

количество жилых многоквартирных и частных домов, находящихся на участках, неохваченных транспортной доступностью, составляет:

92 многоквартирных дома;

1057 частных дома.

Всего на территории г.о. Тольятти имеется 8908 жилых домов, в том числе 2300 многоквартирных и 6608 частных.

Таким образом, доля домов, расположенных на расстоянии нормативной доступности от остановочных пунктов, составляет в г.о. Тольятти:

84% частных жилых домов;

96% многоквартирных жилых домов.

По Самарско-Тольяттинской агломерации в целом:

количество жилых многоквартирных и частных домов, находящихся на участках, неохваченных транспортной доступностью, составляет:

577 многоквартирных домов;

5105 частных домов.

Всего на территории Самарско-Тольяттинской агломерации имеется 43074 жилых дома, в том числе 12550 многоквартирных и 30524 индивидуальных.

Таким образом, доля домов, расположенных на расстоянии нормативной доступности от ОП, составляет:

83,3% индивидуальных жилых домов;

95% многоквартирных жилых домов.

Доступность остановочных пунктов, автовокзалов и автостанций для маломобильных групп населения

Федеральный стандарт закрепляет требование соответствия всех автовокзалов и автостанций, которые обслуживаются маршрутами регулярных перевозок, требованиям, установленным подпунктами 8.4.9 – 8.4.14 СП 59.13330.2016 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения».

Фактически ни один остановочный пункт (за исключением остановки «Стадион «Самара Арена») в городах Самарско-Тольяттинской агломерации не обеспечивает возможности самостоятельной посадки.

Высота уровня пола в низкопольных ТС 350 мм, высота бортового камня на остановочных пунктах безрельсового транспорта – 150 мм.

Перепад высоты составляет 200 мм, что делает невозможным самостоятельную посадку даже в приспособленное для перевозки маломобильных групп населения транспортное средство.

Доступность транспортных средств для маломобильных групп населения

Стандарт регламентирует обеспечение возможности посадки и высадки, в том числе с использованием специальных подъемных устройств для пассажиров из числа инвалидов, не способных передвигаться самостоятельно, в соответствии с Порядком обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 01.12.2015 № 347.

В настоящее время в г.о. Самара 30 односекционных трамвайных вагонов (модели УКВЗ 71-623-21 и АКСМ 62103) и 10 трехсекционных трамвайных вагонов (УКВЗ 71-931 – 10) имеют низкий пол (в том числе долю низкого пола в среднепольных ТС). Таким образом обеспечена доступность для маломобильных групп населения (далее – МГН) в 9% парка трамвайного ПС.

Низкий пол (в том числе долю низкого пола в среднепольных ТС) имеют 57 троллейбусов (модели Тролза-5275 «Оптима», АКСМ-321, Тролза-5265 «Мегаполис»). Таким образом, обеспечена доступность для МГН в 24% парка троллейбусного ПС.

В автобусном транспорте на муниципальных маршрутах, выполняемых ООО «Самара Авто Газ» 380 ТС (модели ЛиАЗ-5293.70, МАЗ-206) имеют низкий пол (в том числе долю низкого пола в среднепольных ТС). Таким образом, обеспечена доступность для МГН в 84% парка троллейбусного ПС.

Парк транспортных средств, выполняющих перевозки по пригородным маршрутам (ООО «Рейс», ООО «Шоссе», ООО «Транзит», всего 737 ТС), представлен ТС малого класса, не приспособленными для перевозки маломобильных пассажиров.

В г.о. Тольятти в парке муниципального предприятия г.о. Тольятти «Тольяттинское троллейбусное управление» (далее – МП «ТТУ») 90% троллейбусов. В муниципальном предприятии г.о. Тольятти «Тольяттинское пассажирское автотранспортное предприятие № 3» (далее – МП «ТПАТП № 3») более 60% автобусов приспособлены для перевозки маломобильных пассажиров.

Ввиду того, что в существующем парке транспорта общего пользования городов Самарско-Тольяттинской агломерации (в том числе трамвайном) большая доля устаревшего подвижного состава с высоким уровнем пола и невозможностью замены в короткие сроки (2 – 3 года) устаревшего подвижного состава на низкопольный, рекомендуется в Стандарт качества транспортного обслуживания населения транспортом общего пользования Самарской области включить требования обеспечения гарантированной доступности транспортных средств для маломобильных групп населения в зависимости от класса маршрута и интервалов.

Ценовая доступность поездок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок

Стандартом тарифы нормируются таким образом, чтобы среднемесячные расходы пассажира на осуществление поездок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в пределах муниципального образования составляли не более 7% от величины среднего арифметического взвешенного среднедушевого денежного дохода населения в субъекте Российской Федерации, где расположено муниципальное образование. При этом для городов с населением свыше 500 тыс. человек предписывается обязательное наличие

билета длительного пользования, предоставляющего право на неограниченное количество поездок в автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в течение установленного времени.

Таким образом, в качестве базового тарифа для населения целесообразно рассматривать проездной документ (билет), дающий право на неограниченное количество поездок в течение месяца и стоимость такого билета не должна превышать 7% от величины среднего арифметического взвешенного среднедушевого денежного дохода населения в субъекте Российской Федерации, где расположено муниципальное образование. В стандарте особо оговаривается, что это допускается только в случае, если доля рейсов маршрутов регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам в соответствующем муниципальном образовании составляет не более 25% от общего количества рейсов муниципальных маршрутов регулярных перевозок.

В условиях совершения значительной доли корреспонденций на транспорте общего пользования с пересадками преобладающей должна быть тарификация с обеспечением «прозрачной» и бесплатной пересадки. Для повышения надежности прогнозирования выручки организаций и удобства пассажиров целесообразно максимальное использование именно безлимитных билетов длительного срока действия (месяц, полгода, год). При этом фактически отпадает необходимость неоправданного снижения тарифов на короткие сроки действия, так как данные типы билетов используются эпизодически и не оказывают существенного влияния на расходы пассажира.

В г.о. Самара и г.о. Тольятти на маршрутах, работающих по регулируемому тарифу, возможно использование месячного безлимитного проездного билета стоимостью 1865 рублей в г.о. Самара, 1550 рублей в г.о. Тольятти. Среднедушевой доход в Самарской области в 2019 году составляет 28 273 рублей. Таким образом, в г.о. Самара стоимость

безлимитного проездного билета составляет 6,5% от среднедушевого дохода (что находится вблизи верхней границы требований Стандарта качества), в г.о. Тольятти – 5% от среднедушевого дохода.

Необходимо отметить, что средние доходы жителей крупных городов значительно превышают среднедушевой доход в регионе.

Расходы пассажира в месяц на осуществление поездок транспортом общего пользования в пределах муниципального образования (стоимость безлимитного месячного проездного билета без ограничения количества поездок и пересадок) должны составлять не более 7% от величины среднедушевого дохода семьи (одиноко проживающего гражданина) в г.о. Самара.

Оснащенность автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов

Стандартом предписывается обеспечение всех автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов средствами зрительного информирования пассажиров актуальной информацией и прочими элементами обустройства в соответствии с требованиями, установленными подпунктами 14 – 18 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Под средствами зрительного информирования пассажиров понимаются справочно-информационные стенды и табло, размещенные на объектах транспортной инфраструктуры, а также в транспортных средствах, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, содержащие информацию о маршрутах регулярных перевозок и их расписании. Для остановочных пунктов автобусов в пригородном и междугороднем сообщении должны быть предусмотрены защитные средства от атмосферных осадков вне зависимости от количества пассажиров, отправляемых с остановочных пунктов. Для субъектов с особыми природно-климатическими условиями остановочные пункты

должны дополнительно обеспечивать ветрозащиту от преобладающих в зимний период направлений ветра.

Основные автовокзалы и автостанции г.о. Самара (пригородный автовокзал, Центральный автовокзал, автостанция «Аврора») в целом соответствуют требованиям Стандарта в части информирования.

Необходимо отметить, что требованиями стандарта транспортного обслуживания населения:

не учитывается специфика работы транспорта общего пользования в условиях пересадочной модели, таким образом не обеспечивается гарантированный комфорт пассажирам, осуществляющим пересадку между различными маршрутами;

не учитывается возможность использования современных информационных технологии и средств коммуникации, в том числе сеть Интернет, позволяющих обеспечить принципиально более высокое качество информационного обслуживания пассажиров;

не регламентируется обеспечение пассажиров информацией о работе сети транспорта общего пользования в целом.

В Стандарт качества транспортного обслуживания населения транспортом общего пользования Самарско-Тольяттинской агломерации целесообразно включить требования информационной доступности всей системы транспортного обслуживания населения.

В группе «надежность» представлены показатели точности соблюдения расписания, а именно отправление каждого рейса маршрута регулярных перевозок от каждого остановочного пункта, автовокзала и автостанции осуществляется в соответствии с установленным расписанием либо в пределах двух минут от указанного в расписании времени. Количество рейсов регулярных перевозок, осуществленных с опозданием свыше двух минут, не превышает 15% от общего количества рейсов маршрутов регулярных перевозок соответствующего вида сообщения.

Данные требования недостаточны для обеспечения функционирования транспортной сети в условиях, когда значительная доля корреспонденций осуществляется с пересадками, а также не учитывает специфику реальной работы транспорта общего пользования (движение в условиях, меняющихся по времени заторовых ситуаций). В частности, отправление транспорта раньше расписания на 2 минуты (при погрешности +/- 1 минута) является недопустимым. Надежность выполнения расписания закладывается на этапе подготовки графиков движения с учетом заторовых ситуаций в рассматриваемое время суток и обеспечивается путем резервирования времени отстоя на конечных остановочных пунктах.

В настоящее время оценить соответствие работы маршрутного транспорта городов Самарско-Тольяттинской агломерации требованиям Стандарта в части надежности сообщения не представляется возможным.

В группе «комфортность» представлены следующие показатели.

Оснащенность транспортных средств средствами информирования пассажиров

Требования Стандарта ограничиваются требованиями размещения средств информирования пассажиров в соответствии с пунктами 32, 36 и подпунктами «а», «б», «г» пункта 37 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Проведенные обследования показали соответствие транспортных средств, выполняющих перевозки в муниципальных образованиях Самарско-Тольяттинской агломерации требованиям Стандарта.

Данные требования не учитывают нужды инвалидов по зрению. Целесообразно дополнить Стандарт требованиями по организации звукового оповещения в салонах транспортных средств и дублированию основной информации в салонах транспортных средств и на остановочных

пунктах шрифтом Брайля с целью повышения доступности транспортной системы для групп населения с недостатками зрения.

Температура в салоне транспортных средств

Требованиями Стандарта предусматривается, что все транспортные средства, используемые для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, должны быть оборудованы системами отопления и кондиционирования воздуха, настроенными на поддержание комфортной температуры в салоне транспортного средства в любое время года. Должен обеспечиваться следующий температурный режим: не менее 12 градусов Цельсия при среднесуточной температуре наружного воздуха ниже 5 градусов Цельсия, не более 25 градусов Цельсия при среднесуточной температуре наружного воздуха выше 20 градусов Цельсия.

Данным требованием не учитывается, что в существующем парке транспорта общего пользования городов Самарско-Тольяттинской агломерации (в том числе трамвайном) высока доля устаревшего подвижного состава, не оборудованного системой кондиционирования воздуха и отсутствует возможность замены в короткие сроки (2 – 3 года) устаревшего подвижного состава.

По этой причине данные требования Стандарта на сети регулярных маршрутов городов Самарско-Тольяттинской агломерации не выполняются.

Соблюдение норм вместимости

В соответствии с требованиями Стандарта фактическая наполненность транспортного средства, используемого для осуществления перевозок пассажиров по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, не должна превышать трех человек на 1 м² свободной площади пола салона транспортного средства, предусмотренного для размещения стоящих пассажиров.

Проведенные обследования в летний период не выявили нарушений данного требования.

Отметим, что требование в части норм вместимости является избыточным, учитывая высокую разницу между пиковым и межпиковым пассажиропотоком. Удовлетворение данного требования приведет к неоправданно высоким затратам на содержание сети, так как значительное количество подвижного состава и водителей будет востребовано только в короткие пиковые утренние и вечерние часы. Также данный показатель не учитывает случайные всплески наполняемости, которые могут возникать на отдельных участках сети (например, поломка одного транспортного средства, вызывающая увеличение наполняемости в следом идущем, или выезд группы школьников на экскурсию). Основываясь на международном опыте, рекомендуется установить реалистичный показатель наполняемости подвижного состава в 4 стоящих пассажира на одном квадратном метре свободной площади пола салона, а также уточнить условия возможного превышения данного уровня наполняемости.

Количество пересадок

Согласно требованиям Стандарта общее количество пересадок, осуществляемых пассажиром в целях перемещения в любую точку муниципального образования при использовании муниципальных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок, должно составлять не более двух для муниципальных образований с численностью населения более 500 000 человек.

Анализ существующей маршрутной сети показал выполнимость данного требования, пусть и не всегда с оптимальными (по трассировке) маршрутами.

Требование по количеству пересадок стимулирует организацию большого количества маршрутов со значительной долей взаимного дублирования, что неоправданно увеличивает суммарные издержки на обеспечение работы сети транспорта общего пользования.

На основании анализа наиболее востребованных транспортных корреспонденций и лучших практик сопоставимых городских агломераций в Европе (г. Прага, г. Мюнхен) более целесообразным представляется уточнение данного требования в части дифференцирования параметра количества пересадок при осуществлении поездок в центральную часть города, количества пересадок для поездок по всей сети, количества пересадок на сети магистральных маршрутов.

Экологичность

Стандартом закреплено требование соответствия всех транспортных средств, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по маршрутам регулярных перевозок, экологическому классу ЕВРО-4 и выше.

Значительное количество ТС устаревших моделей в парке перевозчиков не соответствует данному требованию.

Превышение установленного заводом-производителем срока службы транспортного средства

В действующей редакции Стандарта (от 13.04.2018 № НА-55-р) введено требование использования для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по маршрутам регулярных перевозок транспортных средств, у которых не превышен установленный срок службы.

Значительная часть ПС в парках предприятий-перевозчиков работает с превышением нормативного срока службы. В первую очередь это касается муниципальных трамвайных и троллейбусных перевозчиков г.о. Самара и г.о. Тольятти.

В статье 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (далее – Закон № 196-ФЗ) указано:

«Юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие эксплуатацию транспортных средств, обязаны:

обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и законодательства Российской Федерации о техническом регулировании, а также требованиям международных договоров Российской Федерации и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена;

осуществлять техническое обслуживание транспортных средств в сроки, предусмотренные документацией заводов-изготовителей данных транспортных средств.».

Таким образом, соблюдение Закона № 196-ФЗ обеспечивает соответствие подвижного состава требованиям технических регламентов и, соответственно, безопасность пассажиров.

Сам по себе возраст транспортного средства не является характеристикой, влияющей на безопасность или комфорт пассажиров. Требование ограничения возраста транспортного средства не позволяет обеспечить гарантию надлежащего уровня безопасности и комфорта для пассажиров, в связи с чем данный параметр использовать в Стандарте качества транспортного обслуживания населения транспортом общего пользования Самарско-Тольяттинской агломерации нецелесообразно.

1.2.6. Анализ данных об организациях/предприятиях, осуществляющих контроль за работой автомобильного и городского наземного электрического транспорта (диспетчерских службах)

Диспетчерское управление и контроль за работой автомобильного и городского наземного электрического транспорта осуществляют диспетчерские центры муниципального казенного учреждения г.о. Самара «Центр организации дорожного движения», ООО «Центральная диспетчерская служба».

Диспетчеризация маршрутов МП г.о. Самара «ГТУ» осуществляется также на конечных станциях:

трамвайные маршруты:

трамвайная станция № 1 «ул. Тухачевского»;
трамвайная станция № 2 «Постников овраг»;
трамвайная станция № 5 «Юнгородок»;
трамвайная станция № 6 «Барбошина поляна»;
трамвайная станция № 7 «Костромской переулочек»;
трамвайная станция № 8;
трамвайная станция № 9 «ул. Чапаевская»;
трамвайная станция № 10 «ул. Фадеева»;
северное трамвайное депо;
кировское трамвайное депо;
городское трамвайное депо;
троллейбусные маршруты:
троллейбусная станция № 17 «Губернский рынок»;
троллейбусная станция № 18 «Завод «Экран»;
троллейбусная станция № 20 «Металлург»;
троллейбусная станция № 21 «15-й микрорайон»;
троллейбусная станция № 22 «Барбошина поляна».

Диспетчеризация, управление и контроль за работой автомобильного транспорта коммерческих перевозчиков на пригородных и межмуниципальных маршрутах Самарской области осуществляется в «ручном» режиме диспетчерами на конечных станциях.

Единый диспетчерский центр управления и контроля за работой автомобильного и городского наземного электрического транспорта Самарско-Тольяттинской агломерации отсутствует.

Достижение нормативов качества транспортного обслуживания требует изменения системы мотивации перевозчиков. Существующая в Самарско-Тольяттинской агломерации система мотивации коммерческих перевозчиков – максимизация пассажирской выручки при минимизации расходов – противоречит задаче транспортной системы как системы жизнеобеспечения, которая гарантирует каждому жителю равные права на

качественный общественный транспорт в городе независимо от «выгодности» или «невыгодности» обслуживания конкретного потребителя. Заинтересованность в пассажирской выручке ведет к «гонкам» на маршруте, нарушению расписания и ухудшению условий безопасности движения, переполнению подвижного состава, отказу от предоставления установленных льгот по оплате проезда, отказу от обслуживания «невыгодных» трасс и удалённых районов города. Заинтересованность в снижении расходов ведет к нарушению нормативов обслуживания подвижного состава, аварийности и снижению качества поездки. Дублирование маршрутов в погоне за выручкой – ведет к резкому падению эффективности транспорта большей вместимости (трамвай, троллейбус), который при плановом развитии маршрутной сети позволяет обеспечить на 30 – 40% большую надежность, вместимость и комфорт при сохранении уровня затрат пассажиров и бюджета.

Необходимо полностью изменить систему мотивации перевозчиков и ориентировать их на четкое соблюдение установленного расписания и выпуск на линию подвижного состава, соответствующего установленным требованиям. Так как основной мотивацией коммерческого перевозчика является финансовый результат, уровень доходов перевозчика должен зависеть только от соблюдения им расписания и качества предоставляемого подвижного состава, но никак не должен зависеть от билетной выручки и количества пассажиров. Такая система мотивации достигается путём заключения так называемых брутто-контрактов перевозчика с администрацией города, предусмотренных Федеральным законом «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон № 220-ФЗ) в форме контрактов на обслуживание маршрутов по регулируемым тарифам, с оплатой деятельности перевозчика в

зависимости от пробега подвижного состава заданного качества по установленному расписанию.

Основой для работы по брутто-контрактам (оплата пробега, штраф за нарушение расписания и требований к типу подвижного состава) является четкая работа общегородской электронной диспетчерской системы, в которой движение каждого транспортного средства перевозчиков сопоставляется с установленным расписанием в онлайн-режиме. Оплата пробега без контроля соблюдения расписания приведет к формальному «накатыванию» перевозчиком пробега для отчётности вместо совершения рейсов в часы, когда наблюдается реальный пассажирский спрос. Расписание должно составляться строго в зависимости от спроса, чтобы в каждый период суток исключить движение порожнего либо переполненного транспорта; наполнение должно всё время колебаться в окрестности нормативного значения, не превышая его, но и не снижаясь существенно.

Точность фиксации работы перевозчиков должна позволять штрафовать перевозчика за отправление от каждой остановки до времени, установленного расписанием (с точностью до долей минуты), а также с опозданием свыше 3 минут. Для этого необходимы передача каждым транспортным средством и последующее хранение навигационных отметок транспорта не реже чем раз в 30 (желательно – 10) секунд, ведение базы данных расписаний, подготовка отчётности о соблюдении расписаний (по каждому отправлению от каждой остановки), которая служит основой для финансовых взаимоотношений с перевозчиком (оплата своевременных рейсов, назначение штрафов за каждое отправление с нарушением расписания либо отсутствие назначенного отправления). Чёткая работа центра организации движения по планированию маршрутов, ведению баз данных (навигации, датчиков пассажиропотока, оплаты проезда), контролю работы перевозчиков, мониторингу показателей качества транспортного обслуживания является

основой для обеспечения нормативного обслуживания населения транспортом и финансовой дисциплины взаимоотношений с перевозчиками.

2. Система целевых показателей комплексной схемы организации транспортного обслуживания

2.1. Показатели качества транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа (включая целевые показатели, установленные ПКРТИ субъекта Российской Федерации в части обеспечения комплексного транспортного обслуживания населения)

Система целевых показателей комплексной схемы организации транспортного обслуживания (далее – КСОТ) разработана по состоянию на 2020 год.

Планируется, что в результате изменения конфигурации маршрутной сети повысится доступность остановок общественного транспорта. Ожидается, что значение показателя доступности будет увеличиваться постепенно, так как неудовлетворительная доступность остановок на данный момент, как показал соответствующий анализ, обусловлена, главным образом, градостроительными особенностями рассматриваемых городов. Предполагается, что в г.о. Самара и г.о. Тольятти доля населения, проживающего на расстоянии пешей доступности от остановочных пунктов встречных направлений как минимум 1 маршрута пассажирского транспорта, к 2030 году приблизится или превысит рубеж в 90%, к 2035 году все население г.о. Тольятти и жители многоквартирных домов в г.о. Самара будут проживать на расстоянии пешей доступности от остановок. Прогнозное моделирование значения показателя выполнено на основании сопоставительного анализа размещения существующей и перспективной застройки и географии маршрутной сети с использованием геоинформационных систем.

Предлагаемые в документе мероприятия также позволят повысить связность города. Доля поездок от места жительства до места работы, которые совершаются со скоростью более 10 км/ч, увеличится до 90% к 2035 году в г.о. Самара и в г.о. Тольятти (на данный момент в обоих

городах значение этого показателя составляет около 70%). При прогнозировании значения показателя учитывалось сокращение времени в пути между транспортными районами в результате реализации мероприятий, направленных на повышение скорости движения общественного транспорта и его надежности.

Прогноз уровня комфорта маломобильных пассажиров выполнен исходя из планируемых характеристик маршрутов городского транспорта общего пользования в части используемого подвижного состава. К 2030 году в г.о. Самара и в г.о. Тольятти ожидается переход к системе транспортного обслуживания населения, при которой на всех маршрутах с интервалом движения более 30 минут все рейсы будут совершаться с использованием низкопольного подвижного состава, а на маршрутах, где интервал движения составляет менее 30 минут, рейсы с использованием низкопольного подвижного состава будут осуществляться по опубликованному на официальном сайте фиксированному расписанию не реже чем раз в 30 минут.

Реализация предлагаемых мероприятий также позволит решить проблему транспортной изоляции удаленных районов в г.о. Самара. В настоящее время 14% населения городских округов и ключевых тяготеющих к нему селитебных территорий (таких как Южный Город, Кошелев проект) проживает в радиусе доступности более 1 часа от центра города. Сокращение времени в пути от указанных территорий до центра г.о. Самара достигается путем организации выделенных полос для движения наземного городского пассажирского транспорта, развития инфраструктуры трамвайного транспорта и реализации предлагаемых мероприятий для организации внутригородского железнодорожного сообщения. Расчет значений целевых показателей КСОТ Самарско-Тольяттинской агломерации выполнен в разрезе городских округов (Самара, Тольятти) на 2025, 2030 и 2035 годы (табл. 57).

Значения целевых показателей КСОТ

| Наименование целевых показателей | г.о. Самара | | | | г.о. Тольятти | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|----------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| | 2020 год | 2025 год | 2030 год | 2035 год | 2020 год | 2025 год | 2030 год | 2035 год |
| 1. Высокая доступность остановок общественного транспорта | | | | | | | | |
| Доля населения многоквартирных домов, проживающего на расстоянии пешей доступности (от контура дома) до ОП встречных направлений как минимум 1 маршрута пассажирского транспорта (≤ 600 м для многоквартирных домов и $\leq 1\,500$ м для индивидуального жилищного строительства (далее – ИЖС)) | 74% | 75% | 90% | 100% | 87% | 87% | 90% | 100% |
| Доля населения частных домов, проживающего на расстоянии пешей доступности (от контура дома) до ОП встречных направлений как минимум 1 маршрута пассажирского транспорта (≤ 600 м для многоквартирных домов и $\leq 1\,500$ м для ИЖС)) | 85% | 89% | 89% | 90% | 95% | 96% | 96% | 100% |
| 2. Высокая связность города | | | | | | | | |
| Доля поездок от места жительства до места работы, которые совершаются со скоростью более 10 км/ч (от остановки отправления до остановки прибытия пассажира, включая время ожидания и пересадки, при необходимости) | 71% | 80% | 85% | 90% | 69% | 80% | 85% | 90% |

| Наименование целевых показателей | г.о. Самара | | | | г.о. Тольятти | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|----------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| | 2020 год | 2025 год | 2030 год | 2035 год | 2020 год | 2025 год | 2030 год | 2035 год |
| Доля регулярных (чаще 3 раз в неделю) поездов, которые совершаются не более, чем с одной пересадкой | 96% | 93% | 95% | 95% | 97% | 93% | 95% | 95% |
| 3. Комфорт для маломобильных пассажиров | | | | | | | | |
| Доля маршрутов, на которых рейс выполняется низкопольным подвижным составом ПС по опубликованному на официальном сайте фиксированному расписанию \geq каждые 30 мин | 33% | 86% | 100% | 100% | 62% | 62% | 100% | 100% |
| Доля маршрутов, на которых 100% рейсов выполняются низкопольным ПС, если интервал на маршруте $>$ 30 минут | 33% | 84% | 100% | 100% | 52% | 52% | 100% | 100% |
| 4. Недопущение транспортной изоляции удаленных районов | | | | | | | | |
| Доля населения города, проживающего в радиусе доступности более 1 часа от центра города (включая Южный Город и Кошелев проект) | 14% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| 5. Приемлемый уровень загрузки транспортных средств | | | | | | | | |
| Доля рейсов, которые выполняются с заполнением не более 4 чел./1 м ² для каждого межстаночного перегона маршрутной сети | 99% | 100% | 100% | 100% | 95% | 100% | 100% | 100% |
| Доля рейсов, отправляющихся своевременно (не ранее времени, указанного в | 67% | 96% | 98% | 100% | 83% | 98% | 99% | 100% |

2.2. Показатели территориальной доступности остановочных пунктов ТОП

2.2.1. Методика проведения анализа территориальной доступности остановочных пунктов Самарско-Тольяттинской агломерации

Выполнен анализ территориальной доступности остановочных пунктов в соответствии с предлагаемым Стандартом качества транспортного обслуживания населения транспортом общего пользования на территории Самарско-Тольяттинской агломерации. Так как в настоящее время сеть магистральных маршрутов в городе не сформирована, анализ проводился исходя из требований 500-метровой доступности от контуров зданий до остановочных пунктов.

При исследовании учитывалась пространственная доступность до остановочных пунктов в обоих направлениях, так как пассажиру важна возможность не только приехать к конкретному объекту, но и уехать от него.

Обследование проводилось на основании данных о контурах объектов капитального строительства из базы данных Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии (Росреестр). Для объектов, по которым отсутствует информация Росреестра, использовалась информация из открытых картографических источников Open Street Map (OSM) и 2GIS.

В качестве исходных данных использованы данные о контурах, назначении, этажности и площади зданий, координаты остановочных пунктов (данные диспетчерских систем г.о. Самара, г.о. Тольятти).

Для визуализации полученных результатов использовалась географическая информационная система QGIS, точечный слой остановок и векторные слои с геометрией контуров жилых домов, а также векторный слой построенных алгоритмами MS SQL буферных зон.

Для правильной оценки существующей ситуации в городе вводится понятие «парного» остановочного пункта. «Парным» остановочным

пунктом считается такой остановочный пункт, в некотором радиусе от которого (до 1000 м = 2x500 м) находится остановочный пункт встречного направления маршрута, проходящего через рассматриваемый остановочный пункт. Данные о направлениях движения маршрутов (порядок остановочных пунктов) получены из реестра городских маршрутов. Была подготовлена выборка «парных» ОП на основе существующего списка действующих ОП (4108 ед.). Количество пар составило 15 556 единиц.

Инструментами работы с географическими объектами Python georandas была произведена привязка координат остановочных пунктов к ближайшему узлу дорожного графа (граф дополнен пешеходными рёбрами от остановок к ближайшим рёбрам тротуаров и обочинам дорог). От каждого узла дорожного графа, имеющего связь с остановочным пунктом, рассчитан так называемый «спрут» – поддереву в графе, все вершины которого (узлы графа) находятся на расстоянии не более заданного (в данном случае 400 м) от вершины остановочного пункта. Для последнего ребра на «спруте» применялась обрезка (ребро заменяется на укороченное). Таким образом, «спрут» состоит из всех точек пешеходного графа, путь до которых не превышает указанной длины.

Главной сложностью метода доступности по тропиночной сети является неполнота графа пешеходной сети: в большинстве имеющихся систем тропиночная сеть не смыкается с контурами зданий и подъездов; ряд зданий во дворах находятся на значительном расстоянии от ближайшего пешеходного пути, присутствующего в имеющихся данных, поэтому при формальном следовании по пешеходному графу практически ни одно здание не будет признано доступным от ОП. С целью смыкания этого участка с пешеходной сетью, к возведенному «спруту» применялся метод буферизации: последние несколько метров рассчитывались не по графу, а по круговому радиусу, который должен был «захватить» контур

зданий в условиях отсутствия данных о смыкании пешеходного графа с контуром зданий. Данным методом было произведено несколько расчётов (доступность по графу дорог «спрут» с применением буфера) с варьированием длины «спрута» и шириной буфера. Дополнительно для сравнения проведены расчёты с покрытием остановочных пунктов буферными зонами (с учётом и без учёта непрямолинейности УДС). Для каждой пары из выборки парных остановок был произведен расчёт «спрута» с буфером и их геометрическое пересечение.

По итогам расчета была получена картограмма существующей пешей доступности остановочных пунктов для г.о. Самара, г.о. Тольятти и Самарско-Тольяттинской агломерации (рис. 67 – 69).

Рис. 67. Территориальная доступность ОП в г.о. Самара по состоянию на 2020 год

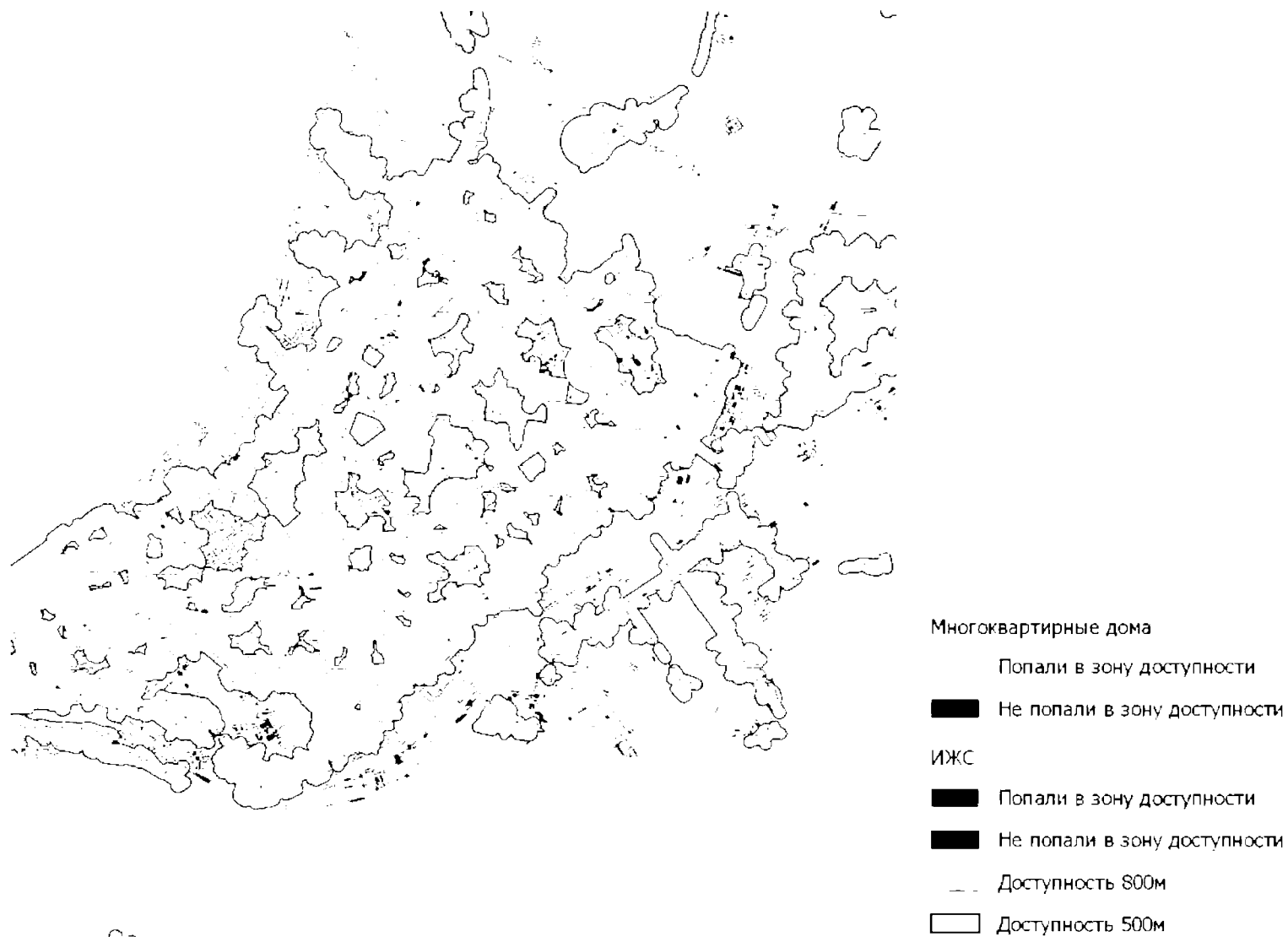


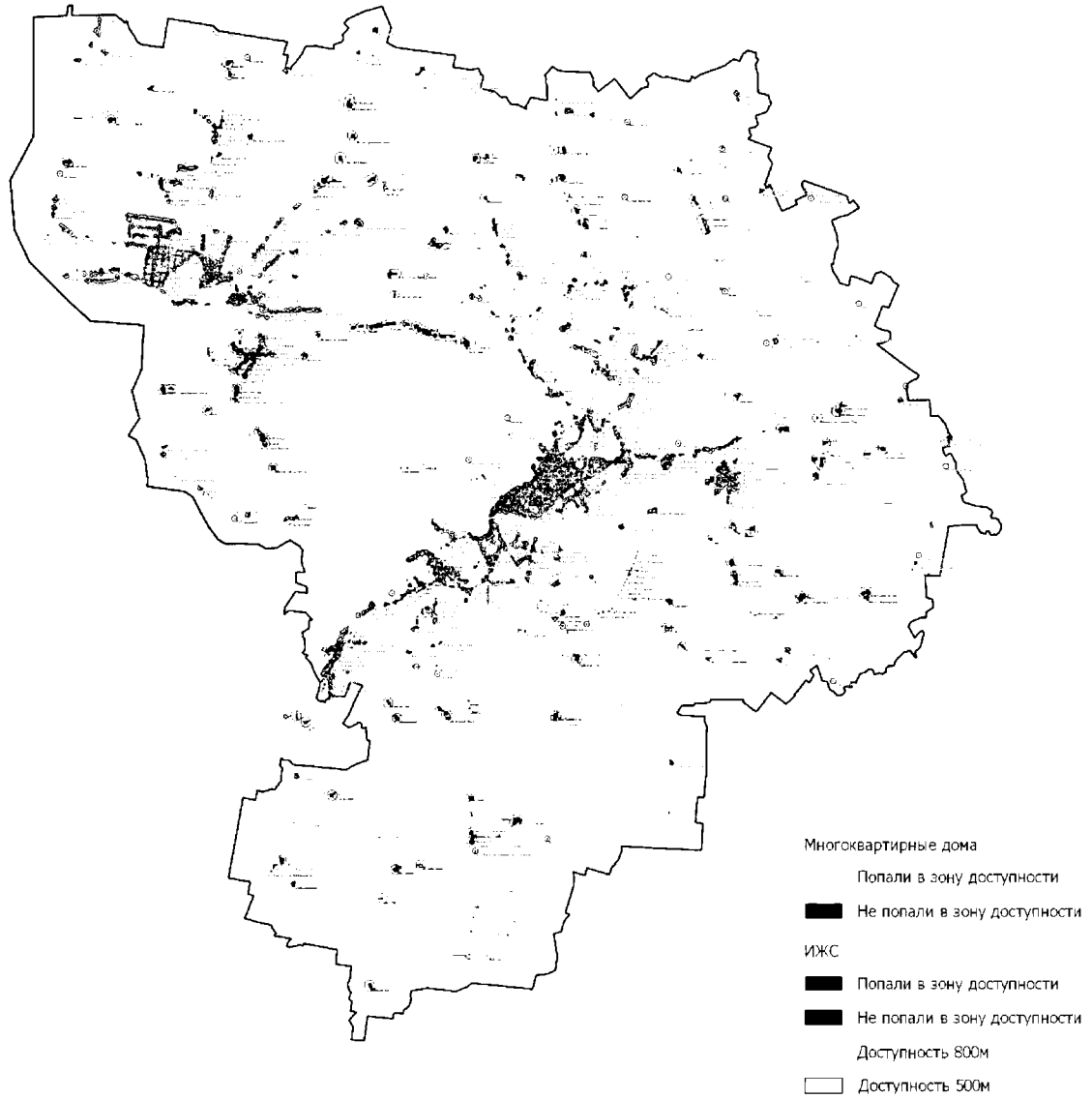
Рис. 68. Территориальная доступность ОП в г.о. Тольятти по состоянию на 2020 год

Пешеходная доступность от парных остановок по состоянию на 2020 год. Тольятти



Рис. 69. Территориальная доступность остановочных пунктов Самарско-Тольяттинской агломерации по состоянию на 2020 год

Пешеходная доступность от парных остановок по состоянию на 2020 год.
Самаро-Тольяттинская агломерация



В процессе расчёта выявлено 2649 многоквартирных домов и 3706 случаев ИЖС, находящихся полностью вне пешеходной доступности от общественного пассажирского транспорта, в г.о. Самара и 839 многоквартирных домов и 458 случаев ИЖС, находящихся полностью вне пешеходной доступности от общественного пассажирского транспорта в городском округе Тольятти. На основе анализа случаев большого скопления многоквартирных домов, находящихся вне зоны доступности от общественного пассажирского транспорта, были изменены трассы планируемых маршрутов таким образом, чтобы в целевой сети показатель пешеходной доступности общественного пассажирского транспорта стремился к единице. Показатели в разбивке по городским округам и в целом по агломерации приведены в табл. 58.

Таблица 58

Показатели доступности

| № п/п | Территория | Показатели доступности в целом по территории | |
|-------|------------------------------------|---|--|
| | | Доля многоквартирных домов, полностью находящихся за пределами контуров доступности | Доля ИЖС, полностью находящегося за пределами контуров доступности |
| 1. | г.о. Самара | 23,2% | 10,3% |
| 2. | г.о. Тольятти | 19,9% | 4,2% |
| 3. | г.о. Новокуйбышевск | 25,3% | 29,8% |
| 4. | Самарско-Тольяттинская агломерация | 33,2% | 31,8% |

2.2.2. Выявленные объекты за пределами предлагаемых нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов

Многоэтажные дома, находящиеся за пределами предлагаемых нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов выделены на схемах красным цветом.

Городской округ Самара

Октябрьский внутригородской район

При анализе нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов выявлен ряд жилых многоквартирных домов, расположенных за их пределами.



Рис. 70. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.
Октябрьский внутригородской район

Железнодорожный внутригородской район

При анализе нормативных значений пешеходной доступности ОП выявлен ряд жилых многоквартирных домов, расположенных за их пределами.



Рис. 71. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.
Район Железнодорожный внутригородской район

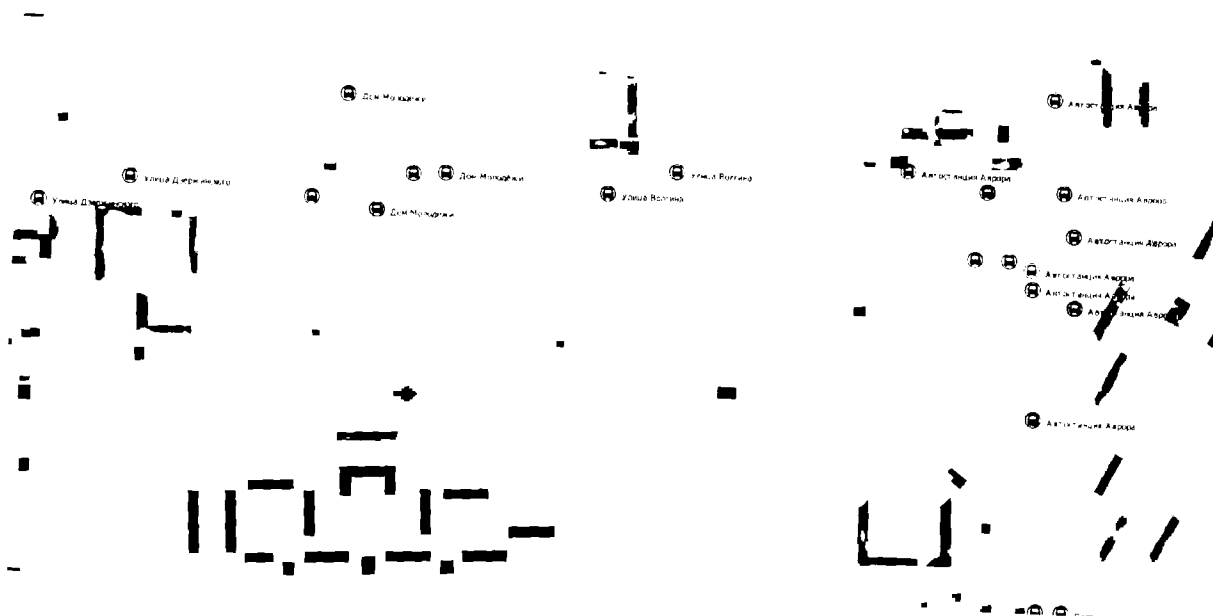


Рис. 72. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.
Железнодорожный внутригородской район

Самарский внутригородской район

При анализе не выявлены жилые многоквартирные дома, расположенные за пределами предлагаемых нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов.

Советский внутригородской район

При анализе нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов выявлен ряд жилых многоквартирных домов, расположенных за пределами предлагаемых нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов.

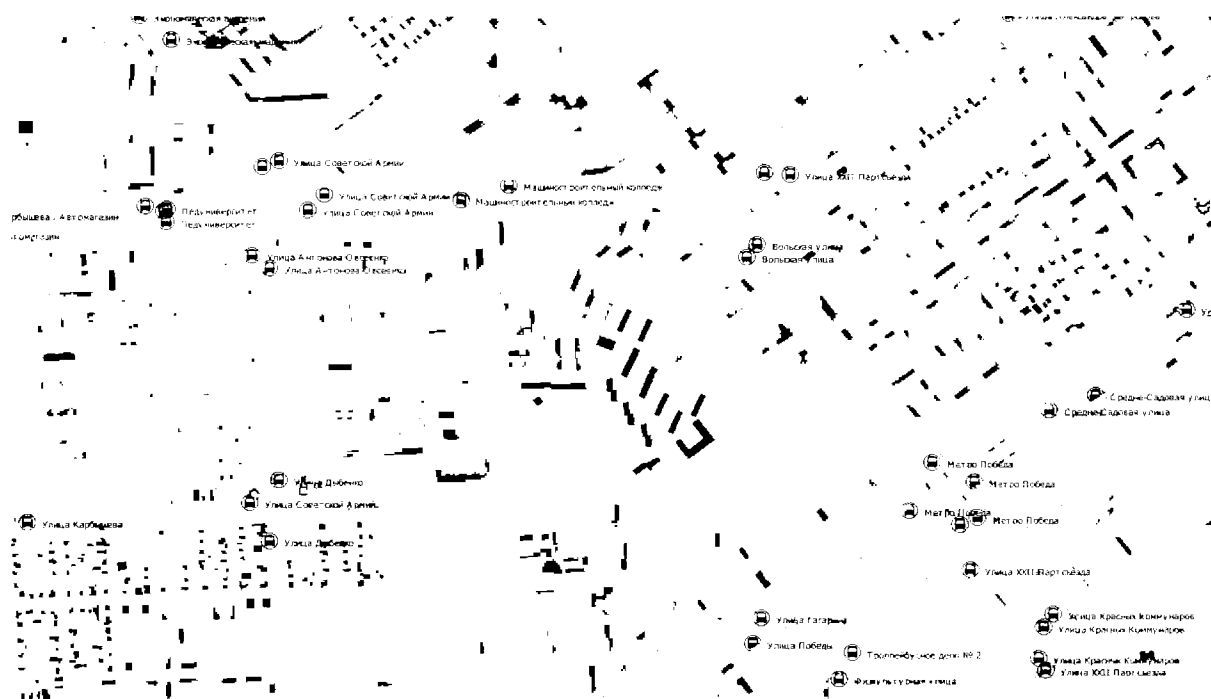


Рис. 73. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.

Советский внутригородской район

Ленинский внутригородской район

При анализе не выявлены жилые многоквартирные дома, расположенные за пределами предлагаемых нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов.

Промышленный внутригородской район

При анализе нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов выявлен ряд жилых многоквартирных домов,

расположенных за пределами предлагаемых. Однако часть этих многоквартирных зданий невозможно обслужить в виду отсутствия в радиусе 400 метров УДС.



Рис. 74. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.
Промышленный внутригородской район



Рис. 75. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.
Промышленный внутригородской район

Куйбышевский внутригородской район

При анализе нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов выявлены единичные случаи жилых многоквартирных домов, расположенных за пределами предлагаемых нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов. Больших скоплений жилых массивов вне доступности не выявлено.

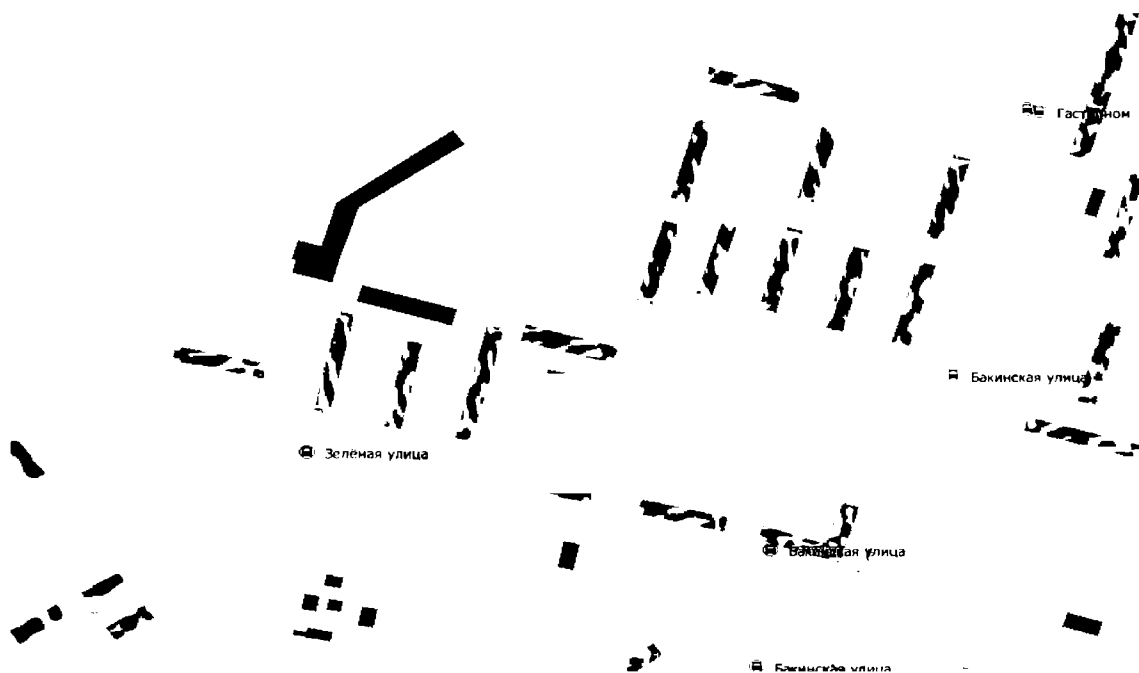


Рис. 76. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.
Куйбышевский внутригородской район

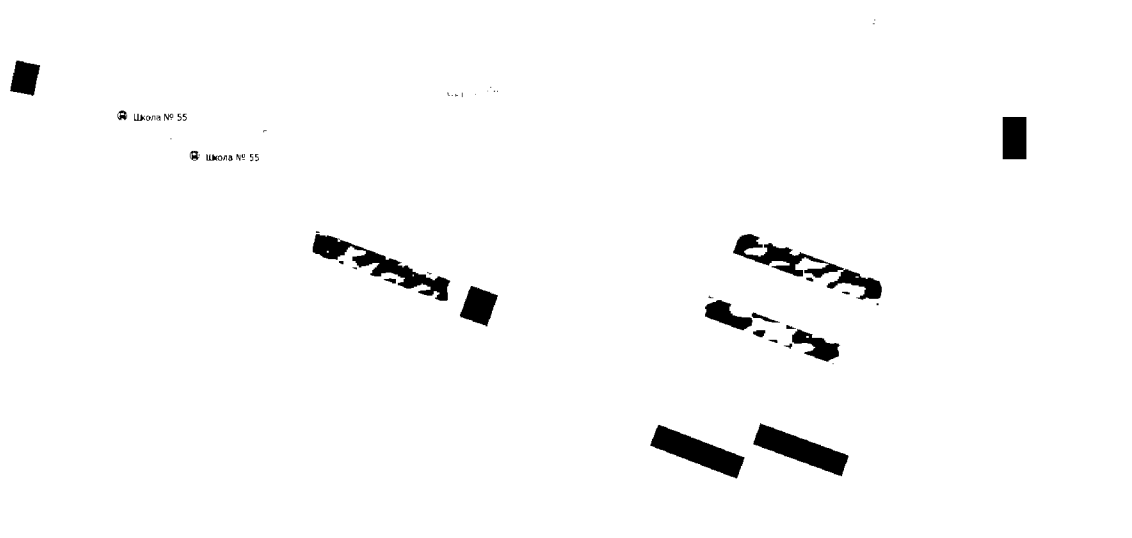


Рис. 77. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.
Куйбышевский внутригородской район

Кировский внутригородской район

При анализе нормативных значений пешеходной доступности ОП выявлены случаи ИЖС и единичные случаи жилых многоквартирных домов, расположенных за пределами предлагаемых нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов.



Рис. 78. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.

Кировский внутригородской район



Рис. 79. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.

Кировский внутригородской район



Рис. 80. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.
Кировский внутригородской район

Городской округ Тольятти

Автозаводский внутригородской район

При анализе нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов выявлен ряд жилых многоквартирных домов, расположенных за пределами предлагаемых нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов. Однако часть этих многоквартирных домов невозможно обслужить в виду отсутствия в радиусе 400 метров УДС.

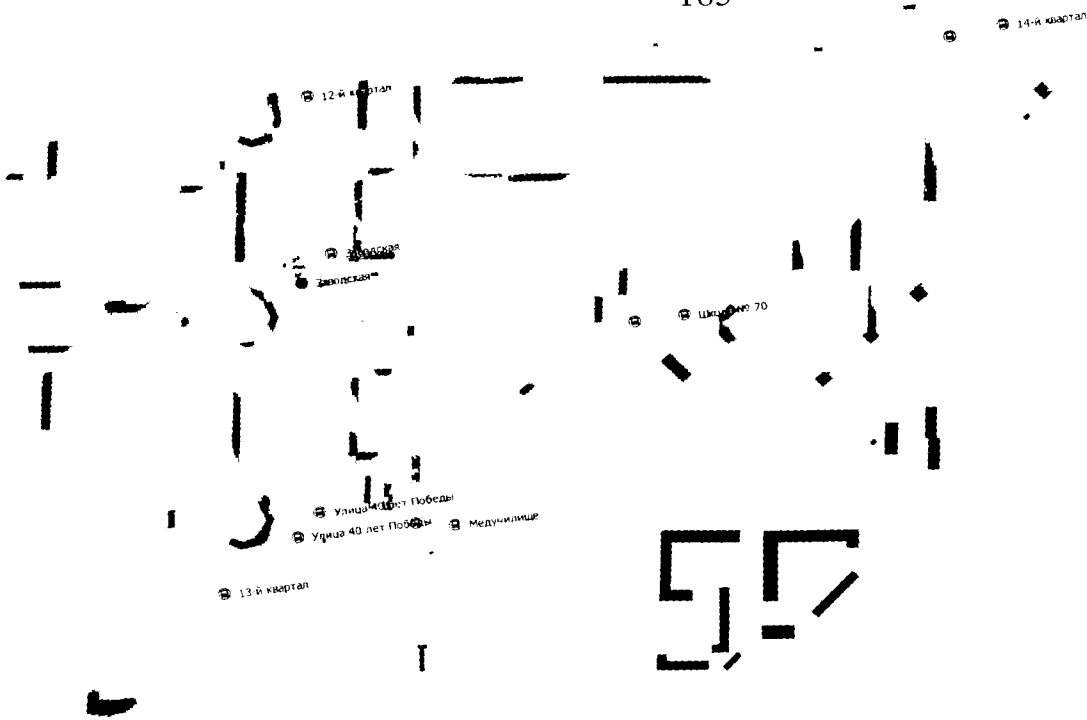


Рис. 81. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.
 Автозаводский внутригородской район

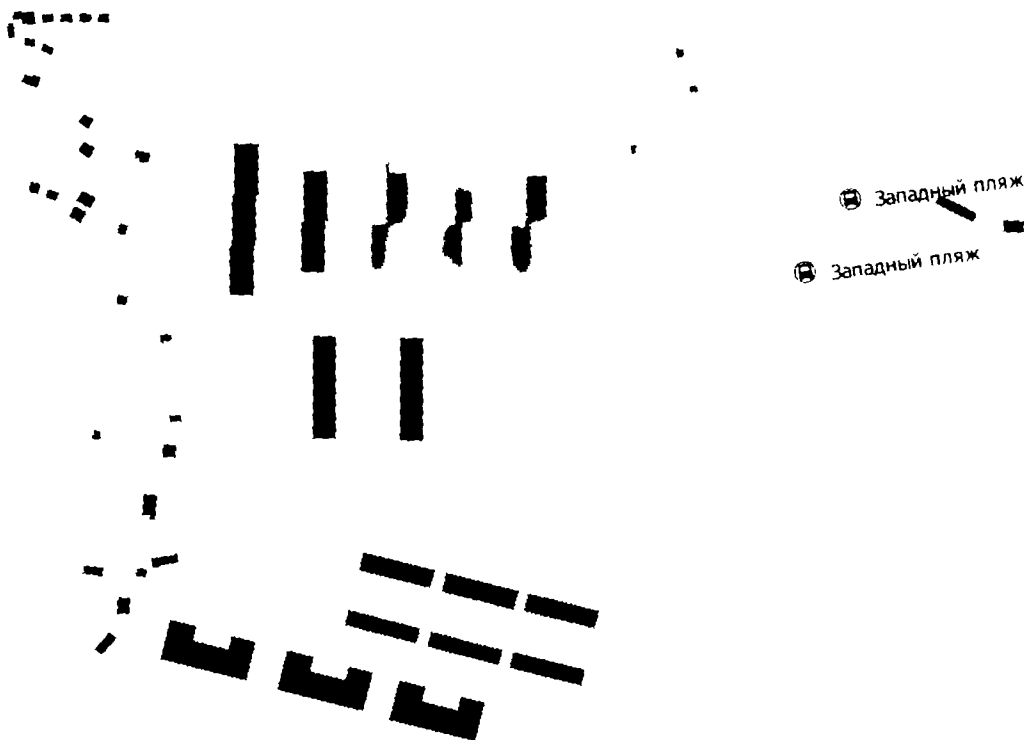


Рис. 82. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.
 Автозаводский внутригородской район

Комсомольский внутригородской район

При анализе нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов выявлен ряд жилых многоквартирных домов, расположенных за пределами предлагаемых нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов. Однако часть этих многоквартирных домов невозможно обслужить в виду отсутствия УДС.

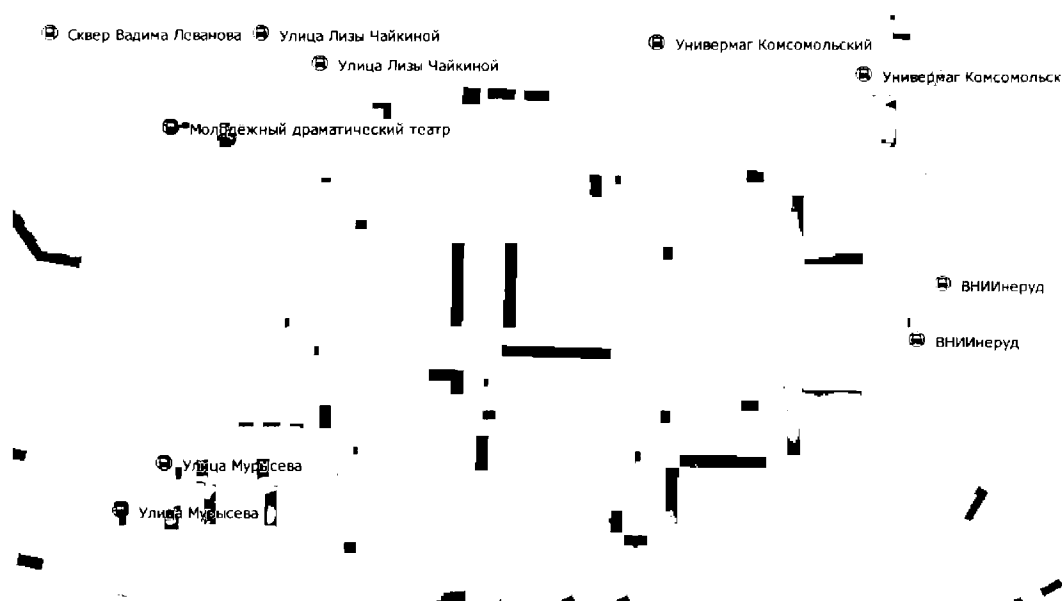


Рис. 83. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.

Комсомольский внутригородской район



Рис. 84. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.

Комсомольский внутригородской район

Центральный внутригородской район

При анализе нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов выявлен ряд жилых многоквартирных домов, расположенных за пределами предлагаемых нормативных значений пешеходной доступности остановочных пунктов. Однако часть этих многоквартирных домов невозможно обслужить в виду отсутствия УДС.



Рис. 85. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.
Центральный внутригородской район

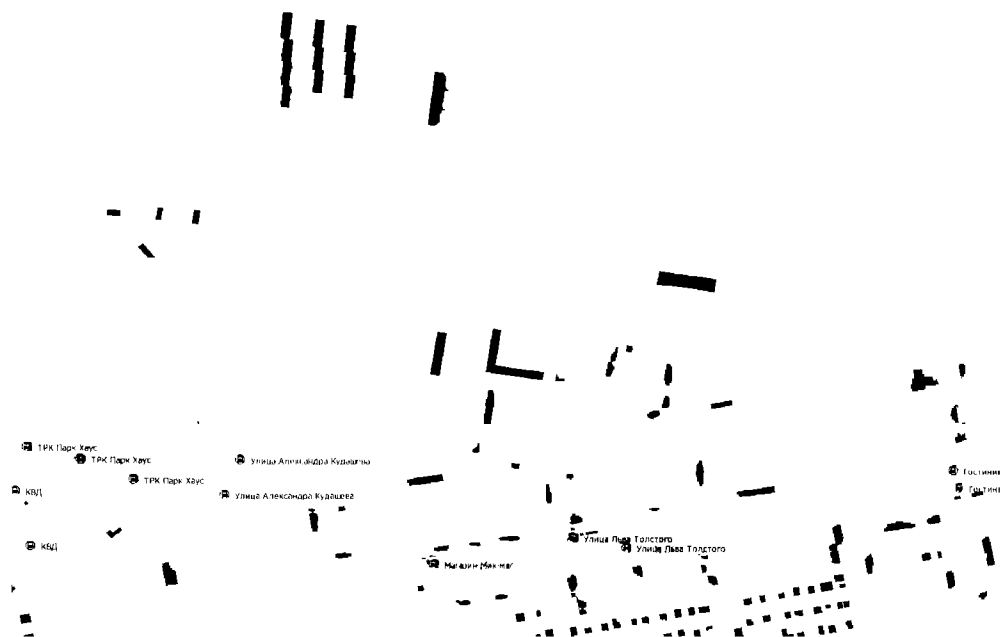


Рис. 86. Анализ территориальной доступности остановочных пунктов.
Центральный внутригородской район

На основании проведенного анализа территориальной доступности остановочных пунктов городов Самарско-Тольяттинской агломерации можно сделать следующий вывод.

В целом территориальная доступность остановочных пунктов в Самарско-Тольяттинской агломерации находится на хорошем уровне; за исключением единичных случаев, многоквартирные дома и дома индивидуального проживания (кроме сезонного) обеспечены доступными остановочными пунктами транспорта общего пользования в пределах предлагаемых нормативных показателей.

3. Перечни мероприятий по вариантам реализации КСОТ (включая мероприятия, предусмотренные ПКРТИ субъекта Российской Федерации)

3.1. Строительство и реконструкция автомобильных дорог, железнодорожных путей общего пользования, линий пассажирского внеуличного транспорта (включая рельсовые пути и объекты энергоснабжения электрического транспорта), инфраструктуры безрельсового электрического транспорта, мостов, тоннелей путепроводов, пересечений в разных уровнях, иных дорожных сооружений

Мероприятия по строительству и реконструкции железнодорожной инфраструктуры

Минимальный вариант развития инфраструктуры

В рамках минимального варианта развития инфраструктуры должны быть выполнены следующие мероприятия по строительству и реконструкции железнодорожных путей общего пользования:

модернизация устройства сигнализации, централизации и блокировки, сооружение дополнительных разъездов на III главном пути участка «Самара – Безымянка». Мероприятие необходимо для подготовки запуска городского тактового движения электропоездов по маршруту «Самара – Ягодная» в размере 37 пар поездов в сутки по III главному пути, ускорению движения по маршруту, минимизации времени стоянки поездов на станциях и платформах, где происходит скрещение поездов;

создание оборотных тупиков на станции Ягодная. Мероприятие необходимо для подготовки запуска городского тактового движения

электropоездов по маршруту «Самара – Ягодная» в размере 37 пар поездов в сутки по III главному пути.

Расширенный вариант развития инфраструктуры

В рамках расширенного варианта развития инфраструктуры предполагается реализация мероприятий минимального варианта, а также дополнительные мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры:

строительство платформы «Волгарь»:

строительство пассажирской платформы в створе Кряжского шоссе для обеспечения возможности пересадки на маршруты НГПТ для транспортного обеспечения районов массовой жилой застройки Волгарь и Южный город.

строительство участка железнодорожной линии от станции Жигулевское море к Центральному району г.о. Тольятти, строительство железнодорожной станции в Центральном районе г.о. Тольятти:

строительство участка двухпутной электрифицированной железнодорожной линии от станции Жигулевское море к Центральному району г.о. Тольятти позволит обеспечить удобный доступ к железнодорожному сообщению для Центрального района г.о. Тольятти.

Максимальный вариант развития инфраструктуры

В рамках максимального варианта развития инфраструктуры должны быть выполнены мероприятия минимального и расширенного варианта, а также реализованы дополнительные мероприятия по строительству и реконструкции железнодорожных путей общего пользования:

строительство участка главного пути на участке «Самара – Средневожская». Мероприятие необходимо для предотвращения скрещивания поездов на маршруте «Самара – Ягодная» и создания двухпутной железной дороги для движения пригородных поездов на протяжении всего маршрута;

строительство железнодорожного участка Жигулёвское Море – Тольятти (Комсомольский район) – Тольятти (Автозаводский район). Мероприятие необходимо для продления маршрута «Самара – Жигулёвское Море» до основной жилой застройки г.о. Тольятти, увеличения пассажиропотока на данном маршруте, создания комфортных условий перемещения между двумя крупнейшими городами Самарско-Тольяттинской агломерации. Кроме того, при реализации данного мероприятия существенно снизятся временные затраты жителей г.о. Тольятти на совершение внутригородских поездок между Автозаводским, Центральным и Комсомольским районами города.

Детальная информация по мероприятиям КСОТ в части развития железнодорожной инфраструктуры Самарско-Тольяттинской агломерации по вариантам их реализации приводится в табл. 59.

Мероприятия по строительству и реконструкции метрополитена

В части минимального варианта развития инфраструктуры пассажирского внеуличного транспорта (метрополитена) предполагается завершение строительства оборотных тупиков и камеры съездов за станцией «Алабинская» к 2024 году.

Завершение объектов незавершенного строительства и вестибюлей и лестничных сходов станций «Алабинская», «Российская», «Московская», «Спортивная», «Советская», капитальный ремонт эскалаторов и открытие законсервированного вестибюля станции «Кировская» планируется в 2030 году.

Максимальный вариант развития инфраструктуры

В рамках максимального варианта развития инфраструктуры предполагается выполнение мероприятий минимального варианта, а также строительство участка перегонных тоннелей и станции «Театральная».

Детальная информация по мероприятиям КСОТ в части развития линий пассажирского внеуличного транспорта Самарско-Тольяттинской агломерации по вариантам их реализации приводится в табл. 60.

Мероприятия по строительству канатных дорог

В связи с ростом спроса на обеспечение транспортной связи микрорайона «Южный город» (Волжский район Самарской области) с центральной частью города Самара в максимальном варианте КСОТ предлагается сооружение канатной дороги от микрорайона «Южный город» к железнодорожному вокзалу г.о. Самара.

Предлагаемая технология относится к транспортным системам средней провозной способности, предназначенным для автоматизированной перевозки небольших групп пассажиров на короткие расстояния (0,5 – 5 км) в коридорах, где требуется преодоление значительного перепада высот, естественных или искусственных препятствий (водоемы, крупные линейные объекты). Канатные дороги применяются преимущественно в парково-рекреационных зонах, горнолыжных курортах и пр.

В качестве городского транспорта канатные дороги применяются при необходимости преодоления значительного перепада высот или обширных препятствий (например, водных) в тех случаях, когда сооружение эстакадной или тоннельной связи технически затруднено или является экономически неэффективным ввиду незначительности прогнозного пассажиропотока. Канатные дороги обладают высокой туристической привлекательностью как самостоятельный объект и как вспомогательная инфраструктура при других туристических объектах.

Примером успешной реализации технологии канатных дорог в качестве городского транспорта может служить канатная дорога «Нижний Новгород – Бор» через р. Волгу (открыта 09.02.2012), сооруженная по проекту и технологии компании Poma (Франция). Данная канатная дорога обеспечивает прямую пассажирскую связь между центрами Нижнего Новгорода и Бора со средней скоростью 17 км/ч. Протяженность дороги составляет 3661 метр, перепады высот – 62 метра, число опор – 10,

продолжительность работы – 12– 13 часов в сутки (в зависимости от дня недели).

К достоинствам канатных дорог следует отнести:

низкую стоимость строительства;

низкую стоимость эксплуатации;

незначительное изъятие земель;

высокую скорость строительства;

экологичность;

безопасность.

При этом существующие технологии канатных дорог обладают рядом существенных ограничений:

низкой интегрируемостью в транспортную сеть (сообщение точка – точка, избыточная пересадочность);

зависимостью от погодных условий (ветер);

прямолинейной трассировкой (труднореализуемо в условиях города);

низким комфортом для пассажиров в зимний период;

низкой провозной способностью (2,0 – 2,5 тыс. пасс./час).

Основным недостатком является замкнутость системы и невысокая потенциальная протяженность (в масштабах города), что означает невозможность создания разветвленной сети и обуславливает необходимость обязательной пересадки пассажиров на другие виды транспорта на обоих концах. Данный фактор является критическим и значительно ограничивает потенциальную востребованность для пассажиров: система становится удобна только для сообщений между объектами в зоне тяготения станций. Ввиду низкого количества таких точек для подавляющей части населения будет требоваться дополнительный подвоз, и в этом случае пассажиры предпочтут не делать дополнительных пересадок.

Предполагаемая трассировка канатной дороги представлена на рис. 87

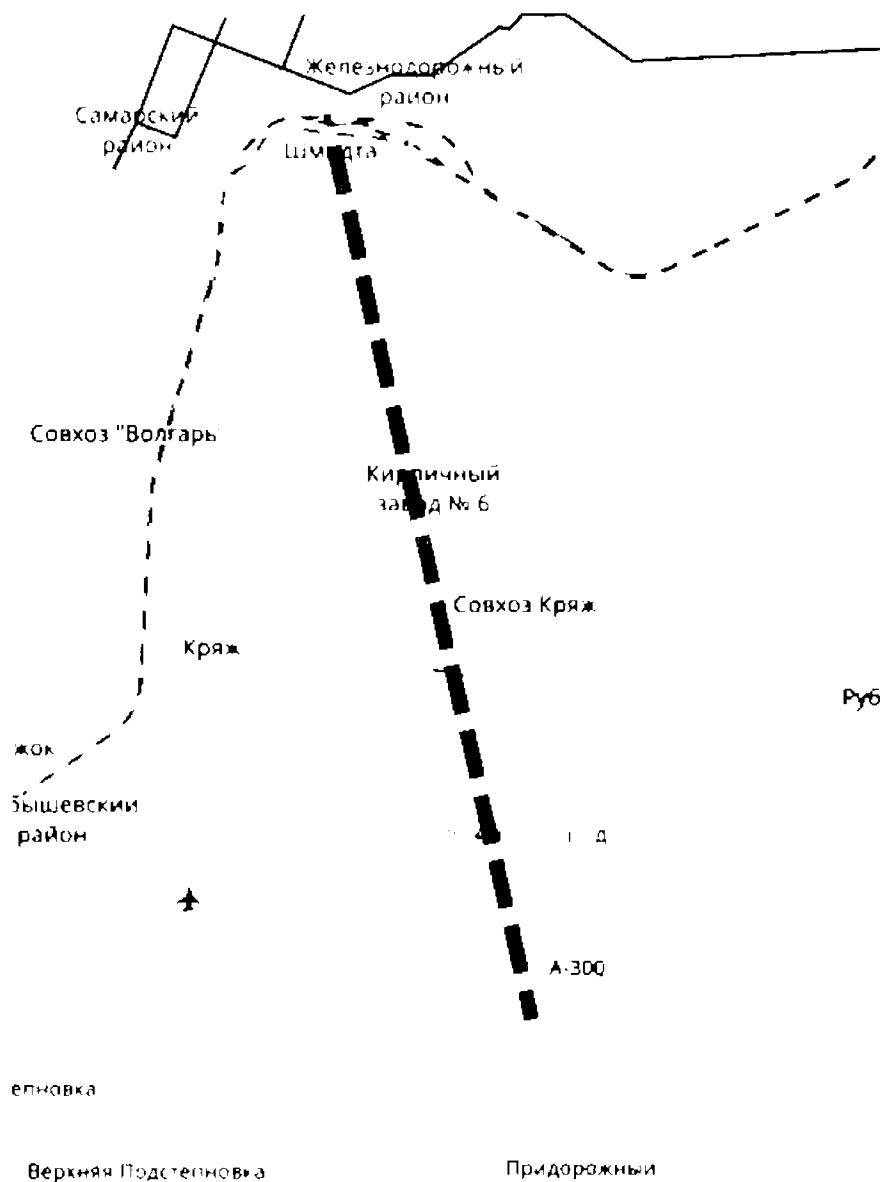


Рис. 87. Предложения по формированию канатной дороги «Самара (ж/д вокзал) – Южный город»

В силу изложенных причин строительство канатной дороги целесообразно только при наличии устойчивого спроса на прямые корреспонденции между микрорайоном «Южный город» и центральной частью г.о. Самара, что прогнозируется при достижении численности населения микрорайона «Южный город» 90–100 тыс.

Мероприятия по строительству и реконструкции трамвайного транспорта

В рамках развития инфраструктуры трамвайного транспорта предусматриваются следующие виды работ:

обособление трамвайных путей;

реконструкция трамвайной инфраструктуры;
строительство новой трамвайной инфраструктуры.

В части обособления трамвайных путей в рамках минимального варианта предполагается выполнение соответствующих работ на ул. Полевой, ул. Галактионовской, ул. Арцыбушевской, ул. Красноармейской, ул. Фрунзе, ул. Венцека, ул. Пионерской, ул. Чапаевской, ул. Урицкого, ул. Пензенской, ул. Дачной, ул. Тухачевского, ул. Мичурина, ул. Клинической, ул. Партизанской, ул. Аэродромной, ул. Гагарина, ул. 22 Партсъезда, 4-м проезде.

В рамках расширенного варианта планируется обособление трамвайных путей на пр. Кирова, ул. Победы, ул. Олимпийской, ул. Алма-Атинской, ул. Ставропольской.

В рамках реконструкции трамвайной инфраструктуры в минимальный вариант закладываются мероприятия на ул. Полевой, ул. Галактионовской, ул. Арцыбушевской, ул. Красноармейской, ул. Фрунзе, ул. Венцека, ул. Пионерской, ул. Чапаевской, ул. Ташкентской, ул. Демократической, ул. Ново-Садовой, пр. Ленина.

В рамках расширенного и максимального вариантов дополнительно предусматривается реконструкция трамвайной инфраструктуры на ряде улиц (рис. 89 – 91).

В минимальном варианте заложено строительство следующих объектов новой трамвайной инфраструктуры:

трамвайная линия к Хлебной площади (ул. Фрунзенская, ул. Крупской) – к 2024 году;

трамвайная линия от Хлебной площади по территории стрелки р. Самары, новая УДС на территории стрелки р. Самары к 2030 году;

трамвайная линия вдоль пр. Карла Маркса (от Крымской пл. по пр. Карла Маркса до Ракитовского шоссе, далее по Ракитовскому шоссе к пл. Вишнёвой) к 2035 году.

Расширенный вариант предусматривает строительство трамвайной линии в микрорайон «Южный город» (вдоль Кряжского шоссе) к 2030 году.

Максимальный вариант, дополнительно к расширенному и минимальному, предусматривает строительство таких объектов трамвайной инфраструктуры, как:

трамвайная линия в микрорайон «Южный город» (вдоль Южного шоссе) к 2035 году;

трамвайная линия по пр. Кирова к 2035 году.

В рамках минимального и расширенного вариантов предусматривается строительство участков УДС с организацией движения наземного пассажирского транспорта (табл. 62):

подъезд к ТПУ «Кировская»;

подъезд к пл. Вишнёвой.

Мероприятия КСОТ в части развития железнодорожных путей общего пользования Самарско-Тольяттинской агломерации по вариантам их реализации

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант развития инфраструктуры | Срок реализации мероприятия, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|--|--|---------------------------------|---|--|-----------|--------------|---------------------------------|----------------------------------|----------------------------|--|
| Железнодорожная инфраструктура г.о. Самара | | | | | | | | | | |
| 1. | Инфраструктура железнодорожного транспорта | Модернизация ж/д инфраструктуры | Модернизация ж/д инфраструктуры на участке от станции Самара до станции Ягодная | Модернизация инфраструктуры для организации городского сообщения с высокой парностью | км по оси | 15,1 | Минимальный | 2024 | 1 510 000 | |
| 2. | Инфраструктура железнодорожного транспорта | Строительство ж/д | Строительство продления III пути к ул. Ленинградской | Строительство участка III главного пути к ул. Ленинградская | км по оси | 1,3 | Максимальный | 2030 | 650 000 | Строительство участка III главного пути к ул. Ленинградской |
| 3. | Инфраструктура железнодорожного транспорта | Строительство ж/д | Строительство главного пути Самара – Средневожская включая ж/д- | Строительство участка главного пути Самара – Средневожская | км по оси | 15,5 | Максимальный | 2035 | 10 750 000 | Строительство участка главного пути от станции Самара до станции Средневожская |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант развития инфраструктуры | Срок реализации мероприятия, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|--|--|-------------------|---|--|-----------|--------------|---------------------------------|----------------------------------|----------------------------|--|
| | | | путепровод | | | | | | | включая путепроводную развязку |
| Железнодорожная инфраструктура г.о. Тольятти | | | | | | | | | | |
| 4. | Инфраструктура железнодорожного транспорта | Строительство ж/д | Строительство участка ж/д линии от станции Жигулевское море к Центральному району г.о. Тольятти | Строительство участка двухпутной электрифицированной ж/д линии от станции Жигулевское море к Центральному району г.о. Тольятти | км по оси | 3,5 | Расширенный | 2035 | 3 500 000 | Строительство участка двухпутной электрифицированной ж/д линии от станции Жигулевское море к Центральному району г.о. Тольятти |
| 5. | Инфраструктура железнодорожного транспорта | Строительство ж/д | Строительство участка ж/д линии от станции в Центральном районе к Автозаводскому району г.о. Тольятти | Строительство участка ж/д линии от станции в Центральном районе к Автозаводскому району г.о. Тольятти | км по оси | 5,9 | Максимальный | 2035 | 5 900 000 | Строительство участка ж/д линии от станции в Центральном районе к Автозаводскому району г.о. Тольятти |

Таблица 60

Мероприятия КСОТ в части развития внеуличного транспорта (метрополитен, канатные дороги) г.о.Самара по вариантам их реализации по состоянию на 2020 год

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант развития инфраструктуры | Срок реализации мероприятия, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|-------|---------------------------------------|---|---|---|----------|--------------|---------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| 1. | Инфраструктура внеуличного транспорта | Завершение строительства оборотных тупиков | станция «Алабинская» | Завершение строительства оборотных тупиков и камеры съездов | шт. | 1,0 | Минимальный | 2024 | 1 700 000 |
| 2. | Инфраструктура внеуличного транспорта | Завершение строительства и ввод в эксплуатацию вестибюлей, лестничных сходов, станций метрополитена | Вестибюли, лестничные сходы, станции «Алабинская», «Российская», «Московская», «Спортивная», «Советская», «Кировская» | Завершение строительства и ввод объектов незавершенного строительства вестибюлей, лестничных сходов, капитальный ремонт эскалаторов | шт. | 1,0 | Минимальный | 2024 | 700 000 |
| 3. | Инфраструктура внеуличного транспорта | Строительство перегонных тоннелей и станции | станция «Театральная» | Строительство участка перегонных тоннелей и станции «Театральная» | шт. | 1,0 | Максимальный | 2035 | 7 000 000 |
| 4. | Инфраструктура внеуличного транспорта | Строительство канатной дороги | Канатная дорога «ж/д вокзал – микрорайон «Южный город» | Строительство канатной дороги от ж/д вокзала до микрорайона «Южный город» | км. | 9,1 | Расширенный | 2035 | 5 900 000 |

Таблица 61

Мероприятия КСОТ в части развития трамвайной инфраструктуры г.о. Самара по вариантам их реализации

| № п/п | Виды работ | Название объекта | Адрес объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|------------------------------|---------------------|--|--|----------|--------------|-------------|----------------------|----------------------------|--|
| 1. | Обособление трамвайных путей | ул. Полевая | от ул. Мичурина до ул. Галактионовской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 1,8 | Минимальный | 2021 | 13 713 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону |
| 2. | Обособление трамвайных путей | ул. Галактионовская | от ул. Полевая до ул. Венцека | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 6,4 | Минимальный | 2021 | 48 757 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротуарной парковки. На части протяженности возможно сохранение парковки вне посадочных платформ |
| 3. | Обособление трамвайных путей | ул. Арцыбушевская | от ул. Полевой до ул. Красноармейской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 3,4 | Минимальный | 2021 | 25 902 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при |

| № п/п | Виды работ | Название объекта | Адрес объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|------------------------------|---------------------|---|--|----------|--------------|-------------|----------------------|----------------------------|--|
| | | | | | | | | | | ликвидации притротуарной парковки. На части протяженности возможно сохранение парковки вне посадочных платформ |
| 4. | Обособление трамвайных путей | ул. Красноармейская | от ул. Фрунзе до ул. Урицкого | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 3,3 | Минимальный | 2021 | 25 140 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротуарной парковки. На части протяженности возможно сохранение парковки вне посадочных платформ |
| 5. | Обособление трамвайных путей | ул. Фрунзе | от ул. Красноармейской до ул. Комсомольской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 3,4 | Минимальный | 2022 | 25 902 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при |

| № п/п | Виды работ | Название объекта | Адрес объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|------------------------------|--------------------------------|--|--|----------|--------------|-------------|----------------------|----------------------------|--|
| | | | | | | | | | | ликвидации притротуарной парковки. На части протяженности возможно сохранение парковки вне посадочных платформ |
| 6. | Обособление трамвайных путей | ул. Венцека | от ул. Фрунзе до ул. Галактионовской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 1,0 | Минимальный | 2022 | 7 618 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротуарной парковки. На части протяженности возможно сохранение парковки вне посадочных платформ |
| 7. | Обособление трамвайных путей | ул. Пионерская, ул. Чапаевская | ул. Пионерская от ул. Фрунзе до ул. Чапаевской, ул. Чапаевская | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 1,6 | Минимальный | 2022 | 12 494 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при |

| № п/п | Виды работ | Название объекта | Адрес объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|------------------------------|------------------------------|--|--|----------|--------------|-------------|----------------------|----------------------------|--|
| | | | от ул. Пионерской до ул. Венцека | | | | | | | ликвидации притротоуарной парковки |
| 8. | Обособление трамвайных путей | ул. Урицкого | от ул. Красноармейской до ул. Пензенской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 0,8 | Минимальный | 2022 | 6 095 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону |
| 9. | Обособление трамвайных путей | ул. Пензенская | от ул. Урицкого до ул. Дачной | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 2,0 | Минимальный | 2022 | 15 237 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротоуарной парковки |
| 10. | Обособление трамвайных путей | ул. Дачная, ул. Тухачевского | ул. Дачная от ул. Пензенской до ул. Тухачевского, ул. Тухачевского от ул. Дачной до ул. Партизанской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 1,2 | Минимальный | 2022 | 9 142 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротоуарной парковки |
| 11. | Обособление трамвайных путей | ул. Мичурина | от пересечения с Московским | Обособление трамвайных путей, ограничение | км | 0,6 | Минимальный | 2022 | 4 571 | Сохраняется движение по |

| № п/п | Виды работ | Название объекта | Адрес объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|------------------------------|------------------|--|--|----------|--------------|-------------|----------------------|----------------------------|--|
| | | | шоссе до пересечения с ул. Клинической | движения прочего транспорта и парковки с организацией движения безрельсового транспорта общего пользования по трамвайным путям | | | | | | одной полосе в каждую сторону |
| 12. | Обособление трамвайных путей | ул. Клиническая | от ул. Мичурина до ул. Чернореченской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 1,2 | Минимальный | 2022 | 9 142 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротуарной парковки. На части протяженности возможно сохранение парковки вне посадочных платформ |
| 13. | Обособление трамвайных путей | ул. Партизанская | от ул. Тухачевского до ул. Мяги | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 2,6 | Минимальный | 2023 | 19 808 | Ширина полос позволяет организовать обособление путей без сокращения количества полос при |

| № п/п | Виды работ | Название объекта | Адрес объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|------------------------------|-------------------|--|--|----------|--------------|-------------|----------------------|----------------------------|---|
| | | | | | | | | | | ликвидации парковки |
| 14. | Обособление трамвайных путей | ул. Аэродромная | от ул. Мяги до ул. Промышленности | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 5,6 | Минимальный | 2023 | 42 663 | Ширина полос позволяет организовать обособление путей без сокращения количества полос при ликвидации парковки |
| 15. | Обособление трамвайных путей | ул. Гагарина | от ул. Промышленности до ул. 22 Партсъезда | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 1,6 | Минимальный | 2023 | 12 189 | На всем протяжении участка сохраняется постоянная полосность 2+2 (сейчас часть 2+2, часть 3+3) |
| 16. | Обособление трамвайных путей | ул. 22 Партсъезда | от ул. Победы до Заводского шоссе | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 3,0 | Минимальный | 2023 | 22 855 | На всем протяжении участка сохраняется постоянная полосность 2+2 (сейчас |

| № п/п | Виды работ | Название объекта | Адрес объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|------------------------------|------------------|---|--|----------|--------------|-------------|----------------------|----------------------------|---|
| | | | | | | | | | | часть 2+2, часть 3+3) |
| 17. | Обособление трамвайных путей | Просп. Кирова | от остановочного пункта «Безымянская ТЭЦ» до ул. Победы | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 7,2 | Расширенный | 2024 | 54 852 | Необходима реконструкция к югу от путепровода над ж/д для обеспечения сбалансированной пропускной способности при обособлении путей |
| 18. | Обособление трамвайных путей | ул. Победы | от пр. Кирова до ул. Олимпийской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 3,4 | Расширенный | 2024 | 25 902 | При обособлении возможна организация Р+2+2+Р, что соответствует фактическому существующему использованию при формальном 3+3) |

| № п/п | Виды работ | Название объекта | Адрес объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|------------------------------|--------------------|--|--|----------|--------------|-------------|----------------------|----------------------------|--|
| 19. | Обособление трамвайных путей | ул. Олимпийская | от ул. Победы до ул. Строителей | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 1,4 | Расширенный | 2024 | 10 666 | При обособлении сохраняется движение по одной полосе в одну сторону с возможностью парковки в отдельных местах |
| 20. | Обособление трамвайных путей | ул. Алма-Атинская | от ул. Олимпийской до остановочного пункта «Стадион Металлург» | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 2,0 | Расширенный | 2024 | 15 237 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону + / парковка |
| 21. | Обособление трамвайных путей | 4-й проезд | от Московского шоссе до ул. Гаражной | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 0,5 | Минимальный | 2024 | 17 500 | Необходима реконструкция УДС для обеспечения ширины проезжей части в 2 полосы для движения при обособлении путей |
| 22. | Обособление трамвайных путей | ул. Ставропольская | от пр. Кирова до ул. Советской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего | км | 1,8 | Расширенный | 2024 | 13 713 | Ширина УДС позволяет организовать |

| № п/п | Виды работ | Название объекта | Адрес объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|---|---|--|--|----------|--------------|-------------|----------------------|----------------------------|---|
| | | | | транспорта и парковки | | | | | | обособление путей без сокращения количества полос |
| 23. | Реконструкция трамвайной инфраструктуры | ул. Полевая, ул. Галактионовская, ул. Арцыбушевская, ул. Красноармейская, ул. Фрунзе, ул. Венцека, ул. Пионерская, ул. Чапаевская | | Реконструкция трамвайной инфраструктуры, в том числе со строительством посадочных платформ | км | 20,9 | Минимальный | 2023 | 2161373,5 | |
| 24. | Реконструкция трамвайной инфраструктуры | ул. Ташкентская, ул. Демократическая, ул. Ново-Садовая | ул. Ташкентская от Московского шоссе до ул. Демократической, ул. Демократическая от ул. Ташкентской до ул. Ново-Садовой, ул. Ново-Садовая от | Реконструкция трамвайной инфраструктуры, в том числе со строительством посадочных платформ | км | 16,6 | Минимальный | 2022 | 1079000 | |

| № п/п | Виды работ | Название объекта | Адрес объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|---|------------------|---|--|----------|--------------|-------------|----------------------|----------------------------|--|
| | | | ул. Демократической до оврага Подпольщиков | | | | | | | |
| 25. | Реконструкция трамвайной инфраструктуры | проспект Ленина | пр. Ленина от ул. Ново-Садовой до ул. Полевой | Реконструкция трамвайной инфраструктуры, в том числе со строительством посадочных платформ | км | 3,8 | Минимальный | 2022 | 199 200 | Количество сквозных полос сокращается до 2+2 при организации посадочных платформ. При этом перед перекрестками сохраняется по 3 полосы в каждую сторону (левая полоса используется только для левоповоротных маневров) |

| № п/п | Виды работ | Название объекта | Адрес объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|---|--|---------------|--|----------|--------------|--------------|----------------------|----------------------------|--|
| 26. | Реконструкция трамвайной инфраструктуры | ул. Урицкого, ул. Пензенская, ул. Дачная, ул. Тухачевского, ул. Клиническая, ул. Чернореченская, ул. Киевская, ул. Партизанская, ул. Аэродромная, ул. Гагарина, ул. Физкультурная, ул. 22 Партсъезда, ул. Промышленности | | Реконструкция трамвайной инфраструктуры, в том числе со строительством посадочных платформ | км | 37,9 | Расширенный | 2024 | 4360666 | Реконструкция обособленных участков трамвайной сети, не влияет на пропускную способность УДС |
| 27. | Реконструкция трамвайной инфраструктуры | ул. Врубеля, 4-й проезд, ул. Гаражная, ул. Антонова-Овсеенко, ул. Ставропольская, ул. Ново- | | Реконструкция трамвайной инфраструктуры, в том числе со строительством посадочных платформ | км | 39,0 | Максимальный | 2024 | 4360666 | Реконструкция обособленных участков трамвайной сети, не влияет на пропускную |

| № п/п | Виды работ | Название объекта | Адрес объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|---|--|-------------------------------|--|----------|--------------|--------------|----------------------|----------------------------|--|
| | | вокзальная, ул. Фадеева, ул. 22 Партсъезда, ул. Заводское шоссе | | | | | | | | способность УДС |
| 28. | Реконструкция трамвайной инфраструктуры | ул. Ташкентская, ул. Советская, просп. Кирова, ул. Победы, ул. Олимпийская, ул. Земеца, ул. Алма-Атинская, ул. Железной Дивизии | | Реконструкция трамвайной инфраструктуры, в том числе со строительством посадочных платформ | км | 36,2 | Максимальный | 2024 | 4360666 | Реконструкция обособленных участков трамвайной сети, не влияет на пропускную способность УДС |
| 29. | Строительство новой трамвайной инфраструктуры | Трамвайная линия к Хлебной площади | ул. Фрунзенская, ул. Крупской | Строительство трамвайной линии к Хлебной площади | км | 1,3 | Минимальный | 2023 | 126 186 | Восстановление линии к Хлебной площади запланировано действующими программами |

| № п/п | Виды работ | Название объекта | Адрес объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|---|--|---|---|----------|--------------|-------------|----------------------|----------------------------|--|
| | | | | | | | | | | Сохраняется движение по 1 полосе в каждую сторону |
| 30. | Строительство новой трамвайной инфраструктуры | Линия от Хлебной площади по территории стрелки р. Самары | Новая УДС на территории стрелки р. Самары | Строительство трамвайной линии от Хлебной площади по территории стрелки р. Самары | км | 3,4 | Минимальный | 2024 | 330 024 | При редевелопменте территории стрелки р. Самары |
| 31. | Строительство новой трамвайной инфраструктуры | Линия вдоль пр. Карла Маркса | от Крымской пл. по пр. Карла Маркса до Ракитовского шоссе, далее по Ракитовскому шоссе к пл. Вишнёвой | Строительство линии вдоль пр. Карла Маркса | км | 28,6 | Расширенный | 2035 | 5176088 | При строительстве магистральной «Центральная». Сооружение обособленной трамвайной линии по оси улицы. На проезжей части рекомендуется организация по 2 полосы в каждую сторону |

| № п/п | Виды работ | Название объекта | Адрес объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|---|--|---------------|---|----------|--------------|--------------|----------------------|----------------------------|---|
| 32. | Строительство новой трамвайной инфраструктуры | Трамвайная линия в Волгарь и Южный Город (вдоль Кряжского шоссе) | | Строительство трамвайной линии в микрорайон «Южный город» (вдоль Кряжского шоссе) | км | 26,6 | Расширенный | 2030 | 4981956 | При застройке кварталов Волгарь и микрорайона «Южный Город». Выделенная линия |
| 33. | Строительство новой трамвайной инфраструктуры | Трамвайная линия по пр. Кирова | | Строительство трамвайной линии по проспекту Кирова | км | 5,6 | Минимальный | 2035 | 543 570 | |
| 34. | Строительство новой трамвайной инфраструктуры | Трамвайная линия в микрорайон «Южный Город» (вдоль Южного шоссе) | | Трамвайная линия в микрорайон «Южный Город» (вдоль Южного шоссе) | км | 13,6 | Максимальный | 2035 | 3 720 098 | При застройке микрорайона «Южный Город» |

Мероприятия КСОТ в части развития УДС г.о. Самара по вариантам их реализации

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адресная привязка | Описание | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс.рублей |
|-------|--------------------|---|-------------------------|-------------------|--|----------|--------------|-------------|----------------------|---------------------------|
| 1. | УДС | УДС для НГПТ (2 полосы, 7 м), строительство | Подъезд к ТПУ Кировская | | Строительство участка УДС с организацией движения НГПТ | км | 0,5 | Минимальный | 2023 | 35 000 |
| 2. | УДС | УДС для НГПТ (2 полосы, 7 м), строительство | Подъезд к пл. Вишнево́й | Ракитовское шоссе | Строительство участка УДС с организацией движения НГПТ | км | 0,5 | Расширенный | 2030 | 35 000 |

В рамках базового и расширенного вариантов предполагается реконструкция тяговых подстанций городского электротранспорта (табл. 63).

Таблица 63

Мероприятия КСОТ в части реконструкции тяговых подстанций городского электротранспорта по вариантам их реализации

| № п/п | Мероприятия | Кол-во | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|-------|----------------------------------|--------|-------------|----------------------|----------------------------|
| 1. | Реконструкция тяговой подстанции | 3,0 | Минимальный | 2022 | 270 000 |
| 2. | Реконструкция тяговой подстанции | 3,0 | Минимальный | 2023 | 270 000 |
| 3. | Реконструкция тяговой подстанции | 3,0 | Минимальный | 2024 | 270 000 |
| 4. | Реконструкция тяговой подстанции | 12,0 | Расширенный | 2022 | 1 080 000 |
| 5. | Реконструкция тяговой подстанции | 12,0 | Расширенный | 2023 | 1 080 000 |
| 6. | Реконструкция тяговой подстанции | 12,0 | Расширенный | 2024 | 1 080 000 |

3.2. Строительство и реконструкция аэропортов, речных и морских портов, пристаней, транспортно-пересадочных узлов, железнодорожных станций и вокзалов, автовокзалов, депо и парков подвижного состава ТОП, специальной инфраструктуры обеспечения функционирования ТОП, погрузочно-разгрузочных площадок, складов и терминалов, иных объектов, обеспечивающих функционирование транспортной системы Самарской области и Самарско-Тольяттинской агломерации, а также муниципальных образований в ее составе

Мероприятия по строительству и реконструкции железнодорожных станций и вокзалов

Минимальный вариант развития инфраструктуры

В рамках минимального варианта развития инфраструктуры должны быть выполнены следующие мероприятия по строительству и реконструкции железнодорожных станций и вокзалов:

перенос ОП «Ягодная» к железнодорожному проезду с улицы Мира и Северным шоссе. Мероприятие необходимо для создания ТПУ на

базе ОП «Ягодная», увеличения зоны охвата потенциальных пассажиров железнодорожным транспортом, увеличения комфорта мультимодальных поездок.

Расширенный вариант развития инфраструктуры

В рамках расширенного варианта развития инфраструктуры должны быть выполнены следующие мероприятия по строительству и реконструкции железнодорожных станций и вокзалов:

сооружение ОП «Волгарь» в створе Кряжского шоссе. Мероприятие позволит увеличить зону охвата потенциальных пассажиров железнодорожным транспортом, увеличить комфорт мультимодальных поездок;

строительство двух ОП с пассажирской инфраструктурой на новом железнодорожном участке «Жигулёвское Море – Тольятти». Первый ОП располагается в районе пересечения ул. Баныкина и ул. Голосова (Центральный район г.о. Тольятти), второй – в районе пересечения ул. Баныкина и ул. Родины (Центральный район г.о. Тольятти в непосредственной близости от автовокзала).

Максимальный вариант развития инфраструктуры

В рамках максимального варианта развития инфраструктуры должны быть выполнены следующие мероприятия по строительству и реконструкции железнодорожных станций и вокзалов:

перенос ОП «Ягодная» к железнодорожному переезду с улицей Мира и Северным шоссе. Мероприятие необходимо для создания ТПУ на базе ОП «Ягодная», увеличение зоны охвата потенциальных пассажиров железнодорожным транспортом, увеличение комфорта мультимодальных поездок;

сооружение ОП «Волгарь» в створе Кряжского шоссе. Мероприятие позволит увеличить зону охвата потенциальных пассажиров железнодорожным транспортом, увеличить комфорт мультимодальных поездок;

строительство ОП «Ленинградская» в створе ул. Ленинградской. Мероприятие необходимо для повышения доступности центральной части г.о. Самара, увеличения потенциала переключения пассажиров с маршрутов НГПТ на городской железнодорожный транспорт;

строительство трёх ОП с пассажирской инфраструктурой на новом железнодорожном участке Жигулёвское Море – Тольятти (Автозаводский район). Первый ОП располагается в районе пересечения ул. Банькина и ул. Голосова (Центральный район г.о. Тольятти), второй – в районе пересечения ул. Банькина и ул. Родины (Центральный район г.о. Тольятти в непосредственной близости от автовокзала), третий – в районе пересечения проспекта Маршала Жукова, ул. 40 лет Победы и Ленинского проспекта (Автозаводский район г.о. Тольятти). Мероприятие необходимо для создания комфортного железнодорожного маршрута, связывающего все основные жилые районы г.о. Тольятти с г.о. Самара, переключения пассажиров с автобусного транспорта и пользователей личного автомобильного транспорта на железнодорожный транспорт, увеличения взаимной транспортной связности районов г.о. Тольятти;

перенос ОП «Толевая» к путепроводу на ул. Авроры. Мероприятие необходимо для создания ТПУ на базе железнодорожного транспорта, НГПТ и пригородного автобусного сообщения, следующего по Южному шоссе, увеличения комфортности мультимодальных поездок, сокращения излишнего перемещения пассажирами.

Детальная информация по мероприятиям КСОТ в части мероприятий по строительству и реконструкции железнодорожных станций Самарско-Тольяттинской агломерации по вариантам их реализации приводится в табл. 64.

Мероприятия КСОТ в части строительства и реконструкции железнодорожных станций Самарско-Тольяттинской агломерации по вариантам их реализации

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|--|-------------------------------|--|---|---|----------|--------------|--------------|----------------------|----------------------------|
| Железнодорожная инфраструктура г.о. Самара | | | | | | | | | |
| 1. | Инфраструктура ж/д транспорта | Строительство высокой пассажирской платформы | Строительство пл. Ягодной | Перенос пл. Ягодная к ул. Мира с формированием ТПУ | шт. | 1,0 | Минимальный | 2024 | 120 000 |
| 2. | Инфраструктура ж/д транспорта | Строительство высокой пассажирской платформы | Перенос пл. Толевой | Перенос пл. Толевая к путепроводной развязке с ул. Авроры | шт. | 1,0 | Максимальный | 2030 | 120 000 |
| 3. | Инфраструктура ж/д транспорта | Строительство высокой пассажирской платформы | Строительство пл. Ленинградской | Строительство пассажирской платформы в створе ул. Ленинградской | шт. | 1,0 | Максимальный | 2035 | 120 000 |
| 4. | Инфраструктура ж/д транспорта | Строительство высокой пассажирской платформы | Строительство пл. Волгарь | Строительство пассажирской платформы в створе Кряжского шоссе | шт. | 1,0 | Расширенный | 2030 | 120 000 |
| 5. | Инфраструктура ж/д транспорта | Строительство высокой пассажирской платформы | Строительство ж/д станций в Центральном | Строительство ж/д станции в Центральном районе | шт. | 2,0 | Расширенный | 2035 | 1 600 000 |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работы | Вариант | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|-------|-------------------------------|--|---|--|----------|--------------|--------------|----------------------|----------------------------|
| | | | районе г.о. Тольятти | г.о. Тольятти | | | | | |
| 6. | Инфраструктура ж/д транспорта | Строительство высокой пассажирской платформы | Строительство конечной ж/д станции в Автозаводском районе г.о. Тольятти | Строительство ж/д станции в Автозаводском районе г.о. Тольятти | шт. | 1,0 | Максимальный | 2035 | 2 400 000 |

Мероприятия по строительству и реконструкции транспортно-пересадочных узлов

Минимальный вариант развития инфраструктуры

В рамках минимального варианта развития инфраструктуры должны быть выполнены следующие мероприятия по строительству и реконструкции ТПУ:

строительство ТПУ на базе станция метро «Кировская» ОП железнодорожного сообщения «Пятилетка». В рамках мероприятия предполагается реконструкция и открытие северного вестибюля станции метро «Кировская», строительство подземного перехода, связывающего северный вестибюль станции метро и железнодорожную платформу, выделение территории для размещения нового городского автовокзала междугороднего и пригородного сообщения, строительство новых участков УДС для подъезда автобусов к ТПУ и отстойно-разворотных площадок для автобусов городского, пригородного и междугороднего сообщения. ТПУ также включает в себя остановку трамваев, следующих по пр. Кирова. Мероприятие необходимо для переноса пригородного и междугороднего автобусного сообщения из ныне действующего Центрального автовокзала г.о. Самара, сокращения перепробегов автобусного транспорта, сокращения времени поездки на ряде маршрутов пригородного и междугороднего автобусного сообщения, повышения удобства мультимодальных поездок благодаря возникновению удобных пересадок на железнодорожный транспорт и метрополитен;

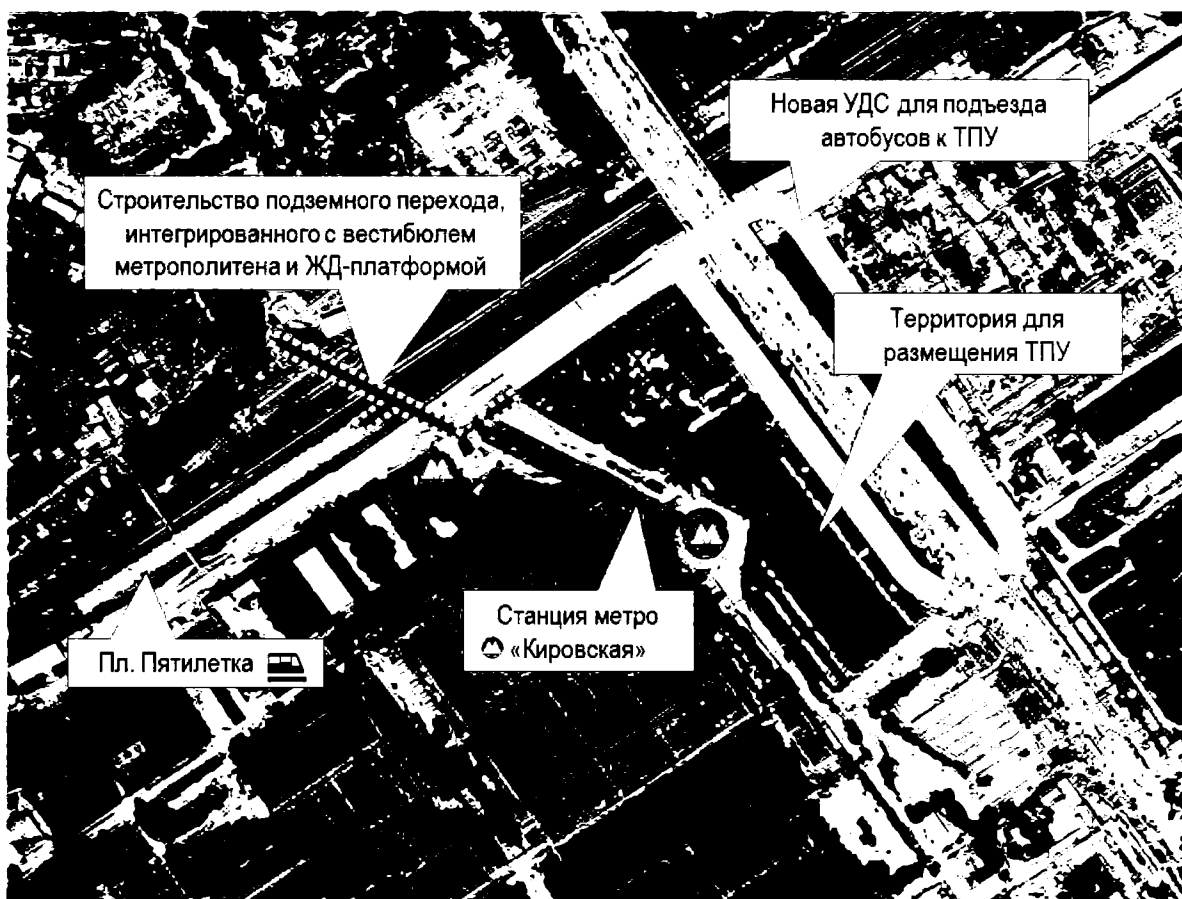


Рис. 88. Предложения по формированию ТПУ «Кировская»

строительство ТПУ у стадиона «Самара Арена». В рамках мероприятия предполагается строительство автостанции пригородного и междугороднего сообщения. Транспортно-пересадочный узел объединяет маршруты НГПТ (трамваев и автобусов) и пригородные и междугородние маршруты, проложенные по Волжскому и Московскому шоссе. Большая часть пригородных и межмуниципальных маршрутов, рейсы которых в настоящее время отправляются с остановок у «Барбошиной Поляны» (пр. Кирова), переносятся на данный ТПУ. Мероприятие необходимо для комплексного освоения зоны нового развития, тяготеющей к стадиону «Самара Арена», увеличения комфортности мультимодальных поездок из северных окрестностей г.о. Самара;

строительство ТПУ на базе ОП железнодорожного сообщения «Ягодная». В рамках этого мероприятия предполагается перенос ОП к железнодорожному переезду с ул. Мира и Северным шоссе. Переориентирование маршрутов НГПТ из районов жилой застройки

«Крутые Ключи» и «Кошелев-Парк» к новому остановочному пункту позволит расширить зону доступности ОП «Ягодная», увеличить комфорт мультимодальных поездок из этих жилых районов в центр г.о. Самара и в г.о. Тольятти, сократить время, которое пассажиры тратят на поездки из этих жилых районов;

формирование ТПУ на базе ОП железнодорожного сообщения «Липяги» (г.о. Новокуйбышевск). Мероприятие необходимо для переключения пассажиров с пригородного автобусного сообщения на железнодорожное сообщение в связях г.о. Новокуйбышевск с г.о. Самара и другими городами Самарско-Тольяттинской агломерации, создания новых комфортных мультимодальных маршрутов поездок из г. Новокуйбышевска в различные районы г.о. Самара.

Максимальный вариант развития инфраструктуры

В рамках максимального варианта развития инфраструктуры должны быть выполнены следующие мероприятия по строительству и реконструкции транспортно-пересадочных узлов (ТПУ):

мероприятие по строительству ТПУ на базе станции метро «Кировская» и ОП железнодорожного сообщения «Пятилетка», мероприятие по строительству ТПУ у стадиона «Самара Арена», мероприятие по строительству ТПУ на базе ОП железнодорожного сообщения «Ягодная», мероприятие по строительству ТПУ на базе ОП железнодорожного сообщения «Липяги» (г.о. Новокуйбышевск), реализуемые в рамках минимального варианта развития инфраструктуры;

строительство ТПУ на базе трёх станций пригородного железнодорожного сообщения нового железнодорожного участка «Жигулёвское Море – Тольятти (Автозаводский район)». Мероприятие необходимо для увеличения доступности новых ОП железнодорожного транспорта на территории г.о. Тольятти, что позволит переключить пассажиров с автобусного и личного автомобильного транспорта на железнодорожный;

строительство ТПУ на базе нового ОП пригородного железнодорожного сообщения «Волгарь». Мероприятие необходимо для создания возможности для пассажиров переключиться с маршрутов НГПТ и пригородных автобусных маршрутов на поезда городской железной дороги маршрута «Липяги – Ягодная» и пригородных поездов Сызранского направления, сократить время мультимодальных поездок из Куйбышевского района г.о. Самара и окрестных территорий Волжского района Самарской области;

строительство ТПУ на базе переносимого ОП железнодорожного сообщения «Толевая» к ул. Авроры. Мероприятие необходимо для увеличения комфорта мультимодальных поездок благодаря возможности переключения пассажиров с маршрутов НГПТ и пригородного автобусного сообщения, следующих по Южному мосту, на городской железнодорожный маршрут «Самара – Ягодная».

Минимальным, расширенным и максимальным вариантами развития инфраструктуры предусматривается реконструкция трамвайных и троллейбусных депо. Информация по мероприятиям приводится в табл. 65. Максимальный вариант предполагает также строительство трамвайного депо при строительстве трамвайной линии в микрорайоны «Волгарь» и «Южный город» (вдоль Кряжского шоссе).

Таблица 65

Мероприятия КСОТ в части строительства и реконструкции трамвайных и троллейбусных депо Самарско-Тольяттинской агломерации по вариантам их реализации

| № п/п | Мероприятия | Кол-во, ед. | Вариант развития инфраструктуры | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|-------|--------------------------------|-------------|---------------------------------|----------------------|----------------------------|
| 1. | Реконструкция трамвайного депо | 1,0 | Минимальный | 2024 | 900 000 |
| 2. | Реконструкция трамвайного депо | 1,0 | Расширенный | 2023 | 900 000 |
| 3. | Реконструкция трамвайного депо | 1,0 | Максимальный | 2024 | 900 000 |

| № п/п | Мероприятия | Кол-во, ед. | Вариант развития инфраструктуры | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|-------|-----------------------------------|-------------|---------------------------------|----------------------|----------------------------|
| 4. | Реконструкция троллейбусного депо | 1,0 | Расширенный | 2022 | 750 000 |
| 5. | Реконструкция троллейбусного депо | 1,0 | Расширенный | 2023 | 750 000 |
| 6. | Реконструкция троллейбусного депо | 1,0 | Максимальный | 2024 | 750 000 |
| 7. | Строительство трамвайного депо | 1,0 | Максимальный | 2030 | 31 590 |

Мероприятия по строительству и реконструкции аэропортов
Максимальный вариант развития инфраструктуры

В рамках максимального варианта должны быть выполнены следующие мероприятия по строительству и реконструкции аэропортов:

строительство терминала Т2 Международного аэропорта «Курумоч» (не ранее 2035 г.). Мероприятие необходимо в случае достижения величины годового пассажирооборота Международного аэропорта «Курумоч» 8 млн. человек, при максимальной пропускной способности действующего терминала 10 млн чел. Не рекомендуется расконсервация прежнего терминала аэропорта, закрытого в 2015 году, так как расстояние по автодорогам между ним и новым терминалом при нынешней схеме организации дорожного движения составляет почти 1 км при движении от старого терминала к новому и почти 2 км при движении от нового терминала к старому.

Мероприятия по строительству и реконструкции автовокзалов
Минимальный вариант развития инфраструктуры

В рамках минимального варианта развития инфраструктуры должны быть выполнены следующие мероприятия по строительству и реконструкции автовокзалов:

строительство автовокзала междугороднего и пригородного сообщения как элемента ТПУ, создаваемого на базе станция метро «Кировская» и ОП железнодорожного сообщения «Пятилетка».

Мероприятие необходимо для переноса рейсов междугороднего сообщения из Центрального автовокзала на новый ТПУ, который обладает более высокой транспортной доступностью относительно различных районов города благодаря пересечению в данном месте линии метрополитена и маршрута городского железнодорожного сообщения. Благодаря переносу рейсов междугороднего автобусного сообщения сократится их перепробег по территории города, в том числе ликвидируется проблема потери времени из-за транспортных заторов в пределах городской черты, так как маршруты к новому автовокзалу будут иметь меньшую составляющую протяжённости, проложенную по УДС города, и использовать только ту УДС, которая наименее подвержена транспортным заторам. Удалённость нового автовокзала от автодороги М-5 составит 14 км. Также на автовокзал будет переориентирован ряд пригородных маршрутов (такие как в г.о. Кинель, пгт. Алексеевка, пгт. Смышляевка и др.), что позволит сократить время мультимодальной поездки из этих населённых пунктов в центр г.о. Самара и другие его районы;

строительство автостанции пригородного сообщения у стадиона «Самара Арена». Мероприятие необходимо для переноса рейсов пригородных маршрутов с конечного пункта, расположенного в районе Барбошиной Поляны (проспект Кирова). Существующий пункт отправления пригородных автобусных рейсов в районе Барбошиной Поляны не имеет комфортных условий для ожидания транспортных средств и посадки в них. Новая автостанция будет интегрирована с трамвайным сообщением города и торгово-рекреационной зоной, создаваемой в рамках комплексной реорганизации территории при стадионе «Самара Арена». Маршруты будут связывать этот пункт с населёнными пунктами и рекреационными зонами северных окрестностей г.о. Самара;

строительство автостанции междугороднего сообщения на территории международного аэропорта Курумоч. Мероприятие необходимо для увеличения транспортной доступности населённых пунктов Самарской области на межрегиональном уровне, увеличения пассажиропотока аэропорта Курумоч за счёт расширения зоны тяготения пассажиров, повышения уровня комфорта пассажиров, которые пользуются общественным транспортом на пути из аэропорта в г.о. Самара, г.о. Тольятти или в обратном направлении. Железнодорожный транспорт не будет в ближней и среднесрочной перспективе играть заметную роль в транспортном обслуживании аэропорта.

3.3. Капитальный ремонт, элементов инфраструктуры ТОП, включая рельсовые и иные специальные пути и объекты энергоснабжения

Минимальным вариантом развития инфраструктуры предусматривается реализация мероприятий по приведению троллейбусной инфраструктуры в нормативное состояние (табл. 66).

Таблица 66

Мероприятия КСОТ в части приведения троллейбусной инфраструктуры в нормативное состояние

| № п/п | Мероприятие | Ед. изм. | Объем работ | Вариант развития инфраструктуры | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|-------|---|----------|-------------|---------------------------------|----------------------|----------------------------|
| 1. | Приведение в нормативное состояние троллейбусной инфраструктуры | км | 48,5 | Минимальный | 2021 | 421 950 |
| 2. | Приведение в нормативное состояние троллейбусной инфраструктуры | км | 51,5 | Минимальный | 2022 | 448 050 |
| 3. | Приведение в нормативное состояние троллейбусной инфраструктуры | км | 51,5 | Минимальный | 2023 | 448 050 |

| № п/п | Мероприятие | Ед. изм. | Объем работ | Вариант развития инфраструктуры | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|-------|---|----------|-------------|---------------------------------|----------------------|----------------------------|
| 4. | Приведение в нормативное состояние троллейбусной инфраструктуры | км | 51,5 | Минимальный | 2024 | 448 050 |

На схемах представлены мероприятия по развитию транспортной системы Самарско-Тольяттинской агломерации по вариантам их реализации в г.о. Самара на 2025 (рис. 89), 2030 (рис. 90), 2035 (рис. 91) годы и в г.о. Тольятти (рис. 92).

Предложения по инфраструктурным мероприятиям
города Самара на 2024 год

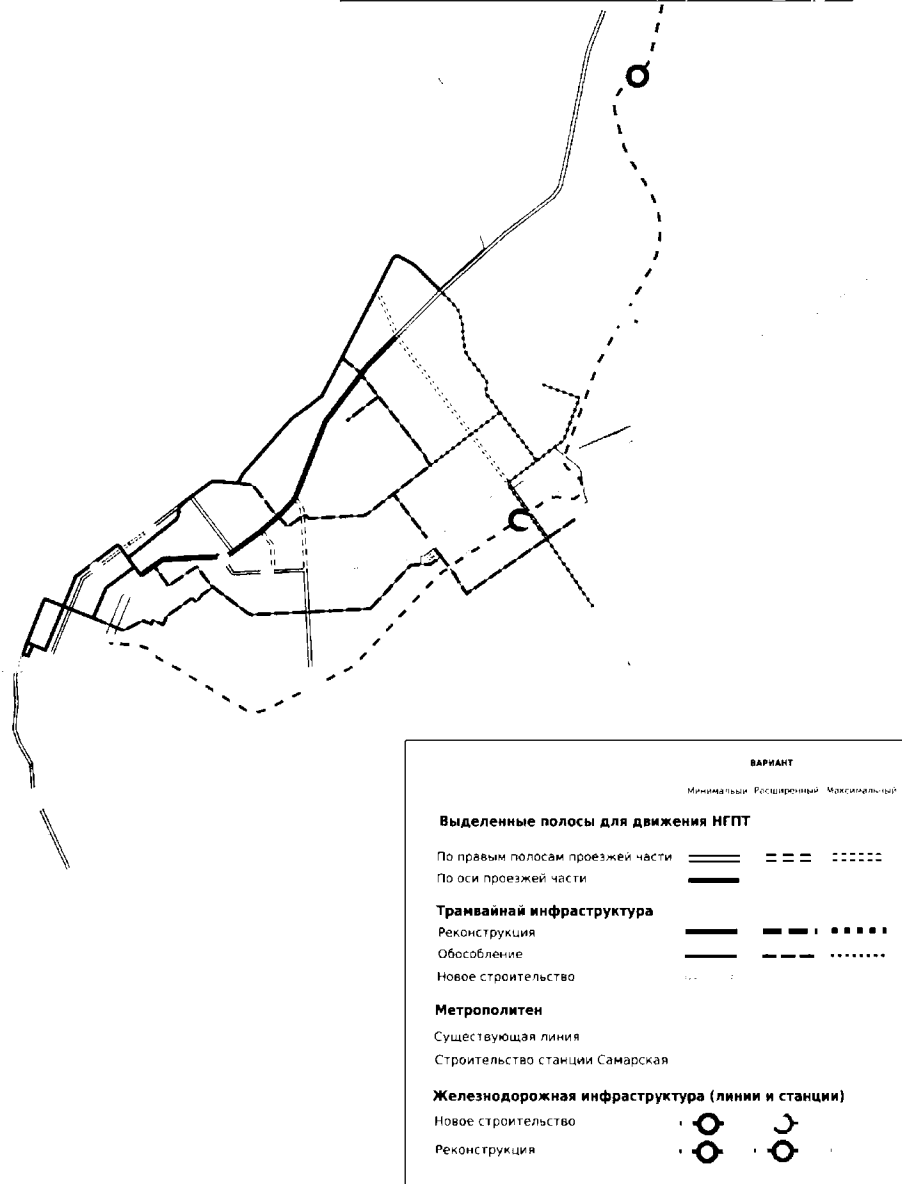


Рис. 89. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры в г.о. Самара на 2025 год

Предложения по инфраструктурным мероприятиям
города Самара на 2030 год

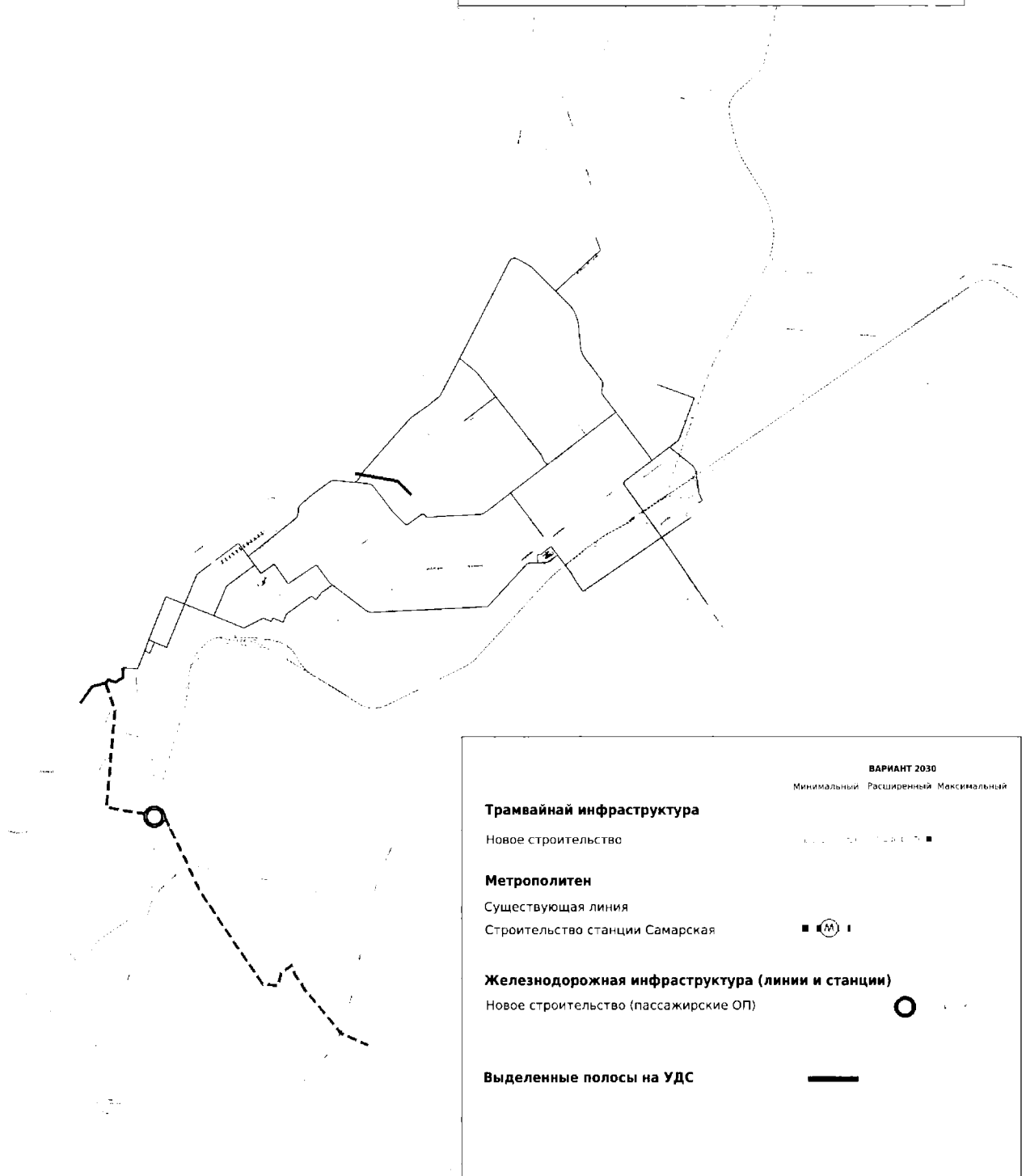


Рис. 90. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры в г.о. Самара на 2030 год

Предложения по инфраструктурным мероприятиям
города Самара на 2035 год

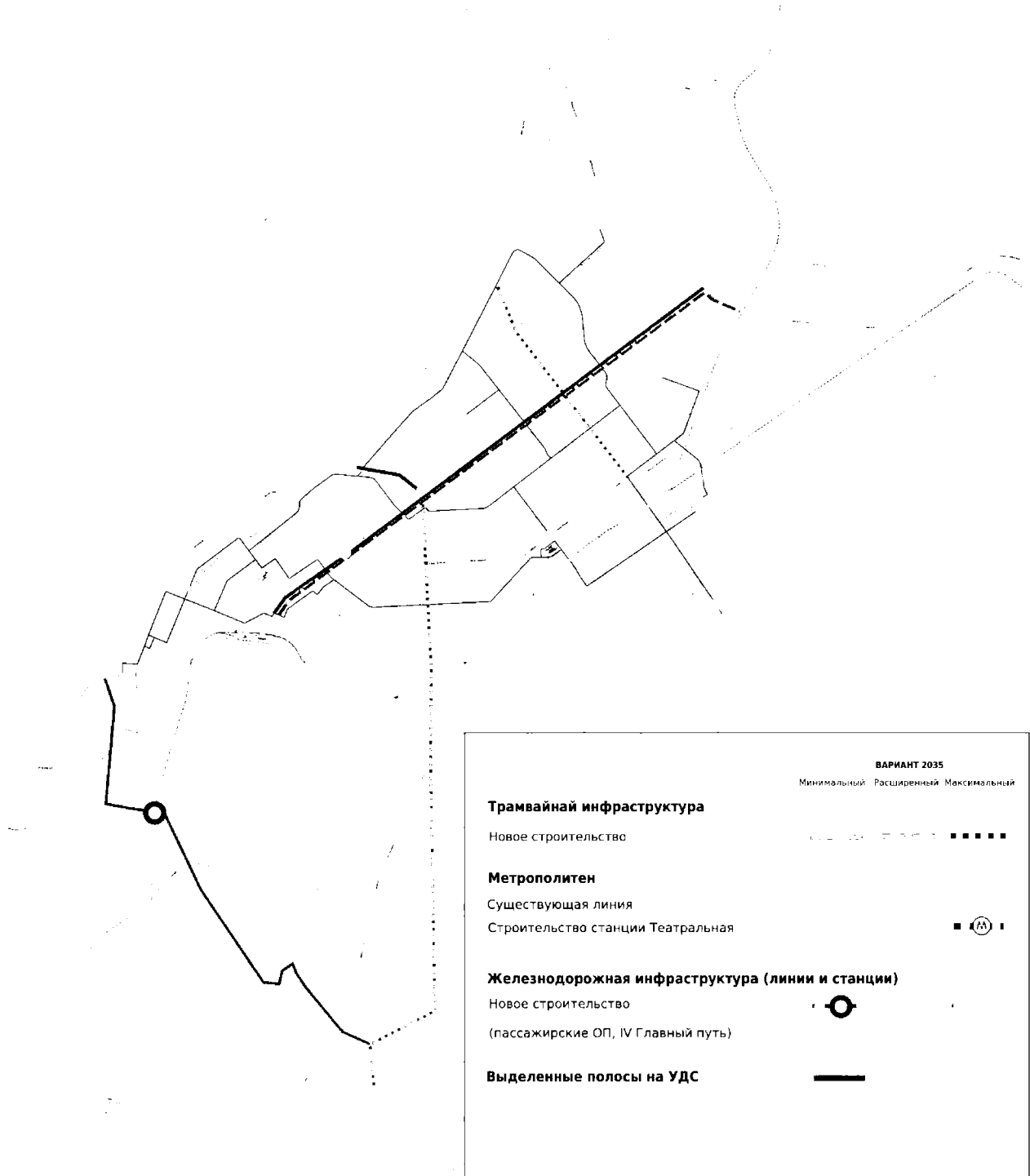


Рис. 91. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры в г.о. Самара на 2035 год

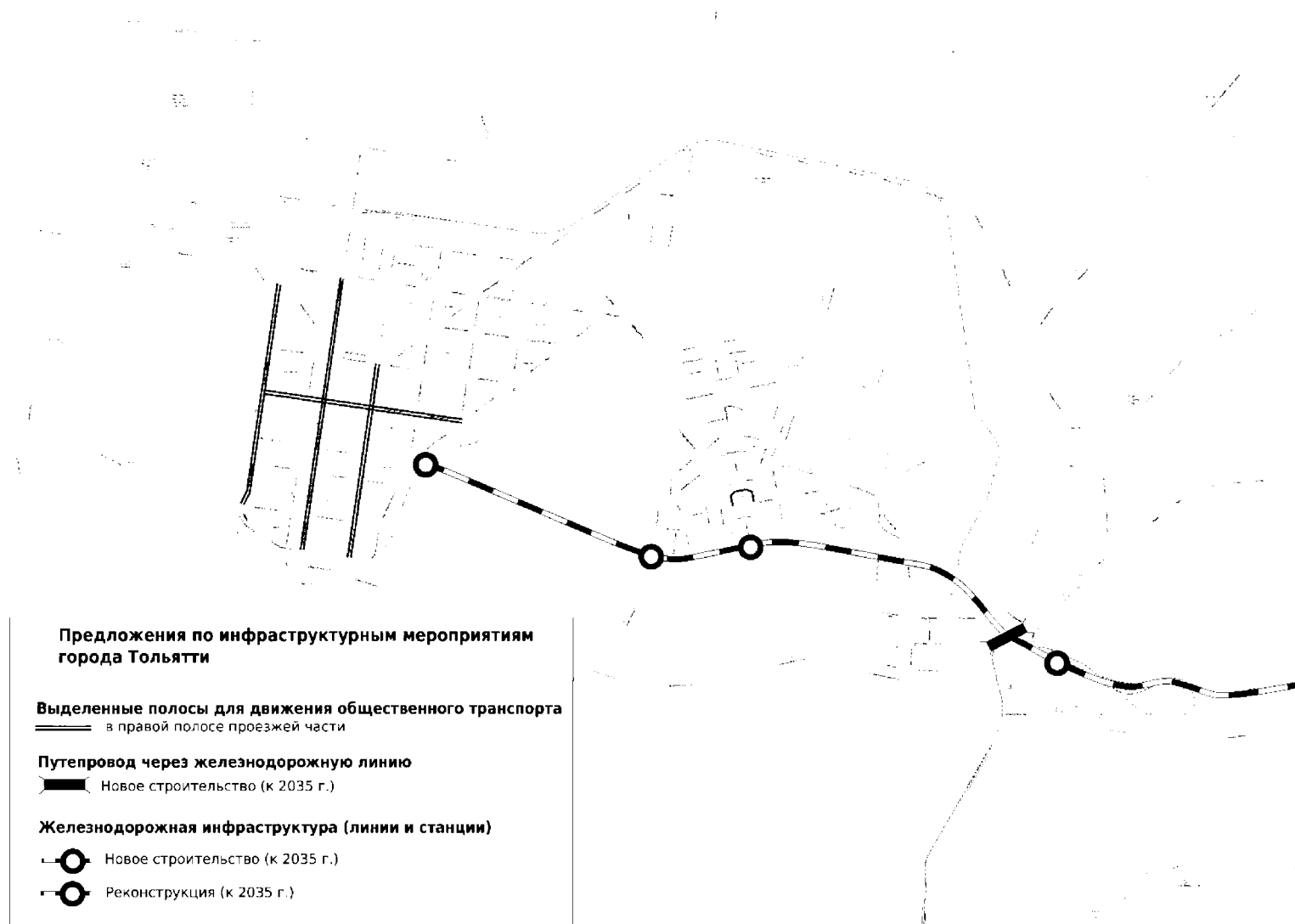


Рис. 92. Предложения по развитию транспортной инфраструктуры в г.о. Тольятти

4. Результаты расчетов транспортной модели г.о. Самара с использованием математической модели с учетом реализации мероприятий, предусмотренных вариантами реализации КСОТ

4.1. Паспорт транспортной модели г.о. Самара

| | | |
|-------------------------------|---|---|
| 1. | Наименование транспортной модели | Транспортная модель г.о. Самара |
| 2. | Версия программного комплекса транспортного моделирования | Aimsun 8.4 Next |
| 3. | Цель создания транспортной модели г.о. Самара | Целью создания транспортной модели г.о. Самара является разработка транспортной модели для определения интенсивности движения и пассажиропотоков в области моделирования как инструмента для определения оптимального решения развития транспортной инфраструктуры на основе единой модели, формирования автоматизированного инструмента по проверке и контролю данных замеров и исследований, а также получения результатов транспортных прогнозов, определения прогнозных показателей спроса на перемещения в транспортной сети г.о. Самара на основе внесения изменений в транспортную сеть, прогнозируемых показателей социально-экономических оценок, прогнозирования и построения модели перспективной ситуации |
| 4. | Область моделирования | г.о. Самара |
| 5. | Расчетные сроки | Базовый сценарий модели – 2020 год Прогнозные периоды: 2020 – 2024 годы; 2024 – 2030 годы; 2031 – 2035 годы |
| Структура транспортной модели | | |
| 6. | Граф УДС | 210 813 секций |
| 7. | Количество узлов отправлений/прибытий | 734 |
| 8. | Транспортная сеть | Процедура ввода в программный комплекс транспортного моделирования картографической подосновы территории |

| | | |
|-----|--|--|
| | | города |
| | | Ввод в программный комплекс дуг и узлов графа УДС с необходимой информацией по количеству полос движения, разрешенным поворотам на перекрестках, ограничениям скоростного режима, наличию выделенных полос движения для общественного транспорта, ограничениям движения для отдельных видов транспорта |
| | | Ввод в программный комплекс параметров объектов светофорного регулирования, включая информацию о фазах и циклах светофорного регулирования, наличии наземных пешеходных переходов с регулируемым и нерегулируемым пропуском пешеходов по проезжей части |
| 9. | Маршрутная сеть | Ввод в программный комплекс маршрутов, ОП и расписаний движения наземного и внеуличного транспорта общего пользования |
| | | Ввод в программный комплекс объектов «пересадочный узел» с указанием маршрутов транспорта общего пользования и времени, необходимого для осуществления пересадки |
| 10. | Транспортный спрос | Создание модели транспортного спроса – районирование и построение связей |
| | | Создание сетки узлов отправок и прибытий |
| | | Подключение транспортного района к моделям УДС и сетей транспорта |
| 11. | Сбор данных | Целевые показатели сети. Проведение натурных обследований |
| | | Замеры интенсивности пассажирообмена с разбивкой по видам транспорта (автобусы различной вместимости) |
| 12. | Моделирование, проверка и калибровка | Создание наборов матриц корреспонденций транспортной модели |
| | | Первичная проверка транспортной модели на основании данных, полученных в ходе натурных обследований |
| | | Калибровка транспортной модели пассажирских перевозок базового года |
| 13. | Прогнозирование транспортного движения | Прогноз параметров, характеризующих параметры пассажирских перевозок |

4.2. Создание моделей транспортного предложения – ввод УДС и сетей транспорта общего пользования

С точки зрения технической реализации создание моделей предложения подразумевает введение в программный комплекс данных об инфраструктурных сетях (в математической модели именуемых дугами графа), используемых для перемещения участников движения. В частности, в модель вводятся данные о следующих элементах сети:

УДС, каждый отрезок которой называется секцией и обладает конкретными характеристиками, описывающими особенности движения средств автотранспорта по участкам дорог между узлами, соединяющими секции, и на самих узлах в направлении существующей корреспонденции;

узлах (транспортные пересечения), описывающих количество полос, предназначенных для маневров, типах регулирования, характерные для узла затраты, требуемые для осуществления пересечения узла с конфликтующими направлениями;

поворотных направлениях (разрешенные направления движения на перекрестках, взаимный приоритет при движении по тому или иному направлению);

коннекторах, условно описывающих движение автотранспорта по внутриквартальной проезжей части и являющихся по сути соединителями центров транспортных районов (района въезда и выезда) с улично-дорожной сетью;

участках сети с наличием специального регулирования (запрещение движения грузового транспорта, ограничение скоростного режима, реверсивного движения и пр.);

приоритетных условиях движения общественного пассажирского транспорта (выделенные полосы, УДС только для общественного или специального транспорта);

уличных и внеуличных рельсовых линиях связей (ж/д пути, трамвайные сообщения).

4.3. Процедура ввода в программный комплекс транспортного моделирования картографической подосновы территории г.о. Самара

Для создания графа УДС в программном комплексе AimSun используется как инструментарий оператора по ручному вводу перечисленных элементов, так и возможность импорта GIS-данных, полученных из внешних источников. Для первичного определения рассматриваемой территории были обработаны данные по границам фрагментов города, изображение которых представлено на рис. 93.



Рис. 93. Фрагмент подосновы для г.о. Самара

Главной целью получения и импорта данных в комплекс моделирования является не только построение пространственно привязанной геоподосновы, но также ввод базы данных, содержащей сведения обо всех объектах местности и их атрибутах, имеющих важность для построения математической модели пассажирских перевозок. Таким образом, на основе импортируемых данных можно визуализировать

двумерную картооснову различного вида, проводить анализ и получать выборку необходимых сведений.

Полученная информация, а также результаты обследований и материалы инвентаризации технических средств дорожного движения использовались для ручного и автоматизированного ввода и контроля реквизитов графа сети, а именно:

- количество полос движения;
- наличие реверсивных полос;
- максимальная разрешенная скорость движения;
- сведения об участках с односторонним движением;
- данные изменения ширины проезжих частей в зоне влияния перекрестков;
- организация движения на перекрестках.

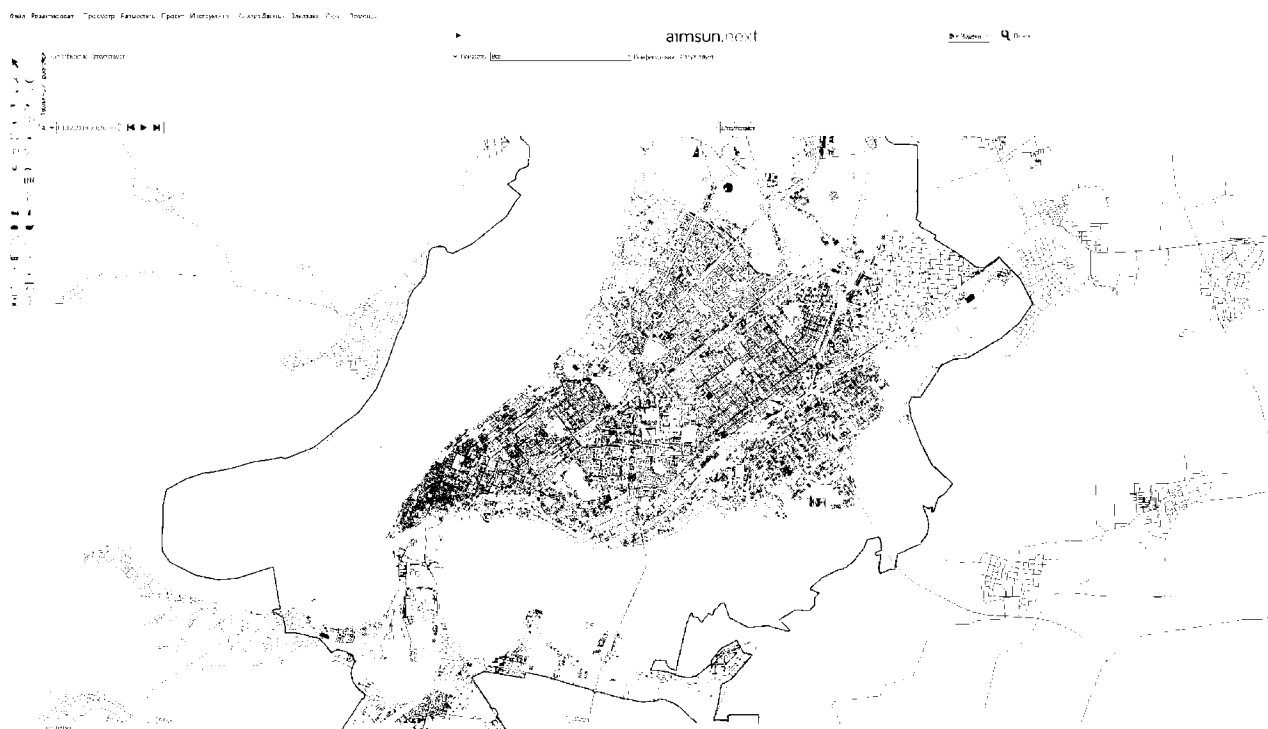


Рис. 94 Фрагмент подосновы для г.о. Самара, импортированный в программный комплекс AimSun

Импорт в программный комплекс транспортного моделирования подосновы территории г.о. Самара происходит поэтапно.

Части УДС общей картографической основы делятся на отдельные фрагменты и систематизируются в отдельных слоях в внутреннем формате импорта с сохранением всех атрибутов и их свойств.

После автоматизированного ввода исходных данных начинается автоматическая прорисовка направлений секций, построение соединяющих секции узлов и создание объектов сети.

Проводится корректировка и адаптация выгруженной УДС под программные особенности AimSun.

В процессе адаптации актуализируется сеть, включая узлы и дуги, под реальные параметры перегонов и пересечений УДС города (рис. 95).

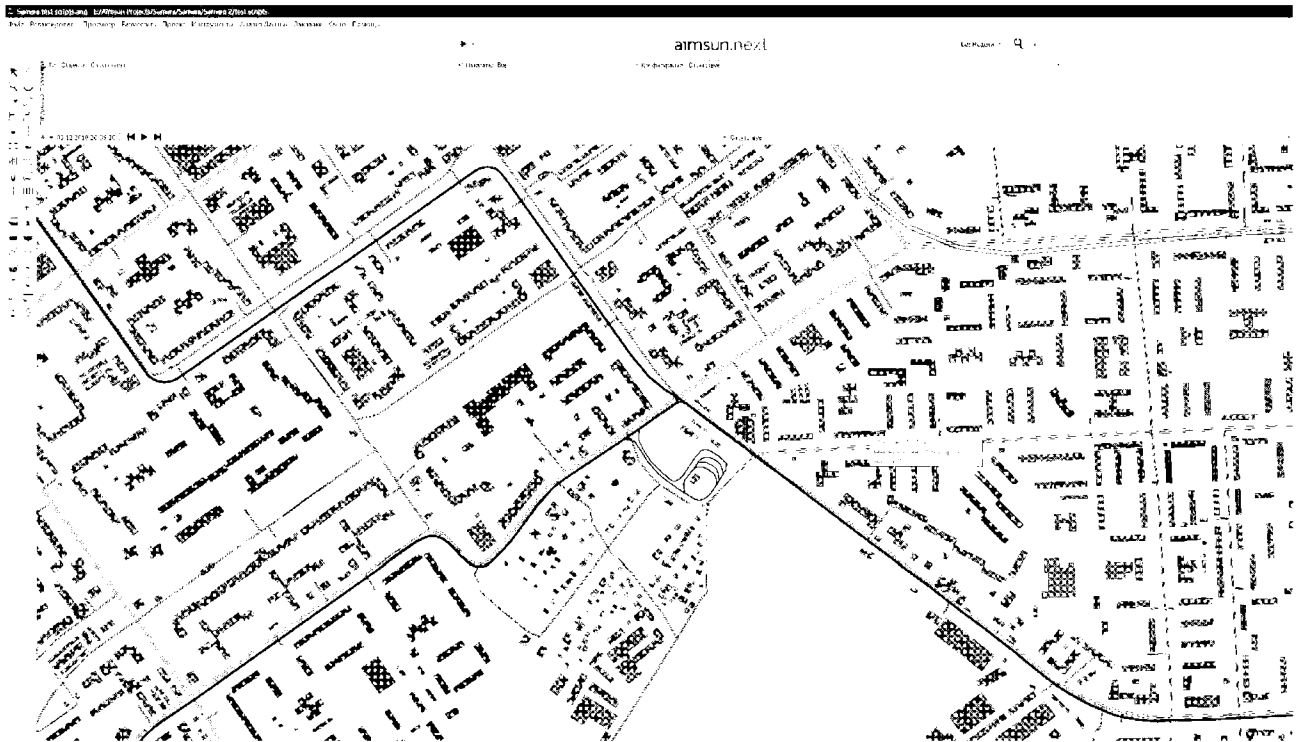


Рис. 95. Пример отрисовки УДС

Проверка связности графа УДС осуществляется диагностическими инструментами программного комплекса транспортного моделирования Aimsun 8.4 Next с использованием специальных атрибутов, описывающих узлы соединяемых секций. Для дополнительной валидации корректности ввода дорожного графа (секций и узлов) используются ресурсы натуральных

обследований, возможности панорамного фото и спутниковые снимки из открытых источников (при их актуальности на дату использования).

Детальное описание ввода в программный комплекс элементов графа УДС со всеми атрибутами представлено в последующих разделах КСОТ.

4.4. Ввод в программный комплекс дуг и узлов графа УДС с необходимой информацией по количеству полос движения, разрешенным поворотам на перекрестках, ограничениям скоростного режима, наличию выделенных полос движения для общественного транспорта, ограничениям движения для отдельных видов транспорта

В процессе создания модели предложения в транспортную модель загружается классификатор типов дорог с известными характеристиками и приводится к данным существующего в программном комплексе Aimsun 8.4 Next классификатору типов дорог с использованием таблиц преобразования атрибутов (табл. 67). Классификатор группирует типы по параметрам условий движения (количество полос движения, максимальная разрешенная скорость, извилистость дороги, уклон, характерная длина между перекрестками и т.д.).

Классификатор типов дорог с использованием таблиц преобразования атрибутов

| Attribute Type name | NOTE (RUS) | CODE (ENG) | CODE (RUS) |
|---------------------|--|---|---|
| MESH_ID | Номер меша | | |
| LINK_ID | Номер линка вмеше | | |
| ST_NODE_ID | Номер стартового узла | | |
| ED_NODE_ID | Номер конечного узла | | |
| ROAD_CLASS | Классификация дорог | 1 - freeway 2 - highway 3 - other road 4 - residential driveway 5 - unpaved road 6 - ford | 1: Автомагистраль 2: Шоссе 3: Прочая дорога 4: Дворовый проезд 5: Дорога без покрытия 6: Брод |
| ROAD_TYPE | Тип дороги | 1 - regular 2 - bridge 3 - under bridge 4 - exit 5 - driveway (non-residential area) 6 - tunnel 7 - round about 8 - u-turn 9 - ferry 10 - foodway 11 - public transport only 12 - driveway (industrial area and limited access territories) 13 - passing through is forbidden | 1: Дорога 2: По мосту 3: Под мостом 4: Съезд 5: Сервисная дорога 6: Тоннель 7: Круговое движение 8: Разворот 9: Паром 10: Пешеходная дорога 11: Дорога для общественного транспорта 12: Служебная дорога 13: Дорога с запрещенным сквозным проездом |
| ROAD_NUMB | Номер дороги | | |
| STR_TYPE | Тип улицы | | |
| STR_NAM | Название улицы | | |
| STR_NAM_F | Полное название улицы | | |
| CITY_TYPE | Тип города | | |
| CITY_NAM | Название города | | |
| CITY_NAM_F | Полное название города | | |
| REGION | Регион | | |
| TOLL_ROAD | Признак платной дороги | 1: toll road 2: free road | 1: Платная 0: Бесплатная |
| COUNTRY | Страна | | |
| LEVEL_CODE | Код уровня дороги над поверхностью земли | 0: regular road 1: bridge 2: over the bridge -1: tunnel | 0: Дорога 1: Дорога по мосту 2: Дорога под мостом -1: Тоннель |
| LINK_LEN | Длина линка, метры | | |
| WIDTHCODE | Код ширины дороги | 1: 24m~18m 2: 17m~12m | 1: 24m~18m 2: 17m~12m |

Для каждого типа участка УДС и узла пересечений в программном комплексе Aimsun 8.4 Next поддерживаются базовые функции расчета временных задержек, используемые при расчете времени на проезд по участкам сети.

Модель УДС состоит из двух основных графических элементов:

узел графа УДС (пересечение или примыкание проезжих частей, перекресток);

дуга графа УДС (участок проезжей части дорожного полотна, расположенного между пересечениями или примыканиями, секция в терминологии AimSun).

Дуга графа УДС описывает характеристики перегонов проезжих частей. Основные характеристики проезжих частей:

линия проезжей части (описывает топографические особенности участка проезжей части, включая радиусы трассировки, длину, высотные отметки);

направление движения транспортных средств по участку проезжей части;

количество и ширина полос движения на участке;

тип дороги (категория);

резервирование полос движения для общественного транспорта;

максимальная разрешенная скорость движения на участке;

организация движения перед перекрестками;

характерная пропускная способность участка (определяется по минимальному значению характерного сечения конкретного участка проезжей части);

функция «задержки» на участке проезжей части (определяет суммарные затраты в единицах времени прохождения участка при различных значениях транспортного спроса по этому участку сети);

дополнительные характеристики, влияющие на характер движения транспортных средств (наземные пешеходные переходы, остановки НГПТ, материал покрытия, ограничения движения различных видов автомобильного транспорта и т. д.).

Программный комплекс AimSun 8.4 Next дает возможность хранения обширной базы данных транспортных и социально-экономических показателей, а также реалистичного отображения топографии трассировки улиц, схожей с масштабным чертежом в графическом редакторе.

Для изменения характеристик участков УДС используется классификатор типов дорог. Тип дороги (категория) присваивается автоматизированным образом абсолютно всем секциям в сети и является четко определённым набором параметров для каждого типа,

поддерживающим проектную иерархию по типам дороги, аналогичную действующим нормам. Она подразумевает изменение тех или иных характеристик дорог для определения взаимного веса и влияния друг на друга, а также для изменения привлекательности на том или ином участке маршрута, выбранного как оптимальный для минимизации затрат осуществляемой корреспонденции участником движения. Пропускная способность секции оценивается по сечению проезжей части, которое пропускает наименьшее количество «приведенных» автомобилей в час.

Для оценки пропускной способности используются материалы натурных обследований, фото и видео материалы УДС, проекты организации дорожного движения при реконструкции и модернизации УДС.

При проведении расчетов на транспортной модели значения пропускной способности участка дороги зависят от следующих факторов:

- тип (категория) дороги;
- количество полос движения;
- организация движения на нерегулируемых перекрестках;
- циклы и фазы светофорного регулирования на регулируемых перекрестках.

Для корректного расчета пропускных способностей участков проезжей части в модель введена организация движения на перекрестках, которая включает в себя:

- разрешенные направления движения транспортных средств;
- приоритет движения транспортных средств по направлениям.

Для каждого типа секций из классификатора по категориям дорог используются функции задержки (Volume Delay Function – VDF) в зависимости от отношения объема движения по данной секции к её пропускной способности.

Для калибровки функций использовались материалы натуральных обследований набора характерных участков УДС, программа динамического микромоделирования AimSun.

Функции «задержки» (VDF) присваиваются конкретным типам дорог с соответствующими атрибутами. В системы транспортного моделирования заложен следующий перечень характеристик, влияющих на выбор функции «задержки» участка проезжей части (VDF):

- разрешенная скорость движения транспортных средств;
- степень транзитности транспортной связи;
- наличие ограничений для отдельных типов транспортных средств;
- пропускная способность участка проезжей части;
- наличие выделенных полос движения для общественного транспорта.

Создание описанного выше классификатора является необходимым элементом при формировании матриц стоимости времени (матрицы затрат), создании транспортного спроса, калибровке транспортной модели для соотнесения с параметрами сети и спроса базового года. Вместе с тем для участков сети, обладающих уникальными свойствами, существует возможность применения индивидуальной настройки параметров дополнительных затрат, повышающих или понижающих её «привлекательность» для участников движения.

Таким образом, исходным состоянием для проведения вычислительных экспериментов на транспортной модели является наличие:

- созданной модели спроса на движение, представляющей из себя (для каждого возможного сценария распределения) набор исходных матриц корреспонденций в сети;

- уточненных матриц по слоям спроса для различных систем транспорта, типов транспортных средств и однородных групп пользователей с учетом возможного ранжирования объема

пассажиропотока по временным интервалам суток, недельным и сезонным факторам;

созданной модели предложения для реализации транспортного спроса, представляющей модель УДС, маршрутной сети уличного и внеуличного пассажирского транспорта, системы транспорта, определяемой классом транспорта и видом транспортного средства (автобус, троллейбус, трамвай).

4.5. Ввод в программный комплекс маршрутов, ОП и расписаний движения наземного и внеуличного транспорта общего пользования

Принципиальное значение в транспортной модели имеет возможность проведения расчетных экспериментов в ракурсе оценки перемещения человека, изменений его предпочтений после корректировки режимов функционирования транспортной системы.

Данные особенности достигаются за счет мультимодальности транспортной модели – наличия возможности выбора не только маршрута перемещения, но и способа передвижения (личный автомобиль, все виды общественного транспорта, такси).

Для обеспечения возможности проведения описанных расчетов требуется ввод маршрутов (линий) общественного транспорта в модель.

На граф УДС наложена существующая сеть маршрутов (линий) уличного транспорта общего пользования. В модель введены линии муниципальных маршрутов (взятые из реестра и открытых интернет-источников), маршруты предприятий и производственных объектов (рис. 96).

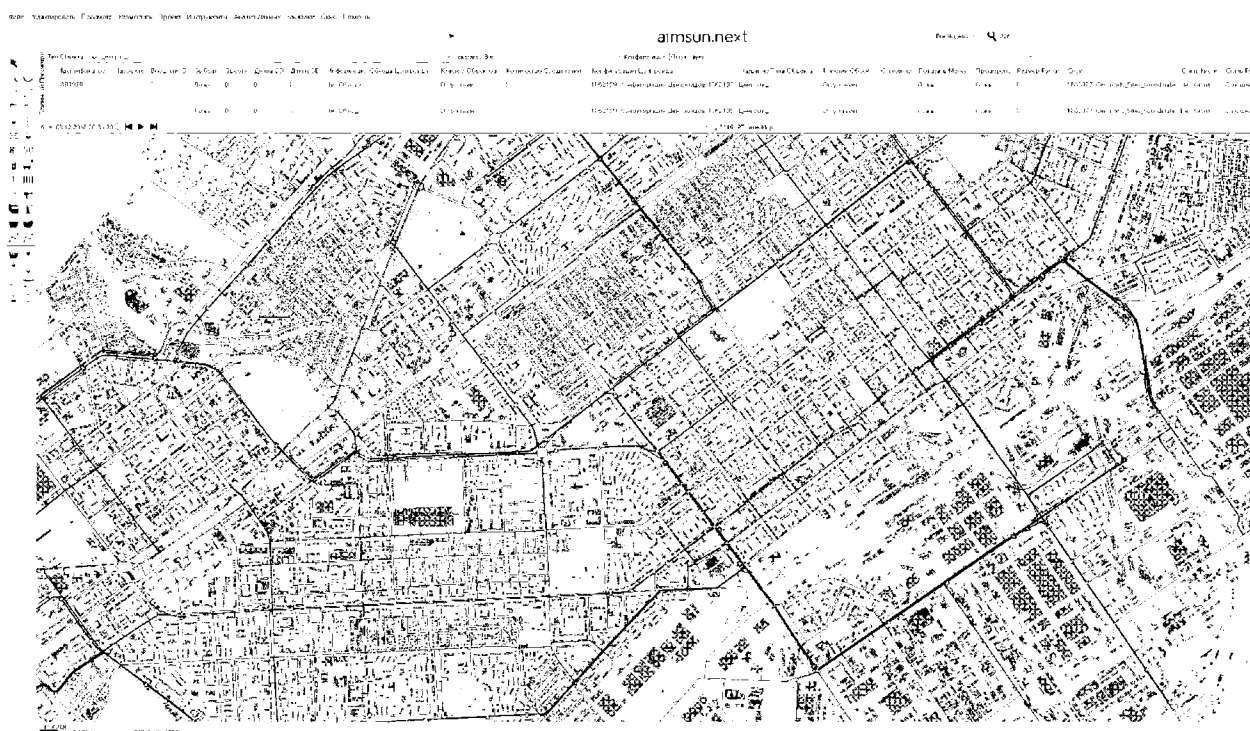


Рис. 96. Маршрутная сеть НГПТ (каждый маршрут обозначен отдельной линией)

Помимо этого, в модель введены:

- все автобусные остановки города (рис. 97);
- интервалы движения по времени суток или расписание движения транспортных средств, следующих по маршрутам (линиям);
- эксплуатационная скорость подвижного состава на маршруте следования.

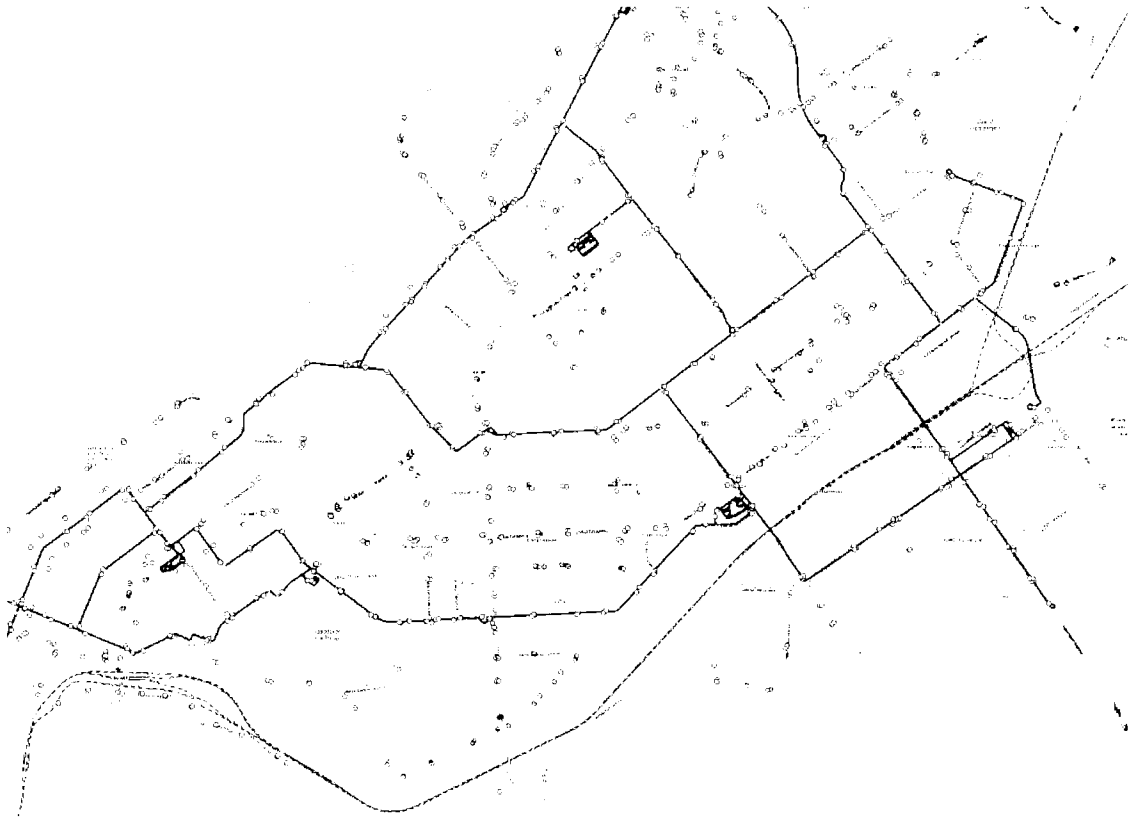


Рис. 97. Остановочные пункты сети НППТ

Для ввода данных используется эксплуатационная документация операторов уличного транспорта общего пользования. Вводятся коннекторы пешеходной доступности остановок общественного транспорта, соединяющие узлы генерации и притяжения поездок с остановками общественного транспорта. При этом учет временных затрат на подход пассажиров к остановкам общественного транспорта в графе УДС не принимается во внимание.

Движение транспорта общего пользования по УДС города учитывается посредством введенных в модель маршрутов (линий) наземного городского пассажирского транспорта и расписания движения транспортных средств по соответствующим маршрутам (линиям) (рис. 98, рис. 99).

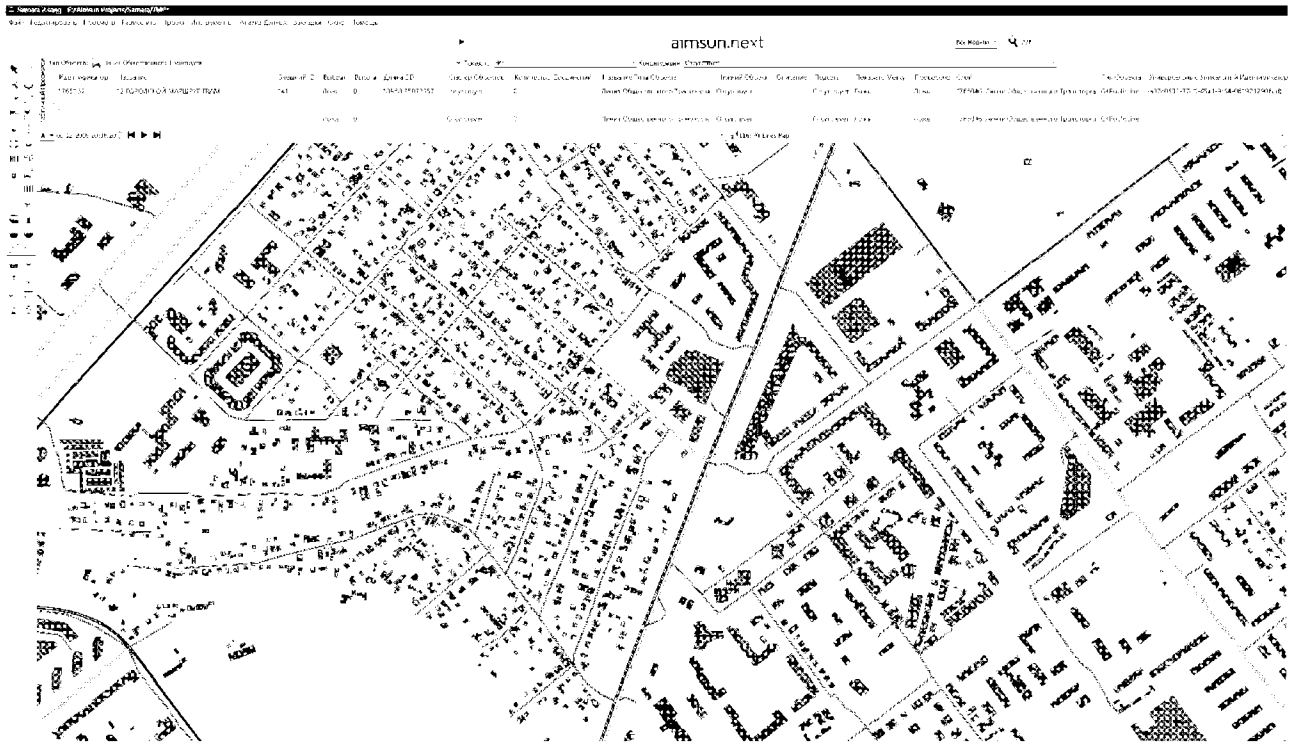


Рис. 98. Пример ввода данных автобусного маршрута № А47

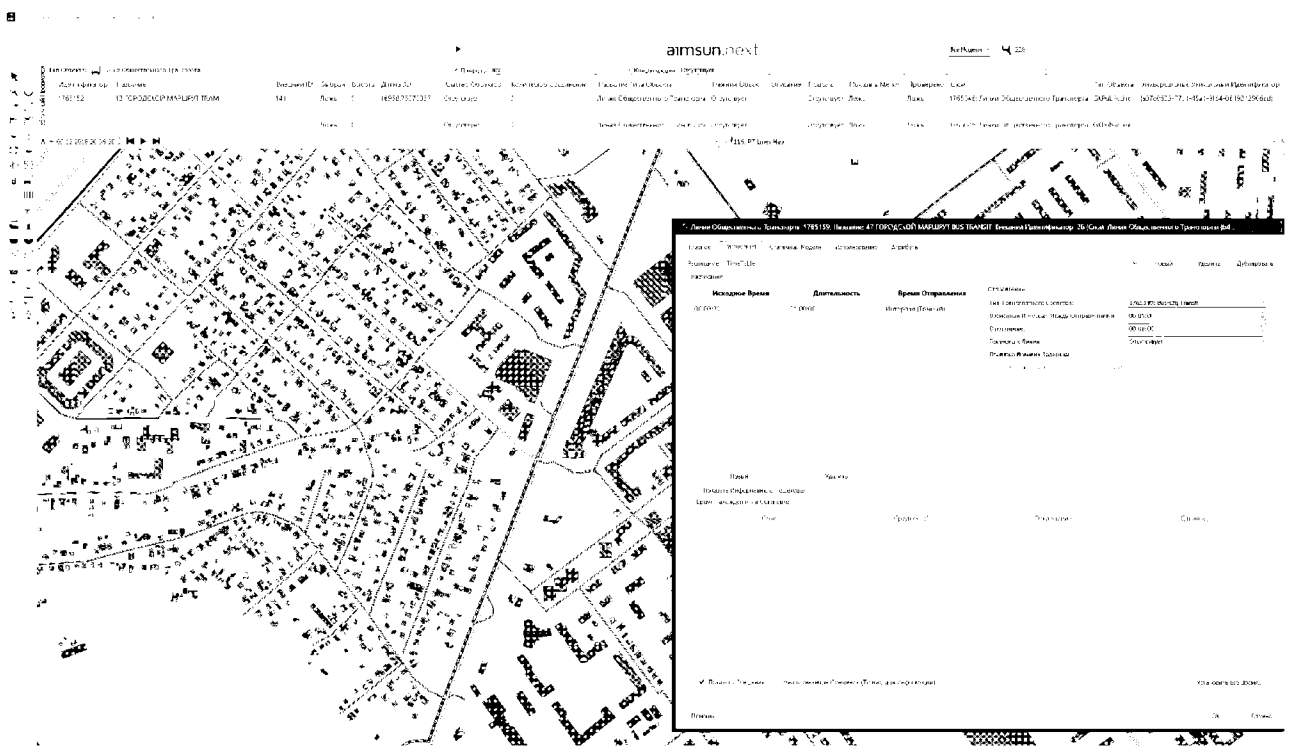


Рис. 99. Пример ввода данных о расписании движения маршрута автобуса

Движение транспортных средств каждого типа описывается планом пассажирских перевозок (Public Transport Plan), пример которого представлен на рис. 100.



Рис. 100. Фрагмент транспортного плана

Транспортная сеть модели может содержать не только маршруты (линии) наземного безрельсового транспорта, но и внеуличный пассажирский транспорт (трамвайные маршруты). Модель сети трамвайных маршрутов (линий) может содержать секции рельсовых путей, узлы (перекрестки), повороты (разрешенные направления движения на перекрестках), коннекторы пешеходной доступности остановок общественного транспорта, наложенную на секции сеть линий трамваев, остановки, интервалы движения по времени суток или расписание движения транспортных средств.

Участковая скорость транспортного средства на маршруте задается на участке движения от остановки к остановке математической функцией PDF (Delay function), учитывающей время и данные о скорости сообщения по существующей и планируемой маршрутной сети с учетом планируемых мероприятий. Таким образом, участковая скорость прохождения маршрутом участка сети зависит от скоростного режима на УДС, определяет текущие временные затраты в пути и является критерием

привлекательности маршрута при выборе его для осуществления пассажиром корреспонденции в сети.

4.6. Создание модели транспортного спроса – районирование и построение связей

Транспортный спрос представляется в модели в виде матрицы корреспонденций, которая содержит в себе поездки между всеми парами районов модели. При этом сам район представлен объектом модели, как правило, соответствующий относительно обособленной и однородной (с транспортной точки зрения) территории. На данной территории располагаются жилые, рабочие, учебные, торговые и иные типы строений. В создаваемой матрице корреспонденций строки соответствуют узлам – источникам движения, столбцы – узлам – целям движения.

Расчет транспортного спроса включает следующие этапы:

1. Формирование поездки и ввод данных, описывающих притяжение. Это первый шаг мультимодальной модели, в которой конечным результатом становится определение общего количества жителей, нацеленных на осуществление поездки в заданный временной период. Эти данные используются для прогнозирования общего количества поездок, сформированных в каждом транспортном районе и одновременно привлеченных к нему. Выходными данными является матрица поездок, которая содержит информацию о каждом узле, об объемах существующего и прогнозируемого въезда и выезда. Целевым значением, ограничивающим полученное при расчете количество поездок, является значение спроса на поездки.

2. Распределение транспортного движения. На этом шаге формируются расчетные сценарии и эксперименты, содержащие настройки и правила использования полученных на предыдущих этапах данных. Содержание сценария распределения автомобильного транспорта включает в себя несколько матриц (личный легковой, грузовой, такси, служебный и пр.) Вычисления проводятся посредством построения

кратчайшего маршрута с учетом полученных матриц поездок. Для получения сбалансированного состояния по загрузке УДС требуется около 50 итераций по построению пути между каждой парой узлов, районов въезда и выезда. Для таких вычислений используется алгоритм Франка-Вульфа.

Создание моделей транспортного спроса подразумевает введение в программный комплекс информации, определяющей параметры перемещений участников движения по введенной сети, в частности, следующих элементов:

сетки транспортных районов на картографической подоснове городских округов;

системы подключения транспортных районов к инфраструктурным сетям (УДС и маршрутной сети общественного транспорта);

определение социально-экономических показателей районов по генерации и притяжению поездок жителей города (численность и состав населения, количество рабочих мест и прочих мест притяжения).

4.7. Создание сетки узлов районов отправления и прибывания

Транспортные районы играют роль источников и целей всех передвижений в транспортной системе. В транспортном графе описывается транспортная модель с помощью специальных объектов: центроидов. Транспортная модель г.о. Самара имеет сетку транспортных районов в количестве 734 единиц, часть из которых используется как внешние входы-выходы в моделируемую сеть. Узлом въезда и выезда является геоинформационный точечный объект, который представляет собой условный центр определенной территории, формирующий определенные значения отправлений и прибытий, объект, осуществляющий генерацию и притяжение транспортных и пассажирских потоков, а его соединение с транспортной сетью города происходит посредством специализированного объекта (коннектора).

При создании транспортной модели были разработаны классификатор районов въезда и выезда и сетка районов въезда и выезда. Классификатор районов въезда и выезда учитывает такие типовые для определенных групп районов въезда и выезда основные показатели, как их функциональное назначение территории (жилая, производственная, смешанная и т.д.), удаление от центра города, специализированное назначение (например, зоны на границе моделируемой транспортной сети, описывающие пассажиропотоки и трафик с соседними территориями). При разработке проекта статической транспортной модели г.о. Самара были проведены территориальное зонирование, деление на транспортные районы, выделение узлов отправлений – прибытий внутри сетки районов и автоматизированный ввод данных узлов в модель. На рис. 101 представлена картограмма транспортных узлов.



Рис. 101. Картограмма транспортных узлов отправлений – прибытий

Соответственно, матрицы корреспонденций рассчитываются для созданного для города набора узлов.

4.8. Целевые показатели сети. Проведение натурных обследований

К целевым показателям сети относятся данные о транспортном поведении населения, данные о совокупном спросе на общественный

транспорт, совокупности решений, принимаемых участниками движения в части выбора мест назначения поездки с конкретной целью, выбора системы транспорта и т. д.

Целевые значения ранжируются по следующим показателям:

наблюдаемый транспортный спрос и распределение по видам уличного и внеуличного транспорта на выбранных маршрутах в долях от суточных или годовых показателей (табл. 68);

загрузка транспорта и количественные показатели фактического транспортного предложения;

пассажирский состав и показатели используемой тарифной модели;

данные пассажирообмена на остановках НГПТ;

показатели транспортной скорости на маршрутах сети.

Таблица 68

Пример сводных показателей распределения пассажиропотока по маршрутам трамвайной сети г.о. Самара

| _id | Название маршрута | Вид транспорта | Код предприятия | Час | Октябрь 2019, будний день | Ноябрь 2019, будний день | Август 2020, будний день | Сентябрь 2020, будний день |
|-----|-------------------|----------------|-----------------|-----|---------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|
| 10 | Городской маршрут | Трамвай | 1 | 5 | 251,09 | 251,69 | 301,61 | 296,39 |
| 10 | Городской маршрут | Трамвай | 1 | 6 | 485,36 | 518,82 | 569,82 | 623,73 |
| 10 | Городской маршрут | Трамвай | 1 | 7 | 778,96 | 835,15 | 672,55 | 925,07 |
| 10 | Городской маршрут | Трамвай | 1 | 8 | 719,95 | 731,99 | 554,97 | 800,20 |
| 10 | Городской маршрут | Трамвай | 1 | 9 | 493,09 | 512,28 | 435,08 | 554,81 |
| 10 | Городской маршрут | Трамвай | 1 | 10 | 409,14 | 462,94 | 336,34 | 396,19 |
| 10 | Городской маршрут | Трамвай | 1 | 11 | 591,30 | 657,57 | 469,47 | 543,92 |
| 10 | Городской маршрут | Трамвай | 1 | 12 | 560,42 | 623,38 | 415,69 | 512,63 |
| 10 | Городской маршрут | Трамвай | 1 | 13 | 510,81 | 566,25 | 361,76 | 435,96 |
| 10 | Городской маршрут | Трамвай | 1 | 14 | 499,55 | 549,26 | 355,39 | 442,98 |

Натурные обследования включают:

замеры объемов пассажиропотока на различных системах транспорта общего пользования прямым и балльным способом;

замеры данных пассажирообмена на остановочных пунктах;

замеры ездовых характеристик транспорта общего пользования (эксплуатационные скорости, количество остановок на пути следования).

Использование целевых показателей маршрутной сети и проведение натурных обследований при моделировании спроса базового положения выполняется с целью:

получения дополнительной информации, характеризующей актуальный спрос на использование системы транспорта города;

проверки и уточнения информации, полученной из единой информационной базы данных.

4.9. Замеры интенсивности пассажирообмена с разбивкой по видам транспорта (автобусы различной вместимости)

Важной особенностью программного комплекса моделирования Aimsun.Next является возможность проверки и оценки погрешности отклонения модельных расчетов от наблюдаемых и замеренных показателей. Модельный расчет позволяет отобразить распределенное перемещение участников движения не только по видам транспорта, но и по целям поездок (работа, учеба, поездки по бытовым целям и прочее).

С целью определения параметров транспортного обслуживания в г.о. Самара, а также с целью определения качества модельного расчета показателей транспортной модели базового 2020 года было проведено натурное обследование пассажиропотоков. Обследование проводилось методом прямого подсчета и балльной оценки учетчиком на остановочных пунктах по пути следования маршрутов. Обследование методом балльной оценки, а также путем учета вошедших и вышедших пассажиров с ОП проводилось в утренний «час-пик»: с 07:00 до 10:00.

Таблица 69

Пример данных замеров пассажирообмена на маршрутах в утренний пиковый период

| № п/п | Вид транспорта | Модель ТС | Номер маршрута | Время | | Учет по всем категориям пассажиров, человек | | |
|-------|----------------|-----------|----------------|----------|----------|---|---------------------------------|--|
| | | | | прибытия | ожидания | общее число вышедших пассажиров | общее число вошедших пассажиров | общее число пассажиров в ТС до высадки |
| 1. | К | ПЕЖО | 113 | 7:00 | 20 | 1 | 0 | 4 |
| 2. | А | ЛИАЗ | 59 | 7:04 | 20 | 2 | 0 | 9 |
| 3. | К | ХУНДАЙ | 392 | 7:08 | 20 | 2 | 0 | 3 |
| 4. | К | ХУНДАЙ | 385 | 7:17 | 20 | 2 | 0 | 3 |
| 5. | К | СИТРОЕН | 113 | 7:18 | 20 | 1 | 0 | 3 |
| 6. | А | ЛИАЗ | 59 | 7:20 | 20 | 7 | 0 | 3 |
| 7. | К | ФИАТ | 392 | 7:28 | 20 | 5 | 0 | 2 |
| 8. | А | ЛИАЗ | 50 | 7:29 | 20 | 7 | 0 | 1 |
| 9. | К | ФОРД | 113 | 7:35 | 20 | 7 | 0 | 3 |
| 10. | А | ЛИАЗ | 50 | 7:38 | 20 | 11 | 0 | 2 |
| 11. | А | ПЕЖО | 392 | 7:40 | 20 | 3 | 0 | 1 |
| 12. | К | ПЕЖО | 113 | 7:48 | 20 | 2 | 0 | 2 |
| 13. | К | СИТРОЕН | 447 | 7:35 | 20 | 1 | 0 | 1 |
| 14. | А | ЛИАЗ | 50 | 7:35 | 20 | 14 | 0 | 1 |
| 15. | К | ПЕЖО | 392 | 7:56 | 20 | 0 | 1 | 1 |
| 16. | К | СИТРОЕН | 113 | 8:05 | 20 | 2 | 0 | 1 |
| 17. | А | ЛИАЗ | 50 | 8:06 | 20 | 0 | 0 | 1 |
| 18. | А | ЛИАЗ | 50 | 8:07 | 20 | 2 | 2 | 1 |
| 19. | А | ЛИАЗ | 78 | 8:11 | 20 | 2 | 0 | 3 |

| № п/п | Вид транспорта | Модель ТС | Номер маршрута | Время | | Учет по всем категориям пассажиров, человек | | |
|-------|----------------|-----------|----------------|----------|----------|---|---------------------------------|--|
| | | | | прибытия | ожидания | общее число вышедших пассажиров | общее число вошедших пассажиров | общее число пассажиров в ТС до высадки |
| 20. | К | ПЕЖО | 398 | 8:13 | 20 | 7 | 0 | 3 |
| 21. | К | СИТРОЕН | 113 | 8:18 | 20 | 7 | 1 | 2 |
| 22. | А | ЛИАЗ | 50 | 8:21 | 20 | 5 | 0 | 4 |
| 23. | К | ХУНДАЙ | 388 | 8:22 | 20 | 3 | 0 | 1 |
| 24. | А | ЛИАЗ | 50 | 8:32 | 20 | 14 | 0 | 3 |
| 25. | К | СИТРОЕН | 392 | 8:36 | 20 | 8 | 1 | 3 |
| 26. | К | ФИАТ | 400 | 8:41 | 20 | 2 | 0 | 2 |
| 27. | К | ГАЗ | 444 | 8:42 | 20 | 1 | 0 | 2 |
| 28. | К | ФИАТ | 113 | 8:47 | 20 | 4 | 0 | 3 |
| 29. | А | ЛИАЗ | 50 | 8:51 | 20 | 28 | 1 | 3 |
| 30. | К | | 389 | 8:57 | 20 | 5 | 0 | 2 |
| 31. | А | ЛИАЗ | 50 | 8:58 | 20 | 12 | 0 | 2 |

4.10. Создание наборов матриц корреспонденций транспортной модели

Применяемый в работе программный комплекс моделирования AimSun.NEXT позволяет оценить степень влияния проектируемых мероприятий на локальные и сетевые параметры потоков. Модельный расчет позволяет отобразить распределенное перемещение участников движения не только по видам транспорта, но и по целям поездок (работа, учеба, покупки в торговых точках и прочее), а также использовать для оценки распределения данные поездок, полученные из внешних источников. Основным механизмом распределения поездок и загрузки транспортной сети является алгоритм статического распределения каждой поездки с учетом временных и стоимостных затрат перемещения между районами. Функции программы позволяют использовать социально-экономические данные, вводимые пользователем для каждого района, и определять параметры спроса-предложения для въезда и выезда различных категорий граждан и целей их поездок в указанный интервал времени суток (например, утренний и вечерний пиковые периоды, выходной день, межпиковый период).

На основании полученных расчетных данных создаются матрицы корреспонденций, которые определяют спрос на движение по УДС и на использование различных систем транспорта общего пользования.

замеров, анализа дополнительно собранной самостоятельно и полученной из разных источников информации.

Проверка транспортной модели г.о. Самара проводится путем ввода в информационную структуру модели следующих данных:

данных системы обслуживания транспортных и пассажирских потоков (замеренная интенсивность пассажиропотока на маршрутах сети);
порейсовые замеренные данные пассажирообмена на остановках НГПТ.

На основе введенных данных проводится автоматизированный статистический анализ сравнения замеров интенсивности движения (пассажиропотоков) и модельных значений.

Основными выходными данными модели существующего спроса являются:

объемы корреспонденций между всеми транспортными районами;
модельные значения потоков (спрос на перемещения до калибровки);
реализуемые основные параметры движения на каждой отдельной дуге УДС;

маршруты движения между всеми районами и коэффициенты расщепления по маршрутам;

сетевые расчетные параметры для проведенного сценарного эксперимента.

Основными составляющими проведения актуализации модели для приведения к показателям базового года являются следующие параметры:

в части показателей интенсивности движения – введение значений реальных данных потоков и получение параметров занятости и скорости транспортного потока на участках УДС;

в части матрицы спроса – введение параметров отправок-прибытий на остановках НГПТ, ввод целевых показателей объемов перевозок маршрутами общественного транспорта по данным замеров и данным накопленной статистики помаршрутно;

в части получения актуальных скоростных параметров, оборотного времени и сетевых интервалов движения маршрутов общественного транспорта – указания актуальных участковых скоростей на секциях УДС.

На результирующих схемах представляются цифрограммы транспортных потоков, в которых, как правило:

цифрами представлены значения транспортного спроса на каждом отрезке сети;

цветом линии обозначается уровень загрузки элементов сети (секций УДС между остановками), определяющий значение использования провозной способности участка.

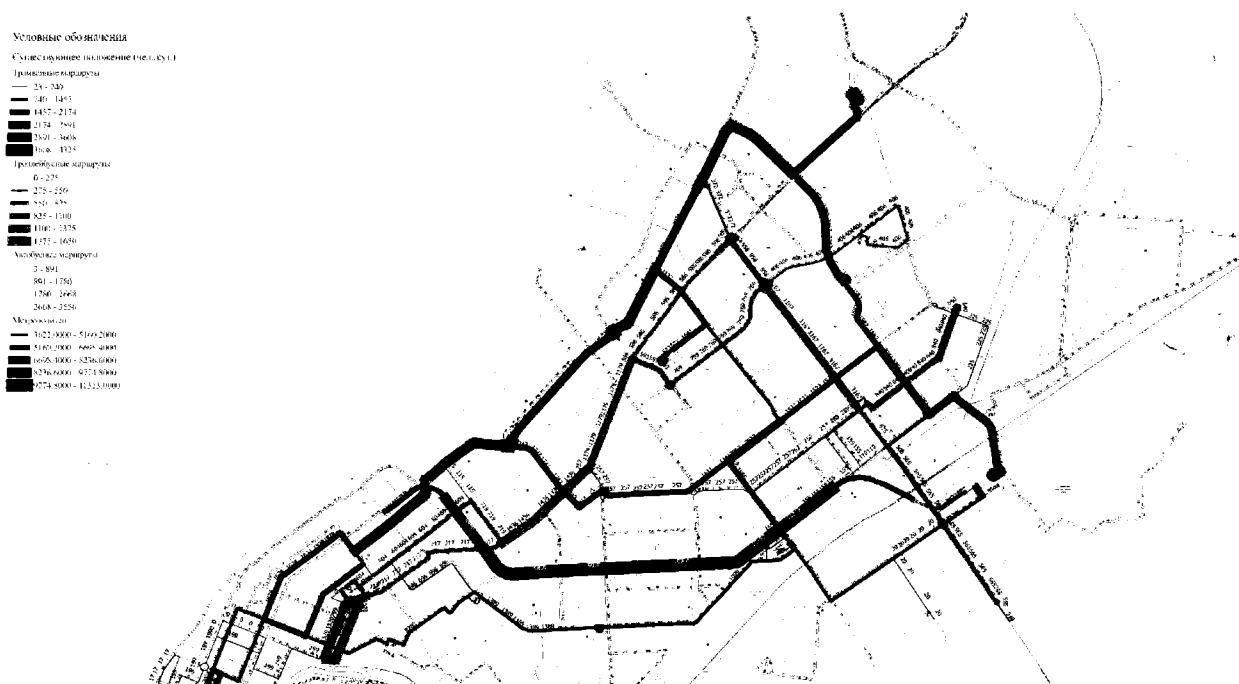


Рис. 103. Рассчитанные пассажиропотоки (количество пассажиров, загрузка)

4.12. Калибровка транспортной модели пассажирских перевозок базового года

Назначением калибровки модели пассажирских перевозок является приведение модельных расчетов объемов транспортных потоков к целевым, наблюдаемым данным, получение актуального расчета транспортной потребности и актуального расчета матриц межрайонных

пассажирских корреспонденций с детализацией по целям поездки и системам транспорта, соответствующим показателям базового года.

Фундаментальной идеей, принятой в модели для определения функции расщепления пассажиропотока, является предположение, что часть пассажиров в силу различных причин никогда не пользуется личным транспортом, с другой стороны, часть пассажиров ни при каких обстоятельствах не использует для поездок общественный транспорт. В результате перераспределение пассажиропотока по видам транспорта происходит в рамках «сомневающейся» части пассажиропотока, в зависимости от отношения стоимости поездки между двумя конкретными районами въезда и выезда на личном и общественном транспорте.

Калибровка матриц отравлений-прибытий проводится по целевому показателю расчетных показателей количества пассажиров в транспортной сети города. Калибровки матриц корреспонденций проводятся по данным «наблюдаемых» значений показателей пассажиропотоков на въездах и выездах из транспортных районов (показатели часового пассажирообмена), целевых суммарных показателей пассажиропотоков по видам транспорта и маршрутов, целевых показателей годовых и суточных перевозок по транзакциям для уличного и внеуличного транспорта.

Анализ качества перераспределения потоков, получаемых в модели, например, коэффициент корреляции между объемами потоков, полученными при перераспределении, и наблюдаемыми значениями служит для корректировки показателей матрицы на базе следующих атрибутов:

- коэффициента пересадочности, значений матрицы пересадочности;
- участковой скорости (калибровка функции задержки общественного транспорта) по видам уличного и внеуличного транспорта;
- рассчитанных данных пассажирообмена и пассажиропотока;
- значений объемов пересадки в пунктах пересадки;

актуальных данных о расписании движения пассажирского транспорта в маршрутной сети.

Уточнение матриц корреспонденций при калибровке модели производится в две последовательные стадии: на базе наблюдаемых целевых показателей пассажиропотока на маршрутах сети, замеров данных интенсивностей и на базе наблюдаемых данных пассажирообмена в сети на остановочных пунктах.

Отклонения в матрице поездок от фактических показателей могут быть связаны с сезонными изменениями спроса, неверной кодировкой социально-экономических параметров районов въезда и выезда, неверными выбранными параметрами функции ожидания, коэффициента пересадочности в сети. Ошибки и неточности такого характера исправляются с использованием процедуры автоматизированной калибровки матрицы спроса, в рамках которой потоки в матрицах межрайонных пассажирских корреспонденций с детализацией по целям поездки и системам транспорта приводятся к данным объемов существующих транспортных потоков, а назначаемые агрегированные потоки приводятся к данным целевых суммарных показателей пассажиропотоков и пассажирообмена.

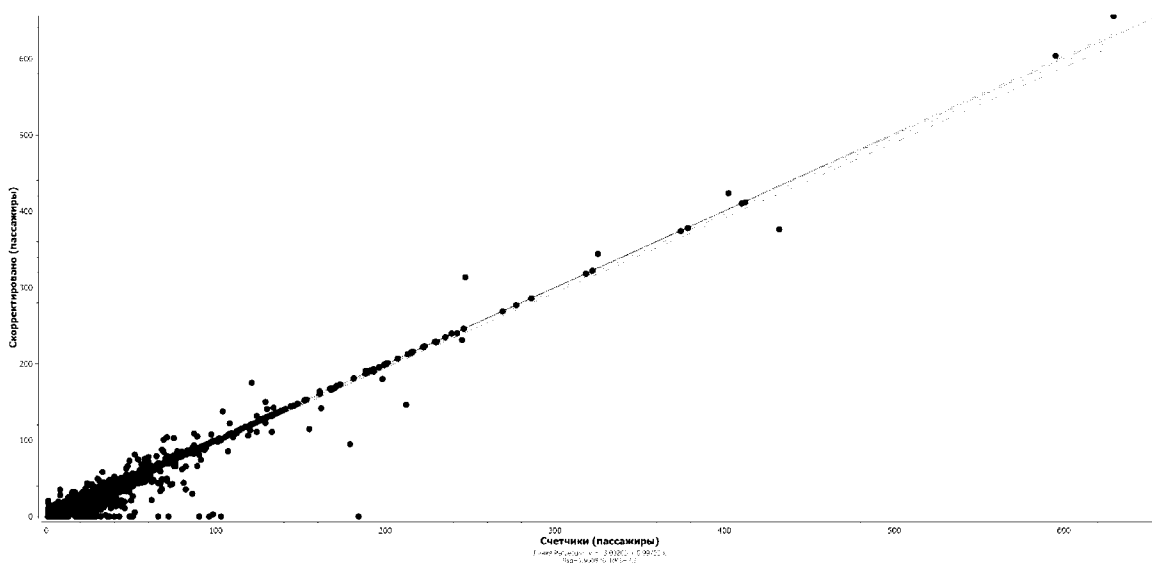


Рис. 104. График результатов калибровки по данным пассажирообмена на остановках НГПТ

4.13. Прогноз параметров транспортной модели г.о. Самара

В рамках работ по прогнозированию перспективных объемов пассажирских перевозок была разработана транспортная модель г.о. Самара, в том числе базовая модель 2020 года и варианты транспортной макромоделли прогнозных лет на краткосрочную, среднюю и на долгосрочную перспективы (до 2035 года).

При составлении транспортной модели г.о. Самара список перспективных изменений, используемых в модели, включал в себя данные, связанные с вводом в эксплуатацию строящихся объектов транспортной инфраструктуры, изменений транспортного предложения, общего изменения прогнозируемого спроса и изменения пассажиропотоков на прогнозируемую перспективу, требований к развитию системы пассажирских перевозок. Определение границ фрагмента рассматриваемой УДС для проведения моделирования основано на необходимости выявления возможных последствий введения изменений и полностью соответствует границам моделирования и сценариям развития ситуации.

Транспортная модель, перспективы и расчет транспортной потребности были согласованы с данными социально-экономического развития в части:

общего объема прогнозируемого пассажиропотока;

расчетных данных перемещений по уличной сети с использованием личного и общественного транспорта;

изменения в транспортном спросе и данных перспективного зонирования города на районы генерирования и привлечения транспортного спроса.

Прогнозная модель включает данные мероприятий по организации маршрутов пассажирских перевозок (вариантов проектирования) на расчетные периоды в увязке с документами территориального планирования и документацией по планировке территории, документами

стратегического планирования. При проведении расчета прогнозного спроса предложены несколько вариантов мероприятий по организации пассажирского сообщения в соответствии с прогнозным сценарием социально-экономического развития. Для каждого из предложенных вариантов с использованием моделирования проведена укрупненная оценка прогнозирования транспортного спроса и транспортного предложения. На разработанных моделях выполнены ввод данных, характеризующих запланированные мероприятия, а также оценка реализации по каждому мероприятию.

Полученные результаты могут быть использованы в дальнейшем в ходе планирования мероприятий по развитию транспортного комплекса города с их планомерным уточнением по мере реализации.

Оптимизация транспортной системы г.о. Самара основывается на следующих положениях:

развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения и субъектов экономической деятельности, сбалансированное с градостроительной деятельностью, а также использование при оптимизации существующей схемы организации дорожного движения на территории проектирования и формирование эффективно функционирующей схемы транспорта на краткосрочную и долгосрочную перспективы;

развитие системы организации дорожного движения на территории г.о. Самара с преимущественным развитием системы общественного транспорта;

развитие общественного транспорта как привлекательной альтернативы личному автомобилю для совершения целевых поездок.

Путем расчета на мультимодальной модели введены данные, наиболее близкие к запланированной последовательности (очередности) реализации мероприятий. Моделирование и расчет транспортных проектов приводит к получению основных транспортных показателей модели:

средняя продолжительность поездки – усредненное значение времени в пути по всем корреспонденциям в модели;

средняя длина поездки – усредненное значение расстояний по всем корреспонденциям в модели;

количество поездок – общее число корреспонденций данного типа.

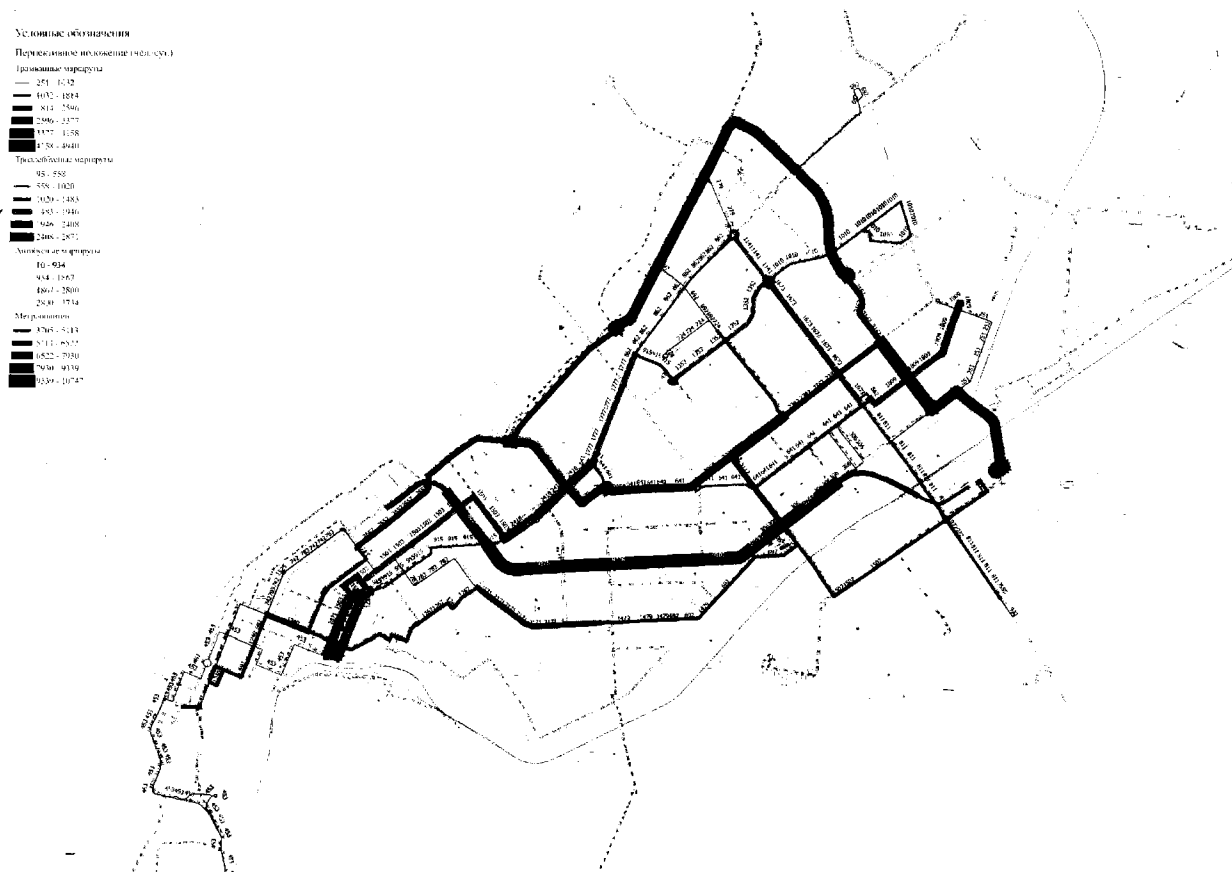


Рис. 105. Рассчитанные (модельные) пассажиропотоки (количество пассажиров, загрузка) перспективной сети

5. Обоснование утверждаемого варианта реализации КСОТ с учетом оценки социально-экономической эффективности реализации мероприятий КСОТ

5.1. Расчет социально-экономического эффекта рассматриваемых вариантов реализации КСОТ и отдельных капиталоемких мероприятий в их составе (с учетом изменения затрат времени на передвижения и объемов выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от автомобильного транспорта) в сравнении с базовым сценарием развития транспортных систем Самарской области и Самарско-Тольяттинской агломерации, а также муниципальных образований в ее составе

Системы городского транспорта общего пользования оказывают непосредственное влияние на социально-экономическое развитие

городских агломераций и страны в целом. При плотности застройки, характерной для крупных городов России, попытки обеспечить потребности в передвижениях индивидуальным транспортом гарантированно приведут к заторовым ситуациям и не смогут обеспечить транспортный спрос. Надежное и быстрое сообщение (а следовательно – и высокую доступность) в крупных городах с населением более 250 тыс. человек может обеспечить только общественный транспорт: по одной полосе автомобили перевозят максимум 1 – 1,2 тыс. человек в час, тогда как автобус и троллейбус по выделенной полосе – до 4 тыс. человек в час, трамвай – до 12 – 18 тыс. человек в час.

Целевой эффект транспорта – обеспечение доступности (выраженное в достижении нормативов стандарта транспортного обслуживания) – достигается за счёт прямых расходов и экстерналий: косвенного ущерба, вызванного затратами времени на передвижение, экологического ущерба и ущерба от дорожно-транспортных происшествий. Эффективность проектов развития транспортных систем городов определяется снижением указанных прямых расходов и ущерба. В частности, целью развития общественного транспорта является многократное сокращение указанных видов расходов и ущерба при достижении заданного уровня стандарта транспортного обслуживания по сравнению с попыткой обеспечения этого же уровня стандарта индивидуальным транспортом.

Современное состояние систем городского общественного транспорта в большинстве городов Российской Федерации соответствует парадигме, сложившейся в 1990-х годах, в которой общественный транспорт рассматривается исключительно по принципу экономии прямых бюджетных затрат и делегирования полномочий и вопросов организации транспортного обслуживания населения частным коммерческим перевозчикам. Практика показала, что перевозчику, которому город не задает качественные параметры транспортной услуги, невыгодно обслуживать пиковый спрос (для этого нужно увеличить выпуск автобусов

на линию в 1,5 раза, но выручка за день вырастет всего на 20%), невыгодно осуществлять социальные перевозки льготников, работать в вечернее время и обслуживать удаленные объекты застройки. Кроме того, при прямой конкуренции на маршруте возникают гонки за пассажиром (нарушение безопасности движения), не достигается наполняемость транспортных средств большой вместимости (для этого требуется выдерживать интервал перед экипажем трамвая или автобуса большой вместимости, что при гонках за выручкой не обеспечивается). В итоге с маршрутов уходят наиболее эффективные виды транспорта – трамвай, троллейбус и автобус большой вместимости, растут прямые затраты, ухудшается безопасность, увеличиваются выбросы загрязняющих веществ, растут затраты времени пассажиров из-за снижения надежности, не соблюдаются нормативы стандартов транспортного обслуживания.

Мировой опыт рассматривает функционирование и развитие систем транспорта общего пользования, прежде всего, как общественное благо, призванное обеспечивать не только решение социальных задач «перевозки малоимущих», но и экономическую эффективность городов за счёт переключения основного транспортного спроса на общественный транспорт, в котором удельные прямые затраты и негативные экстерналии на пассажира кратно ниже, чем на индивидуальном транспорте. В частности, на 1 млн. пассажиров автобус совершает в 40 раз меньше ДТП, а трамвай – в 130 раз меньше ДТП, чем при перемещении индивидуальным транспортом; автобус осуществляет в 4 раза меньше загрязнений, а электротранспорт – в десятки раз; потребности в территориях (которые и обеспечивают возможность надежного и быстрого передвижения) у автобуса – в 4 раза меньше, у трамвая – в 12 – 18 раз меньше, чем на индивидуальном транспорте. В этой связи наблюдается устойчивый мировой тренд на рост доли более эффективного наземного электротранспорта, повышение вместимости подвижного состава, оптимизацию маршрутных сетей.

Развитие общественного транспорта в городских агломерациях должно быть ориентировано на достижение и поддержание адресных нормативов качества транспортного обслуживания для каждого потенциального потребителя, построенных на потребительских свойствах транспортной системы, к которым относятся:

надежность (гарантированная доля поездок в соответствии с плановым временем ожидания и поездки);

доступность (географическая, т.е. пешеходная доступность, и ценовая, т.е. доля затрат в месяц от среднего уровня заработной платы);

комфорт (гарантированная, т.е. доля поездок без превышения нормативного наполнения подвижного состава) и другие.

Для достижения поставленных задач модернизация систем городского общественного транспорта должна производиться по утвержденному плану с поэтапным достижением намеченных целей.

В основе построения системы транспорта общего пользования необходимо закладывать следующие принципы:

выполнение социальных стандартов качества обслуживания, обеспечивающих привлекательность общественного транспорта;

минимизация капитальных и эксплуатационных затрат;

сокращения затрат времени населения на передвижения;

минимизация экологического влияния транспорта общего пользования;

сокращение ущерба от дорожно-транспортных происшествий.

Реализация проектов модернизации систем городского пассажирского транспорта позволит получить значительный социально-экономический эффект.

Для расчета социально-экономических эффектов при реализации проектов развития систем городского общественного транспорта необходимо использовать количественно-измеримые показатели, напрямую связанные с проектами.

Предусматриваются следующие виды эффектов:

эффекты инвестиционного спроса;

прямые эффекты;

эффекты от экономии времени в пути;

эффекты от роста безопасности движения;

эффекты от снижения вредных выбросов.

5.1.1. Эффекты инвестиционного спроса

Эффекты инвестиционного спроса возникают на этапе строительства, когда появляется заказ на строительные материалы, оборудование и комплектующие, а также на выполнение строительных услуг. Эффекты инвестиционного спроса не специфичны для транспортных проектов, так как возникают при реализации любых проектов строительства, как инфраструктурных объектов, так и промышленных или социальных. Эффекты инвестиционного спроса возникают и на эксплуатационной стадии, когда ведется работа по текущему обслуживанию или ремонту. Эффекты инвестиционного спроса в экономической литературе нередко называются мультипликативными эффектами.

Мультипликативные эффекты выражаются в росте производства товаров и услуг не только в тех отраслях, которые непосредственно будут участвовать в строительстве данного инфраструктурного проекта, но и множестве смежных отраслей. Так, например, массивный заказ на железнодорожные рельсы нового типа будет сопровождаться ростом производства не только в отрасли металлургии, но в отрасли добычи сырьевых ископаемых, электроэнергетике, транспорте, сфере услуг. И чем заказ более высокотехнологичен, тем получается длиннее цепочка добавленных стоимостей и тем больше итоговый мультипликативный эффект.

Крупные инфраструктурные проекты оказывают заметное влияние на формирование макроэкономических показателей как в разрезе

экономики страны, так и отдельных регионов. В процессе создания объектов инфраструктуры образуется большое количество хозяйственных связей, оценка которых требует сложных расчетов.

Географическая локализация эффектов инвестиционного спроса зависит от месторасположения организаций, которые будут непосредственно задействованы в реализации проекта, а также от места их юридической регистрации.

При прочих равных эффекты инвестиционного спроса зависят от глубины локализации производственной цепочки, иными словами – доли импортной продукции. Чем выше доля импортной продукции, тем меньше получается мультипликатор.

Для расчета мультипликативных эффектов прироста объема производств (выпуска), валовой добавленной стоимости и прироста доходов консолидированного бюджета от инвестиционной деятельности на этапе строительства и эксплуатации инфраструктурного проекта используется одна общая методика, которая основана на расчетах изменений потоков в межотраслевой балансовой модели (далее по тексту – МОБ). Выбор МОБ в качестве инструмента объясняется тем фактом, что на сегодня это лучший инструмент, способный описать межотраслевые связи при реализации какого-либо инвестиционного проекта.

В Российской Федерации Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук является разработчиком и держателем одной из наиболее проработанных моделей межотраслевого баланса, доступных рынку для пользования.

Для оценки эффектов инвестиционного спроса используются вычисленные на основе мультипликаторов МОБ. Мультипликатор – численный коэффициент, показывающий, во сколько раз изменяются итоговые показатели развития экономики (страны или региона) при росте инвестиций или производства в анализируемом виде деятельности. В

рамках анализа эффективности инфраструктурных проектов могут различаться производственные и инвестиционные мультипликаторы.

Следует учитывать, что высокое значение мультипликатора может не быть равно высокому мультипликативному эффекту. В реальной экономике отрасли имеют различный вес в суммарных показателях валового выпуска, а проекты различаются по объему задействованных ресурсов. Таким образом, при равных темпах изменения динамики производства номинальные приросты выпусков в различных видах деятельности будут существенно отличаться (процентный пункт роста производства в строительстве будет существенно выше по номинальному объему процентного пункта в производстве электрооборудования, прежде всего, в силу различных масштабов отраслей). Это означает, что вид деятельности, обладающий высоким коэффициентом мультипликатора, но при этом имеющий относительно меньший вес в экономике, суммарно может обладать меньшим мультипликативным эффектом по сравнению с более значимой отраслью.

Межотраслевой баланс, на основе которого оцениваются мультипликаторы, представляет собой инструмент, включающий структуру экономики и основные макроэкономические индикаторы: ВВП, валовые выпуски, валовую добавленную стоимость, элементы конечного спроса (потребление домашних хозяйств, государственное потребление, накопление основного капитала, экспорт, импорт).

Оценка эффектов инвестиционного спроса проводится нами по следующей формуле:

$$\text{ПриростВДС}_{\text{стро-во}}^j = (Mult_i^{\text{стр-во}} + Mult_i^{\text{прочие}}) * Invest_j^{\text{стро-во}},$$

где:

$\text{ПриростВДС}_{\text{стро-во}}^j$ – прирост валовой добавленной стоимости от эффектов инвестиционного спроса в результате строительно-монтажных

работ по строительству или реконструкции инфраструктурного объекта для региона j , рублей;

$Mult_i^{стр-во}$ – мультипликатор инвестиционного спроса на прирост валовой добавленной стоимости от осуществления строительного-монтажных работ для инфраструктурного проекта из отрасли i с учетом планируемой доли импорта;

$Invest_j^{стро-во}$ – затраты на строительные-монтажные работы по проекту, выполняемые подрядчиками, являющимися резидентами региона j , с учетом стоимости строительных материалов, производящихся на территории региона j , рублей;

$Mult_i^{прочие}$ – мультипликатор инвестиционного спроса на прирост валовой добавленной стоимости всех прочих отраслей (смежных) в результате роста выпуска отрасли «строительство» для инфраструктурного проекта из вида транспорта i с учетом планируемой доли импорта.

Для оценки эффектов инвестиционного спроса использовались удельные мультипликаторы. Следовательно результат оценки эффектов – произведение стоимости реализации (объема капитальных вложений) на приведенные мультипликаторы.

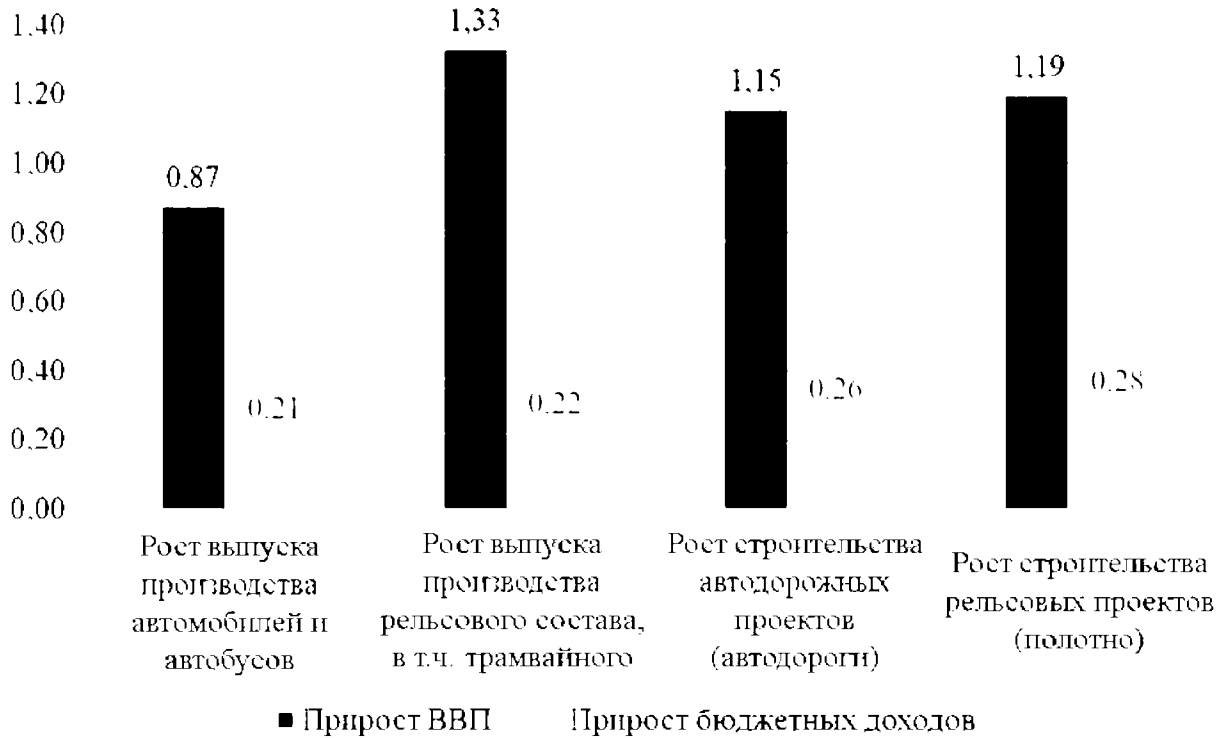


Рис. 106 Значения мультипликаторов для оценки эффектов инвестиционного спроса

При этом в текущей версии расходов предполагается сохранение существующего уровня импортных комплектующих. При росте доли отечественной продукции, эффекты, следовательно, будут увеличиваться.

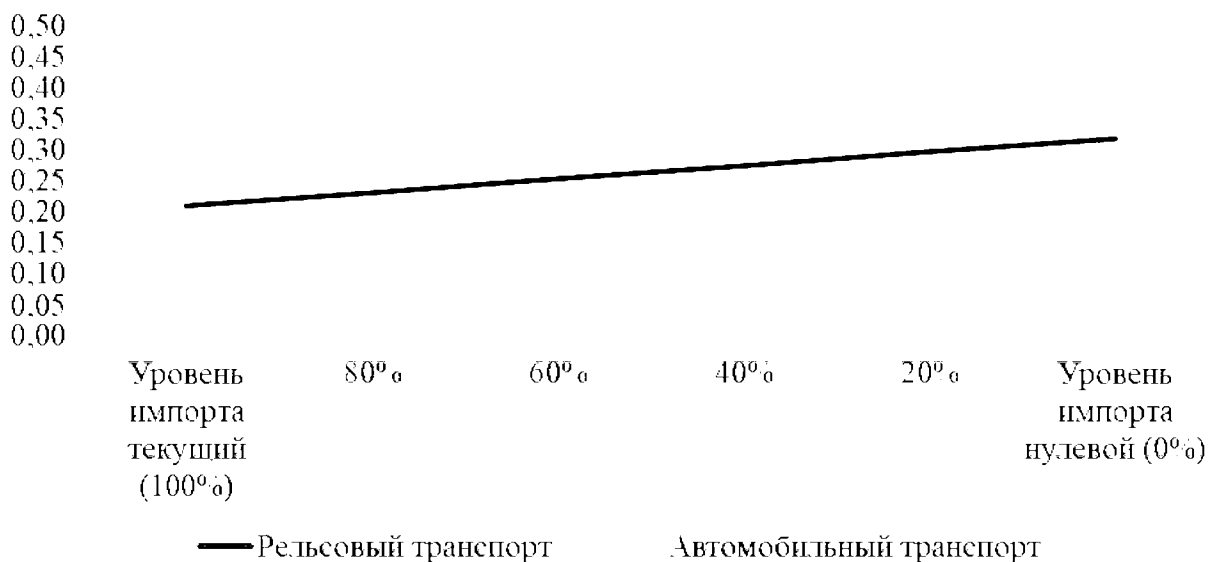


Рис. 107 Влияние доли импорта на значения удельных мультипликаторов для оценки эффектов инвестиционного спроса

5.1.2. Прямые эффекты

За редким исключением при реализации инфраструктурных проектов в области транспорта возникает или увеличивается экономическая деятельность агентов, которые непосредственно эксплуатируют транспортную инфраструктуру. Например, при строительстве или расширении портовых мощностей компании-стивидоры наращивают свою операционную деятельность по обслуживанию грузооборота. Реализация железнодорожного проекта приводит к экономической активности владельца железной дороги, а также пассажирских и грузовых операторов. Строительство платных автодорог подразумевает, как правило, наличие концессионера, а также оператора, который занимается взиманием платы с проезжающих автомобилей. Автодорожные проекты, направленные на строительство или модернизацию (реконструкцию) бесплатных дорог, не приводят к прямым эффектам, поскольку дороги являются государственным имуществом и не обеспечивают операционную деятельность каких-либо экономических агентов (за исключением компаний, обеспечивающих обслуживание и ремонт, а это уже эффекты инвестиционного спроса). Смежные проекты в области логистики (транспортно-логистические центры, склады, мультимодальные транспортные узлы) также обеспечивают эффекты роста выручки их операторов.

Экономическая деятельность всех непосредственных участников инфраструктурного проекта определяет прямой эффект, который влияет как на валовый продукт через увеличение выпуска в транспортной отрасли, так и на доходы бюджетов всех уровней посредством отчисления соответствующими экономическими агентами налоговых выплат.

Прямой эффект на ВВП определяется как сумма трех компонентов по формуле

$$\text{Прямой эффект} = EBITDA + \text{Salary},$$

где *EBITDA* – валовая прибыль экономических агентов в рамках функционирования инфраструктурного объекта до налогообложения, выплаты процентов по долговым обязательствам и амортизационных отчислений;

Salary – суммарный фонд оплаты труда (далее – ФОТ) работников, трудящихся у указанных экономических агентов.

Однако подобный расчет требует наличия как минимум базовой финансовой модели проекта, в которой помимо выручки приведен расчет операционных издержек. В случае отсутствия подобной информации (например, на предпроектной стадии) прямой эффект на валовый внутренний продукт (далее – ВВП) возможно оценивать на основе данных о выручке:

$$\text{Прямой эффект} = \text{Выручка} \times \text{Доля_ВДС},$$

где Выручка – доходы (оборот) экономических агентов в рамках функционирования инфраструктурного объекта;

Доля_ВДС – доля валовой добавленной стоимости в выпуске транспортной отрасли. Источником данных по доли может служить как официальная статистика Росстата в отраслевом разрезе, так и микроданные по отдельным предприятиям отрасли.

Оценка бюджетных эффектов подразумевает наличие в финансовой модели проекта информации об отчислении основных видов налогов в бюджеты, в том числе налог на добавленную стоимость, налог на прибыль и налог на доход физических лиц.

В случае отсутствия данных о налоговых отчислениях в финансовой модели возможно использование удельного значения доли налоговых отчислений в валовой добавленной стоимости транспортной отрасли, что, естественно, менее точно в силу усредненных значений.

В рамках настоящего отчета использовались данные о планируемом приросте выручки и удельном мультипликаторе. Таким образом, итоговое

значение эффекта равняется произведению прогнозного прироста выручки и мультипликатора.

Использовались данные о работе сухопутного транспорта:

прямой эффект:

прирост ВВП – 0,52;

прирост бюджетных доходов – 0,06;

мультипликативный эффект:

прирост ВВП – 0,78;

прирост бюджетных доходов – 0,17.

5.1.3. Эффекты от экономии времени в пути

При реализации проектов модернизации систем общественного транспорта, основанных на вышеописанных принципах, эффект экономии времени в пути будет достигаться за счет оптимизации маршрутной сети общественного транспорта (уменьшения интервалов движения и времени ожидания) и повышения скорости сообщения (за счёт обособления трамвайных путей от автомобильных потоков, создания выделенных полос и т.п.).

Эффект экономии времени пассажиров $MЭ_{ВРПас}^t$ определяется по формуле

$$MЭ_{ВРПас}^t = ЭВ_{ЭАНавт}^t \times T_{Эвпас} \times ЗП_{СР} \times \prod_{i=n}^t (1 + И_{ипц}^t) \times 12 / (247 \times 8),$$

где $ЭВ_{ЭАН}^t$ – высвобождение времени экономически активного населения при реализации инфраструктурного проекта в году t , часов;

$T_{Эвпас}$ – коэффициент использования пассажирами экономии времени для осуществления экономической деятельности, принимаемый равным 0,45;

$ЗП_{СР}$ – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект;

t – год реализации инфраструктурного проекта;

n – базовый год реализации инфраструктурного проекта;

$I_{\text{ипц}}^t$ – прогнозный индекс потребительских цен в году t , процентов;

12 – количество месяцев в календарном году;

247 – среднее количество рабочих дней в календарном году.

При этом для перевода монетизированного эффекта экономии времени пассажиров в прирост валовой добавленной стоимости, необходимо умножить его отношение ВВП к ФОТ в экономике страны:

$$\text{ВСД}_{\text{время}}^t = \text{МЭ}_{\text{ВРпас}}^t \times \frac{\text{ВВП}}{\text{ФОТ}_{\text{нр}}},$$

где $\text{ВСД}_{\text{время}}^t$ – прирост валовой добавленной стоимости связанный с экономией времени в пути для пассажиров в году t , рублей;

ВВП – объем ВВП России в настоящее время, рублей;

$\text{ФОТ}_{\text{нр}}$ – расходы на оплату труда наемных работников по экономике в целом в настоящее время, рублей.

При этом строго рекомендуется частично модифицировать используемую формулу, а именно использовать данные не в целом по стране, а по региону (городу), в котором реализуется проект. Идеально было бы использовать данные города, но статистические данные по муниципальным образованиям в России часто бывают недостаточно точными.

Прирост бюджетных доходов определяется по формуле

$$\text{Бюджет}_{\text{время}}^t = \text{МЭ}_{\text{ВРпас}}^t * (r_{\text{ндфл}} + r_{\text{стр}}),$$

где $\text{Бюджет}_{\text{время}}^t$ – прирост доходов консолидированного бюджета Российской Федерации, связанный с экономией времени в пути для пассажиров в году t , рублей;

$r_{\text{ндфл}}$ – ставка НДС, %;

$r_{\text{стр}}$ – ставка тарифов страховых взносов на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование и обязательное медицинское страхование.

Использовались следующие исходные данные для оценки эффектов от экономии времени в пути:

доля ФОТ в ВВП – 23%;

ставка налога на доходы физических лиц (далее – НДФЛ) и социальных взносов – 13% и 30% соответственно;

средняя заработная плата в Самарской области – 33,7 тыс. рублей в месяц.

Таблица 70

Изменение суммарного потраченного времени пассажиров без реализации мероприятий и в случае реализации при различных сценариях

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Суммарное потраченное время ДО | 292,8 | 302,8 | 312,9 | 323,0 | 333,0 | 343,1 | 344,1 | 345,0 | 346,0 | 347,0 | 347,9 | 348,9 | 349,8 | 350,8 | 351,8 | 352,7 |
| Суммарное потраченное время ПОСЛЕ – 1 | 292,8 | 298,6 | 304,5 | 310,4 | 316,3 | 322,2 | 322,3 | 322,4 | 322,5 | 322,6 | 322,7 | 323,5 | 324,3 | 325,1 | 325,9 | 326,8 |
| Суммарное потраченное время ПОСЛЕ – 2 | 292,8 | 298,2 | 303,6 | 309,0 | 314,4 | 319,8 | 320,4 | 320,9 | 321,5 | 322,1 | 322,7 | 323,3 | 323,8 | 324,4 | 325,0 | 325,6 |
| Суммарное потраченное время ПОСЛЕ – 3 | 292,8 | 297,9 | 303,0 | 308,1 | 313,2 | 318,3 | 319,0 | 319,6 | 320,3 | 321,0 | 321,7 | 315,4 | 309,1 | 302,8 | 296,5 | 290,2 |
| Суммарное потраченное время ИЗМЕНЕНИЕ – 1 | - | 4,2 | 8,4 | 12,5 | 16,7 | 20,9 | 21,8 | 22,6 | 23,5 | 24,4 | 25,2 | 25,4 | 25,5 | 25,7 | 25,8 | 26,0 |
| Суммарное потраченное время ИЗМЕНЕНИЕ – 2 | - | 4,7 | 9,3 | 14,0 | 18,7 | 23,3 | 23,7 | 24,1 | 24,5 | 24,9 | 25,2 | 25,6 | 26,0 | 26,4 | 26,8 | 27,1 |
| Суммарное потраченное время ИЗМЕНЕНИЕ – 3 | - | 5,0 | 9,9 | 14,9 | 19,9 | 24,8 | 25,1 | 25,4 | 25,7 | 26,0 | 26,2 | 33,5 | 40,8 | 48,0 | 55,3 | 62,5 |

5.1.4. Эффекты от роста безопасности движения

Количество ДТП, совершенных по вине водителей транспортных средств общего пользования, должно быть рассчитано на основе статистики количества ДТП каждого вида транспорта на километр пробега

по видам транспорта (либо на 1 пассажира) в зависимости от вида транспорта и его вместимости, с учётом существующего и будущего пробега транспортных средств по маршрутной сети городского транспорта общего пользования.

Необходимо отметить, что при такой оценке не учитывается снижение количества ДТП в результате уменьшения количества заторовых ситуаций на УДС ввиду сокращения количества транспортных средств, а также за счет более высокой квалификации водителей транспортных средств большого и особо большого класса (по сравнению с водителями транспортных средств малого и особо малого класса), однако существующих доступных статистических данных недостаточно для выполнения такой оценки.

Монетизированный эффект повышения безопасности движения пассажиров при реализации инфраструктурного проекта в автодорожной сфере в году t ($МЭ_{ПБ}^t$) определяется по формуле

$$МЭ_{ПБ}^t = П_{ПАС(б)}^t - П_{ПАС(н)}^t,$$

где $П_{ПАС(б)}^t$ – величина потерь в результате дорожно-транспортных происшествий с участием пассажиров до начала реализации инфраструктурного проекта;

$П_{ПАС(н)}^t$ – величина потерь в результате дорожно-транспортных происшествий с участием пассажиров при реализации инфраструктурного проекта.

Величина потерь в результате дорожно-транспортных происшествий с участием пассажиров рассматриваемого маршрута в году t ($П_{ПАС}^t$) определяется по формуле

$$П_{ПАС}^t = ДТПн^t \times У_{ДТП}^t \times МТ,$$

где $ДТПн^t$ – количество ДТП с участием транспортных средств и транспорта общего пользования в году t эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта;

$Y_{\text{ДТП}}^t$ – средний ущерб от одного дорожно-транспортного происшествия в году t ;

MT – итоговый стоимостной коэффициент, учитывающий тяжесть дорожно-транспортных происшествий.

Средний ущерб от одного дорожно-транспортного происшествия в году t ($Y_{\text{ДТП}}^t$) определяется по формуле

$$Y_{\text{ДТП}}^t = Y_{\text{УГ}}^t \times \gamma_{\text{УГ}} + Y_{\text{УР}} \times \gamma_{\text{УР}},$$

где $Y_{\text{УГ}}^t$ – средний социально-экономический ущерб от гибели человека в результате дорожно-транспортного происшествия в году t ;

$Y_{\text{УР}}^t$ – средний социально-экономический ущерб от ранения человека в результате дорожно-транспортного происшествия в году t ;

$\gamma_{\text{УГ}}$ – среднее количество погибших в расчете на одно дорожно-транспортное происшествие в году t ;

$\gamma_{\text{УР}}$ – среднее количество раненых в расчете на одно дорожно-транспортное происшествие в году t .

$Y_{\text{УГ}}$ – средний социально-экономический ущерб от гибели человека в результате дорожно-транспортного происшествия определяется согласно проекту методики, который определяется по формуле

$$Y_{\text{УГ}}^t = \sum_{p=1}^P \frac{\text{ЗП}_{\text{СР}} \times \prod_{i=n}^t (1 + I_{\text{ипц}}^t) \times 12}{(1+rb)^p},$$

где $\text{ЗП}_{\text{СР}}$ – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект;

t – год реализации инфраструктурного проекта;

n – базовый год реализации инфраструктурного проекта;

$I_{\text{ипц}}^t$ – прогнозный индекс потребительских цен в году t , процентов;

12 – количество месяцев в календарном году;

P – среднее расчетное количество лет трудового стажа, утерянного в результате гибели человека, в году t реализации инфраструктурного проекта.

Среднее расчетное количество лет трудового стажа, утерянного в результате гибели человека, в году t реализации инфраструктурного проекта (P) определяется по формуле

$$P = V_{\text{пенс}}^t - V_{\text{ср}}^t,$$

где $V_{\text{пенс}}^t$ – средний возраст выхода граждан на пенсию в соответствии с законодательством Российской Федерации о трудовых пенсиях в году t реализации инфраструктурного проекта;

$V_{\text{ср}}^t$ – средний возраст гражданина Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта.

Средний возраст выхода граждан на пенсию в соответствии с законодательством Российской Федерации о трудовых пенсиях в году t реализации инфраструктурного проекта ($V_{\text{пенс}}^t$) определяется по формуле

$$V_{\text{пенс}}^t = \frac{V_{\text{пенсМ}}^t \times \chi_{\text{муж}}^t + V_{\text{пенсЖ}}^t \times \chi_{\text{жен}}^t}{\chi_{\text{муж}}^t + \chi_{\text{жен}}^t},$$

где $V_{\text{пенсМ}}^t$ – возраст, установленный законодательством Российской Федерации о трудовых пенсиях, по достижении которого мужчины получают право на трудовую пенсию по старости в году t реализации инфраструктурного проекта;

$V_{\text{пенсЖ}}^t$ – возраст, установленный законодательством Российской Федерации о трудовых пенсиях, по достижении которого женщины получают право на трудовую пенсию по старости в году t реализации инфраструктурного проекта;

$\chi_{\text{муж}}^t$ – прогнозная численность мужчин в Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта;

$\chi_{\text{жен}}^t$ – прогнозная численность женщин в Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта.

Средний возраст гражданина Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта ($V_{\text{ср}}^t$) определяется по формуле

$$V_{\text{ср}}^t = \frac{\sum_n^N (B_n^t \times \chi_n^t)}{\sum_n^N \chi_n^t},$$

где V_n^t – возраст населения в n-возрастной группе в году t реализации инфраструктурного проекта;

$Ч_n^t$ – численность населения в n-возрастной группе в году t реализации инфраструктурного проекта.

Средний социально-экономический ущерб от ранения человека в результате дорожно-транспортного происшествия ($Y_{ур}$) определяется по формуле

$$Y_{ур} = ЗП_{СР} \times \prod_{i=n}^t (1 + I_{инц}^t) \times T_{реаб},$$

где $ЗП_{СР}$ – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект;

t – год реализации инфраструктурного проекта;

n – базовый год реализации инфраструктурного проекта;

$I_{инц}^t$ – прогнозный индекс потребительских цен в году t, процентов;

$T_{реаб}$ – среднее количество месяцев нетрудоспособности одного раненного в результате дорожно-транспортного происшествия, принимаемое равным 12.

Реализация проектов модернизации систем транспорта общего пользования, осуществленных по описанным выше принципам, обеспечит снижение количества ДТП с участием транспортных средств общественного транспорта за счет сокращения количества транспортных средств (при переходе с транспортных средств малого и особо малого класса на большой и особо большой класс).

Прирост валовой добавленной стоимости и бюджетных доходов от повышения безопасности оценивается аналогично тому, как это приведено для эффектов от экономии времени в пути.

На основе статистических данных и приведенных формул посчитано, что:

ущерб от гибели человека в результате ДТП составляет 4 420 815 рублей;

ущерб от ранения человека в результате ДТП составляет 511 140 рублей;

средний ущерб от одного ДТП, таким образом, составляет 750 529 (так как погибших на одно ДТП – 0,03 чел. и раненных – 1,2 чел.).

5.1.5. Эффекты от снижения вредных выбросов

Сокращение негативного антропогенного воздействия на окружающую среду выражается в снижении суммарных выбросов углекислого газа (ВУГ), генерируемых системой общественного транспорта.

Данный эффект рассчитывается исходя из пробега транспортных средств по маршрутам транспорта общего пользования, с учётом парковых рейсов, а также удельных выбросов CO_2 на километр пробега исходя из класса транспортных средств и вида транспорта по формуле

$$M_{\text{ВУГ}}^t = (\text{ВУГ}^n - \text{ВУГ}^b) * \text{Ц}_{\text{CO}_2},$$

где ВУГ^n , ВУГ^b – объем выбросов (тонн CO_2) транспортных средств, работающих на маршрутах в год на дату начала/завершения реализации проекта, соответственно;

Ц_{CO_2} – средние тарифы за тонну выбросов CO_2 в рублёвом выражении, рублей за тонну (принимается 2 600 рублей по состоянию на 2019 год, что соответствует оценке стоимости выбросов CO_2 на мировом рынке квот выбросов \$ 40 за тонну).

Удельные показатели выбросов (г/км пробега) автобусов в зависимости от класса представлены в методическом руководстве «Расчетная инструкция (методика) по инвентаризации выбросов загрязняющих веществ автотранспортными средствами и дорожно-строительными машинами в атмосферный воздух», разработанном ОАО «НИИАТ» и согласованном Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору письмом от 07.12.2006 № 70К-46/853.

Реализация проектов модернизации систем транспорта общего пользования обеспечит снижение выбросов CO₂ за счет общего сокращения объема выполняемой транспортом работы (за счет увеличения доли транспортной работы, выполняемой электрическим транспортом), общего сокращения количества транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания.

В оценке данного эффекта присутствуют только выбросы от транспортных средств, используемых в системе городского общественного транспорта, и не учитываются выбросы от ведомственного, туристического и прочего транспорта. Также недооценённым остается эффект от фактора дестимуляции автомобилепользования при повышении качества работы городского общественного транспорта и перераспределения спроса с личного на общественный транспорт.

Сама по себе реализация проекта по модернизации системы общественного транспорта автоматически не означает наличие положительного социально-экономического эффекта. Например, сооружение участка метрополитена в условиях, когда это не обусловлено необходимым транспортным спросом, приводит к значительному росту нагрузки на бюджеты, из которых ведется финансирование проектных и строительно-монтажных работ в силу их чрезвычайно высокой стоимости (5 – 15 млрд. рублей за км линии), а после пуска в эксплуатацию – росту эксплуатационных расходов (100 – 200 млн. рублей за км линии), не покрываемых ростом билетной выручки и рассмотренными эффектами.

5.1.6. Результаты оценки эффектов

Анализ показал, что суммарные оценки эффектов составят:

от 342 до 473 млрд. рублей в виде прироста валовый региональный продукт (далее – ВРП) на период до 2035 года;

от 52 до 86 млрд. рублей в виде прироста бюджетных доходов на период до 2035 года.

Наибольшие значения придутся на эффекты инвестиционного спроса, прямые, а также от экономии времени в пути. Хотя эффекты от снижения аварийности и снижения вредных выбросов в монетизированном виде и невелики, их значение не менее важно.

Ниже приведены результаты оценки.

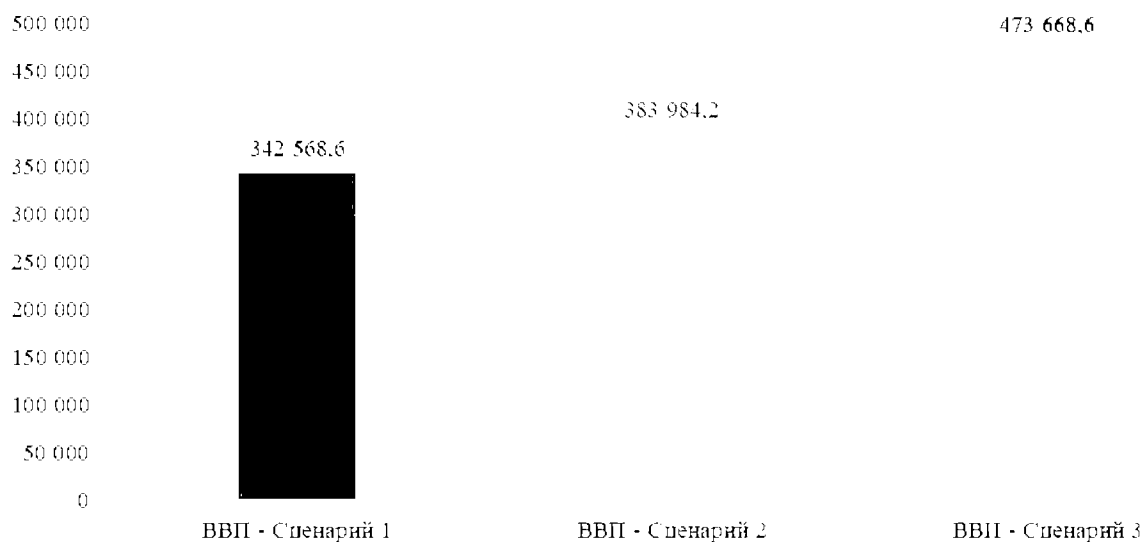


Рис. 108 Суммарный прирост ВВП (ВРП) от всех видов эффектов по сценариям за период до 2035 года, млн. рублей (в ценах 2020 года)

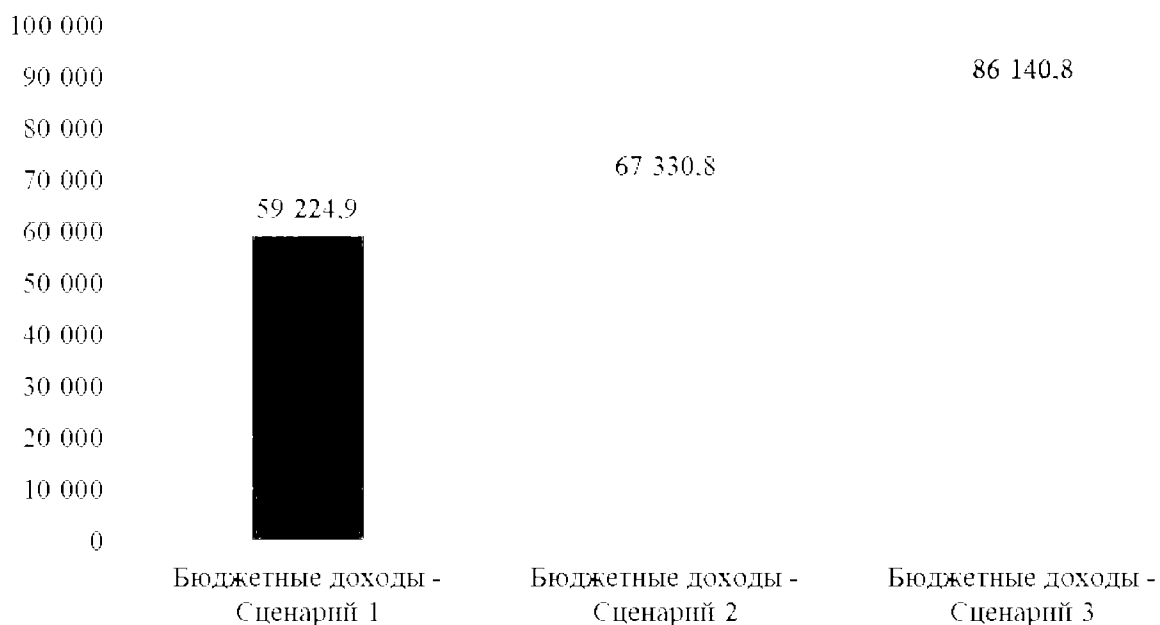


Рис. 109 Суммарный прирост ВВП (ВРП) от всех видов эффектов по сценариям до 2035 года, млн. рублей (в ценах 2020 года)

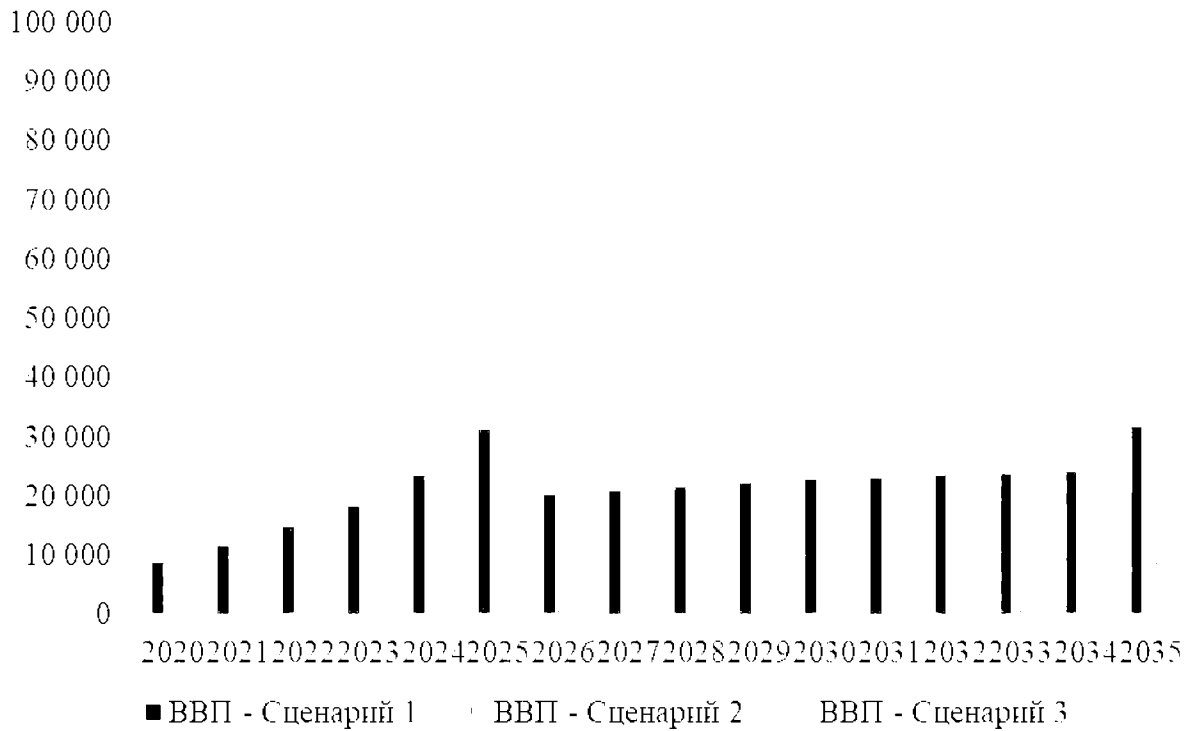


Рис. 110 Суммарный прирост ВВП (ВРП) от всех видов эффектов по сценариям до 2035 года, млн. рублей (в ценах 2020 года)

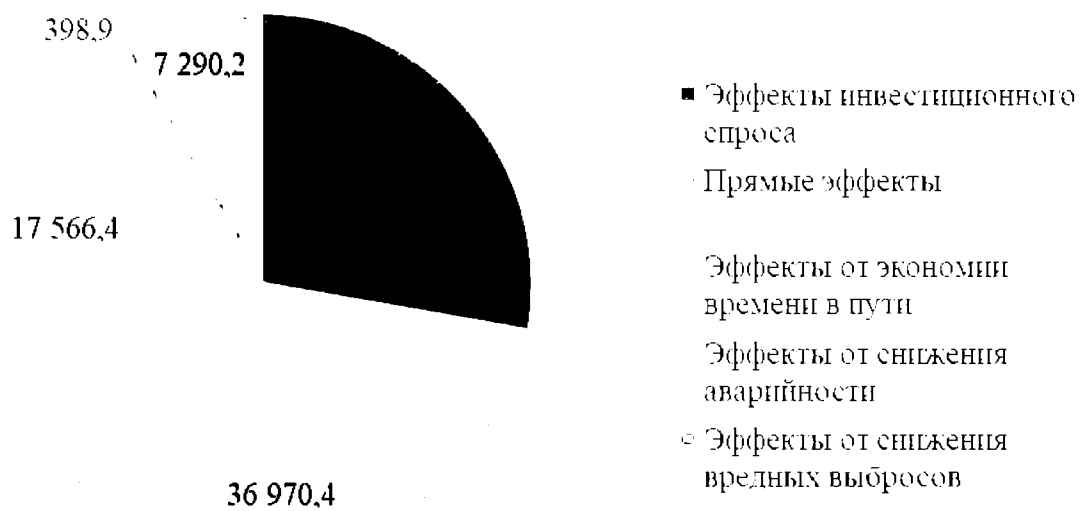


Рис. 111 Структура эффектов по видам на примере прироста бюджетных доходов при третьем сценарии

Суммарные социально-экономические эффекты, млн. рублей (в постоянных ценах 2020 года)

| Вид социально-экономического эффекта | Значение по годам | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 |
| Прирост ВРП | 8 761 | 11 583 | 14 961 | 18 381 | 23 472 | 31 262 | 20 376 | 20 973 | 21 577 | 22 187 | 22 804 | 23 135 | 23 472 | 23 818 | 24 170 | 31 637 |
| Эффекты инвестиционного спроса | 0 | 645 | 1 816 | 3 000 | 5 902 | 11 477 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 106 |
| Прямые эффекты | 8 306 | 8 783 | 9 287 | 9 820 | 10 305 | 10 813 | 11 028 | 11 247 | 11 471 | 11 700 | 11 932 | 12 170 | 12 412 | 12 659 | 12 911 | 13 168 |
| Эффекты от экономии времени в пути | 0 | 1 684 | 3 368 | 5 052 | 6 735 | 8 419 | 8 771 | 9 124 | 9 476 | 9 828 | 10 180 | 10 239 | 10 299 | 10 358 | 10 417 | 10 477 |
| Эффекты от снижения аварийности | 0 | 17 | 34 | 54 | 75 | 97 | 121 | 147 | 174 | 204 | 236 | 270 | 306 | 345 | 386 | 431 |
| Эффекты от снижения вредных выбросов | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 |
| Прирост бюджетных доходов | 1 914 | 2 318 | 2 853 | 3 395 | 4 547 | 5 278 | 3 267 | 3 342 | 3 419 | 3 497 | 3 575 | 3 626 | 3 678 | 3 731 | 3 785 | 7 001 |
| Эффекты инвестиционного спроса | 0 | 153 | 432 | 713 | 1 613 | 2 086 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 160 |
| Прямые эффекты | 1 458 | 1 542 | 1 630 | 1 724 | 1 809 | 1 898 | 1 936 | 1 975 | 2 014 | 2 054 | 2 095 | 2 137 | 2 179 | 2 222 | 2 267 | 2 312 |
| Эффекты от экономии времени в пути | 0 | 166 | 331 | 497 | 663 | 828 | 863 | 897 | 932 | 967 | 1 001 | 1 007 | 1 013 | 1 019 | 1 025 | 1 031 |
| Эффекты от снижения аварийности | 0 | 2 | 3 | 5 | 7 | 10 | 12 | 14 | 17 | 20 | 23 | 27 | 30 | 34 | 38 | 42 |
| Эффекты от снижения вредных выбросов | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 | 456 |
| Итоговый эффект – расширенный | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 |
| Прирост ВРП | 8 757 | 11 202 | 15 834 | 19 466 | 25 340 | 34 188 | 21 965 | 22 566 | 23 184 | 23 819 | 39 616 | 25 141 | 25 829 | 26 538 | 27 267 | 33 274 |
| Эффекты инвестиционного спроса | 0 | 0 | 2 150 | 3 259 | 6 569 | 12 808 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 143 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 255 |
| Прямые эффекты | 8 306 | 8 850 | 9 430 | 10 049 | 10 708 | 11 409 | 11 810 | 12 225 | 12 654 | 13 098 | 13 558 | 14 034 | 14 527 | 15 037 | 15 565 | 16 112 |
| Эффекты от экономии времени в пути | 0 | 1 881 | 3 761 | 5 642 | 7 523 | 9 404 | 9 559 | 9 714 | 9 869 | 10 025 | 10 180 | 10 332 | 10 484 | 10 636 | 10 787 | 10 939 |
| Эффекты от снижения аварийности | 0 | 20 | 41 | 65 | 89 | 116 | 145 | 176 | 209 | 245 | 283 | 324 | 367 | 414 | 464 | 517 |
| Эффекты от снижения вредных выбросов | 451 | 451 | 451 | 451 | 451 | 451 | 451 | 451 | 451 | 451 | 451 | 451 | 451 | 451 | 451 | 451 |
| Прирост бюджетных доходов | 1 909 | 2 192 | 2 992 | 3 552 | 4 642 | 5 687 | 3 479 | 3 570 | 3 664 | 3 761 | 8 637 | 3 963 | 4 069 | 4 178 | 4 291 | 6 744 |
| Эффекты инвестиционного спроса | 0 | 0 | 511 | 775 | 1 563 | 2 297 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 776 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 337 |
| Прямые эффекты | 1 458 | 1 554 | 1 656 | 1 764 | 1 880 | 2 003 | 2 073 | 2 146 | 2 222 | 2 300 | 2 380 | 2 464 | 2 550 | 2 640 | 2 733 | 2 829 |
| Эффекты от экономии времени в пути | 0 | 185 | 370 | 555 | 740 | 925 | 940 | 956 | 971 | 986 | 1 001 | 1 016 | 1 031 | 1 046 | 1 061 | 1 076 |
| Эффекты от снижения аварийности | 0 | 2 | 4 | 6 | 9 | 11 | 14 | 17 | 21 | 24 | 28 | 32 | 36 | 41 | 46 | 51 |

5.2. Выбор утверждаемого варианта реализации КСОТ

Результат сравнения показателей социально-экономической эффективности и стоимости вариантов реализации КСОТ представлен в табл. 72.

Таблица 72

Определение эффективности мероприятий вариантов реализации КСОТ, млн. рублей (в ценах 2020 года)

| Вариант | Совокупный бюджетный эффект (прирост бюджетных доходов), млн. руб. | Стоимость реализации мероприятий, млн. руб. | Соотношение совокупного эффекта к стоимости реализации, млн. руб. |
|--------------|--|---|---|
| Минимальный | 59 225 | 22 092 | 2,681 |
| Расширенный | 67 331 | 48 633 | 1,384 |
| Максимальный | 86 141 | 58 761 | 1,466 |

Анализ данного сравнения показывает, что несмотря на существенно более весомый совокупный социально-экономический эффект при реализации расширенного и максимального вариантов, наиболее эффективным является реализация минимального варианта, дающего наибольший эффект на каждый вложенный рубль.

6. Перечень мероприятий по утверждаемому варианту реализации КСОТ

6.1. Перечень мероприятий по развитию инфраструктуры ТОП

Мероприятия по развитию инфраструктуры пассажирского транспорта общего пользования (минимальный вариант) включают в себя:

мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры;

мероприятия по развитию метрополитена и транспортно-пересадочных узлов;

мероприятия по развитию городского электротранспорта;

мероприятия по организации отстойно-разворотных площадок;
 мероприятия по развитию УДС.

Важную роль в достижении целевых показателей КСОТ играет ряд мероприятий, связанных с обособлением трамвайных путей.

Анализ задержек и скоростей движения трамваев в г.о. Самара показал, что количество и время задержек, количество задержанных вагонов и их простой существенно выше в случае совмещённого пути, чем в случае обособленного пути, при сопоставимой протяженности соответствующих участков сети (обособленные участки составляют 55% от общей протяженности сети). Результаты анализа представлены на рис. 112, рис. 113 и в табл. 73.

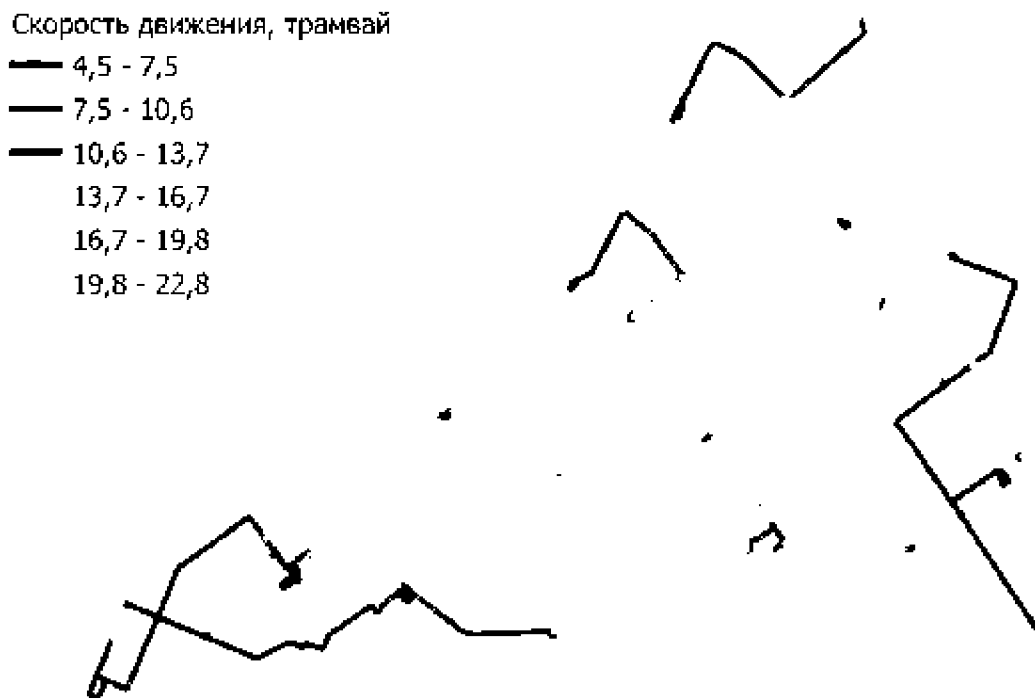


Рис. 112. Скорость движения трамвая в г.о. Самара в пиковый период

Таблица 73

Сравнительный анализ задержек движения за октябрь – ноябрь 2019 года

| Наименование показателя | Совмещенный путь | | Обособленный путь | |
|-------------------------------------|------------------|------|-------------------|------|
| | значение | доля | значение | доля |
| Количество задержек, ед. | 164 | 77% | 50 | 23% |
| Время задержек, минут | 94 | 81% | 21 | 19% |
| Количество задержанных вагонов, ед. | 623 | 72% | 245 | 28% |
| Простой, вагоно-минут | 59 185 | 92% | 5 390 | 8% |

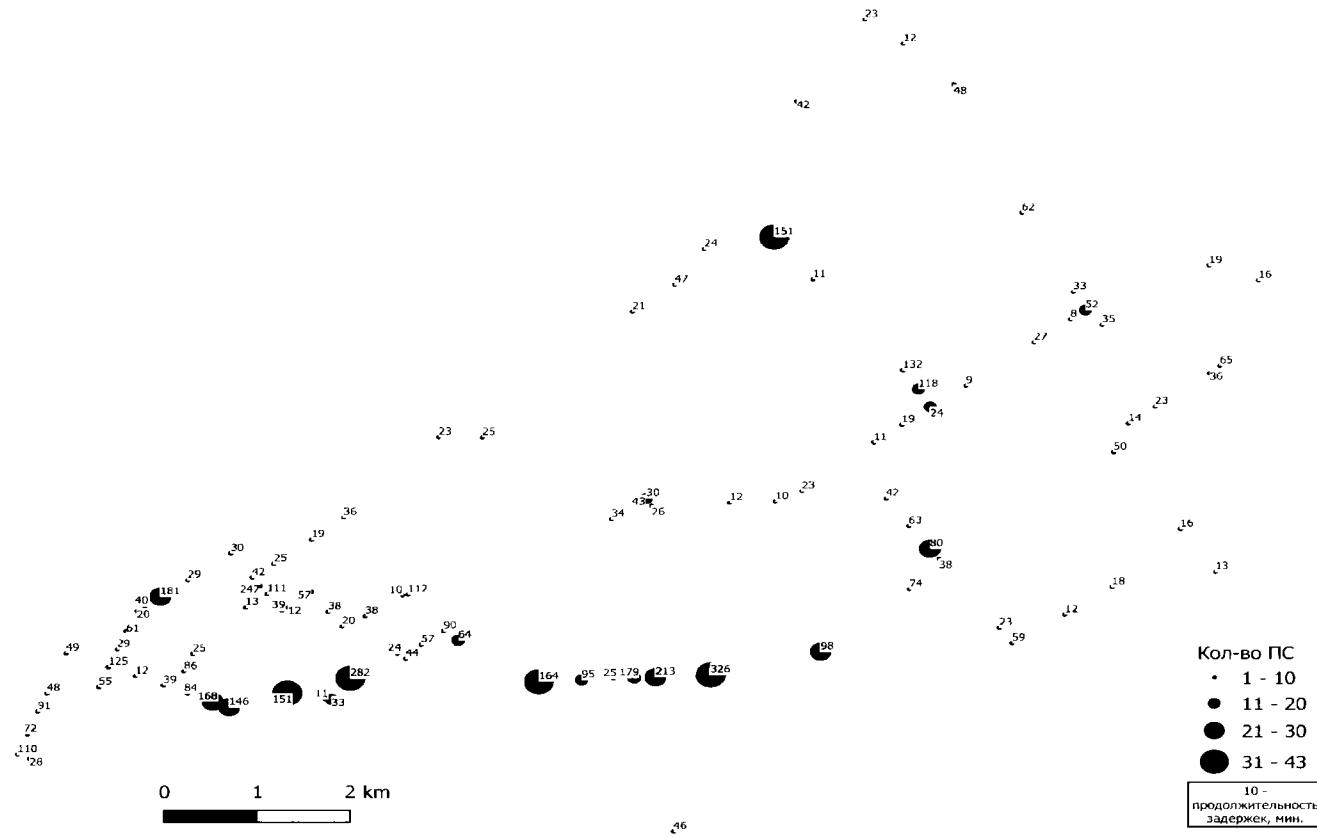


Рис. 113. Анализ задержек движения за октябрь – ноябрь 2019 года. Представлены только задержки, связанные с наличием посторонних препятствий для движения (без учета поломок вагонов)

Детальная информация по мероприятиям приводится в таблицах 74 – 78.

Таблица 74

Мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры

| № п/п | Тип | Виды работ | Название объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|-------------------|--|---|--|----------|-------------|----------------------|----------------------------|--|
| 1. | Реконструкция ж/д | Модернизация ж/д инфраструктуры | Модернизация ж/д инфраструктуры на участке от станции Самара до станция Ягодная | Модернизация инфраструктуры для организации городского сообщения с высокой парностью | км | 15,1 | 2024 | 1 510 000 | |
| 2. | Строительство ж/д | Строительство высокой пассажирской платформы | Строительство платформы Ягодная | Перенос пл. Ягодная к ул. Мира с формированием ТПУ | шт. | 1,0 | 2024 | 120 000 | Перенос пл. Ягодная к ул. Мира с формированием ТПУ |

Таблица 75

Мероприятия по развитию метрополитена и ТПУ

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|-------|--------------------|---|--------------------|---|----------|-------------|----------------------|----------------------------|
| 1. | Метрополитен | Завершение строительства оборотных тупиков | станция Алабинская | Завершение строительства оборотных тупиков и камеры съездов | шт. | 1,0 | 2024 | 1 700 000 |
| 2. | Метрополитен | Завершение строительства незавершенных объектов на действующих объектах | станция Алабинская | Приведение в нормативное состояние инфраструктуры | шт. | 1,0 | 2024 | 700 000 |
| 3. | ТПУ | Строительство | ТПУ Кировская | Строительство ТПУ | шт. | 1,0 | 2024 | |
| 4. | ТПУ | Строительство | ТПУ Ягодная | Строительство ТПУ | шт. | 1,0 | 2024 | |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|-------|--------------------|---------------|----------------------|----------------------|----------|-------------|----------------------|----------------------------|
| 5. | ТПУ | Строительство | ТПУ Барбошина поляна | Строительство ТПУ | шт. | 1,0 | 2024 | |
| 6. | ТПУ | Строительство | ТПУ Хлебная площадь | Строительство ТПУ | шт. | 1,0 | 2024 | |
| 7. | ТПУ | Строительство | ТПУ СамараАрена | Строительство ТПУ | шт. | 1,0 | 2024 | |

Таблица 76

Мероприятия по развитию городского электротранспорта

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адресная привязка | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|--------------------|------------------------------|---------------------|--|--|----------|-------------|----------------------|----------------------------|--|
| 1. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Полевая | от ул. Мичурина до ул. Галактионовской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 1,8 | 2021 | 13 713 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону |
| 2. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Галактионовская | от ул. Полевой до ул. Венцека | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 6,4 | 2021 | 48 757 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротуарной парковки. На части протяженности возможно сохранение парковки вне посадочных платформ |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адресная привязка | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|--------------------|------------------------------|---------------------|---|--|----------|-------------|----------------------|----------------------------|--|
| 3. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Арцыбушевская | от ул. Полевой до ул. Красноармейской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 3,4 | 2021 | 25 902 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротуарной парковки. На части протяженности возможно сохранение парковки вне посадочных платформ |
| 4. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Красноармейская | от ул. Фрунзе до ул. Урицкого | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 3,3 | 2021 | 25 140 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротуарной парковки. На части протяженности возможно сохранение парковки вне посадочных платформ |
| 5. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Фрунзе | от ул. Красноармейской до ул. Комсомольской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 3,4 | 2022 | 25 902 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротуарной парковки. На части протяженности возможно |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адресная привязка | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|--------------------|------------------------------|--------------------------------|---|--|----------|-------------|----------------------|----------------------------|--|
| | | | | | | | | | | сохранение парковки вне посадочных платформ |
| 6. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Венцека | от ул. Фрунзе до ул. Галактионовской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 1,0 | 2022 | 7 618 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротуарной парковки. На части протяженности возможно сохранение парковки вне посадочных платформ |
| 7. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Пионерская, ул. Чапаевская | ул. Пионерская от ул. Фрунзе до ул. Чапаевской, ул. Чапаевская от ул. Пионерской до ул. Венцека | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 1,6 | 2022 | 12 494 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротуарной парковки |
| 8. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Урицкого | от ул. Красноармейской до ул. Пензенской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 0,8 | 2022 | 6 095 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адресная привязка | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|--------------------|------------------------------|------------------------------|--|--|----------|-------------|----------------------|----------------------------|---|
| 9. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Пензенская | от ул. Урицкого до ул. Дачной | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 2,0 | 2022 | 15 237 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротуарной парковки |
| 10. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Дачная, ул. Тухачевского | ул. Дачная от ул. Пензенской до ул. Тухачевского, ул. Тухачевского от ул. Дачной до ул. Партизанской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 1,2 | 2022 | 9 142 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротуарной парковки. |
| 11. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Мичурина | от Московского шоссе до ул. Клинической | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки с организацией движения безрельсового транспорта общего пользования по трамвайным путям | км | 0,6 | 2022 | 4 571 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону |
| 12. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Клиническая | от ул. Мичурина до ул. Чернореченской | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 1,2 | 2022 | 9 142 | Сохраняется движение по одной полосе в каждую сторону при ликвидации притротуарной парковки. На части протяженности возможно сохранение |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адресная привязка | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|--------------------|------------------------------|------------------|--|--|----------|-------------|----------------------|----------------------------|---|
| | | | | | | | | | | парковки вне посадочных платформ |
| 13. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Партизанская | от ул. Тухачевского до ул. Мяги | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 2,6 | 2023 | 19 808 | Ширина полос позволяет организовать обособление путей без сокращения количества полос при ликвидации парковки |
| 14. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Аэродромная | от ул. Мяги до ул. Промышленности | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 5,6 | 2023 | 42 663 | Ширина полос позволяет организовать обособление путей без сокращения количества полос при ликвидации парковки |
| 15. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. Гагарина | от ул. Промышленности до ул. 22 Партсъезда | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 1,6 | 2023 | 12 189 | На всем протяжении участка сохраняется постоянная полосность 2+2 (сейчас часть 2+2, часть 3+3) |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адресная привязка | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|--------------------|---|--|--------------------------------------|--|----------|-------------|----------------------|----------------------------|--|
| 16 | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | ул. 22 Партсъезда | от ул. Победы до Заводского шоссе | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 3,0 | 2023 | 22 855 | На всем протяжении участка сохраняется постоянная полосность 2+2 (сейчас часть 2+2, часть 3+3) |
| 17. | Трамвайная линия | Обособление трамвайных путей | 4-й проезд | от Московского шоссе до ул. Гаражной | Обособление трамвайных путей, ограничение движения прочего транспорта и парковки | км | 0,5 | 2024 | 17 500 | Необходима реконструкция УДС для обеспечения ширины проезжей части в 2 полосы для движения при обособлении путей |
| 18. | Трамвайная линия | Реконструкция трамвайной инфраструктуры | ул. Полевая, ул. Галактионовская, ул. Арцыбушевская, ул. Красноармейская, ул. Фрунзе, ул. Венцека, ул. Пионерская, ул. Чапаевская | | Реконструкция трамвайной инфраструктуры, в т.ч со строительством посадочных платформ | км | 20,9 | 2023 | 2 161 373,5 | |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адресная привязка | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|--------------------|---|--|---|--|----------|-------------|----------------------|----------------------------|--|
| 19. | Трамвайная линия | Реконструкция трамвайной инфраструктуры | ул. Ташкентская, ул. Демократическая, ул. Ново-Садовая | ул. Ташкентская от Московского шоссе до ул. Демократической, ул. Демократическая от ул. Ташкентской до ул. Ново-Садовой, ул. Ново-Садовая от ул. Демократической до оврага подпольщиков | Реконструкция трамвайной инфраструктуры, в т.ч со строительством посадочных платформ | км | 16,6 | 2022 | 1 079 000 | |
| 20. | Трамвайная линия | Реконструкция трамвайной инфраструктуры | пр. Ленина | пр. Ленина от ул. Ново-Садовой до ул. Полевой | Реконструкция трамвайной инфраструктуры, в т.ч со строительством посадочных платформ | км | 3,8 | 2022 | 199 200 | Количество сквозных полос сокращается до 2+2 при организации посадочных платформ. При этом перед перекрестками сохраняется по 3 полосы в каждую сторону (левая полоса используется только для левоповоротных маневров) |
| 21. | Трамвайное депо | Реконструкция трамвайного депо | Реконструкция городского трамвайного депо | | Реконструкция трамвайного депо | шт. | 1,0 | 2024 | 900 000 | |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адресная привязка | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|------------------------|---|---|---|---|----------|-------------|----------------------|----------------------------|---|
| 22. | Трамвайная линия | Строительство новой трамвайной инфраструктуры | Трамвайная линия к Хлебной площади | ул. Фрунзенская, ул. Крупской | Строительство трамвайной линии к Хлебной площади | км | 1,3 | 2022 | 126 186 | Восстановление линии к Хлебной площади запланировано действующими программами. Сохраняется движение по 1 полосе в каждую сторону |
| 23. | Трамвайная линия | Строительство новой трамвайной инфраструктуры | Трамвайная линия от Хлебной площади по территории стрелки р. Самары | Новая УДС на территории стрелки р. Самары | Строительство трамвайной линии от Хлебной площади по территории стрелки р. Самары | км | 3,4 | 2024 | 330 024 | При редевелопменте территории стрелки р. Самары |
| 24. | Трамвайная линия | Строительство новой трамвайной инфраструктуры | Трамвайная линия вдоль пр. Карла Маркса | от Крымской пл. по пр. Карла Маркса до Ракитовского шоссе, далее по Ракитовскому шоссе к пл. Вишнёвой | Строительство линии вдоль пр.К. Маркса | км | 28,6 | 2030 | 5 176 088 | При строительстве магистрали «Центральная». Сооружение обособленной трамвайной линии по оси улицы. На проезжей части рекомендуется организация по 2 полосы в каждую сторону |
| 25. | Тяговая подстанция ГЭТ | Реконструкция тяговой подстанции | | | | шт. | 3,0 | 2023 | 270 000 | |
| 26. | Тяговая подстанция ГЭТ | Реконструкция тяговой подстанции | | | | шт. | 3,0 | 2024 | 270 000 | |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адресная привязка | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Комментарий |
|-------|------------------------------|---|------------------|-------------------|----------------------|----------|-------------|----------------------|----------------------------|-------------|
| 27. | Троллейбусная инфраструктура | Приведение в нормативное состояние троллейбусной инфраструктуры | | | | км | 48,5 | 2021 | 421 950 | |
| 28. | Троллейбусная инфраструктура | Приведение в нормативное состояние троллейбусной инфраструктуры | | | | км | 51,5 | 2022 | 448 050 | |
| 29. | Троллейбусная инфраструктура | Приведение в нормативное состояние троллейбусной инфраструктуры | | | | км | 51,5 | 2023 | 448 050 | |
| 30. | Троллейбусная инфраструктура | Приведение в нормативное состояние троллейбусной инфраструктуры | | | | км | 51,5 | 2024 | 448 050 | |

Мероприятия по организации отстойно-разворотных площадок (далее – ОРП)

| № п/п | Название объекта | Адрес | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей | Координаты |
|-------|--|-----------------------------|----------------------|----------|-------------|----------------------|----------------------------|-------------------------|
| 1. | ОРП на ул. Батайской | ул. Батайская, д. 7 | Обустройство ОРП | га | 0,1 | 2022 | 100 | 53.393913, 50.171951 |
| 2. | ОРП для НГПТ у платформы Ленинградская | ул. Ленинградская, д. 105 | Обустройство ОРП | га | 0,1 | 2022 | 100 | 53.183372, 50.107763 |
| 3. | ОРП АТП ЗАО «Агро-Авто» | проспект Кирова, д. 2с3 | Обустройство ОРП | га | 0,1 | 2021 | 100 | 53.181846, 50.296276 |
| 4. | ОРП на ул. Олимпийской | | Обустройство ОРП | га | 0,1 | 2022 | 10000 | 53.255489, 50.296542 |
| 5. | ОРП около остановочного пункта «Индустройпроект» | ул. Призаводская, д. 40 | Обустройство ОРП | га | 0,1 | 2022 | 100 | 53.186720, 50.232166 |
| 6. | ОРП около кабельного завода | ул. Кабельная, д. 9А | Обустройство ОРП | га | 0,1 | 2022 | 100 | 53.189782, 50.277630 |
| 7. | ОРП ул. Кабельная | ул. 22 Партсъезда, д. 10Ак2 | Обустройство ОРП | га | 0,1 | 2023 | 100 | 53.186523, 50.258273 |
| 8. | ОРП около санатория «Волга» | 7-я просека, 3 | Обустройство ОРП | га | 0,1 | 2023 | 100 | 53.256469, 50.185046 |

Мероприятия по развитию УДС

| Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|--------------------|---|-------------------------|--|----------|-------------|----------------------|----------------------------|
| УДС | УДС для НГПТ (2 полосы, 7 м), строительство | Подъезд к ТПУ Кировская | Строительство участка УДС с организацией движения НГПТ | км | 0,5 | 2023 | 35 000 |

6.2. Перечень мероприятий по обеспечению приоритетных условий движения ТОП

Мероприятия по организации дорожного движения в части обеспечения приоритетных условий движения транспорта общего пользования включают в себя обустройство выделенных полос на ряде улиц.

Выделенные полосы безрельсового транспорта необходимы для исключения влияния заторов на УДС на движение маршрутных транспортных средств, повышения скорости и надежности работы ТОП, повышения его привлекательности для пассажиров.

По результатам анализа был сформирован перечень участков УДС Самарско-Тольяттинской агломерации, где целесообразна организация выделенных полос для движения транспорта общего пользования.

При формировании перечня применялся следующий методологический подход:

выделенная полоса организуется на участке УДС с количеством полос не менее 2 в данном направлении (за исключением предложений по организации встречных выделенных полос);

выделенная полоса организуется на участке УДС, в наибольшей степени подверженном образованию дорожных заторов и снижению скорости маршрутных транспортных средств;

если на рассматриваемом участке УДС присутствует обособленная трамвайная линия, то выделенная полоса организуется только при одновременном выполнении следующих условий:

1) на данном участке проходит минимум один магистральный маршрут;

2) на данном участке по результатам анализа задержки маршрутных транспортных средств наиболее критичны;

3) на данном участке в силу высокой интенсивности движения рельсового и безрельсового транспорта нецелесообразна организация движения безрельсового транспорта по трамвайным путям;

контроль соблюдения ограничения движения прочего транспорта по выделенной полосе обеспечивается камерами автоматической фото-, видеофиксации нарушений.

Необходимо отметить, что в правилах СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования», утвержденных приказом Министерством строительства Российской Федерации от 27.12.2021 № 1017/пр, в пункте 6.8а прямо указана целесообразность обустройства выделенных полос на участках УДС с количеством полос в одном направлении 3 и более, ограничения на обустройство выделенных полос на участках УДС с меньшим количеством полос в одном направлении отсутствуют.

Мероприятия по организации дорожного движения в части обеспечения приоритетных условий движения транспорта общего пользования (выделенные полосы для безрельсового транспорта) по минимальному варианту приведены в табл. 79.

Помимо мероприятий по организации выделенных полос для движения транспорта общего пользования, предусмотрены также мероприятия по изменению организации дорожного движения на УДС, учтенные также в мероприятиях ПКРТИ:

реконструкция дороги на ул. Дмитрия Митирева и изменение организации движения для пропуска прочего транспорта в связи с усилением движения общественного транспорта по ул. Революционной;

размещение ОП НГПТ на ул. Революционной в связи с перенаправлением на нее ряда маршрутов ТОП;

оптимизация движения ОТ на перекрестке Московского шоссе и ул. Революционной.

Конкретные проектные решения по реконструктивным мероприятиям и размещению ОП будут выполнены на дальнейших этапах при разработке КСОДД и проектной документации.

В целях повышения скорости, надежности и привлекательности транспорта общего пользования на участке Московского шоссе от пр. Кирова до ул. Луначарского предлагается организовать выделенную полосу по оси проезжей части (рис. 114).

По сравнению с формированием выделенной полосы для движения ТОП в правой полосе организация выделенной полосы по оси имеет ряд преимуществ:

исключается влияние прочего транспорта при правых поворотах и выездах с прилегающих территорий;

обеспечивается высокая скорость и надежность сообщения (скорость ТОП увеличивается в 2 – 2,5 раза по сравнению с увеличением на 20% при расположении выделенной полосы в правой полосе).

К минусам расположения выделенной полосы по оси следует отнести более высокие затраты на строительство, так как требуется реконструкция УДС, а также сокращение ширины за счет размещения ОП.



Рис. 114. Организация выделенной полосы по оси проезжей части на ул. Щорса в г. Белгороде

Мероприятия по организации дорожного движения в части обеспечения приоритетных условий движения транспорта общего пользования (выделенные полосы для безрельсового транспорта)

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адрес | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|-------------|--|--|---|---|--|----------|-------------|----------------------|----------------------------|
| г.о. Самара | | | | | | | | | |
| 1. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на Московском шоссе в правых полосах ПЧ | Выделенная полоса на Московском шоссе в правых полосах ПЧ (строительство дублера Московского шоссе) | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в правых полосах проезжей части | км | 10,1 | 2024 | 10100 |
| 2. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на Московском шоссе по оси ПЧ | От пересечения с ул. Кирова до ул. Луначарского | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях по оси проезжей части | км | 6,7 | 2024 | 6700 |
| 3. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на Московском шоссе | От пересечения с ул. Луначарского до ул. Мичурина | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях в правых полосах проезжей части | км | 1,2 | 2024 | 1200 |
| 4. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на ул. Мичурина | От пересечения с Московским шоссе до пересечения с ул. Клинической | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях | км | 0,3 | 2024 | 300 |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адрес | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|-------|--|--|--|--|--|----------|-------------|----------------------|----------------------------|
| 5. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на ул. Агибалова | от пересечения ул. Маяковского с Комсомольской пл. | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в одном направлении в правой полосе | км | 1,1 | 2023 | 1 100 |
| 6. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на ул. Спортивной | от Комсомольской пл. до ул. Коммунистической | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в одном направлении в правой полосе | км | 1,1 | 2023 | 1 100 |
| 7. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на ул. Авроры | от пересечения с ул. Промышленности до ул. Гагарина | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях в правых полосах проезжей части | км | 2,4 | 2023 | 2 400 |
| 8. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на ул. Шоссейной, ул. Кряжской и Фрунзенском мосту | от Фрунзенского моста (вкл) до пересечения с ул. Уральской | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях в правых полосах проезжей части | км | 5 | 2023 | 5 000 |
| 9. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на ул. Самарской | от пересечения с ул. Полевой до пересечения с ул. Венцека | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях в правых полосах проезжей части | км | 3,1 | 2024 | 3 100 |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адрес | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|-------|--|--|--|---|---|----------|-------------|----------------------|----------------------------|
| 10. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на пр. Масленникова | от пересечения с Московским шоссе до пересечения с ул. Ново-Садовой | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях (с учетом перенаправления прочего автомобильного транспорта на ул. Луначарского с ее реконструкцией) | км | 1,7 | 2024 | 1 700 |
| 11. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на ул. Гагарина | от пересечения с Московским шоссе до пересечения с ул. Авроры | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях в правых полосах проезжей части | км | 2,3 | 2024 | 2 300 |
| 12. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на ул. Революционной | от пересечения с ул. Гагарина до пересечения с Московским шоссе | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях (с учетом перенаправления прочего а/т на пр-д. Георгия Митирева с его реконструкцией) | км | 1,1 | 2024 | 1 100 |
| 13. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на просп. Кирова | от пересечения с ул. Ново-Садовой до пересечения с ул. Молодёжной | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях в правых полосах проезжей части | км | 0,6 | 2022 | 600 |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адрес | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|---------------|--|--|---|---|--|----------|-------------|----------------------|----------------------------|
| 14. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на просп. Кирова | от пересечения с ул. Победы до пересечения с Заводским шоссе | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях в правых полосах проезжей части | км | 1,6 | 2022 | 1 600 |
| 15. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на ул. Физкультурной | от пересечения с ул. Севастопольской до пересечения с просп. Кирова | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в одном направлении в правой полосе проезжей части | км | 0,4 | 2022 | 400 |
| 16. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на Зубчаниновском шоссе | от пересечения с ул. Товарной до пересечения с ул. Магистральной | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях в правых полосах проезжей части | км | 1,3 | 2022 | 1 300 |
| 17. | Совмещенная трамвайно-автобусная выделенная полоса | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная совмещенная трамвайно-автобусная выделенная полоса на ул. Мичурина | от пересечения с ул. Клинической до пересечения с ул. Полевой | Организация совмещенной трамвайно-автобусной выделенной полосы для движения транспорта в обоих направлениях | км | 0,4 | 2024 | 400 |
| г.о. Тольятти | | | | | | | | | |
| 18. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на ул. Степана Разина | от ул. Спортивной до ул. Дзержинского | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях | км | 4,3 | | 4 300 |

| № п/п | Тип инфраструктуры | Виды работ | Название объекта | Адрес | Описание мероприятия | Ед. изм. | Объем работ | Срок реализации, год | Оценка затрат, тыс. рублей |
|-------|--|--|--|---|--|----------|-------------|----------------------|----------------------------|
| 19. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на ул. Юбилейной, ул. Борковской | от Приморского бульвара до ул. Вокзальной | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях | км | 6,8 | | 6 800 |
| 20. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на ул. Заставной, Московском проспекте | от Южного шоссе до Приморского бульвара | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в обоих направлениях | км | 5 | | 5 000 |
| 21. | Выделенная полоса для безрельсового транспорта | Организация выделенной полосы для безрельсового транспорта | Выделенная полоса на ул. Гагарина | от ул. Победы до ул. Карла Маркса | Организация выделенной полосы для движения безрельсового транспорта в одном направлении | км | 0,5 | | 500 |

На пересечениях трамвайных линий с поперечными улицами необходимо предусмотреть систему приоритетного проезда перекрестков вагонами трамвая путем динамической адаптации фаз светофорных объектов. Данные мероприятия должны быть запланированы в рамках реализации интеллектуальной транспортной системы.

В мировой практике при проезде наземным городским пассажирским транспортом регулируемых пересечений используются различные методы предоставления приоритетного пропуска с целью:

- сокращения времени поездки/увеличения скорости сообщения;
- повышения надежности/стабильности времени поездки;
- сокращения задержки на перекрестках;
- повышения эффективности использования подвижного состава;
- уменьшения потребности в подвижном составе;
- снижения затрат на эксплуатацию подвижного состава.

Ниже представлена классификация подходов и технологий предоставления приоритетного пропуска городским пассажирским транспортом, применяемая в мировой практике.

Типы приоритетного пропуска

Пассивный приоритет – приоритет, который предоставляется без применения какой-либо адаптивной системы управления дорожным движением, т. е. сигналы регулирования при приближении трамвая не переключаются специально. Режим регулирования основывается не на вероятности приближения трамвая, а не на его фактическом местоположении. Используются различные режимы светофорного регулирования для минимизации задержек городского пассажирского транспорта на перекрестках, к ним относится короткий цикл светофорного регулирования (уменьшение времени ожидания на запрещающий сигнал) и пр. Данный тип является устаревшим, современные технологии позволяют более эффективно использовать отведенное на предоставление приоритета время.

Активный приоритет – принцип, который основан на переключении сигналов регулирования в зависимости от приближения подвижного состава городского пассажирского транспорта к светофорному объекту с целью организации приоритетного пропуска. Для такой системы необходимо определение факта приближения подвижного состава, необходима система связи, контроллеры и алгоритмы изменения сигналов регулирования.

Метод обнаружения подвижного состава

Для предоставления активного приоритетного пропуска необходимо определение момента подхода городского пассажирского транспорта к светофорному объекту. Существуют различные методы обнаружения и определения местоположения городского пассажирского транспорта:

детекторы на УДС:

детекторы без возможности определения информации о подвижном составе. Данные детекторы фиксируют факт присутствия подвижного состава при прохождении определенной зоны, без определения информации о маршруте, номере транспортного средства, соответствии графику движения и т.д. Такие детекторы применяются на обособленных полосах городского пассажирского транспорта, где движение других видов транспорта запрещено. К данным детекторам относятся индуктивные петлевые детекторы, инфракрасные датчики, датчики на контактной сети (для трамваев) и т.д.;

детекторы с возможностью определения информации о подвижном составе. Данные детекторы фиксируют факт присутствия подвижного состава при прохождении им определенной зоны с определением информации о маршруте, номере транспортного средства, соответствии графику движения и т.д. Такие детекторы могут применяться как при движении городского пассажирского транспорта по обособленным полосам, так и при движении городского пассажирского транспорта в общем транспортном потоке. К данным детекторам относятся радиочастотные детекторы, суть работы которых заключается в

считывании транспондеров, установленных в подвижном составе, при этом запрос о приоритете передается путем нажатия «кнопки водителя» и т.п.;

автоматическое определение местоположения подвижного состава – данный метод определяет либо прогнозирует местоположение подвижного состава городского пассажирского транспорта без установки детекторов на УДС при помощи бортового устройства. Данный метод обнаружения использует:

технологии GPS/ГЛОННАС для определения местоположения подвижного состава;

технологии расчета местоположения по показаниям одометра (и/или при помощи таймера бортового устройства) на основании данных последнего известного местоположения (например, момент закрывания дверей на остановке) без использования GPS технологии.

Условия предоставления приоритета

Приоритетный пропуск на светофорном объекте может предоставляться как всему городскому пассажирскому транспорту, проходящему вдоль коридора (безусловный приоритет), так и выборочно, в зависимости от условий:

безусловный приоритет – без учета условий работы подвижного состава (наполняемость салона, следование расписанию и т. д.);

условный приоритет – принятие решения о предоставлении приоритета происходит в результате оценки условий работы подвижного состава (высокая наполняемость салона, отставание от расписания, отсутствие приоритета от другого участника дорожного движения).

Регулирование на перекрестке:

локальное жесткое – переключение сигналов регулирования осуществляется на отдельном перекрестке по жестким планам (смена режимов осуществляется только на основе календарной автоматики);

локальное адаптивное – переключение сигналов регулирования осуществляется на отдельном перекрестке по гибким планам в

зависимости от условий движения на перекрестке (например, по данным с детекторов);

координированное жесткое – переключение сигналов регулирования осуществляется в увязке с рядом перекрестков, расположенных вдоль одного коридора, по жестким планам координированного управления;

координированное адаптивное – переключение сигналов регулирования осуществляется в увязке с рядом перекрестков, расположенных вдоль одного коридора, по гибким планам координированного управления в зависимости от условий движения;

сетевое жесткое – переключение сигналов регулирования осуществляется в увязке с сетью перекрестков по жестким планам;

сетевое адаптивное – переключение сигналов регулирования осуществляется в увязке с сетью перекрестков по гибким планам в зависимости от условий движения.

Управление перекрестками:

централизованное – управление контроллером или контроллерами осуществляется из центра управления дорожным движением;

децентрализованное – управление осуществляется локальным контроллером, при этом возможно определение «главного контроллера», который будет управлять несколькими другими.

Стратегия предоставления приоритетного пропуска городского пассажирского транспорта:

увеличение продолжительности действия разрешающего сигнала светофора – подвижной состав подъезжает к завершению разрешающей фазы, фаза не выключается, пока подвижной состав не завершит маневр;

вызов фазы – приоритетное транспортное средство отправляет запрос на контроллер, в ответ контроллер включает разрешающую фазу. Осуществление возможно за счет более быстрого завершения фазы конфликтующего направления (с соблюдением минимальной безопасной длительности);

метод «катящегося горизонта» – применяется раннее обнаружение подвижного состава с целью корректировки режима регулирования для осуществления безостановочного пропуска трамвая (с учетом прогнозного времени нахождения на остановке);

пропуск фазы – при обнаружении приближения трамвая контроллер может пропустить из логической последовательности одну из фаз, с тем чтобы быстрее переключиться между фазами для пропуска трамвая. Пропуск фазы (фаз) следует применять с осторожностью, так как это может привести к тому, что другие участники движения, ожидающие своего сигнала на перекрестке, могут быть недовольны, что их фаза сигнала была пропущена для приоритетного пропуска трамвая;

изменение порядка фаз – аналогично с методом пропуска фазы. При обнаружении приближения трамвая контроллер по возможности быстро переключается на разрешающий сигнал для трамвая. Как только трамвай проехал перекресток, контроллер возвращается к логической последовательности фаз. Например, если логическая последовательность 1 – 2 – 3 – 4, а фаза для пропуска трамвая 5 включается после фазы 2, то таким образом последовательность становится 1 – 2 – 5 – 3 – 4;

«зеленая волна» – координированное управление светофорным регулированием вдоль магистрали/сети для безостановочного пропуска трамвая.

Выбор конкретных механизмов реализации и архитектурных решений системы приоритетного проезда, а также локаций размещения оборудования должен производиться на этапе проектирования интеллектуальной транспортной системы.

6.3. Перечень мероприятий по организации новых маршрутов регулярных перевозок пассажиров

6.3.1. Организация новых маршрутов регулярных перевозок пассажиров наземным городским общественным транспортом в Самарско-Тольяттинской агломерации

В основу построения целевой маршрутной сети Самарско-Тольяттинской агломерации закладываются следующие цели:

обеспечение стандарта качества обслуживания;

минимизация капитальных и эксплуатационных затрат;

минимизация экологического влияния транспорта общего пользования;

повышение привлекательности транспорта общего пользования;

снижение автомобилепользования;

единая и прозрачная тарифная система;

учет местных особенностей.

В соответствии с указанными базовыми принципами при формировании маршрутной сети использованы следующие базовые подходы:

каркас сети на основе магистральных частоходящих маршрутов (достигается концентрация потоков, при этом снижается время ожидания, за счёт отказа от избыточного дублирования маршрутов);

приоритет рельсового транспорта;

минимизация дублирования коридоров рельсового транспорта другими маршрутами;

«пересадочная модель»: отмена билетов «за вход в транспорт» и полная замена их билетами «на время» (от 60 минут до 1 года);

повышение доли транспорта большой и особо большой вместимости, рельсового и электрического транспорта в перевозках (как наиболее экономичного и эффективного);

обеспечение высокой заполняемости транспортных средств в час пик (в пределах нормативов) для сокращения непроизводительных расходов;

тактовое расписание на маршрутах с низкой частотой движения;
обеспечение пространственной доступности;
контроль соблюдения нормативов (пешеходной доступности, предельной наполняемости) при формировании маршрутной сети;
максимальная интенсификация использования существующей инфраструктуры, в том числе трамвайных линий и метрополитена.

Принципы формирования сети:

1) связь с центром: все основные районы связаны прямым маршрутом с центральной частью города (подразумевается для г.о. Самара территория, ограниченная на севере набережной р. Волги, на востоке – ул. Полевой, на юге – станцией Безымянка Куйбышевской железной дороги);

2) обеспечение беспересадочных связей по основным сложившимся устойчивым корреспонденциям и к крупнейшим объектам тяготения (вузы, медицинские центры), ориентация на существующие мощные маршруты;

3) отсутствие конкурентных связей вдоль маршрута для его наибольшей наполняемости по всей трассе (между любой парой ОП формируемого маршрута выгоднее ехать на этом маршруте, а не пересаживаться на альтернативные, то есть путь маршрута должен быть возможно более прямолинейным);

4) общее количество пересадок, осуществляемых пассажиром в целях перемещения из любой точки маршрутной сети г.о. Самара и г.о. Тольятти в любую другую точку соответствующих городских округов, должно составлять не более трёх;

5) формирование каркаса сети на основе магистральных (интервал не более 10 минут в час пик, 15 минут в течение дня) маршрутов;

6) сокращение взаимного дублирования маршрутов для обеспечения наполнения транспорта большой вместимости при высокой частоте;

7) назначение дополнительных маршрутов при достаточной мощности потока (второй маршрут из крупного района назначается при суммарной требуемой частоте движения ТС большого класса свыше 12, чтобы интервал каждого из маршрутов при использовании большого класса был не более 10 минут);

8) разнесение коридоров движения трамвая и безрельсового транспорта (пр. Ленина и ул. Ново-Садовая, ул. Партизанская и ул. Аэродромная, ул. Антонова-Овсеенко и ул. Ставропольская, ул. Ново-Вокзальная, ул. Ташкентская и др.) для роста эффективности;

9) обеспечение пространственной доступности: обслуживание территорий в соответствии с социальным стандартом (не более 500 метров от остановки до многоквартирных домов);

10) обеспечение удобных пересадок между маршрутами (в т. ч. на одной площадке) путём трассирования через общие участки сети, формирование ТПУ в узлах;

11) простота и понятность: сокращение количества маршрутов, устранение неоправданного движения встречных направлений маршрута по разным улицам;

12) учет возможности обустройства разворотных площадок для автобусов БК;

13) построение сети для существующей инфраструктуры (без капитального переустройства улиц и строительства трамвайных путей).

В основе формирования маршрутов лежит рельсовая сеть трамвая как транспорта, обеспечивающего наибольшую эффективность перевозок: прямые затраты на перевозку одного пассажира трамваем на 20 – 40% ниже, чем автобусом, количество ДТП уменьшается в 4 раза по сравнению с автобусным транспортом, на порядок уменьшается загрязнение окружающей среды. За счёт физического обособления трамвайных путей, приоритетного проезда пересечений (обеспечивается главным образом на трамвае за счёт возможности перевозки больших потоков с интервалом не

менее 2 минут) трамвай обеспечивает существенно более высокую надежность и скорость сообщения. После трамвая приоритет имеет троллейбусное сообщение.

Учитывая, что маршруты трамвая и троллейбуса ограничены существующей инфраструктурой, формирование сети начинается с оптимизации существующих трамвайных, затем троллейбусных маршрутов, после чего оптимизируются автобусные маршруты на основе представленных выше принципов.

Для разработки эскиза маршрутной сети выполнен расчёт фактических пассажирских связей на основе матрицы корреспонденций. Формирование предложений по каждому из маршрутов производится исходя из целесообразности обеспечения прямого маршрута по направлению наибольшего количества корреспонденций, чтобы снизить количество пересадок для пассажиров. По сформированной матрице корреспонденций для часа были сформированы картограммы пассажиропотоков по коридорам.

На основе картограмм пассажиропотоков выявляются критические сечения (сечения с максимальным пассажиропотоком). Исходя из загрузки в критических сечениях определена требуемая интенсивность движения и вместимость подвижного состава по маршрутам. Основой является интенсивность движения: на участках трассы с длительным совпадением маршрутов (например, вдоль ул. Ново-Садовой) трамваи должны иметь единый или кратный интервал, чтобы обеспечить максимальную равномерность движения, которая позволяет избежать неравномерной нагрузки, заполнить все вагоны по нормативу максимально равномерно и снизить издержки. Для трамваев и троллейбусов принят единый базовый сетевой интервал, для обеспечения полной равномерности движения на общих участках.

После выбора интервалов на основании пассажиропотоков в сечениях подбирается вместимость подвижного состава на каждом из

маршрутов, чтобы провозная способность на критических перегонах (при нормативной вместимости 4 чел/м²) была не менее величины спроса. Для оптимизации экономических показателей преимущество в каждом случае отдаётся транспорту максимально большой вместимости при соблюдении требований по интервалам и с учетом возможных инфраструктурных ограничений (возможные габаритные ограничения, радиусы поворотов, ширина проезжей части, наличия разворотных площадок и др.).

При формировании интервалов учитываются светофорные циклы на УДС. Минимальный совокупный интервал движения транспортных средств в коридоре должен обеспечить пропуск маршрутных транспортных средств за один цикл и не должен приводить к «слипанию» транспортных средств из-за задержек, вызванных светофорным регулированием.

По возможности предпочтение отдается тактовым интервалам (тактовый интервал – интервал движения ТС по маршруту, являющийся целочисленным делителем 60, то есть таким, при котором обеспечивается прибытие ТС на ОП строго в одни и те же минуты каждого часа (например: 4, 5, 6, 10, 12, 15, 20, 30 минут). Для маршрутов с интенсивностью 20 и более минут тактовый интервал обязателен.

Целевая маршрутная сеть по г.о. Самара представлена на рис. 115.
целевая маршрутная сеть по г.о. Тольятти представлена на рис. 116.

Помаршрутные изменения в г.о. Самара перечислены в табл. 80.

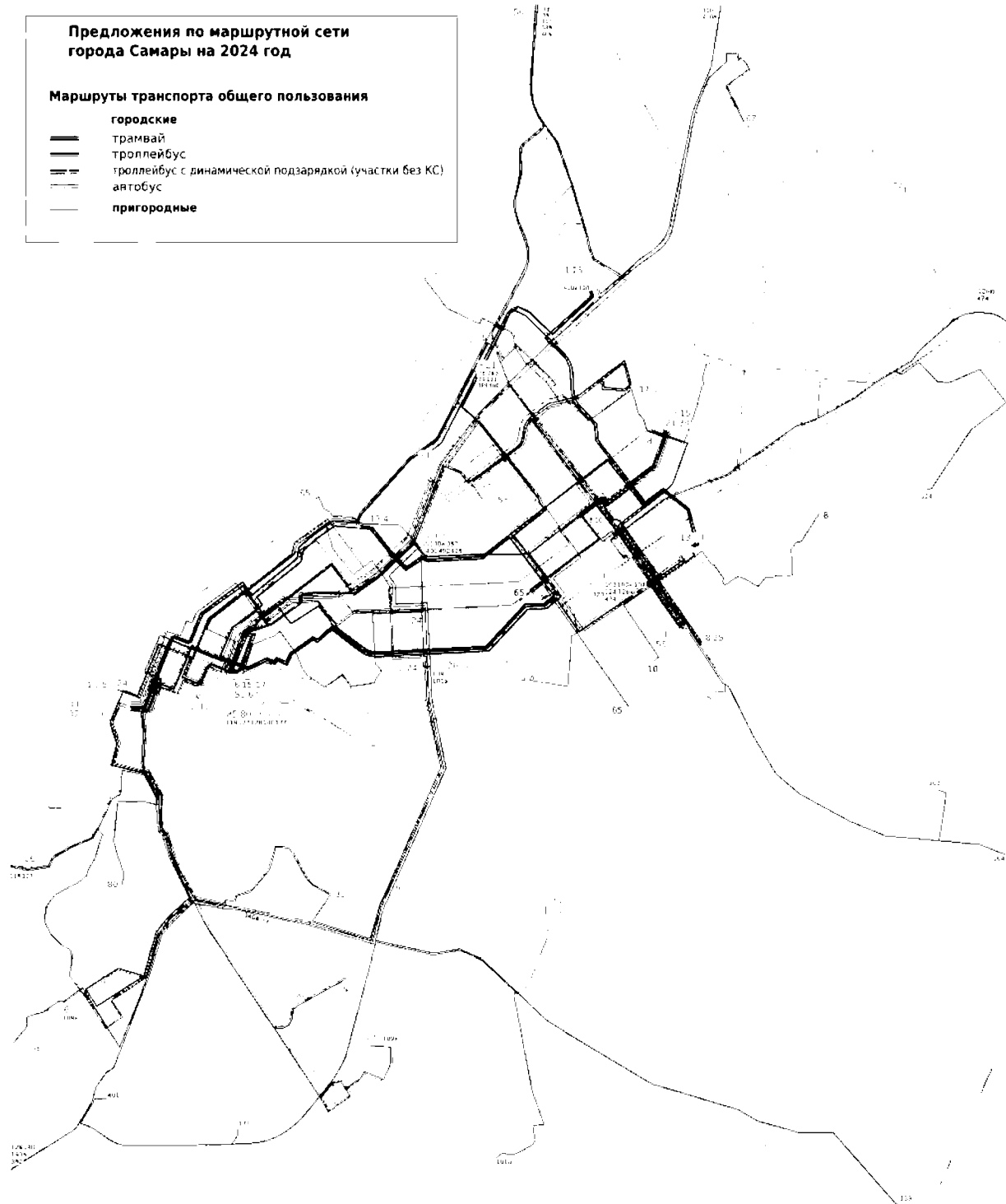


Рис. 115. Целевая маршрутная сеть г.о. Самара на 2024 год

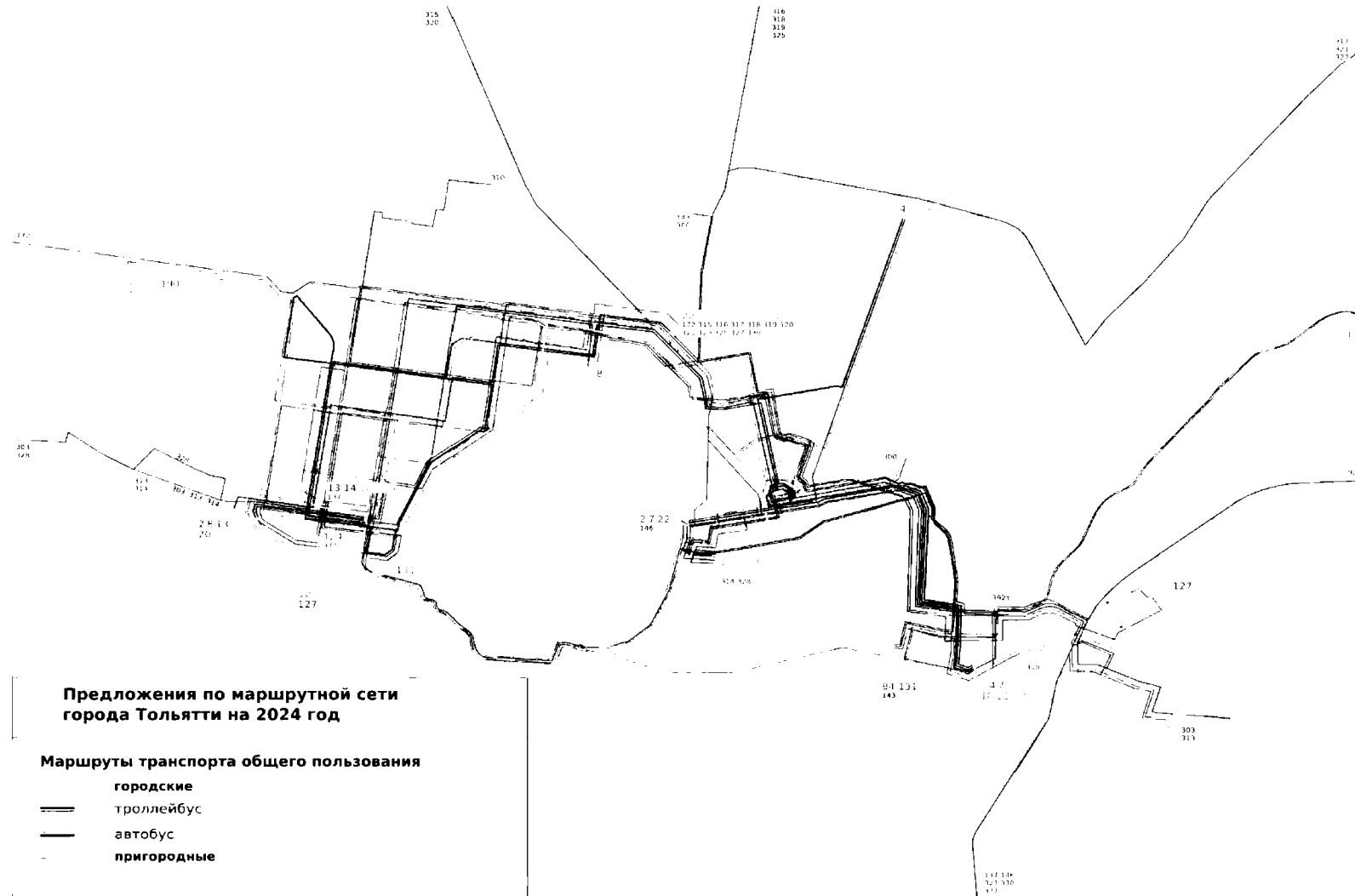


Рис. 116. Целевая маршрутная сеть г.о. Тольятти на 2024 год

Помаршрутные изменения целевой сети ТОП г.о. Самара
(А – автобус, Тм – трамвай, Тб – троллейбус)

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Регулируемый тариф (цель) | Предложение | Необходимые мероприятия |
|-------|----------------|----------------|---------------------------|--|-------------------------|
| 1. | Тм | 1 | Да | Объединение с Тм7 | |
| 2. | Тм | 2 | | Отменяется. Низкий собственный пассажиропоток, дублирование Тм19, Тм13 | |
| 3. | Тм | 3 | Да | Продление до Хлебной площади, по ул. Галактионовской | |
| 4. | Тм | 4 | Да | Сохраняется | |
| 5. | Тм | 5 | Да | Продление до Хлебной площади | |
| 6. | Тм | 7 | Да | Объединение с Тм1 | |
| 7. | Тм | 8 | Да | Сохраняется | |
| 8. | Тм | 9 | | Отменяется. Низкий собственный пассажиропоток | |
| 9. | Тм | 10 | | Отменяется. Низкий собственный пассажиропоток | |
| 10. | Тм | 11 | | Отменяется дублирование Тм1 | |
| 11. | Тм | 12 | | Сохраняется по выходным дням | |
| 12. | Тм | 13 | Да | Сохраняется | |
| 13. | Тм | 15 | | Отменяется | |
| 14. | Тм | 16 | | Отменяется дублирование Тм1 | |
| 15. | Тм | 18 | | Отменяется, усиливаются Тм1, Тм4/23 | |
| 16. | Тм | 19 | Да | Сохраняется | |
| 17. | Тм | 20 | | Отменяется, усиливаются Тм5, Тм22 | |
| 18. | Тм | 21 | | Отменяется, усиливаются Тм5, Тм22 | |
| 19. | Тм | 22 | Да | Продляется до ул. Пионерской | |
| 20. | Тм | 23 | Да | Сохраняется (Тм4 обратн) | |
| 21. | Тм | 24 | Да | Сохраняется | |
| 22. | Тм | 25 | Да | Сохраняется | |
| 23. | Тм | 20К | | Отменяется дублирование Тм5, | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Регулируемый тариф (цель) | Предложение | Необходимые мероприятия |
|-------|----------------|----------------|---------------------------|--|--|
| | | | | Тм22 | |
| 24. | Тм | 24к | | Отменяется, дублирование Тм24 | |
| 25. | Тб | 4 | Да | Сохраняется | |
| 26. | Тб | 6 | Да | Сохраняется | |
| 27. | Тб | 7 | Да | Сохраняется | |
| 28. | Тб | 8 | Да | Сохраняется | |
| 29. | Тб | 9 | | Сохраняется по выходным дням | |
| 30. | Тб | 10 | | Отменяется, заменяется на А10 | |
| 31. | Тб | 12 | | Отменяется, дублирование Тб4 | |
| 32. | Тб | 13 | Да | Сохраняется | |
| 33. | Тб | 15 | Да | Сохраняется | |
| 34. | Тб | 16 | | Отменяется | |
| 35. | Тб | 17 | Да | Сохраняется | |
| 36. | Тб | 18 | Да | Сохраняется | |
| 37. | Тб | 19 | | Отменяется | |
| 38. | Тб | 20 | | Отменяется, дублирование Тб17 | |
| 39. | Тб | 4к | | Отменяется | |
| 40. | А | 1 | Да | Продляется до ул. Батайской, становится полуэкспрессным | Отстойно-разворотная площадка (далее – ОРП) на ул. Батайской |
| 41. | А | 2 | Да | Изменение трассы: по ул. Ново-Садовой вместо пр. Ленина, через ул. Ерошевского, ул. Николая Панова вместо пр. Масленникова | Обустройство ОРП на ул. Ерошевского, ул. Николая Панова, ул. Революционной, ул. Подшипниковой. Обустройство ОРП на ул. Ленинградской |
| 42. | А | 3 | Да | Продляется к Хлебной площади | |
| 43. | А | 4 | | Отменяется. До ул. Олимпийской. Продляется маршрут А9 | |
| 44. | А | 6 | Да | Продляется к АТП ЗАО «Агро-Авто» | Обустройство ОРП в АТП ЗАО «Агро-Авто» |
| 45. | А | 7 | Да | Изменение трассы (продление к м. Безымянка), | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Регулируемый тариф (цель) | Предложение | Необходимые мероприятия |
|-------|----------------|----------------|---------------------------|---|--|
| | | | | объединение с А27 | |
| 46. | А | 8 | Да | Изменение трассы через Заводское шоссе, пр-т Кирова для обеспечения пересадки на м. «Кировская» | |
| 47. | А | 9 | Да | Продляется до ул. Олимпийской | Обустройство ОРП на ул. Олимпийской и в районе ОП «Институт Индустройпроект» |
| 48. | А | 10 | Да | По трассе Тб10 продлевается на юге до Кабельного завода, на севере по трассе А8 (вокруг Безымянского рынка) | Обустройство ОРП Кабельный завод |
| 49. | А | 11 | Да | Сохраняется | |
| 50. | А | 12 | | Отменяется. Продляется до ул. Олимпийской маршрут А9 | |
| 51. | А | 13 | Да | Сохраняется | |
| 52. | А | 17 | Да | Сокращается до Хлебной площади | |
| 53. | А | 21 | Да | Сокращается до завода «Металлург» (без заезда к Безымянскому рынку) | |
| 54. | А | 22 | | Отменяется | |
| 55. | А | 23 | | Отменяется, дублирование Тб17 и А47 | |
| 56. | А | 24 | Да | Продляется к 6-му причалу | |
| 57. | А | 26 | Да | Сохраняется | |
| 58. | А | 27 | | Отменяется (объединение с А7) | |
| 59. | А | 29 | | Отменяется, дублирование А47 | |
| 60. | А | 30 | | Отменяется. Большое дублирование, низкий собственный пассажиропоток | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Регулируемый тариф (цель) | Предложение | Необходимые мероприятия |
|-------|----------------|----------------|---------------------------|--|--|
| 61. | А | 32 | Да | Сокращается до Хлебной площади | |
| 62. | А | 34 | Да | Перенос трассы на ул. Дыбенко вместо ул. Гагарина, ул. Победы, продление до Хлебной площади | Обустройство ОП на ул. Свободы, ул. Дыбенко |
| 63. | А | 35 | Да | Изменение трассы по ул. Аэродромной, ул. Революционной, ул. Гагарина через станцию метро «Гагринская» до а/с Аврора в обе стороны, продляется до ОП Клуб Знамя | Реконструкция ул. Дмитрия Митирева для пропуска прочего транспорта в связи с усилением движения общественного транспорта по ул. Революционной и изменение организации движения для улучшения движения общественного транспорта |
| 64. | А | 36 | Да | Сохраняется | |
| 65. | А | 37 | Да | Замена на ТБ с УАХ, продляется до стадиона «Самара Арена» | |
| 66. | А | 38 | Да | Сохраняется | |
| 67. | А | 39 | | Отменяется. Большое дублирование, низкий собственный пассажиропоток | |
| 68. | А | 41 | Да | Продляется по ул. Ленинградской к ж/д (новая платформа). Незначительное снижение интенсивности: дублирование Тб18, метро | Обустройство ОРП на ул. Ленинградская |
| 69. | А | 45 | Да | Изменение трассы, сокращается до ЦАВ | |
| 70. | А | 46 | | Отменяется. Дублирование Тб4, | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Регулируемый тариф (цель) | Предложение | Необходимые мероприятия |
|-------|----------------|----------------|---------------------------|--|--|
| | | | | A47, A24 | |
| 71. | A | 47 | Да | Сохраняется | |
| 72. | A | 50 | Да | Сохраняется | ОРП на ул. Батайской |
| 73. | A | 51 | Да | Сохраняется | |
| 74. | A | 52 | Да | Сохраняется | |
| 75. | A | 53 | | Отменяется. Дублирование с A56 | |
| 76. | A | 55 | | Сохраняется | |
| 77. | A | 56 | | Отменяется. Дублирование с A 70. | |
| 78. | A | 59 | Да | Продляется до ОП Санаторий Волга по ул. Стара-Загора, пр.Кирова и далее до Санаторий Волга по 7-й Просеке | Обустройство ОРП в районе ОП Санаторий Волга |
| 79. | A | 61 | Да | Сохраняется | |
| 80. | A | 63 | Да | Продляется по ул. Авроры, ул. Гагарина, ул. Революционной для пересадки на станцию метро «Гагаринская» | |
| 81. | A | 65 | Да | Сокращается до ОП «Троллейбусное депо № 2» (конечная Тб7) | Обустройство ОРП Кабельная улица |
| 82. | A | 66 | Да | Изменение трассы через ул. Революционную (пересадка на станцию метро «Гагаринская») | |
| 83. | A | 67 | Да | Сохраняется | |
| 84. | A | 68 | Да | Изменяется A 268 от мкр. Крутые Ключи до м. «Кировская» | |
| 85. | A | 70 | Да | Перенос трассы на ул. Гагарина, ул. Авроры (вместо Аэродромной) для пересадки на метро, продлевается к стадиону «Самара Арена» | |
| 86. | A | 75 | Да | Сохраняется | |
| 87. | A | 76 | Да | Сохраняется | |
| 88. | A | 78 | Да | Заезд к терминалу аэропорта при движении в г. Самару | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Регулируемый тариф (цель) | Предложение | Необходимые мероприятия |
|-------|----------------|----------------|---------------------------|---|--|
| 89. | А | 79 | Да | Сохраняется | |
| 90. | А | 80 | Да | Сохраняется | |
| 91. | А | 85 | Да | Новый маршрут от ж/д-вокзала по ул. Спортивная (в обратном направлении, ул. Агибалова) Чернореченская, ул. Владимирская, ул. Новоурицкая, ул. Авиационная, ул. Клиническая, ул. Дзержинского, ул. Партизанская, ул. Мяги (Диагностический центр), ул. Гагарина, ул. Авроры, продление ул. Авроры, ул. Лейтенанта Шмидта | Строительство продления ул. Авроры. До завершения строительства продления ул. Авроры маршрут заканчивается на ЦАВ. Обустройство остановочных площадок по ул. Чернореченская, ул. Владимирская, ул. Дзержинского, ул. Партизанская, ул. Мяги (Диагностический центр), продлении ул. Авроры, ул. Лейтенанта Шмидта Обустройство ОРП на ул. Лейтенанта Шмидта |
| 92. | А | 89 | | Отменяется. До остановки насосно-фильтровальная станция (далее – НФС) следует А35, обеспечивающий прямой подвоз к магистральным маршрутам по Ново-Садовой, Московскому шоссе | |
| 93. | А | 92 | | Отменяется, дублирование Т66 | |
| 94. | А | 96 | | Отменяется, дублирование А67, Тм1 | |
| 95. | А | 99 | | Отменяется. Дублирование Т615, А34, А41 и ряд магистральных маршрутов трамвая (Тм1, Тм4/23). | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Регулируемый тариф (цель) | Предложение | Необходимые мероприятия |
|-------|----------------|----------------|---------------------------|--|-------------------------|
| | | | | Продлевается А9 до ул. Олимпийской | |
| 96. | А | 110 | Да | Сохраняется. Изменение трассы, сокращение до стадиона «Самара Арена» | |
| 97. | А | 113 | Да | Сохраняется | |
| 98. | А | 123 | Да | Сохраняется. Изменение трассы, сокращается до станции метро «Кировская» | |
| 99. | А | 124 | Да | Сохраняется. Изменение трассы, сокращается до станции метро «Кировская» | |
| 100. | А | 127 | Да | Сохраняется, изменение трассы по Фрунзенскому мосту | |
| 101. | А | 128 | Да | Сохраняется, изменение трассы по Фрунзенскому мосту | |
| 102. | А | 131 | | Отменяется, дублирование А474 | |
| 103. | А | 139 | Да | Сохраняется | |
| 104. | А | 140 | Да | Сохраняется, изменение трассы по Фрунзенскому мосту | |
| 105. | А | 141 | Да | Сохраняется. Изменение трассы по ул. Гагарина, ул. Революционной, Московскому шоссе для пересадки на станцию метро «Гагаринская» | |
| 106. | А | 203 | | Отменяется. Продление А70 | |
| 107. | А | 205 | | Отменяется, назначение А85 | |
| 108. | А | 207 | | Отменяется, дублирование А6 | |
| 109. | А | 213 | | Отменяется, дублирование Т64, А9 | |
| 110. | А | 215 | | Отменяется, дублирование А66 | |
| 111. | А | 217 | | Отменяется, дублирование А75 | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Регулируемый тариф (цель) | Предложение | Необходимые мероприятия |
|-------|----------------|----------------|---------------------------|---|--|
| 112. | А | 226 | | Отменяется | |
| 113. | А | 229 | | Отменяется, дублирование А7, А34 | |
| 114. | А | 247 | | Отменяется | |
| 115. | А | 253 | | Отменяется, дублирование А41, А7, А75 | |
| 116. | А | 261 | | Отменяется, дублирование А75 | |
| 117. | А | 266 | | Отменяется, дублирование А75, ТмЗ. | |
| 118. | А | 268 | | Отменяется. Организуется новый А68 | |
| 119. | А | 272 | | Отменяется. Дублирование А59, А55 | |
| 120. | А | 295 | | Отменяется. Дублирование А24 | |
| 121. | А | 297 | | Отменяется. Дублирование А61, А6 | |
| 122. | А | 389 | Да | Сохраняется | |
| 123. | А | 392 | Да | Сохраняется, сокращается до ЦАВ, изменение трассы по ул. Гагарина, Революционной, Московскому шоссе для пересадки на станцию метро «Гагаринская» | |
| 124. | А | 401 | Да | Сохраняется, изменение трассы, сокращение до а/ст Аврора, изменение трассы по ул. Гагарина, ул. Революционной, Московскому шоссе для пересадки на станцию метро «Гагаринская» | Реконструкция ул. Дмитрия Митирева для пропуска прочего транспорта в связи с усилением движения общественного транспорта по ул. Революционной и изменение организации движения для улучшения движения общественного транспорта |
| 125. | А | 406 | Да | Сохраняется | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Регулируемый тариф (цель) | Предложение | Необходимые мероприятия |
|-------|----------------|----------------|---------------------------|--|--|
| 126. | А | 429 | Да | Сохраняется, сокращается до ЦАВ, изменение трассы по ул. Гагарина, ул. Революционной, Московскому шоссе для пересадки на станцию метро «Гагаринская» | |
| 127. | А | 447 | | Отменяется, дублирование 79 | |
| 128. | А | 474 | Да | Сокращается до станции метро «Кировская» | |
| 129. | А | 687 | Да | Отменяется | |
| 130. | А | 101а | Да | Сохраняется | |
| 131. | А | 104к | Да | Сохраняется, изменение трассы, сокращение до станции метро «Кировская» | |
| 132. | А | 109д | Да | Сохраняется. Изменение трассы по Фрунзенскому мосту, изменение заезда в микрорайон «Южный город» | Строительство дороги (запланировано) |
| 133. | А | 109к | Да | Сохраняется, изменение заезда в микрорайон «Южный город» | Строительство дороги (запланировано) |
| 134. | А | 110м | Да | Сохраняется | |
| 135. | А | 126с | Да | Отменяется | |
| 136. | А | 126ю | Да | Сохраняется, изменение трассы, сокращение до станции метро «Кировская» | |
| 137. | А | 140а | Да | Сохраняется, изменение трассы по ул. Гагарина, ул. Революционной, Московскому шоссе для пересадки на станцию метро Гагаринская | Реконструкция ул. Дмитрия Митирева для пропуска прочего транспорта в связи с усилением движения общественного транспорта по ул. Революционной и изменение организации движения для улучшения |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Регулируемый тариф (цель) | Предложение | Необходимые мероприятия |
|-------|----------------|----------------|---------------------------|---|-----------------------------------|
| | | | | | движения общественного транспорта |
| 138. | А | 21м | | Отменяется | |
| 139. | А | 410а | Да | Сокращается трасса маршрута до ТПУ «Самара Арена» | |
| 140. | А | 410м | | Отменяется | |
| 141. | А | 48д | | Отменяется, дублирование Т66 | |
| 142. | А | 48к | | Отменяется | |
| 143. | А | 59А | Да | Объединение с 59 | |
| 144. | А | 5Д | Да | Сохраняется | |
| 145. | А | 74к | | Отменяется | |
| 146. | А | 74м | | Отменяется | |
| 147. | А | 119 | Да | Сохраняется | |
| 148. | А | 177 | Да | Сохраняется | |
| 149. | А | 480 | Да | Отменяется. Усиление маршрута 123 с сокращением до ТПУ» Кировская». | |
| 150. | А | 492 | Да | Предлагается сохранение маршрута с сокращением до ЦАВ и перенаправлением по ул. Революционная для пересадки на станцию метро «Гагаринская» В мероприятиях ПКРТИ предусматривается реконструкция ул. Дмитрия Митирева для пропуска прочего транспорта в связи с усилением движения общественного транспорта по ул. Революционная и изменение организации движения для улучшения движения общественного транспорта | |
| 151. | А | 423 | Да | Продлевается до станции метро «Кировская» | |
| 152. | А | 103к | Да | Продлевается до станции метро «Кировская» | |

Для реализации целевой схемы маршрутной сети на территории г.о. Самара предполагается последовательное приведение параметров существующей маршрутной сети к целевой. Этапность перехода показана в табл. 81.

Помаршрутные этапы изменения сети ТОП г.о. Самара
(А – автобус, Тм – трамвай, Тб – троллейбус)

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|-----------------------------------|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| 1. | Тм | 1 | Без изменений | Объединение с Тм7 | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 2. | А | 1 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Продление до ул. Батайской, перевод в полуэкспрессный режим | Без изменений | Без изменений |
| 3. | А | 2 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Изменение трассы: по ул. Ново-Садовой вместо пр. Ленина, через ул. Ерошевского, ул. Николая Панова вместо пр. Масленникова | Без изменений | Без изменений |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|-----------------------------------|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| 4. | Тм | 2 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 5. | Тм | 3 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Продление до Хлебной площади | Без изменений |
| 6. | А | 3 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Продление к Хлебной площади | Без изменений | Без изменений |
| 7. | Тб | 4 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 8. | А | 4 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 9. | Тм | 4 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 10. | Тм | 5 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Продление до Хлебной площади | Без изменений |
| 11. | Тб | 6 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 12. | А | 6 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Продление к АТП ЗАО «Агро-Авто» | Без изменений |
| 13. | Тм | 7 | Без изменений | объединение с Тм1 | | | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|-----------------------------------|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| 14. | Тб | 7 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 15. | А | 7 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Изменение трассы (к станции метро «Кировская»), объединение с А27 | Без изменений | Без изменений |
| 16. | Тм | 8 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 17. | Тб | 8 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 18. | А | 8 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Изменение трассы через Заводское шоссе, пр. Кирова для обеспечения пересадки на станцию метро «Кировская» | Без изменений | Без изменений |
| 19. | Тб | 9 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 20. | Тм | 9 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|-----------------------------------|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| 21. | А | 9 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Продление до ул. Олимпийской | Без изменений | Без изменений |
| 22. | Тм | 10 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 23. | Тб | 10 | Без изменений | Отменяется | | | |
| 24. | А | 10 | | | По трассе Тб10, продлевается на юге до Кабельный завод, на севере по трассе А8 (вокруг Безымянского рынка). Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 25. | А | 11 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 26. | Тм | 11 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 27. | Тб | 12 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 28. | А | 12 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|-----------------------------------|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| 29. | Тм | 12 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 30. | Тм | 13 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 31. | Тб | 13 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 32. | А | 13 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 33. | Тб | 15 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 34. | Тм | 15 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 35. | Тм | 16 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 36. | Тб | 16 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 37. | Тб | 17 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 38. | А | 17 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Сокращается до Хлебной площади | Без изменений | Без изменений |
| 39. | Тм | 18 | Без | Без изменений | Отменяется | | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|-----------------------------------|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| | | | изменений | | | | |
| 40. | Тб | 18 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 41. | Тб | 19 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 42. | Тм | 19 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 43. | Тм | 20 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Отменяется | |
| 44. | Тб | 20 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 45. | А | 21 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт Сокращается до Завода «Металлург» без заезда к Безымянскому рынку | Без изменений | Без изменений |
| 46. | Тм | 21 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Отменяется | |
| 47. | Тм | 22 | Без изменений | Без изменений | Продляется до ул. Пионерской | Без изменений | Без изменений |
| 48. | А | 22 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 49. | А | 23 | Без | Без изменений | Отменяется | | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|-----------------------------------|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| | | | изменений | | | | |
| 50. | Тм | 23 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 51. | А | 24 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Продление к 6-му причалу | Без изменений |
| 52. | Тм | 24 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 53. | Тм | 25 | Без изменений | изменение трассы - на «Самара Арена» | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 54. | А | 26 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 55. | А | 27 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 56. | А | 29 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 57. | А | 30 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 58. | А | 32 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Сокращается до Хлебной площади | Сокращение до Хлебной площади | Без изменений |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|-----------------------------------|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| 59. | А | 34 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Перенос трассы на ул. Дыбенко вместо ул. Гагарина, ул. Победы, продление до Хлебной площади | Без изменений | Без изменений |
| 60. | А | 35 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Изменение трассы по ул. Аэродромной, Революционной, Гагарина через станцию метро «Гагринская» до а/с Аврора в обе стороны, продление до ОП Клуб Знамя | Без изменений | Без изменений |
| 61. | А | 36 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 62. | А | 37 | Без изменений | Брутто-контракт. Перенаправляется к | Без изменений | Без изменений | Без изменений |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|---|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| | | | | «Самара Арена». Переводится на обслуживание ТБ УАХ | | | |
| 63. | А | 38 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 64. | А | 39 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 65. | А | 41 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Продление по ул. Ленинградской к ж/д вокзалу (новая платформа). |
| 66. | А | 45 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Сокращается до ЦАВ | Без изменений | Без изменений |
| 67. | А | 46 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 68. | А | 47 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 69. | А | 50 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 70. | А | 51 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. | Без изменений | Без изменений |
| 71. | А | 52 | Без | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|-----------------------------------|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| | | | изменений | | | | |
| 72. | А | 53 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 73. | А | 55 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 74. | А | 56 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 75. | А | 59 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Продление до ОП Санаторий Волга по ул. Стара-Загора, пр. Кирова и далее до Санаторий Волга по 7-й Просеке | Без изменений | Без изменений |
| 76. | А | 61 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 77. | А | 63 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Продление до ЦАВ по ул. Авроры, ул. Гагарина, ул. Революционной для пересадки на станцию | Без изменений | Без изменений |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|-----------------------------------|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| | | | | | метро «Гагаринская» | | |
| 78. | А | 65 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Сокращение до ОП «Троллейбусное депо № 2» (конечная Т67) | Без изменений | Без изменений |
| 79. | А | 66 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Изменение трассы через ул. Революционную (пересадка на метро Гагаринская) | Без изменений | Без изменений |
| 80. | А | 67 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 81. | А | 68 | Изменение номера А268 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Сокращение до м. «Кировская» | Без изменений |
| 82. | А | 70 | Без | Без изменений | Брутто-контракт. Перенос | Без изменений | Без изменений |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|-----------------------------------|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| | | | изменений | | трассы на ул. Гагарина - ул. Авроры (вместо Аэродромной) для пересадки на метро, продлевается к Самара-Арене | | |
| 83. | А | 75 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 84. | А | 76 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 85. | А | 78 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Заезд к терминалу аэропорта при движении в Самару | Без изменений | Без изменений |
| 86. | А | 79 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 87. | А | 80 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений |
| 88. | А | 85 | | | Новый маршрут от ж/д вокзала по ул. Спортивной (в | Без изменений | Без изменений |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|--|--|-----------------------------------|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| | | | | | обратном направлении – ул. Агибалова) ул. Чернореченской, ул. Владимирской, ул. Новоурицкой, ул. Авиационной, ул. Клинической, ул. Дзержинского, ул. Партизанской, ул. Мяги (Диагностический центр), ул. Гагарина, ул. Авроры, продление ул. Авроры, ул. Лейтенанта Шмидта, Брутто-контракт | | |
| 89. | А | 89 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Отменяется* |
| 90. | А | 92 | Отменяется | | | | |
| 91. | А | 96 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 92. | А | 99 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|--|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| 93. | А | 110 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. сокращение до стадиона «Самара Арены»* |
| 94. | А | 113 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| 95. | А | 119 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| 96. | А | 123 | Сокращение до м. «Кировская» | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| 97. | А | 124 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*. Изменение трассы - сокращение до станции метро «Кировская» |
| 98. | А | 127 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*. изменение трассы по Фрунзенскому мосту |
| 99. | А | 128 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*. изменение трассы по Фрунзенскому мосту |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|----------------------------------|--|---|--|--|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| 100. | А | 131 | Отменяется. Дублирование А474 | | | | |
| 101. | А | 139 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| 102. | А | 140 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*. изменение трассы по Фрунзенскому мосту |
| 103. | А | 141 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*. Изменение трассы - по ул. Гагарина, ул. Революционной, Московскому шоссе для пересадки на станции метро Гагаринская |
| 104. | А | 177 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| 105. | А | 203 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Отменяется* |
| 106. | А | 205 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|-----------------------------------|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| 107. | А | 207 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 108. | А | 213 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 109. | А | 215 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Отменяется* |
| 110. | А | 217 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Отменяется* |
| 111. | А | 226 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 112. | А | 229 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 113. | А | 247 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Отменяется* |
| 114. | А | 253 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 115. | А | 261 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 116. | А | 266 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Отменяется* |
| 117. | А | 268 | Замена номера на | | | | |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|---|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| | | | A68 | | | | |
| 118. | A | 272 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 119. | A | 295 | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 120. | A | 297 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Отменяется* |
| 121. | A | 389 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| 122. | A | 392 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*. Сокращается до ЦАВ, изменение трассы по ул. Гагарина, ул. Революционной, Московскому шоссе для пересадки на станции метро «Гагаринская» |
| 123. | A | 401 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*. Сохраняется до |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|--|---|---|---|---|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| | | | | | | | автовокзала, перенаправляется по ул. Гагарина, ул. Революционная, Московское шоссе для обеспечения пересадки на станцию метро «Гагаринская» |
| 124. | А | 406 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| 125. | А | 423 | Продление до станции метро «Кировская» | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| 126. | А | 429 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*. сокращается до ЦАВ, изменение трассы по ул. Гагарина, ул. Революционной, Московскому шоссе для пересадки на |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|--|--|---|--|--|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| | | | | | | | станции метро «Гагаринская» |
| 127. | А | 447 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Отменяется* |
| 128. | А | 474 | Сокращается до станции метро «Кировская» | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| 129. | А | 480 | Сокращается до станции метро «Кировская» | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Отменяется* с усилением А123 |
| 130. | А | 492 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*, сокращается до ЦАВ |
| 131. | А | 687 | Отменяется | | | | |
| 132. | А | 101а | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| 133. | А | 103к | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*. Продление до станции метро |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|---|--|---|--|-----------------------------------|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| | | | | | | | «Кировская» |
| 134. | А | 104к | изменение трассы, сокращение до станции метро «Кировская» | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*. |
| 135. | А | 109д | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Изменение трассы по Фрунзенскому мосту, изменение заезда в микрорайон «Южный город» | Без изменений |
| 136. | Тм | 20К | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Отменяется | |
| 137. | А | 109к | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Изменение трассы - по Фрунзенскому мосту, изменение заезда в микрорайон «Южный город» | Без изменений |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|---|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| 138. | Тм | 24к | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 139. | А | 110м | Отменяется | | | | |
| 140. | А | 126с | Отменяется | | | | |
| 141. | А | 126ю | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*. Изменение трассы - сокращение до станции метро «Кировская» |
| 142. | А | 140а | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*. Изменение трассы по ул. Гагарина, ул. Революционной, Московскому шоссе для пересадки на станции метро «Гагаринская» |
| 143. | А | 21м | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 144. | А | 410а | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*. сокращение трассы маршрута до ТПУ |

| № п/п | Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------|----------------|----------------|------------------------------|--|---|--|--|
| | | | 2021 год | 2022 год (ввод ТПУ Кировская, ввод пересадочного тарифа, перевод ТТУ на брутто-контракт) | 2023 год (ввод ТПУ Ягодная, «Самара Арена», строительство участка трамвайной линии до Хлебной площади, Концессия на ГЭТ, брутто-контракты на маршруты по регулируемым тарифам) | 2024 год (реконструкция трамвайных путей, ввод выделенных полос) | |
| | | | | | | | «Самара Арена» |
| 145. | А | 410м | Отменяется | | | | |
| 146. | А | 48д | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Отменяется* |
| 147. | А | 48к | Отменяется | | | | |
| 148. | Тб | 4к | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| 149. | А | 59А | Без изменений | Объединение с 59 | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 150. | А | 5Д | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| 151. | А | 74к | Отменяется | | | | |
| 152. | А | 74м | Отменяется | | | | |
| 153. | А | 78Э | | | | | Новый маршрут по трассе А78 с заездом к терминалу аэропорта при движении в Самару, без заезда в п. Береза. Брутто-контракт |
| 154. | А | 63Э | Брутто- | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |

| | | | | | | | |
|------|----|----|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 172. | А | S9 | Брутто- контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| 173. | Тм | 6 | Брутто- контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |

* После истечения действующего договора с перевозчиком

Для реализации целевой схемы маршрутной сети на территории г.о. Тольятти предполагается последовательное приведение параметров существующей маршрутной сети к целевой. Этапность перехода показана в табл. 82.

Помаршрутные этапы изменения сети ТОП г.о. Тольятти
(А - автобус, Тм - трамвай, Тб - троллейбус)

| Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОП по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|----------------|----------------|------------------------------|---|---|---------------|-----------------------------------|
| | | 2021 | 2022 (ввод пересадочного тарифа, перевод ГЭТ на брутто-контракт) | 2023 | 2024 | |
| А | 2 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| А | 6 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| А | 8 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| А | 9 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| А | 13 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| А | 14в | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| А | 16в | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| А | 17 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт. Изменение схемы: ул. Держинского, ул. Ворошилова, ул. Свердлова, Московский пр., Южное шоссе и далее по схеме | Без изменений | Без изменений |
| А | 18в | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| А | 20 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| А | 21в | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| А | 23в | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| А | 24в | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| А | 28в | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| А | 36в | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| А | 38в | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| А | 40 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |

| Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОО по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|----------------|----------------|---|---|--|---------------|-----------------------------------|
| | | 2021 | 2022 (ввод пересадочного тарифа, перевод ГЭТ на брутто-контракт) | 2023 | 2024 | |
| А | 41 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| А | 42 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| А | 46 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| А | 52 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| А | 62 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| А | 72в | Без изменений | Без изменений | Отменяется | | |
| А | 73 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений |
| А | 84 | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт, меняется трасса в обе стороны по Поволжскому шоссе | Без изменений | Без изменений |
| А | 12 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 14 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 15 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 16 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 18 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 19 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |

| Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОО по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|----------------|----------------|---|---|---------------|---------------|-----------------------------------|
| | | 2021 | 2022 (ввод пересадочного тарифа, перевод ГЭТ на брутто-контракт) | 2023 | 2024 | |
| А | 21 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 22 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 23 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 24 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 27 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 28 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 30 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 35 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 36 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |

| Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОО по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|----------------|----------------|---|---|---------------|---------------|-----------------------------------|
| | | 2021 | 2022 (ввод пересадочного тарифа, перевод ГЭТ на брутто-контракт) | 2023 | 2024 | |
| А | 37 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 38 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 71 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 72 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 76 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 77 | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 5т | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 9т | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 11т | Оплата транспортной работы заказчиком перевозок | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 91 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 93 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |

| Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОО по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|----------------|----------------|------------------------------|---|---------------|---------------|--|
| | | 2021 | 2022 (ввод пересадочного тарифа, перевод ГЭТ на брутто-контракт) | 2023 | 2024 | |
| А | 93к | Отменяется | | | | |
| А | 94 | Отменяется | | | | |
| А | 95 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 96 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 99 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 102 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*, Продлевается до остановки Комсомольское районного управления внутренних дел (далее – РУВД) |
| А | 108 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 115 | Отменяется | | | | |
| А | 116 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 117 | Отменяется | | | | |
| А | 118 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 119 | Отменяется | | | | |
| А | 124 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 127 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 130 | Отменяется | | | | |
| А | 131 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 132 | Отменяется | | | | |
| А | 134 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 136 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 142 | Отменяется | | | | |
| А | 143 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 149 | Отменяется | | | | |

| Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОО по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|----------------|----------------|--|---|---------------|---------------|-----------------------------------|
| | | 2021 | 2022 (ввод пересадочного тарифа, перевод ГЭТ на брутто-контракт) | 2023 | 2024 | |
| А | 153 | Отменяется | | | | |
| А | 211 | Отменяется | | | | |
| Т6** | 1 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| Т6** | 2 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| Т6** | 4 | Без изменений | Брутто-контракт. Продлевается по трассе А 46 /Т6 7 | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| Т6** | 7 | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| Т6 | 8 | Отменяется | | | | |
| Т6** | 13 | Изменение трассы (петля по ул. Жукова) | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| Т6** | 14 | Изменение трассы (петля по ул. Жукова) | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| Т6** | 18 | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| Т6** | 21 | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| Т6** | 22 | Без изменений | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| Т6 | 57 | Без изменений | Отменяется | | | |
| А | 106 | Отменяется | | | | |
| А | 126 | Отменяется | | | | |
| А | 137 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*. |
| А | 146 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 172 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 190 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 203 | Отменяется | | | | |
| А | 214 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 300 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 303 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 305 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 310 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |

| Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОО по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|-------------------|----------------|------------------------------|---|---------------|---------------|-----------------------------------|
| | | 2021 | 2022 (ввод пересадочного тарифа, перевод ГЭТ на брутто-контракт) | 2023 | 2024 | |
| А | 313 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 314 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 315 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 316 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 317 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 318 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 319 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 320 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 321 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 322 | Отменяется | | | | |
| А | 323 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 325 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 326 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 327 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 328 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 330 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт*, |
| А | 331 | Отменяется | | | | |
| А | 377 | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 392т | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Брутто-контракт* |
| А | 399 | Отменяется | | | | |
| «Дачные маршруты» | | | | | | |
| А | 149 | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 42д | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 252 А | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 25д | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 56д | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 129 | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | 201 | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |

| Вид транспорта | Номер маршрута | Этапы изменения ТОО по годам | | | | Целевая сеть. Концессия на ГЭТ |
|----------------|----------------|------------------------------|---|---------------|---------------|-----------------------------------|
| | | 2021 | 2022 (ввод пересадочного тарифа, перевод ГЭТ на брутто-контракт) | 2023 | 2024 | |
| А | А202 | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | А138д | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | А254 | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | А266 | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | А281 | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | А275 | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | А277 | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | А278 | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |
| А | А62к | Брутто-контракт | Без изменений | Без изменений | Без изменений | Без изменений |

* После истечения действующего договора с перевозчиком

** На маршруте возможна работа автобусов аналогичного класса при отсутствии возможности продолжения эксплуатации троллейбусного транспорта

По предложенному варианту целевой маршрутной сети транспорта общего пользования выполнен расчёт затрат на выполняемую транспортную работу.

Для формирования эксплуатационных параметров, по каждому маршруту рассчитаны:

требуемый выпуск подвижного состава в будни и выходные дни;
 количество выполняемых рейсов в будни и выходные дни;
 пробег в сутки в будни и выходные дни с учетом нулевых рейсов;
 потребный парк подвижного состава по каждому виду транспорта по классам вместимости.

Транспортное обслуживание медицинских учреждений городских округов Самара и Тольятти представлено в табл. 83 – 84.

Таблица 83

Транспортное обслуживание медицинских учреждений в г.о. Самара

| Название | Адрес | Маршрут |
|--|---|---------------|
| Государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение «Самарский медицинский колледж им. Н. Ляпиной» | 443096, Самарская область, г. Самара, Октябрьский район, ул. Полевая, д. 80 | Автобус 34 |
| | | Автобус 67 |
| | | Трамвай 5 |
| | | Трамвай 23 |
| | | Автобус 24 |
| | | Трамвай 22 |
| | | Автобус 1 |
| | | Троллейбус 15 |
| | | Троллейбус 4 |
| | | Трамвай 3 |
| | | Автобус 41 |
| Трамвай 4 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарская областная клиническая гериатрическая больница» | 443099, Самарская область, г. Самара, Самарский район, ул. Степана Разина, д. 3, литера А | Автобус 5Д |
| | | Автобус 34 |
| | | Автобус 177 |
| | | Автобус 36 |
| | | Троллейбус 6 |
| | | Трамвай 5 |
| | | Автобус 11 |
| | | Автобус 24 |
| | | Автобус 119 |
| Автобус 17 | | |

| Название | Адрес | Маршрут |
|---|---|---------------|
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 109 |
| | | Автобус 32 |
| | | Автобус 47 |
| | | Автобус 128 |
| | | Автобус 3 |
| | | Автобус 61 |
| | | Трамвай 1 |
| | | Трамвай 3 |
| | | Автобус 37 |
| | | Автобус 108 |
| | | Автобус 140 |
| | | Автобус 80 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарская областная детская инфекционная больница» | 443029, Самарская область, г. Самара, Промышленный район, ул. Шверника, д. 1 | Автобус 50 |
| | | Трамвай 5 |
| | | Трамвай 24 |
| | | Трамвай 22 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарская областная детская клиническая больница им. Н.Н. Ивановой» | 443079, Самарская область, г. Самара, Октябрьский район, пр. Карла Маркса, д. 165, литера А | Троллейбус 17 |
| | | Автобус 67 |
| | | Автобус 1 |
| | | Троллейбус 15 |
| | | Автобус 47 |
| | | Троллейбус 4 |
| | | Автобус 37 |
| Автобус 2 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарская областная клиническая больница № 2» | 443010, Самарская область, г. Самара, Ленинский район, ул. Чапаевская, д. 165 | Автобус 34 |
| | | Троллейбус 6 |
| | | Трамвай 5 |
| | | Автобус 24 |
| | | Трамвай 22 |
| | | Автобус 47 |
| | | Автобус 3 |
| | | Автобус 61 |
| | | Трамвай 1 |
| | | Трамвай 3 |
| | | Автобус 37 |
| Автобус 108 | | |
| Автобус 80 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарская областная | 443095, Самарская область, г. Самара, Кировский район, | Автобус 67 |
| | | Трамвай 24 |
| | | Трамвай 22 |

| Название | Адрес | Маршрут |
|---|--|---------------|
| клиническая больница им. В.Д. Середавина» | ул. Ташкентская, д. 159 | Трамвай 25 |
| | | Автобус 1 |
| | | Трамвай 1 |
| | | Автобус 37 |
| | | Автобус 70 |
| | | Автобус 45 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарская областная клиническая офтальмологическая больница имени Т.И. Ерошевского» | 443068, Самарская область, г. Самара, Октябрьский район, ул. Ново-Садовая, д. 158 | Автобус 50 |
| | | Трамвай 5 |
| | | Трамвай 22 |
| | | Автобус 61 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарская областная клиническая психиатрическая больница» | 443016 Самарская область, г. Самара, Промышленный район, ул. Нагорная, д. 78 | Автобус 55 |
| | | Трамвай 13 |
| | | Трамвай 19 |
| | | Автобус 38 |
| | | Трамвай 1 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарская областная клиническая станция переливания крови» | 443068 Самарская область, г. Самара, ул. Ново-Садовая, д. 156 | Автобус 85 |
| | | Автобус 50 |
| | | Трамвай 13 |
| | | Трамвай 5 |
| | | Трамвай 22 |
| | | Автобус 61 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарская областная клиническая стоматологическая поликлиника» | 443096, Самарская область, г. Самара, Ленинский район, ул. Клиническая, д. 39 | Автобус 85 |
| | | Троллейбус 17 |
| | | Автобус 85 |
| | | Трамвай 3 |
| | | Автобус 37 |
| | | Автобус 13 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарский областной детский санаторий «Юность» | 443031, Самарская область, г. Самара, Промышленный район, 9-я Просека | Автобус 6 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарский областной клинический госпиталь для ветеранов войн» | 443063, Самарская область, г. Самара, Промышленный район, ул. 22 Партсъезда, д. 43 | Трамвай 13 |
| | | Трамвай 19 |
| | | Трамвай 4 |
| | | Трамвай 1 |
| | | Трамвай 23 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарский областной клинический | 443070, Самарская область, г. Самара, Железнодорожный район, | Автобус 401 |
| | | Автобус 139 |
| | | Автобус 85 |
| | | Автобус 75 |

| Название | Адрес | Маршрут |
|--|--|--------------|
| кардиологический диспансер им. В.П. Полякова» | ул. Аэродромная, д. 43 | Автобус 24 |
| | | Автобус 26 |
| | | Автобус 492 |
| | | Автобус 85 |
| | | Автобус 101А |
| | | Автобус 35 |
| | | Автобус 429 |
| | | Трамвай 4 |
| | | Автобус 392 |
| | | Автобус 140А |
| | | Трамвай 1 |
| | | Автобус 141 |
| | | Автобус 66 |
| | | Трамвай 23 |
| | | Автобус 63 |
| Трамвай 3 | | |
| Автобус 2 | | |
| Автобус 52 | | |
| Автобус 70 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарский областной клинический онкологический диспансер» | 443031, Самарская область, г. Самара, Промышленный район, ул. Солнечная, д. 50 | Автобус 61 |
| | | Автобус 59 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарский областной клинический противотуберкулезный диспансер имени Н.В.Постникова» | 443068, Самарская область, г. Самара, Октябрьский район, ул. Ново-Садовая, д. 154 | Автобус 6 |
| | | Автобус 85 |
| | | Автобус 50 |
| | | Трамвай 13 |
| | | Трамвай 5 |
| | | Трамвай 23 |
| | | Трамвай 22 |
| Трамвай 4 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарский областной клинический центр профилактики и борьбы со СПИД» | 443029, Самарская область, г. Самара, Промышленный район, ул. Ново-Садовая, д. 178, литера А | Автобус 61 |
| | | Трамвай 1 |
| | | Автобус 50 |
| | | Трамвай 5 |
| | | Трамвай 24 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарский областной кожно-венерологический | 443099, Самарская область, г. Самара, Самарский район, ул. Венцека, д. 35 | Трамвай 22 |
| | | Автобус 5Д |
| | | Автобус 34 |
| | | Автобус 177 |
| | | Троллейбус 6 |

| Название | Адрес | Маршрут |
|---|--|--------------|
| диспансер» | | Трамвай 5 |
| | | Автобус 11 |
| | | Автобус 24 |
| | | Автобус 119 |
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 109 |
| | | Автобус 47 |
| | | Автобус 128 |
| | | Трамвай 22 |
| | | Автобус 3 |
| | | Автобус 61 |
| | | Трамвай 1 |
| | | Трамвай 3 |
| | | Автобус 37 |
| | | Автобус 108 |
| Автобус 140 | | |
| Автобус 80 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарский областной медицинский информационно-аналитический центр» | 443095, Самарская область, г. Самара, Кировский район, ул. Ташкентская, д. 159 | Автобус 67 |
| | | Трамвай 24 |
| | | Трамвай 22 |
| | | Трамвай 25 |
| | | Автобус 1 |
| | | Трамвай 1 |
| | | Автобус 37 |
| | | Автобус 70 |
| | | Автобус 45 |
| | | Автобус 67 |
| | | Трамвай 24 |
| | | Трамвай 22 |
| | | Трамвай 25 |
| | | Автобус 1 |
| | | Трамвай 1 |
| Автобус 37 | | |
| Автобус 70 | | |
| Автобус 45 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарский областной центр медицинской профилактики «Центр общественного здоровья» | 443020, Самарская область, г. Самара, Самарский район, ул. Самарская, д. 93 | Автобус 5Д |
| | | Троллейбус 6 |
| | | Автобус 11 |
| | | Трамвай 22 |
| | | Автобус 119 |
| | | Автобус 109 |
| Автобус 47 | | |

| Название | Адрес | Маршрут |
|---|--|--------------|
| | | Автобус 3 |
| | | Трамвай 1 |
| | | Автобус 37 |
| | | Автобус 2 |
| | | Автобус 41 |
| | | Автобус 108 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Самарский областной центр медицины катастроф и скорой медицинской помощи» | 443066, Самарская область, г. Самара, Советский район, ул. Запорожская, д. 26 | Автобус 34 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Центр контроля качества лекарственных средств Самарской области» | 443070, Самарская область, г. Самара, Железнодорожный район, ул. Партизанская, д. 33 | Автобус 85 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Волжская центральная районная больница» | 443533, Самарская область, Волжский район, п. Придорожный, Николаевский пр., д. 17 | Автобус 141 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Кинельская центральная больница города и района» | 446430, Самарская область, г. Кинель, ул. Светлая, д. 12 | Автобус 108 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Новокуйбышевская центральная городская больница» | 446200 Самарская область, г. Новокуйбышевск, ул. Пирогова, д. 1 | Автобус 126Ю |
| | | Автобус 5Д |
| | | Автобус 177 |
| | | Автобус 36 |
| | | Троллейбус 6 |
| | | Автобус 119 |
| | | Автобус 17 |
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 32 |
| | | Автобус 80 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская больница № 10» | 443065, Самарская область, г. Самара, Куйбышевский район, ул. Медицинская, д. 4 | Автобус 177 |
| | | Автобус 109к |
| | | Троллейбус 6 |
| | | Автобус 26 |
| | | Автобус 492 |
| | | Автобус 392 |
| | | Автобус 128 |
| | | Автобус 76 |

| Название | Адрес | Маршрут |
|---|--|---------------|
| | | Автобус 140А |
| | | Автобус 66 |
| | | Автобус 140 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская больница № 4» | 443056, Самарская область, г. Самара, Октябрьский район, ул. Мичурина, д. 125 | Метрополитен |
| | | Троллейбус 15 |
| | | Автобус 47 |
| | | Троллейбус 4 |
| | | Автобус 2 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская больница № 6» | 443067, Самарская область, г. Самара, Советский район, ул. Советской Армии, д. 56 | Автобус 75 |
| | | Метрополитен |
| | | Автобус 41 |
| | | Автобус 70 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская детская больница № 2» | 443011, Самарская область, г.о. Самара, Октябрьский район, 3 Просека, д. 150 | Автобус 35 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская клиническая больница № 1 имени Н.И. Пирогова» | 443096, Самарская область, г. Самара, Октябрьский район, ул. Полевая, д. 80 | Автобус 34 |
| | | Автобус 67 |
| | | Трамвай 5 |
| | | Трамвай 23 |
| | | Автобус 24 |
| | | Трамвай 22 |
| | | Автобус 1 |
| | | Троллейбус 15 |
| | | Троллейбус 4 |
| | | Трамвай 3 |
| | | Автобус 41 |
| Трамвай 4 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская клиническая больница № 2 имени Н.А.Семашко» | 443008, Самарская область, г. Самара, Промышленный район, ул. Калинина, д. 32 | Автобус 34 |
| | | Автобус 55 |
| | | Троллейбус 7 |
| | | Троллейбус 15 |
| | | Автобус 38 |
| | | Автобус 9 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская клиническая поликлиника № 15 Промышленного» | 443111, Самарская область, г. Самара, Промышленный район, ул. Фадеева, д. 56, литера А | Автобус 55 |
| | | Трамвай 19 |
| | | Трамвай 1 |
| Государственное бюджетное | 443099, Самарская | Автобус 5Д |

| Название | Адрес | Маршрут |
|---|--|---------------|
| учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская клиническая стоматологическая поликлиника» | область, г. Самара, Самарский район, ул. Молодогвардейская, д. 54 | Автобус 34 |
| | | Автобус 177 |
| | | Трамвай 5 |
| | | Автобус 11 |
| | | Трамвай 22 |
| | | Автобус 119 |
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 109 |
| | | Автобус 128 |
| | | Трамвай 1 |
| | | Трамвай 3 |
| | | Автобус 3 |
| | | Автобус 41 |
| | | Автобус 108 |
| Автобус 140 | | |
| Автобус 2 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская консультативно-диагностическая поликлиника» | 443011, Самарская область, г. Самара, Промышленный район, ул. Ново-Садовая, д. 311 | Автобус 67 |
| | | Автобус 55 |
| | | Автобус 50 |
| | | Трамвай 5 |
| | | Трамвай 24 |
| | | Трамвай 22 |
| | | Автобус 1 |
| | | Автобус 61 |
| | | Троллейбус 4 |
| | | Троллейбус 17 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская поликлиника № 1 Промышленного района» | 443115, Самарская область, г. Самара, Промышленный район, ул. Тополей, д. 12 | Трамвай 24 |
| | | Трамвай 22 |
| | | Автобус 61 |
| | | Трамвай 1 |
| | | Автобус 6 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская поликлиника № 10 Советского района» | 443008, Самарская область, г. Самара, Советский район, ул. Ново-Вокзальная, д. 11 | Автобус 34 |
| | | Автобус 55 |
| | | Автобус 75 |
| | | Троллейбус 7 |
| | | Метрополитен |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области | 443069, Самарская область, г. Самара, Железнодорожный | Автобус 24 |
| | | Автобус 85 |
| | | Автобус 35 |

| Название | Адрес | Маршрут |
|---|--|---------------|
| «Самарская городская поликлиника № 13 Железнодорожного района» | район, ул. Революционная, д. 144 | Трамвай 4 |
| | | Трамвай 1 |
| | | Автобус 66 |
| | | Трамвай 23 |
| | | Трамвай 3 |
| | | Автобус 2 |
| | | Автобус 70 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская поликлиника № 3» | 443100, Самарская область, г. Самара, Ленинский район, ул. Молодогвардейская, д. 202 | Автобус 50 |
| | | Трамвай 5 |
| | | Автобус 11 |
| | | Автобус 24 |
| | | Автобус 47 |
| | | Автобус 61 |
| | | Трамвай 3 |
| | | Автобус 2 |
| Автобус 41 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская поликлиника № 4 Кировского района» | 443051, Самарская область, г. Самара, Кировский район, ул. Свободы, д. 185 | Автобус 34 |
| | | Трамвай 8 |
| | | Троллейбус 7 |
| | | Троллейбус 15 |
| | | Автобус 68 |
| | | Троллейбус 4 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская поликлиника № 6 Промышленного района» | 443087, Самарская область, г. Самара, Промышленный район, пр. Кирова, д. 228 | Троллейбус 17 |
| | | Троллейбус 18 |
| | | Троллейбус 8 |
| | | Автобус 47 |
| | | Троллейбус 4 |
| | | Автобус 59 |
| | | Троллейбус 13 |
| | | Автобус 37 |
| | | Автобус 6 |
| Автобус 70 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская городская станция скорой медицинской помощи» | 443096, Самарская область, г. Самара, Октябрьский район, ул. Больничная, д. 2 | Автобус 34 |
| | | Автобус 67 |
| | | Трамвай 23 |
| | | Автобус 24 |
| | | Трамвай 22 |
| | | Автобус 1 |
| | | Троллейбус 15 |
| | | Троллейбус 4 |
| | | Трамвай 3 |
| Автобус 41 | | |

| Название | Адрес | Маршрут |
|---|--|---------------|
| | | Трамвай 4 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская медико-санитарная часть № 2 Промышленного района» | 443008, Самарская область, г. Самара, Промышленный район, ул. Физкультурная, д. 33, литера А | Автобус 55 |
| | | Автобус 75 |
| | | Троллейбус 7 |
| | | Метрополитен |
| | | Автобус 38 |
| | | Автобус 41 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская медико-санитарная часть № 5 Кировского района» | 443051, Самарская область, г. Самара, Кировский район, ул. Республиканская, д. 56 | Автобус 34 |
| | | Трамвай 8 |
| | | Автобус 21 |
| | | Троллейбус 7 |
| | | Троллейбус 15 |
| | | Автобус 68 |
| | | Троллейбус 4 |
| Автобус 9 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская стоматологическая поликлиника № 2 Промышленного района» | 443009, Самарская область, г. Самара, Промышленный район, ул. Свободы, д. 121 | Трамвай 8 |
| | | Троллейбус 18 |
| | | Автобус 75 |
| | | Трамвай 25 |
| | | Автобус 474 |
| | | Автобус 124 |
| | | Автобус 38 |
| | | Троллейбус 8 |
| | | Автобус 47 |
| | | Автобус 68 |
| | | Троллейбус 13 |
| | | Автобус 8 |
| | | Автобус 41 |
| | | Автобус 123 |
| Автобус 10 | | |
| Автобус 126Ю | | |
| Автобус 6 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская стоматологическая поликлиника № 3» | 443045, Самарская область, г. Самара, Советский район, ул. Булкина, д. 74 | Автобус 85 |
| | | Трамвай 13 |
| | | Автобус 85 |
| | | Троллейбус 15 |
| | | Трамвай 4 |
| Трамвай 23 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская | 443065, Самарская область, г. Самара, Куйбышевский район, ул. Бакинская, | Автобус 177 |
| | | Автобус 109к |
| | | Троллейбус 6 |
| | | Автобус 26 |

| Название | Адрес | Маршрут |
|--|--|---------------|
| стоматологическая поликлиника № 5 Куйбышевского района» | д. 34, литера А | Автобус 492 |
| | | Автобус 392 |
| | | Автобус 128 |
| | | Автобус 76 |
| | | Автобус 140А |
| | | Автобус 66 |
| | | Автобус 140 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарская стоматологическая поликлиника № 6» | 443105, Самарская область, г. Самара, Кировский район, пр. Юных Пионеров, д. 141 | Автобус 34 |
| | | Трамвай 13 |
| | | Троллейбус 18 |
| | | Троллейбус 7 |
| | | Троллейбус 15 |
| | | Троллейбус 8 |
| | | Автобус 47 |
| | | Автобус 68 |
| | | Троллейбус 4 |
| | | Троллейбус 13 |
| | | Автобус 9 |
| | | Автобус 6 |
| Государственное казенное учреждение здравоохранения Самарской области «Самарский областной медицинский центр мобилизационных резервов «Резерв» | 443020, Самарская область, г. Самара, Самарский район, Самарская пл., д. 63 | Автобус 5Д |
| | | Автобус 177 |
| | | Троллейбус 6 |
| | | Автобус 11 |
| | | Трамвай 22 |
| | | Автобус 119 |
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 109 |
| | | Автобус 128 |
| | | Автобус 3 |
| | | Трамвай 1 |
| | | Автобус 2 |
| | | Автобус 41 |
| Автобус 108 | | |
| Автобус 140 | | |
| Государственное казенное учреждение Самарской области «Самарафармация» | 443066, Самарская область, г. Самара, Советский район, ул. Запорожская, д. 26 | Автобус 34 |
| Самарский диагностический центр | 443093, Самарская область, г. Самара, Железнодорожный район, ул. Мяги, 7А | Автобус 85 |

Транспортное обслуживание медицинских учреждений в г.о. Тольятти

| Название | Адрес | Маршрут |
|---|--|---------------|
| Государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение «Тольяттинский медицинский колледж» | 445010, Самарская область, г. Тольятти, Центральный район, ул. Строителей, д. 7 | Троллейбус 7 |
| | | Автобус 93 |
| | | Автобус 22 |
| | | Троллейбус 2 |
| | | Автобус 40 |
| | | Троллейбус 1 |
| | | Автобус 17 |
| | | Автобус 91 |
| | | Автобус 314 |
| | | Автобус 328 |
| | | Автобус 310 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Ставропольская центральная районная больница» | 445004, Самарская область, г. Тольятти, Центральный район, Автозаводское шоссе, д. 5 | Автобус 12 |
| | | Автобус 124 |
| | | Автобус 5т |
| | | Автобус 93 |
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 13 |
| | | Автобус 131 |
| | | Автобус 22 |
| | | Автобус 96 |
| | | Автобус 2 |
| | | Автобус 21 |
| | | Троллейбус 18 |
| | | Автобус 17 |
| | | Автобус 116 |
| | | Автобус 95 |
| | | Автобус 99 |
| | | Автобус 118 |
| | | Автобус 137 |
| | | Автобус 172 |
| | | Автобус 315 |
| Автобус 316 | | |
| Автобус 317 | | |
| Автобус 318 | | |
| Автобус 320 | | |
| Автобус 321 | | |

| Название | Адрес | Маршрут |
|---|---|---------------|
| | | Автобус 325 |
| | | Автобус 327 |
| | | Автобус 20 |
| | | Автобус 108 |
| | | Автобус 326 |
| | | Автобус 136 |
| | | Автобус 323 |
| | | Автобус 330 |
| | | Автобус 377 |
| | | Автобус 313 |
| | | Автобус 314 |
| | | Автобус 303 |
| | | Автобус 328 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинская городская больница № 4» | 445046, Самарская область, г. Тольятти, Комсомольский район, ул. Механизаторов, д. 37 | Автобус 131 |
| | | Автобус 102 |
| | | Автобус 134 |
| | | Троллейбус 21 |
| | | Автобус 42 |
| | | Автобус 41 |
| | | Троллейбус 24 |
| | | Автобус 84 |
| Автобус 143 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинская городская детская клиническая больница» | 445004, Самарская область, г. Тольятти, Центральный район, ул. Лесная, д. 1 | Автобус 96 |
| | | Автобус 137 |
| | | Автобус 108 |
| | | Автобус 326 |
| | | Автобус 323 |
| | | Автобус 330 |
| | | Автобус 377 |
| Автобус 328 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинская городская клиническая больница № 1» | 445009, Самарская область, г. Тольятти, ул. Октябрьская, д. 68 | Автобус 12 |
| | | Автобус 124 |
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 13 |
| | | Автобус 131 |
| | | Автобус 21 |
| | | Автобус 137 |
| | | Автобус 143 |
| | | Автобус 91 |
| | | Автобус 313 |
| Автобус 303 | | |

| Название | Адрес | Маршрут |
|--|---|---------------|
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинская городская клиническая больница № 2 имени В.В.Банькина» | 445020, Самарская область, г. Тольятти, Центральный район, ул. Банькина, д. 8 | Автобус 22 |
| | | Автобус 17 |
| | | Троллейбус 22 |
| | | Автобус 146 |
| | | Автобус 326 |
| | | Автобус 323 |
| | | Автобус 330 |
| | | Автобус 377 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинская городская клиническая больница № 5» | 445039, Самарская область, г. Тольятти, Автозаводский район, б-р. Здоровья, д. 25 | Автобус 127 |
| | | Автобус 131 |
| | | Автобус 35 |
| | | Автобус 36 |
| | | Троллейбус 14 |
| | | Автобус 108 |
| | | Автобус 326 |
| | | Автобус 136 |
| | | Троллейбус 13 |
| | | Автобус 190 |
| | | Автобус 214 |
| | | Автобус 303 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинская городская клиническая поликлиника № 3» | 445032, Самарская область, г. Тольятти, Автозаводский район, ул. Свердлова, д. 82 | Автобус 16 |
| | | Автобус 10г |
| | | Автобус 23 |
| | | Автобус 118 |
| | | Автобус 18 |
| | | Автобус 91 |
| | | Автобус 326 |
| | | Автобус 136 |
| | | Автобус 190 |
| Автобус 313 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинская городская поликлиника № 1» | 445027, Самарская область, г. Тольятти, Автозаводский район, Приморский б-р., д. 24 | Автобус 124 |
| | | Автобус 93 |
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 13 |
| | | Автобус 131 |
| | | Автобус 96 |
| | | Автобус 2 |
| | | Троллейбус 18 |
| | | Троллейбус 14 |
| | | Автобус 8 |
| Автобус 9т | | |

| Название | Адрес | Маршрут |
|--|--|---------------|
| | | Автобус 14 |
| | | Автобус 15 |
| | | Автобус 10г |
| | | Автобус 118 |
| | | Автобус 62 |
| | | Автобус 137 |
| | | Автобус 108 |
| | | Троллейбус 13 |
| | | Автобус 190 |
| | | Автобус 305 |
| | | Автобус 319 |
| | | Автобус 377 |
| | | Автобус 303 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинская городская поликлиника № 2» | 445009, Самарская область, г. Тольятти, Центральный район, ул. Горького, д. 61 | Автобус 12 |
| | | Автобус 124 |
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 13 |
| | | Автобус 131 |
| | | Троллейбус 2 |
| | | Автобус 21 |
| | | Автобус 9 |
| | | Автобус 137 |
| | | Автобус 143 |
| | | Автобус 91 |
| | | Автобус 313 |
| | | Автобус 314 |
| Автобус 303 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинская городская поликлиника № 4» | 445012, Самарская область, г. Тольятти, Комсомольский район, ул. Александра Матросова, д. 19 | Троллейбус 7 |
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 131 |
| | | Троллейбус 4 |
| | | Автобус 46 |
| | | Троллейбус 18 |
| | | Троллейбус 1 |
| | | Автобус 102 |
| | | Автобус 134 |
| | | Троллейбус 21 |
| | | Автобус 42 |
| | | Автобус 41 |
| | | Троллейбус 24 |
| Автобус 84 | | |

| Название | Адрес | Маршрут |
|--|---|---------------|
| | | Автобус 137 |
| | | Автобус 143 |
| | | Автобус 326 |
| | | Автобус 303 |
| | | Автобус 310 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинская дезинфекционная станция» | 445046, Самарская область, г. Тольятти, Комсомольский район, ул. Механизаторов, д. 21 | Автобус 131 |
| | | Автобус 102 |
| | | Автобус 134 |
| | | Троллейбус 21 |
| | | Автобус 42 |
| | | Автобус 41 |
| | | Троллейбус 24 |
| | | Автобус 84 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинская станция скорой медицинской помощи» | 445050, Самарская область, г. Тольятти, Центральный район, ул. Жилина, д. 29 | Автобус 12 |
| | | Автобус 13 |
| | | Автобус 22 |
| | | Автобус 96 |
| | | Автобус 2 |
| | | Автобус 17 |
| | | Автобус 314 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинская стоматологическая поликлиника № 1» | 445042, Самарская область, г. Тольятти, Автозаводский район, ул. Свердлова, д. 9 | Автобус 93 |
| | | Автобус 131 |
| | | Автобус 96 |
| | | Автобус 116 |
| | | Автобус 95 |
| | | Автобус 62 |
| | | Автобус 20 |
| Автобус 108 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинская стоматологическая поликлиника № 3» | 445008, Самарская область, г. Тольятти, Комсомольский район, ул. Лизы Чайкиной, д. 67, литера А | Троллейбус 7 |
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 131 |
| | | Троллейбус 4 |
| | | Автобус 46 |
| | | Троллейбус 18 |
| | | Троллейбус 1 |
| | | Автобус 102 |
| | | Автобус 134 |
| | | Троллейбус 21 |
| | | Автобус 42 |
| Автобус 41 | | |

| Название | Адрес | Маршрут |
|---|--|---------------|
| | | Троллейбус 24 |
| | | Автобус 84 |
| | | Автобус 137 |
| | | Автобус 143 |
| | | Автобус 326 |
| | | Автобус 303 |
| | | Автобус 310 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинский врачебно-физкультурный диспансер» | 445035, Самарская область, г. Тольятти, Центральный район, ул. Мира, д. 150 | Автобус 124 |
| | | Автобус 5т |
| | | Троллейбус 7 |
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 21 |
| | | Троллейбус 4 |
| | | Автобус 40 |
| | | Автобус 46 |
| | | Троллейбус 18 |
| | | Троллейбус 1 |
| | | Автобус 9 |
| | | Автобус 137 |
| | | Автобус 143 |
| | | Автобус 108 |
| | | Автобус 300 |
| Автобус 313 | | |
| Автобус 303 | | |
| Автобус 310 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинский кожно-венерологический диспансер» | 445004, Самарская область, г. Тольятти, Центральный район, Автозаводское Шоссе, д. 7 | Автобус 12 |
| | | Автобус 124 |
| | | Автобус 5т |
| | | Автобус 93 |
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 13 |
| | | Автобус 131 |
| | | Автобус 22 |
| | | Автобус 96 |
| | | Автобус 2 |
| | | Автобус 21 |
| | | Троллейбус 18 |
| | | Автобус 17 |
| Автобус 116 | | |
| Автобус 95 | | |
| Автобус 99 | | |

| Название | Адрес | Маршрут |
|--|---|---------------|
| | | Автобус 118 |
| | | Автобус 137 |
| | | Автобус 143 |
| | | Автобус 172 |
| | | Автобус 315 |
| | | Автобус 316 |
| | | Автобус 317 |
| | | Автобус 318 |
| | | Автобус 320 |
| | | Автобус 321 |
| | | Автобус 325 |
| | | Автобус 327 |
| | | Автобус 108 |
| | | Автобус 326 |
| | | Автобус 136 |
| | | Автобус 323 |
| | | Автобус 330 |
| | | Автобус 377 |
| | | Автобус 300 |
| | | Автобус 313 |
| Автобус 314 | | |
| Автобус 303 | | |
| Автобус 328 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинский лечебно-реабилитационный центр «Ариадна» | 445051, Самарская область, г. Тольятти, Автозаводский район, ул. Маршала Жукова, д. 3 | Автобус 127 |
| | | Автобус 35 |
| | | Автобус 36 |
| | | Троллейбус 14 |
| | | Автобус 27 |
| | | Автобус 28 |
| | | Автобус 8 |
| | | Автобус 23 |
| | | Автобус 326 |
| | | Автобус 136 |
| | | Троллейбус 13 |
| | | Автобус 190 |
| | | Автобус 214 |
| Автобус 303 | | |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинский | 445009, Самарская область, г. Тольятти, Центральный район, ул. Победы, д. 28 | Автобус 12 |
| | | Автобус 124 |
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 13 |

| Название | Адрес | Маршрут |
|---|--|---------------|
| наркологический диспансер» | | Автобус 131 |
| | | Троллейбус 2 |
| | | Автобус 21 |
| | | Автобус 9 |
| | | Автобус 137 |
| | | Автобус 143 |
| | | Автобус 91 |
| | | Автобус 313 |
| | | Автобус 314 |
| | | Автобус 303 |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинский противотуберкулезный диспансер» | 445013, Самарская область, г. Тольятти, Комсомольский район, ул. Телеграфная, д. 34 | Автобус 41 |
| | | Автобус 392т |
| Государственное бюджетное учреждение здравоохранения Самарской области «Тольяттинский психоневрологический диспансер» | 445000, Самарская область, г. Тольятти, Центральный район, Автозаводское Шоссе, д. 3, литера А | Автобус 12 |
| | | Автобус 124 |
| | | Автобус 5т |
| | | Автобус 93 |
| | | Автобус 127 |
| | | Автобус 13 |
| | | Автобус 131 |
| | | Автобус 22 |
| | | Автобус 96 |
| | | Автобус 2 |
| | | Автобус 21 |
| | | Троллейбус 18 |
| | | Автобус 17 |
| | | Автобус 116 |
| | | Автобус 95 |
| | | Автобус 99 |
| | | Автобус 118 |
| | | Автобус 137 |
| | | Автобус 172 |
| Автобус 315 | | |
| Автобус 316 | | |
| Автобус 317 | | |
| Автобус 320 | | |
| Автобус 321 | | |
| Автобус 325 | | |

| Название | Адрес | Маршрут |
|----------|-------|-------------|
| | | Автобус 20 |
| | | Автобус 108 |
| | | Автобус 326 |
| | | Автобус 136 |
| | | Автобус 323 |
| | | Автобус 377 |
| | | Автобус 313 |
| | | Автобус 314 |
| | | Автобус 303 |
| | | Автобус 328 |

6.3.2. Организация новых маршрутов регулярных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в Самарско-Тольяттинской агломерации

Предложения по интенсификации использования железнодорожного транспорта в Самарско-Тольяттинской агломерации и организации движения пригородно-городских электропоездов в г.о. Самара с высокой интенсивностью в рамках минимального варианта включают:

до 2025 года:

организация на участке Самара – Ягодная движения 37 пар поездов в день с интервалом 20 минут в пиковые периоды по действующей инфраструктуре (с использованием III главного пути на участке Самара – Безымянка и разъездов на платформах «Толевая», «Стахановская», «Пятилетка»). На участке Самара – Ягодная предполагается движение всех поездов с остановками по всем остановочным пунктам (кроме пл. Школьная) с тарификацией проезда на данном участке в рамках единой общегородской тарифной и билетной системы, обеспечением бесплатных пересадок на городской общественный транспорт, заказом и оплатой выполненной транспортной работы перевозчику из бюджета Самарской области. Часть поездов при этом следует далее за пределы участка Самара – Ягодная в направлении станций Водинская, Курумоч, Жигулёвское море и в направлении станций Липяги, Чапаевск, Сызрань, в том числе в экспрессном и полуэкспрессном режимах.

По оценке ООО «Центр экономики инфраструктуры», общий объем мероприятий по модернизации железнодорожной инфраструктуры (включая модернизацию участка III главного пути Самара – Безымянка, модернизацию систем сигнализации, централизации и блокировки, строительство оборотных устройств за пл. «Ягодная» и возможно переустройства разъездов III главного пути на участке Самара – Безымянка) составляет ориентировочно 0,8 – 1,4 млрд. рублей. Кроме того, потребуется строительство ОП «Ягодная» (высокая пассажирская платформа, помещение касс, пассажирский надземный переход с пандусами для обеспечения доступности маломобильных групп населения) – 120 млн. рублей (по объектам-аналогам).

В рамках минимального варианта выполняется модернизация железнодорожного сообщения на участке между станцией Самара и остановочным пунктом «Ягодная», которая предполагает следующие мероприятия:

перенос ОП «Ягодная» к переезду ул. Мира с Северным шоссе, и строительство оборотных тупиков на остановочном пункте в целях возможности организации городского железнодорожного маршрута Самара – Ягодная;

строительство ТПУ при ОП «Пятилетка» на базе станции метро «Кировская», с созданием нового автовокзала междугороднего и пригородного автобусного сообщения, подключением НГПТ (с созданием ОРП для маршрутов городского транспорта в едином комплексе с автовокзалом), а также трамвайной линии на пр. Кирова;

модернизация сигнализации, централизации и блокировки, сооружение дополнительных разъездов на III главном пути участка Самара – Безымянка.

Осуществление указанных мероприятий значительно повышает привлекательность железнодорожного маршрута Самара – Ягодная для совершения внутригородских поездок. В первую очередь он предназначен

для создания комфортной и быстрой связи новых жилых районов «Крутые Ключи» и «Кошелёв-Парк» с центром г.о. Самара и транспортным узлом «Пятилетка», который в настоящее время уже не справляется с вывозом растущего потока пассажиров, а также переключения пассажиров с автобусного транспорта на этих направлениях.

С учётом проводимых мероприятий минимального варианта разработаны предложения по возможному графику движения поездов по маршруту Самара – Ягодная, основанные на следующих предпосылках:

сохраняются существующие размеры движения электропоездов на маршрутах Самара – Царевщина, Самара – Курумоч, а также Самара – Жигулёвское Море, не являющиеся ускоренными;

перспективное количество пар ускоренного сообщения между г.о. Самара и станцией «Жигулёвское Море» составляет 10 пар поездов в сутки (в настоящее время – 1 пара поездов в сутки). Частота движения ускоренных поездов на маршруте Самара – Жигулёвское Море будет постепенно увеличиваться в зависимости от поступления в моторвагонное депо нового подвижного состава и темпов роста спроса на перевозки на данном направлении;

общий размер городского и пригородного, в том числе ускоренного, движения на железнодорожном участке Самара – Ягодная составляет 37 пар поездов в сутки – это максимально возможное их количество с учётом перспективной провозной способности участка в рамках минимального варианта, не предполагающего строительства новых главных путей (строительство IV главного пути на участке Самара – Пятилетка и его продления на участке Пятилетка – Средневожская предлагается в рамках максимального варианта);

ускоренные маршруты Самара – Жигулёвское Море в перспективе интегрируются с ускоренным движением между г.о. Сызрань и г.о. Самара. Это необходимо для создания беспересадочных связей г.о. Тольятти и жилых районов в зоне тяготения ОП «Ягодная», станция

«Средневожская» с г.о. Новокуйбышевск, г.о. Чапаевск, пгт. Безенчук, а также ОП на территории Куйбышевского района г.о. Самара (предлагаемый в рамках минимального варианта новый ОП «Волгарь», а также с ОП «Соцгород»). С учётом ограниченной пропускной способности железнодорожной линии Самара – Сызрань предполагается увеличение частоты сообщения ускоренных поездов между г.о. Сызрань и г.о. Самара до 4 пар в сутки, все из которых являются частью единого беспересадочного маршрута Сызрань – Самара – Жигулёвское Море.

При реализации разработанного графика пиковый интервал движения между поездами городского железнодорожного маршрута Самара – Ягодная составит 24 минуты. При реализации мероприятий максимального варианта возможно сокращение интервала движения до 15 – 20 минут.

Данное предложение по графику является предварительным упрощенным вариантом, не учитывает возможные технологические ограничения и требует детальной проработки с владельцем инфраструктуры на дальнейших этапах разработки проекта интенсификации движения на участке Самара – Ягодная.

Схема модернизации железнодорожной инфраструктуры представлена на рис. 117.

Графики движения поездов представлены на рис. 118 – 119.

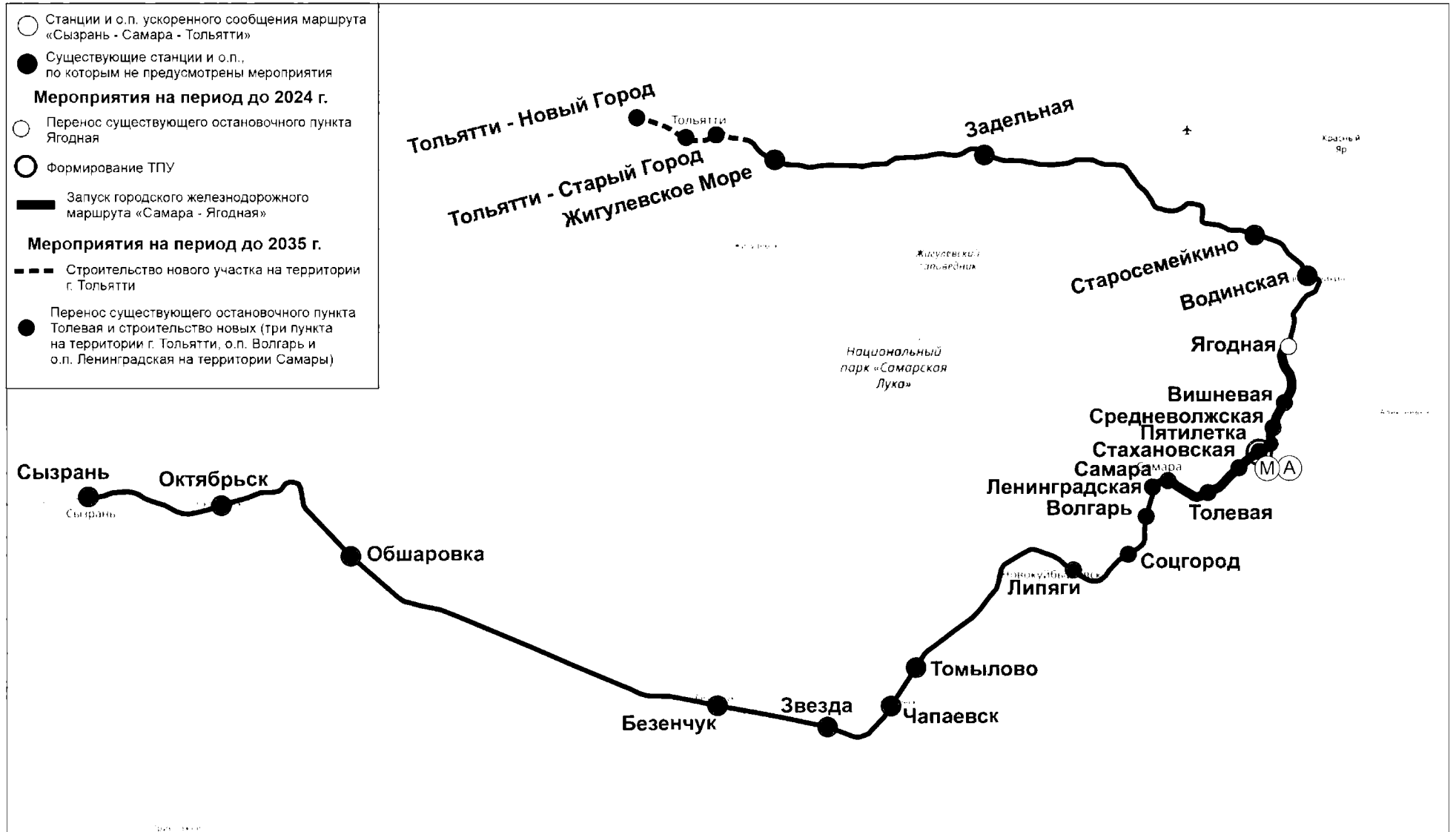


Рис. 117. Схема модернизации железнодорожной инфраструктуры

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|------|------|------|----------------|------|------|----------------|------|------|------|----------------|------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------------|-------|-------|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Жигулёвское Море | | | | 5:35 | | 5:54 | 6:43 | | | 7:51 | 8:40 | | | | | 11:53 | | | | 13:25 | | | | 14:37 | | | | 14:40 | | 15:50 | | | | 16:40 | | | 17:28 | | | | 18:32 | | | 19:33 | | | | | | | | | | | | | | |
| Кавал | | | | | | 6:04 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 14:50 | | | | | | | | | | | | | | | | 16:50 | | | | | | | | | | | | | | |
| Пискалы | | | | | | 6:12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 14:58 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17:07 | | | | | | | | | | | | |
| 125 км | | | | | | 6:15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 15:01 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17:10 | | | | | | | | | | | | |
| Задельная | | | | 5:53 | | 6:22 | 7:01 | | | 8:09 | 8:58 | | | | | 12:11 | | | | | 13:43 | | | | 14:55 | | 15:08 | 16:08 | | | | | | | | | | | 17:17 | | 17:46 | | | | 18:50 | | 19:51 | | | | | | | | | | | |
| Имения В. Грушина (135 км) | | | | | | 6:26 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 15:13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17:22 | | | | | | | | | | | | |
| Мастржово | | | | | | 6:31 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 15:16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17:27 | | | | | | | | | | | | |
| 141 км | | | | | | 6:34 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 15:21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17:30 | | | | | | | | | | | | |
| Курумоч | | | | 5:32 | | 6:23 | 6:41 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 14:15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17:37 | | | | | | | | | | | | |
| 151 км | | | | 5:36 | | 6:24 | 6:45 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 14:20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17:42 | | | | | | | | | | | | |
| 154 км | | | | 5:40 | | 6:28 | 6:49 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 14:24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17:46 | | | | | | | | | | | | |
| Царевщина | | | | 5:46 | | 6:34 | 6:55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 14:30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17:52 | | | | | | | | | | | | |
| Старосемейно | | | | 5:53 | 6:19 | 6:41 | 7:03 | 7:27 | | | 8:37 | 9:26 | | | | 12:44 | | | | | 14:16 | 14:37 | | | 15:28 | | 15:50 | 16:41 | | | | | | | | | | | | | | | | | 17:59 | 18:19 | | | 19:23 | 20:24 | | | | | | | | |
| Союзя | | | | 5:56 | | 6:43 | 7:05 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 14:39 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 18:01 | | | | | | | | | | |
| 168 км | | | | 5:59 | | 6:47 | 7:09 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 14:43 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 18:05 | | | | | | | | | | |
| Водинская | | | | 6:03 | 6:27 | 6:51 | 7:14 | 7:35 | | | 8:45 | 9:34 | | | | 12:52 | | | | | 14:24 | 14:47 | | | 15:36 | | 16:00 | 16:49 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 18:09 | 18:27 | | | 19:31 | 20:32 | | | | | | | |
| 172 км | | | | 6:06 | | 6:54 | 7:17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 14:50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 18:12 | | | | | | | | | | |
| 176 км | | | | 6:10 | | 6:58 | 7:21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 14:54 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 18:16 | | | | | | | | | | |
| Ягодная | 4:56 | 5:29 | 5:53 | | 6:13 | 6:36 | | | 7:01 | 7:24 | 7:44 | | 8:06 | 8:29 | 8:54 | 9:19 | 9:43 | 10:07 | 10:50 | 11:20 | 11:44 | 12:26 | 13:01 | | 13:34 | 14:06 | 14:33 | 14:57 | | 15:21 | 15:45 | | | | 16:10 | 16:34 | 16:58 | 17:22 | | 17:46 | 18:10 | | 18:34 | 18:58 | | | 19:22 | 19:46 | 20:10 | 20:47 | | | | | | | | |
| Козловская | 4:59 | 5:32 | 5:56 | | 6:16 | 6:42 | | | 7:04 | 7:29 | 7:46 | | 8:10 | 8:33 | 8:58 | 9:23 | 9:47 | 10:11 | 10:54 | 11:24 | 11:48 | 12:30 | 13:05 | | 13:38 | 14:10 | 14:37 | 15:00 | | 15:24 | 15:49 | | | | 16:13 | 16:37 | 17:01 | 17:25 | | 17:49 | 18:13 | | 18:37 | 18:01 | | | 19:25 | 19:49 | 20:13 | 20:50 | | | | | | | | |
| Яблочная | 5:01 | 5:34 | 5:58 | | 6:18 | 6:45 | | | 7:06 | 7:32 | 7:51 | | 8:13 | 8:36 | 9:01 | 9:26 | 9:50 | 10:14 | 10:57 | 11:27 | 11:51 | 12:33 | 13:08 | | 13:41 | 14:13 | 14:40 | 15:02 | | 15:26 | 15:52 | | | | 16:16 | 16:39 | 17:03 | 17:27 | | 17:51 | 18:15 | | 18:39 | 18:03 | | | 19:27 | 19:51 | 20:15 | 20:52 | | | | | | | | |
| Дельна | 5:04 | 5:37 | 6:01 | | 6:21 | 6:48 | | | 7:09 | 7:36 | 7:54 | | 8:16 | 8:39 | 9:04 | 9:29 | 9:53 | 10:17 | 11:00 | 11:30 | 11:54 | 12:36 | 13:11 | | 13:44 | 14:16 | 14:43 | 15:05 | | 15:29 | 15:56 | | | | 16:18 | 16:42 | 17:06 | 17:30 | | 17:54 | 18:18 | | 18:42 | 18:06 | | | 19:30 | 19:54 | 20:18 | 20:55 | | | | | | | | |
| Вышневая | 5:06 | 5:39 | 6:03 | по I / II пути | 6:23 | 6:51 | по I / II пути | 7:11 | 7:37 | 7:57 | по I / II пути | 8:19 | 8:42 | 9:07 | 9:32 | 9:56 | 10:20 | 11:03 | 11:33 | 11:57 | 12:39 | 13:14 | | 13:47 | 14:19 | 14:46 | 15:07 | | 15:31 | 15:58 | по I / II пути | 16:20 | 16:44 | 17:08 | 17:32 | | 17:56 | 18:20 | по I / II пути | 18:44 | 19:08 | по I / II пути | 19:32 | 19:56 | 20:20 | | 20:57 | | | 20:20 | 20:57 | | | | | | | |
| Средневоловская | 5:11 | 5:44 | 6:08 | из КИНЕЛИ | 6:28 | 6:54 | из КИНЕЛИ | 7:16 | 7:41 | 8:02 | из КИНЕЛИ | 8:23 | 8:46 | 9:10 | 9:35 | 9:59 | 10:23 | 11:06 | 11:36 | 12:00 | 12:42 | 13:17 | из КИНЕЛИ | 13:50 | 14:22 | 14:49 | 15:13 | | 15:37 | 16:01 | из КИНЕЛИ | 16:26 | 16:50 | 17:14 | 17:38 | | 18:02 | 18:26 | из КИНЕЛИ | 18:50 | 19:14 | из КИНЕЛИ | 19:38 | 20:02 | | 20:26 | 21:03 | из КИНЕЛИ | | | 20:53 | из КИНЕЛИ | | | | | | |
| Пятилетка | 5:20 | 5:53 | 6:17 | | 6:37 | 7:03 | | | 7:25 | 7:50 | 8:13 | 8:20 | 8:32 | 8:55 | 9:19 | 9:44 | 10:08 | 10:32 | 11:15 | 11:45 | 12:09 | 12:51 | 13:26 | 13:45 | 13:59 | 14:31 | 14:58 | 15:22 | | 15:46 | 16:10 | | | | 16:33 | 16:59 | 17:23 | 17:47 | | 18:11 | 18:35 | | 18:59 | 19:23 | | | 19:47 | 20:11 | 20:35 | 21:12 | 21:26 | | | | | | | |
| Безымянка | 5:22 | 5:56 | 6:19 | 6:26 | 6:39 | 7:08 | 7:13 | | 7:27 | 7:52 | 8:15 | 8:22 | 8:34 | 8:57 | 9:21 | 9:46 | 10:10 | 10:34 | 11:17 | 11:47 | 12:11 | 12:53 | 13:28 | 13:47 | 14:01 | 14:33 | 15:00 | 15:24 | | 15:48 | 16:12 | 16:27 | | 16:37 | 17:01 | 17:25 | 17:49 | | 18:13 | 18:37 | 18:59 | 19:01 | 19:25 | 19:54 | 19:49 | 20:13 | 20:37 | 21:14 | 21:28 | | | | | | | | | |
| Стахановская | 5:25 | 5:58 | 6:22 | | 6:42 | 7:11 | | | 7:30 | 7:55 | 8:18 | 8:26 | 8:37 | 9:00 | 9:24 | 9:49 | 10:13 | 10:37 | 11:20 | 11:50 | 12:14 | 12:56 | 13:31 | 13:50 | 14:04 | 14:36 | 15:03 | 15:27 | | 15:51 | 16:15 | | | | 16:40 | 17:04 | 17:28 | 17:52 | | 18:16 | 18:40 | | 19:04 | 19:28 | | | 19:52 | 20:16 | 20:40 | 21:17 | 21:31 | | | | | | | |
| Киркомбинат | 5:26 | 6:01 | 6:25 | | 6:45 | 7:14 | | | 7:33 | 7:58 | 8:21 | | 8:40 | 9:03 | 9:27 | 9:52 | 10:16 | 10:40 | 11:23 | 11:53 | 12:17 | 12:59 | 13:34 | 13:53 | 14:07 | 14:39 | 15:06 | 15:30 | | 15:54 | 16:18 | | | | 16:43 | 17:07 | 17:31 | 17:55 | | 18:19 | 18:43 | | 19:07 | 19:31 | | | 19:56 | 20:19 | 20:43 | 21:20 | 21:34 | | | | | | | |
| Телевая | 5:32 | 6:06 | 6:29 | | 6:49 | 7:18 | | | 7:37 | 8:02 | 8:25 | | 8:44 | 9:07 | 9:31 | 9:56 | 10:20 | 10:44 | 11:27 | 11:57 | 12:21 | 13:03 | 13:38 | 13:57 | 14:11 | 14:43 | 15:10 | 15:34 | | 15:58 | 16:22 | | | | 16:47 | 17:11 | 17:35 | 17:59 | | 18:23 | 18:47 | | 19:11 | 19:35 | | | 19:59 | 20:23 | 20:47 | 21:24 | 21:38 | | | | | | | |
| Речная | 5:35 | 6:08 | 6:32 | | 6:52 | 7:21 | | | 7:40 | 8:05 | 8:28 | | 8:47 | 9:10 | 9:34 | 9:59 | 10:23 | 10:47 | 11:30 | 12:00 | 12:24 | 13:06 | 13:41 | 14:00 | 14:14 | 14:46 | 15:13 | 15:37 | | 16:01 | 16:25 | | | | 16:50 | 17:14 | 17:38 | 18:02 | | 18:26 | 18:50 | | 19:14 | 19:38 | | | 20:02 | 20:26 | 20:50 | 21:27 | 21:41 | | | | | | | |
| Шольная | 5:38 | 6:11 | 6:35 | | 6:56 | 7:24 | | | 7:43 | 8:08 | 8:31 | | 8:50 | 9:13 | 9:37 | 10:02 | 10:26 | 10:50 | 11:33 | 12:03 | 12:27 | 13:09 | 13:44 | 14:03 | 14:17 | 14:49 | 15:16 | 15:40 | | 16:04 | 16:28 | | | | 16:53 | 17:17 | 17:41 | 18:05 | | 18:29 | 18:53 | | 19:17 | 19:41 | | | 20:06 | 20:29 | 20:53 | 21:30 | 21:44 | | | | | | | |
| Самара | 5:41 | 6:14 | 6:38 | 6:42 | 6:56 | 7:28 | 7:34 | | 7:46 | 8:11 | 8:34 | 8:42 | 8:53 | 9:31 | 9:16 | 9:40 | 10:05 | 10:30 | 10:54 | 11:37 | 12:06 | 12:30 | 13:12 | 13:47 | 14:06 | 14:21 | 14:52 | 15:19 | 15:43 | 15:54 | 16:07 | 16:31 | 16:41 | 16:56 | 17:29 | 17:44 | 18:08 | 18:19 | 18:32 | 18:56 | 19:13 | 19:21 | 19:35 | 19:45 | 20:06 | 20:09 | 20:33 | 20:45 | 20:57 | 21:34 | 21:48 | | | | | | | |
| Ленинградская | | | | 6:45 | 7:31 | 7:37 | | | 8:34 | | | | 10:33 | 11:49 | | | | | | | | | | | 14:24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 19:34 | 19:38 | | | | | | | |
| Саяны-Волгарь | | | | 6:48 | 7:34 | 7:40 | | | 8:37 | | | | 10:36 | 11:43 | | | | | | | | | | | 14:27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 19:37 | 19:41 | | | | | |
| Красные Хряки | | | | 6:51 | 7:34 | 7:43 | | | 8:40 | | | | 10:38 | 11:46 | | | | | | | | | | | 14:30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 19:44 | 20:54 | | | |
| Сошгород | | | | 6:54 | 7:39 | 7:46 | | | 8:43 | | | | 10:41 | 11:49 | | | | | | | | | | | 14:33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 19:47 | 20:57 | | |
| Конструкторская | | | | 6:57 | 7:49 | | | | 8:46 | | | | 10:44 | 11:52 | | | | | | | | | | | 14:36 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 19:50 | 21:00 | |
| 1084 км | | | | 7:00 | | 7:52 | | | 8:49 | | | | 10:49 | 11:56 | | | | | | | | | | | 14:39 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 19:53 | 21:03 |
| Липяги | | | | 7:03 | 7:46 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

6.3.3. Организация новых маршрутов регулярных перевозок пассажиров воздушным транспортом в Самарско-Тольятинской агломерации (аэропорт Курумоч)

В рамках минимального варианта не предполагается модернизация аэродромной инфраструктуры и терминала международного аэропорта «Курумоч». Строительство нового терминала, завершённое в 2015 году, позволяет в перспективе до 2035 года не проводить мероприятий по какой-либо реконструкции и расширению мощностей, так как пропускная способность терминала составляет 10 млн. пассажиров в год при существующем потоке 3 млн. пассажиров, а среднегодовой темп роста в периоде с 2010 по 2019 годы составлял 7,4%. При достижении пассажиропотока 8 млн. пассажиров в год потребуются ввод второго терминала аэропорта или расширение действующего терминала. Тем не менее ограничения в дальнейшем развитии воздушных перевозок, связанные с мировой пандемией COVID-19, наложили значительный отпечаток на ожидаемые величины пассажиропотока в 2020-х годах, и в рамках минимального сценария в период 2023 – 2024 годов можно ожидать достижения тех же значений годового пассажиропотока аэропорта, которые были зафиксированы в 2019 году.

Другой проблемой, сдерживающей прирост пассажиропотока аэропорта Курумоч ускоренными темпами, является отсутствие базовой авиакомпании в аэропорту. Это не позволяет создать хабовую модель перевозок в аэропорту, которая могла бы привлекать дополнительных пассажиров и увеличивать доходную часть аэропорта. Увеличение перевозок непосредственно в Самарско-Тольятинскую агломерацию из различных городов России будет связано с ростом туристической привлекательности региона, развития деловой среды, событийных мероприятий и иных мер.

В настоящее время в качестве потенциального хабового перевозчика рассматривается авиакомпания ИрАэро, но её возможности ограничены из-за небольшого парка воздушных судов (7 бортов Sukhoi Superjet 100,

7 бортов Ан-24, 7 бортов Ан-26 различных модификаций). Преимущественно авиакомпания выполняет перевозки в Сибирском регионе, рассматривая для себя в качестве хаба аэропорт г. Иркутска, а также имея в маршрутной сети ряд городов, таких как г. Барнаул, г. Чита, г. Улан-Удэ, г. Магадан, г. Якутск. В перспективе авиакомпания планирует закупить борта типа МС-21-300, но их вместимость не позволяет относить их к наиболее оптимальному классу воздушных судов и использовать их для региональных направлений из аэропорта Курумоч.

Таким образом, основной задачей для развития маршрутной сети аэропорта Курумоч и увеличения пассажиропотока становится привлечение базового перевозчика, который должен соответствовать следующим требованиям:

авиакомпания должна владеть бортами вместимостью 60 – 110 кресел, которые наиболее эффективны на региональных направлениях из аэропорта Курумоч;

авиакомпания должна владеть бортами отечественного производства, чтобы получать максимальную эффективность при выполнении перевозок на субсидируемых направлениях;

авиакомпания не должна иметь другой базовый аэропорт для себя в Поволжском регионе, а также на Урале, которые попадают в зону тяготения аэропорта Курумоч.

Исходя из указанных принципов, аэропорт должен стремиться привлечь авиакомпанию, которая имеет парк воздушных судов типа Sukhoi Superjet 100 или Ил-114 (перспективный тип воздушных судов для местных авиалиний с пассажироместимостью 64 человека и практической дальностью полёта 1900 км). В настоящее время заключены соглашения о поставках бортов типа Ил-114 с авиакомпаниями «Красавиа» и «Полярные авиалинии», которые выполняют перевозки только в Красноярском крае и Республике Якутия соответственно и не имеют планов выхода на другие рынки перевозок. Твёрдый контракт на поставку бортов типа SSJ 100 до

2024 года в количестве более 10 единиц имеют авиакомпании «Red Wings», «Якутия», «Азимут» и «Аэрофлот». Авиакомпания «Red Wings» стремится развивать хабовые перевозки из аэропорта Домодедово (г. Москва) и г. Екатеринбурга, а также из г. Симферополя, куда авиакомпания традиционно назначает рейсы в летний период из ряда городов России. Авиакомпания «Якутия» имеет планы по дальнейшему расширению сферы влияния в Дальневосточном федеральном округе, и не стремится увеличивать своё присутствие в Европейской России. Авиакомпания «Азимут» преимущественно расширяет маршрутную сеть из аэропортов г. Ростов-на-Дону и г. Краснодара, но готова рассматривать любые другие направления на территории Европейской России. Долгосрочная концепция развития группы «Аэрофлот» предполагает постепенную передачу дочерним авиакомпаниям («Победа», «Россия» и «Аврора») узкофюзеляжных бортов типов SSJ 100, Boeing 737-800 и другие с расширением своего влияния на рынке трансферных перевозок между Европой и Азией.

Другие авиакомпании, выполняющие перевозки в регионах Поволжья, такие как «РусЛайн», «ЮВТ Аэро», имеют в своём парке только иностранные воздушные суда и у них отсутствуют твёрдые контракты на поставку отечественных типов воздушных судов. Поэтому они не могут рассматриваться приоритетными в качестве базовой авиакомпании для аэропорта Курумоч.

В условиях восстановления перевозок после периода пандемии COVID-19 может произойти передел отечественного рынка, в ходе которого высока вероятность появления новых перевозчиков и прекращения деятельности существующих. Поэтому для аэропорта Курумоч могут появиться и новые претенденты на роль хабового перевозчика при условии его соответствия указанным критериям.

После привлечения базового перевозчика при определении направлений расширения маршрутной сети аэропорта Курумоч следует исходить из следующих принципов:

приоритетным для аэропорта является наращивание связей с Уральским федеральным округом (в первую очередь с регионами Тюменской области) и с Южным и Северо-Кавказским федеральными округами. Для аэропортов Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и Ямало-Ненецкого автономного округа характерен низкий уровень конкуренции между перевозчиками, вследствие чего удельный тариф на перевозку пассажира является для этих регионов одним из наиболее высоких в стране, уступая только некоторым сибирским и дальневосточным регионам. В настоящее время значительная часть перевозок из аэропортов Тюменской области выполняется с пересадкой в г. Москве, поэтому развитие нового аэропорта с трансферными возможностями для этих направлений является важной задачей, и таким хабом может стать г. Самара, который расположен на ортодромии, связывающей Тюменскую область с югом России;

для г. Самары важно освоение новых рынков туристических перевозок на юг России. Это не только направления в г. Сочи, г. Анапу и г. Симферополь, но и в г. Минеральные Воды, г. Геленджик, г. Владикавказ. Из других регионов Кавказа значительным является поток рабочей силы на вахтовые места приложения труда, который сейчас преимущественно выполняется с пересадкой в г. Москве в силу отсутствия широкой маршрутной сети в большинстве аэропортов Северо-Кавказского федерального округа. Поэтому высоким является потенциал перевозок пассажиров из аэропортов г. Махачкалы, г. Грозного, г. Владикавказа через г. Самару в места приложения труда, расположенные в Сибири (в первую очередь, в Тюменскую область, а также г. Норильск, г. Красноярск, г. Кемерово и др.);

после открытия границ для выполнения международных перевозок важной задачей для аэропорта Курумоч является привлечение зарубежных низкобюджетных авиакомпаний, у которых в последние годы наблюдались наиболее высокие темпы расширения присутствия в Европе и Азии. Ими являются Ryanair, Wizz Air, EasyJet, AirBaltic. В силу отсутствия седьмой степени свободы у аэропорта Курумоч возможен запуск маршрутов указанными авиакомпаниями из г. Самары только в страну регистрации перевозчика. Авиакомпания Ryanair пока не имеет активных планов по вхождению на российский рынок перевозок, но, к примеру, авиакомпания Wizz Air крайне заинтересована в расширении своего присутствия в России. Запуск таких маршрутов позволяет сократить величину трансферных перевозок из г. Самары в Европу, выполняемых через г. Москву, и сократить затраты пассажиров на поездку, так как низкобюджетные авиакомпании, как правило, предлагают тарифы ниже, чем в среднем у традиционных перевозчиков. Это позволит с одной стороны увеличить туристическую мобильность жителей г. Самары на зарубежных направлениях, а с другой – привлечь иностранных туристов в Самарскую область.

Прогноз пассажиропотока аэропорта Курумоч на период до 2035 года и оценка социально-экономической эффективности программы субсидирования региональных авиаперевозок

Исходя из указанных выше предпосылок развития маршрутной сети аэропорта Курумоч, прогноза социально-экономических показателей регионов и городов Российской Федерации, положения аэропортов Российской Федерации в общегосударственной маршрутной сети внутренних направлений, динамики зарубежных туристических рынков составлен прогноз пассажиропотока аэропорта Курумоч в разрезе ожидаемых регулярных направлений авиаперевозок на 2023, 2024, 2030 и 2035 годы (табл. 85 – 90). Субсидирование региональных авиаперевозок потребуется на всём рассматриваемом периоде вплоть до 2035 года; расчёт необходимой величины субсидий со стороны бюджета Самарской области

представлен в табл. 91 – табл. 96. Значения ключевых показателей, которые достигает аэропорт Курумоч в ходе расширения маршрутной сети, в том числе на региональных направлениях минуя г. Москву, представлены в табл. 97.

В таблицах с ожидаемым пассажиропотоком в разрезе направлений в графе «Перспективный тип воздушных судов» представлены в зависимости от года шесть категорий типов воздушных судов:

SSJ 100 и аналоги (1-я категория);

A320/B738 и аналоги (2-я категория);

МС-21-200 и аналоги (3-я категория);

МС-21-300 и аналоги (4-я категория);

ИЛ-114 и аналоги (5-я категория);

B777-300 и аналоги (6-я категория).

Предполагается, что к 2030 году существенная часть внутренних авиаперевозок будет выполняться на воздушных судах отечественного производства, а именно Sukhoi Superjet 100, МС-21-200, МС-21-300 и ИЛ-114. Тем не менее процесс замещения бортов иностранного производства отечественными воздушными судами будет происходить постепенно, и реальные сроки поставки бортов МС-21-200, МС-21-300 и ИЛ-114 могут корректироваться исходя из возможностей заводов-производителей, сроков сертификации и иных факторов. Поэтому на ряде направлений в любой из годов, рассматриваемого периода, перевозки могут выполняться воздушными судами как отечественного, так и иностранного производства, но для каждого направления определён тип воздушного судна, который будет наиболее эффективен.

Так, к 1-й категории, помимо SSJ 100, относятся Embraer 170, ATR 72.

К 2-й категории, помимо Airbus A320 и Boeing 737-800, относятся Airbus A319, Boeing 737-700.

К 3-й категории, помимо МС-21-200, относятся Airbus A319, Boeing 737-700.

К 4-й категории, помимо МС-21-300, относятся Airbus A320, Boeing 737-800.

К 5-й категории, помимо ИЛ-114, относится Bombardier CRJ 100/200.

К 6-й категории, помимо Boeing 777-300, относятся любые другие широкофюзеляжные борта, например Airbus A350-900, Airbus A350-1000, Boeing 777-200 и др.

В целях скорейшего достижения целей, поставленных в комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в части увеличения объёма перевозок по маршрутам минуя г. Москву, потребуется увеличение объёма субсидирования со стороны Самарской области с 120 млн. рублей до 136 млн. рублей к 2024 году. Затем требуемый объём финансирования может постепенно сокращаться и к 2035 году он не превысит 90 млн. рублей. Это связано с тем, что пассажиропоток на основных направлениях региональных авиаперевозок, на которые в ближайшем периоде потребуется выделение субсидий, уже превысит к 2035 году величину в 10 тыс. человек. Таким образом, к 2035 году субсидии могут быть предусмотрены лишь на ограниченное число маршрутов, которые в настоящее время являются наименее востребованными у пассажиров, но к 2035 году их потенциал сможет увеличиться до той степени, чтобы открыть прямой авиационный маршрут из г. Самары. По предварительным оценкам, к 2040 году выделение субсидий из бюджета Самарской области на региональные авиаперевозки уже не будет требоваться.

При реализации предлагаемой схемы субсидирования региональных авиаперевозок из аэропорта Курумоч к 2023 году более 50% пассажиропотока аэропорта будет следовать по маршрутам минуя г. Москву. К 2030 году эта величина возрастет до 64%, а к 2035 году – до 68%. Значительный вклад внесут как новые направления внутренних

авиаперевозок, так и международные направления, количество которых к 2035 году может увеличиться до 47. Это определяет административную эффективность применяемой программы субсидирования региональных авиаперевозок для г. Самары.

Помимо административной эффективности расширение маршрутной сети и наращивание пассажиропотока в аэропорту Курумоч приведут к увеличению бюджетной и социальной эффективности, которые заключаются в приросте выручки авиакомпаний, в том числе базового перевозчика аэропорта Курумоч, аэропорта и предприятий, расположенных в аэропортовом комплексе, топливо-заправочных компаний аэропорта, предприятий гостиничного бизнеса и общественного питания на территории г. Самары и Самарской области. Увеличение пассажиропотока аэропорта Курумоч приведёт к увеличению числа рабочих мест в авиационной отрасли и смежных отраслях в регионе, росту туристического потока в регион и транспортной подвижности жителей Самарской области.

Прогнозные значения частоты сообщения и пассажиропотока аэропорта Курумоч в разрезе направлений
авиаперевозок, 2021 году

| Тип направления (внутреннее/ международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|---|---------------------|--|--|--------------------------------------|-------------------------|------------------------------------|
| ВВЛ | Анапа | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 22 400 |
| ВВЛ | Волгоград | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 14 100 |
| ВВЛ | Геленджик | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 5 600 |
| ВВЛ | Екатеринбург | 11 | - | 11 | SSJ 100 и аналоги | 84 700 |
| ВВЛ | Казань | - | 1 | 1 | SSJ 100 и аналоги | 7 300 |
| ВВЛ | Краснодар | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 56 700 |
| ВВЛ | Красноярск | 1 | - | 1 | SSJ 100 и аналоги | 6 400 |
| ВВЛ | Махачкала | 1 | - | 1 | SSJ 100 и аналоги | 7 500 |
| ВВЛ | Минеральные Воды | 1 | 2 | 3 | SSJ 100 и аналоги | 23 700 |
| ВВЛ | Москва | 105 | - | 105 | A320 / B738 и аналоги | 1 690 400 |
| ВВЛ | Надым | - | 1 | 1 | SSJ 100 и аналоги | 6 800 |
| ВВЛ | Нижневартовск | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 23 100 |
| ВВЛ | Нижний Новгород | - | 3 | 3 | SSJ 100 и аналоги | 20 600 |
| ВВЛ | Новосибирск | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 56 700 |
| ВВЛ | Новый Уренгой | 1 | 2 | 3 | SSJ 100 и аналоги | 22 400 |
| ВВЛ | Норильск | 1 | - | 1 | SSJ 100 и аналоги | 8 200 |
| ВВЛ | Ноябрьск | - | 1 | 1 | SSJ 100 и аналоги | 7 100 |
| ВВЛ | Омск | - | 1 | 1 | SSJ 100 и аналоги | 7 500 |

| Тип направления (внутреннее/ международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|---|-----------------|--|--|--------------------------------------|-------------------------|------------------------------------|
| ВВЛ | Пермь | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 13 700 |
| ВВЛ | Ростов-на-Дону | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 39 500 |
| ВВЛ | Салехард | 1 | - | 1 | SSJ 100 и аналоги | 7 000 |
| ВВЛ | Санкт-Петербург | 20 | - | 20 | A320 / B738 и аналоги | 269 600 |
| ВВЛ | Симферополь | 16 | - | 16 | SSJ 100 и аналоги | 61 000 |
| ВВЛ | Сочи | 24 | - | 24 | SSJ 100 и аналоги | 91 500 |
| ВВЛ | Сургут | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 38 400 |
| ВВЛ | Сыктывкар | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 21 200 |
| ВВЛ | Томск | - | 1 | 1 | SSJ 100 и аналоги | 6 800 |
| ВВЛ | Тюмень | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 14 100 |
| ВВЛ | Уфа | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 15 400 |
| ВВЛ | Челябинск | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 14 100 |
| МВЛ | Баку | 1 | - | 1 | SSJ 100 и аналоги | 5 400 |
| МВЛ | Дубай | 3 | - | 3 | A320 / B738 и аналоги | 38 300 |
| МВЛ | Ереван | 4 | - | 4 | SSJ 100 и аналоги | 18 900 |
| МВЛ | Минск | 1 | - | 1 | SSJ 100 и аналоги | 5 100 |
| МВЛ | Стамбул | 4 | - | 4 | A320 / B738 и аналоги | 65 800 |
| МВЛ | Ташкент | 2 | - | 2 | A320 / B738 и аналоги | 21 300 |
| МВЛ | Фергана | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 9 700 |
| | Всего | 243 | 16 | 259 | - | 2 828 000 |

Прогнозные значения частоты сообщения и пассажиропотока аэропорта Курумоч в разрезе направлений
авиаперевозок, 2022 год

| Тип направления (внутреннее/ международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|---|---------------------|--|--|---|-----------------------|------------------------------------|
| ВВЛ | Анапа | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 24 800 |
| ВВЛ | Волгоград | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 15 400 |
| ВВЛ | Геленджик | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 6 600 |
| ВВЛ | Екатеринбург | 14 | - | 14 | SSJ 100 и аналоги | 101 900 |
| ВВЛ | Иркутск | 2 | - | 2 | A320 / B738 и аналоги | 11 500 |
| ВВЛ | Казань | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 15 000 |
| ВВЛ | Краснодар | 9 | - | 9 | SSJ 100 и аналоги | 67 300 |
| ВВЛ | Красноярск | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 19 300 |
| ВВЛ | Махачкала | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 14 700 |
| ВВЛ | Минеральные Воды | 2 | 2 | 4 | SSJ 100 и аналоги | 28 300 |
| ВВЛ | Москва | 112 | - | 112 | A320 / B738 и аналоги | 1 761 200 |
| ВВЛ | Надым | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 14 100 |
| ВВЛ | Нижневартовск | 2 | 2 | 4 | SSJ 100 и аналоги | 27 500 |
| ВВЛ | Нижний Новгород | - | 3 | 3 | SSJ 100 и аналоги | 23 100 |
| ВВЛ | Новосибирск | 9 | - | 9 | SSJ 100 и аналоги | 67 400 |
| ВВЛ | Новый Уренгой | 2 | 2 | 4 | SSJ 100 и аналоги | 31 600 |
| ВВЛ | Норильск | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 14 900 |
| ВВЛ | Ноябрьск | - | 1 | 1 | SSJ 100 и аналоги | 7 500 |
| ВВЛ | Омск | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 13 000 |

| Тип направления (внутреннее/ международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|---|---------------------|--|--|---|-----------------------|------------------------------------|
| ВВЛ | Пермь | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 14 600 |
| ВВЛ | Ростов-на-Дону | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 51 000 |
| ВВЛ | Салехард | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 14 700 |
| ВВЛ | Санкт- Петербург | 21 | - | 21 | A320 / B738 и аналоги | 283 000 |
| ВВЛ | Симферополь | 14 | - | 14 | SSJ 100 и аналоги | 53 400 |
| ВВЛ | Сочи | 21 | - | 21 | SSJ 100 и аналоги | 80 100 |
| ВВЛ | Сургут | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 48 000 |
| ВВЛ | Сыктывкар | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 20 600 |
| ВВЛ | Томск | - | 1 | 1 | SSJ 100 и аналоги | 7 600 |
| ВВЛ | Тюмень | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 20 600 |
| ВВЛ | Уфа | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 22 500 |
| ВВЛ | Челябинск | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 15 400 |
| МВЛ | Алма-Ата | 2 | - | 2 | A320 / B738 и аналоги | 26 200 |
| МВЛ | Баку | 1 | - | 1 | SSJ 100 и аналоги | 7 700 |
| МВЛ | Бишкек | 2 | - | 2 | A320 / B738 и аналоги | 28 500 |
| МВЛ | Дубай | 5 | - | 5 | A320 / B738 и аналоги | 71 100 |
| МВЛ | Душанбе | 2 | - | 2 | A320 / B738 и аналоги | 27 700 |
| МВЛ | Ереван | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 37 400 |
| МВЛ | Минск | 1 | - | 1 | SSJ 100 и аналоги | 7 900 |
| МВЛ | Наманган | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 13 100 |
| МВЛ | Нурсултан | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 16 200 |
| МВЛ | Стамбул | 7 | - | 7 | A320 / B738 и аналоги | 91 700 |
| МВЛ | Ташкент | 2 | - | 2 | A320 / B738 и аналоги | 32 900 |
| МВЛ | Фергана | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 14 400 |

| Тип направления (внутреннее/ международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|---|-------------|--|--|---|----------------------|------------------------------------|
| Всего | | 290 | 15 | 305 | - | 3 271 400 |

Таблица 87

Прогнозные значения частоты сообщения и пассажиропотока аэропорта Курумоч в разрезе направлений
авиаперевозок, 2023 год

| Тип направления (внутреннее/ международ- ное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиро- потока, чел. |
|---|--------------|--|---|---|-----------------------|--------------------------------------|
| ВВЛ | Анапа | 9 | - | 9 | SSJ 100 и аналоги | 30 400 |
| ВВЛ | Белгород | - | 1 | 1 | SSJ 100 и аналоги | 2 900 |
| ВВЛ | Волгоград | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 16 200 |
| ВВЛ | Воронеж | - | 1 | 1 | SSJ 100 и аналоги | 6 700 |
| ВВЛ | Геленджик | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 9 600 |
| ВВЛ | Грозный | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 7 100 |
| ВВЛ | Екатеринбург | 16 | - | 16 | SSJ 100 и аналоги | 119 800 |
| ВВЛ | Иркутск | 3 | - | 3 | A320 / B738 и аналоги | 16 800 |
| ВВЛ | Казань | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 15 800 |
| ВВЛ | Калининград | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 14 100 |
| ВВЛ | Калуга | - | 1 | 1 | SSJ 100 и аналоги | 6 800 |
| ВВЛ | Краснодар | 12 | - | 12 | SSJ 100 и аналоги | 84 800 |
| ВВЛ | Красноярск | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 21 200 |
| ВВЛ | Махачкала | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 16 600 |

| Тип направления (внутреннее/международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиро-потока, чел. |
|--|------------------|---|--|--------------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| ВВЛ | Минеральные Воды | 2 | 2 | 4 | SSJ 100 и аналоги | 34 100 |
| ВВЛ | Москва | 119 | - | 119 | A320 / B738 и аналоги | 1 871 200 |
| ВВЛ | Надым | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 15 400 |
| ВВЛ | Нижевартовск | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 39 500 |
| ВВЛ | Нижний Новгород | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 25 000 |
| ВВЛ | Новокузнецк | - | 1 | 1 | SSJ 100 и аналоги | 6 800 |
| ВВЛ | Новосибирск | 12 | - | 12 | SSJ 100 и аналоги | 84 800 |
| ВВЛ | Новый Уренгой | 4 | - | 4 | SSJ 100 и аналоги | 33 300 |
| ВВЛ | Норильск | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 16 200 |
| ВВЛ | Ноябрьск | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 14 100 |
| ВВЛ | Омск | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 14 900 |
| ВВЛ | Пермь | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 15 300 |
| ВВЛ | Ростов-на-Дону | 9 | - | 9 | SSJ 100 и аналоги | 61 800 |
| ВВЛ | Салехард | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 15 800 |
| ВВЛ | Санкт-Петербург | 24 | - | 24 | A320 / B738 и аналоги | 305 500 |
| ВВЛ | Симферополь | 16 | - | 16 | SSJ 100 и аналоги | 62 400 |
| ВВЛ | Сочи | 24 | - | 24 | SSJ 100 и аналоги | 93 600 |
| ВВЛ | Сургут | 9 | - | 9 | SSJ 100 и аналоги | 59 900 |
| ВВЛ | Сыктывкар | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 21 800 |
| ВВЛ | Томск | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 13 300 |
| ВВЛ | Тюмень | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 23 000 |
| ВВЛ | Уфа | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 24 300 |
| ВВЛ | Челябинск | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 16 200 |

| Тип направления (внутреннее/международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиро-потока, чел. |
|--|-------------|---|--|--------------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| МВЛ | Алма-Ата | 2 | - | 2 | A320 / B738 и аналоги | 27 700 |
| МВЛ | Баку | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 13 700 |
| МВЛ | Барселона | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 4 800 |
| МВЛ | Бишкек | 3 | - | 3 | A320 / B738 и аналоги | 41 600 |
| МВЛ | Дубай | 7 | - | 7 | A320 / B738 и аналоги | 94 300 |
| МВЛ | Душанбе | 3 | - | 3 | A320 / B738 и аналоги | 44 900 |
| МВЛ | Ереван | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 52 400 |
| МВЛ | Минск | 1 | - | 1 | SSJ 100 и аналоги | 8 500 |
| МВЛ | Мюнхен | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 15 300 |
| МВЛ | Наманган | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 14 200 |
| МВЛ | Нурсултан | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 17 000 |
| МВЛ | Прага | 3 | - | 3 | A320 / B738 и аналоги | 35 900 |
| МВЛ | Рим | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 14 200 |
| МВЛ | Салоники | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 5 100 |
| МВЛ | Стамбул | 8 | - | 8 | A320 / B738 и аналоги | 113 800 |
| МВЛ | Ташкент | 3 | - | 3 | A320 / B738 и аналоги | 42 600 |
| МВЛ | Фергана | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 15 400 |
| МВЛ | Хельсинки | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 4 900 |
| Всего | | 354 | 14 | 368 | - | 3 848 000 |

Прогнозные значения частоты сообщения и пассажиропотока аэропорта Курумоч в разрезе направлений авиаперевозок, 2024 год

| Тип направления (внутреннее/международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|--|------------------|---|--|--------------------------------|-----------------------|------------------------------|
| ВВЛ | Анапа | 9 | - | 9 | SSJ 100 и аналоги | 32 800 |
| ВВЛ | Барнаул | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 5 700 |
| ВВЛ | Белгород | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 6 200 |
| ВВЛ | Владикавказ | - | 1 | 1 | SSJ 100 и аналоги | 2 900 |
| ВВЛ | Волгоград | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 20 600 |
| ВВЛ | Воронеж | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 15 400 |
| ВВЛ | Геленджик | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 10 900 |
| ВВЛ | Грозный | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 7 600 |
| ВВЛ | Екатеринбург | 18 | - | 18 | SSJ 100 и аналоги | 127 300 |
| ВВЛ | Иркутск | 3 | - | 3 | A320 / B738 и аналоги | 17 800 |
| ВВЛ | Казань | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 20 600 |
| ВВЛ | Калининград | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 20 000 |
| ВВЛ | Калуга | - | 1 | 1 | SSJ 100 и аналоги | 7 300 |
| ВВЛ | Краснодар | 12 | - | 12 | SSJ 100 и аналоги | 92 300 |
| ВВЛ | Красноярск | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 23 100 |
| ВВЛ | Махачкала | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 17 400 |
| ВВЛ | Минеральные Воды | 4 | - | 4 | SSJ 100 и аналоги | 36 600 |
| ВВЛ | Москва | 126 | - | 126 | A320 / B738 и аналоги | 1 934 100 |
| ВВЛ | Надым | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 16 200 |
| ВВЛ | Нижневартовск | 6 | - | 6 | SSJ 100 и аналоги | 49 900 |

| Тип направления (внутреннее/международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|--|-----------------|---|--|--------------------------------|-----------------------|------------------------------|
| ВВЛ | Нижний Новгород | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 26 800 |
| ВВЛ | Новокузнецк | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 14 600 |
| ВВЛ | Новосибирск | 14 | - | 14 | SSJ 100 и аналоги | 96 000 |
| ВВЛ | Новый Уренгой | 4 | - | 4 | SSJ 100 и аналоги | 34 900 |
| ВВЛ | Норильск | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 17 100 |
| ВВЛ | Ноябрьск | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 15 000 |
| ВВЛ | Омск | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 15 800 |
| ВВЛ | Пермь | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 19 300 |
| ВВЛ | Ростов-на-Дону | 10 | - | 10 | SSJ 100 и аналоги | 66 600 |
| ВВЛ | Салехард | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 20 600 |
| ВВЛ | Санкт-Петербург | 26 | - | 26 | A320 / B738 и аналоги | 331 000 |
| ВВЛ | Симферополь | 18 | - | 18 | SSJ 100 и аналоги | 70 200 |
| ВВЛ | Сочи | 26 | - | 26 | SSJ 100 и аналоги | 101 400 |
| ВВЛ | Сургут | 9 | - | 9 | SSJ 100 и аналоги | 63 600 |
| ВВЛ | Сыктывкар | 4 | - | 4 | SSJ 100 и аналоги | 25 800 |
| ВВЛ | Томск | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 19 300 |
| ВВЛ | Тюмень | 4 | - | 4 | SSJ 100 и аналоги | 28 100 |
| ВВЛ | Уфа | 4 | - | 4 | SSJ 100 и аналоги | 28 700 |
| ВВЛ | Ханты-Мансийск | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 13 700 |
| ВВЛ | Челябинск | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 19 300 |
| МВЛ | Алма-Ата | 3 | - | 3 | A320 / B738 и аналоги | 34 800 |
| МВЛ | Анталья | 3 | - | 3 | A320 / B738 и аналоги | 15 400 |
| МВЛ | Баку | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 15 300 |
| МВЛ | Барселона | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 6 100 |

| Тип направления (внутреннее/международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|--|-------------|---|--|--------------------------------|-----------------------|------------------------------|
| МВЛ | Бишкек | 3 | - | 3 | A320 / B738 и аналоги | 46 000 |
| МВЛ | Бургас | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 5 100 |
| МВЛ | Дубай | 7 | - | 7 | A320 / B738 и аналоги | 104 800 |
| МВЛ | Душанбе | 3 | - | 3 | A320 / B738 и аналоги | 47 200 |
| МВЛ | Ереван | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 56 800 |
| МВЛ | Кишинёв | 3 | - | 3 | A320 / B738 и аналоги | 34 800 |
| МВЛ | Минск | 2 | - | 2 | SSJ 100 и аналоги | 13 700 |
| МВЛ | Мюнхен | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 15 700 |
| МВЛ | Наманган | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 15 400 |
| МВЛ | Нурсултан | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 25 600 |
| МВЛ | Ош | 2 | - | 2 | A320 / B738 и аналоги | 23 900 |
| МВЛ | Прага | 3 | - | 3 | A320 / B738 и аналоги | 39 300 |
| МВЛ | Рим | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 15 000 |
| МВЛ | Салоники | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 5 600 |
| МВЛ | Стамбул | 9 | - | 9 | A320 / B738 и аналоги | 124 700 |
| МВЛ | Ташкент | 3 | - | 3 | A320 / B738 и аналоги | 44 900 |
| МВЛ | Фергана | 2 | - | 2 | A320 / B738 и аналоги | 23 800 |
| МВЛ | Хельсинки | 1 | - | 1 | A320 / B738 и аналоги | 5 600 |
| МВЛ | Худжанд | 2 | - | 2 | A320 / B738 и аналоги | 28 400 |
| Всего | | 410 | 14 | 424 | - | 4 304 200 |

Прогнозные значения частоты сообщения и пассажиропотока аэропорта Курумоч в разрезе направлений авиаперевозок, 2030 год

| Тип направления (внутреннее/международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|--|--------------|---|--|--------------------------------|----------------------|------------------------------|
| ВВЛ | Анапа | 12 | - | 12 | SSJ 100 и аналоги | 40 100 |
| ВВЛ | Архангельск | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 6 100 |
| ВВЛ | Барнаул | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 8 100 |
| ВВЛ | Белгород | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 8 800 |
| ВВЛ | Владикавказ | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 8 000 |
| ВВЛ | Волгоград | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 33 300 |
| ВВЛ | Воронеж | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 22 500 |
| ВВЛ | Геленджик | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 17 300 |
| ВВЛ | Грозный | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 10 100 |
| ВВЛ | Екатеринбург | 21 | - | 21 | SSJ 100 и аналоги | 166 000 |
| ВВЛ | Ижевск | - | 2 | 2 | ИЛ-114 и аналоги | 3 800 |
| ВВЛ | Иркутск | 5 | - | 5 | МС-21-200 и аналоги | 24 500 |
| ВВЛ | Казань | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 36 400 |
| ВВЛ | Калининград | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 37 400 |
| ВВЛ | Калуга | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 23 100 |
| ВВЛ | Кемерово | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 14 100 |
| ВВЛ | Киров | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 13 700 |
| ВВЛ | Краснодар | 14 | - | 14 | SSJ 100 и аналоги | 119 400 |
| ВВЛ | Красноярск | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 51 000 |
| ВВЛ | Махачкала | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 23 700 |
| ВВЛ | Минеральные | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 44 700 |

| Тип направления (внутреннее/международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|--|-----------------|---|--|--------------------------------|----------------------|------------------------------|
| | Воды | | | | | |
| ВВЛ | Москва | 161 | - | 161 | МС-21-200 и аналоги | 2 152 000 |
| ВВЛ | Надым | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 22 400 |
| ВВЛ | Нарьян-Мар | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 13 700 |
| ВВЛ | Нижневартовск | 9 | - | 9 | SSJ 100 и аналоги | 73 000 |
| ВВЛ | Нижний Новгород | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 40 600 |
| ВВЛ | Новокузнецк | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 22 500 |
| ВВЛ | Новосибирск | 21 | - | 21 | SSJ 100 и аналоги | 135 400 |
| ВВЛ | Новый Уренгой | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 40 600 |
| ВВЛ | Норильск | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 23 100 |
| ВВЛ | Ноябрьск | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 21 200 |
| ВВЛ | Омск | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 21 800 |
| ВВЛ | Орск | - | 2 | 2 | ИЛ-114 и аналоги | 8 800 |
| ВВЛ | Пермь | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 34 300 |
| ВВЛ | Ростов-на-Дону | 14 | - | 14 | SSJ 100 и аналоги | 99 000 |
| ВВЛ | Салехард | 4 | - | 4 | SSJ 100 и аналоги | 30 800 |
| ВВЛ | Санкт-Петербург | 35 | - | 35 | МС-21-200 и аналоги | 445 500 |
| ВВЛ | Симферополь | 24 | - | 24 | SSJ 100 и аналоги | 93 600 |
| ВВЛ | Сочи | 35 | - | 35 | SSJ 100 и аналоги | 127 400 |
| ВВЛ | Сургут | 14 | - | 14 | SSJ 100 и аналоги | 93 200 |
| ВВЛ | Сыктывкар | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 34 300 |
| ВВЛ | Тобольск | - | 2 | 2 | ИЛ-114 и аналоги | 8 200 |
| ВВЛ | Томск | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 34 300 |

| Тип направления (внутреннее/международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|--|----------------|---|--|--------------------------------|----------------------|------------------------------|
| ВВЛ | Тюмень | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 37 400 |
| ВВЛ | Уфа | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 38 400 |
| ВВЛ | Ханты-Мансийск | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 21 200 |
| ВВЛ | Челябинск | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 32 200 |
| ВВЛ | Череповец | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 13 700 |
| МВЛ | Алма-Ата | 5 | - | 5 | МС-21-200 и аналоги | 42 600 |
| МВЛ | Амстердам | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 22 400 |
| МВЛ | Анталья | 7 | - | 7 | МС-21-200 и аналоги | 29 600 |
| МВЛ | Афины | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 9 900 |
| МВЛ | Баку | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 21 800 |
| МВЛ | Бангкок | 3 | - | 3 | B777-300 и аналоги | 35 600 |
| МВЛ | Барселона | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 14 400 |
| МВЛ | Белград | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 9 900 |
| МВЛ | Берлин | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 25 100 |
| МВЛ | Бишкек | 5 | - | 5 | МС-21-200 и аналоги | 54 900 |
| МВЛ | Бодрум | 2 | - | 2 | МС-21-200 и аналоги | 8 500 |
| МВЛ | Бургас | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 12 400 |
| МВЛ | Дубай | 12 | - | 12 | МС-21-300 и аналоги | 142 400 |
| МВЛ | Душанбе | 5 | - | 5 | МС-21-200 и аналоги | 56 300 |
| МВЛ | Ереван | 12 | - | 12 | SSJ 100 и аналоги | 79 900 |
| МВЛ | Ираклион | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 9 900 |
| МВЛ | Кишинёв | 5 | - | 5 | МС-21-200 и аналоги | 49 400 |
| МВЛ | Кос | 1 | - | 1 | МС-21-300 и аналоги | 5 500 |
| МВЛ | Милан | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 11 300 |

| Тип направления (внутреннее/ международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|---|--------------------|---|--|--------------------------------|----------------------|------------------------------|
| МВЛ | Минск | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 21 800 |
| МВЛ | Мюнхен | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 18 600 |
| МВЛ | Наманган | 3 | - | 3 | МС-21-200 и аналоги | 26 400 |
| МВЛ | Нурсултан | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 41 600 |
| МВЛ | Ош | 4 | - | 4 | МС-21-200 и аналоги | 39 600 |
| МВЛ | Пальма-де-Мальорка | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 10 700 |
| МВЛ | Париж | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 25 100 |
| МВЛ | Пекин | 3 | - | 3 | B777-300 и аналоги | 99 300 |
| МВЛ | Прага | 5 | - | 5 | МС-21-300 и аналоги | 59 300 |
| МВЛ | Рим | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 18 200 |
| МВЛ | Родос | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 10 700 |
| МВЛ | Салоники | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 11 300 |
| МВЛ | Стамбул | 14 | - | 14 | МС-21-200 и аналоги | 153 800 |
| МВЛ | Ташкент | 5 | - | 5 | МС-21-200 и аналоги | 54 900 |
| МВЛ | Тель-Авив | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 17 400 |
| МВЛ | Тиват | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 11 900 |
| МВЛ | Фергана | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 41 700 |
| МВЛ | Франкфурт-на-Майне | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 25 800 |
| МВЛ | Хельсинки | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 9 300 |
| МВЛ | Худжанд | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 41 700 |
| Всего | | 643 | 16 | 659 | - | 5 923 400 |

Прогнозные значения частоты сообщения и пассажиропотока аэропорта Курумоч в разрезе направлений авиаперевозок, 2035 год

| Тип направления (внутреннее/международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|--|--------------|---|--|--------------------------------|----------------------|------------------------------|
| ВВЛ | Анапа | 14 | - | 14 | SSJ 100 и аналоги | 47 300 |
| ВВЛ | Архангельск | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 20 600 |
| ВВЛ | Барнаул | 4 | - | 4 | SSJ 100 и аналоги | 25 800 |
| ВВЛ | Белгород | 4 | - | 4 | SSJ 100 и аналоги | 28 300 |
| ВВЛ | Владикавказ | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 20 000 |
| ВВЛ | Волгоград | 6 | - | 6 | SSJ 100 и аналоги | 41 200 |
| ВВЛ | Воронеж | 4 | - | 4 | SSJ 100 и аналоги | 26 600 |
| ВВЛ | Геленджик | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 24 300 |
| ВВЛ | Грозный | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 19 300 |
| ВВЛ | Екатеринбург | 21 | - | 21 | SSJ 100 и аналоги | 187 800 |
| ВВЛ | Ижевск | 3 | - | 3 | ИЛ-114 и аналоги | 13 200 |
| ВВЛ | Иркутск | 5 | - | 5 | МС-21-200 и аналоги | 49 300 |
| ВВЛ | Йошкар-Ола | - | 2 | 2 | ИЛ-114 и аналоги | 8 800 |
| ВВЛ | Казань | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 49 500 |
| ВВЛ | Калининград | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 43 700 |
| ВВЛ | Калуга | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 25 600 |
| ВВЛ | Кемерово | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 22 500 |
| ВВЛ | Киров | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 21 800 |
| ВВЛ | Краснодар | 17 | - | 17 | SSJ 100 и аналоги | 134 400 |
| ВВЛ | Красноярск | 14 | - | 14 | SSJ 100 и аналоги | 99 000 |
| ВВЛ | Курган | - | 2 | 2 | ИЛ-114 и аналоги | 8 800 |

| Тип направления (внутреннее/международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиро-потока, чел. |
|--|------------------|---|--|--------------------------------|----------------------|-------------------------------|
| ВВЛ | Липецк | - | 2 | 2 | ИЛ-114 и аналоги | 8 300 |
| ВВЛ | Магнитогорск | - | 2 | 2 | ИЛ-114 и аналоги | 9 600 |
| ВВЛ | Махачкала | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 34 300 |
| ВВЛ | Минеральные Воды | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 56 800 |
| ВВЛ | Москва | 182 | - | 182 | МС-21-200 и аналоги | 2 374 700 |
| ВВЛ | Мурманск | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 13 300 |
| ВВЛ | Надым | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 33 300 |
| ВВЛ | Нарьян-Мар | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 20 600 |
| ВВЛ | Нижневартовск | 12 | - | 12 | SSJ 100 и аналоги | 87 400 |
| ВВЛ | Нижний Новгород | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 49 500 |
| ВВЛ | Новокузнецк | 4 | - | 4 | SSJ 100 и аналоги | 30 000 |
| ВВЛ | Новосибирск | 28 | - | 28 | SSJ 100 и аналоги | 192 200 |
| ВВЛ | Новый Уренгой | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 51 000 |
| ВВЛ | Норильск | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 35 400 |
| ВВЛ | Ноябрьск | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 33 300 |
| ВВЛ | Омск | 4 | - | 4 | SSJ 100 и аналоги | 26 600 |
| ВВЛ | Орск | 3 | - | 3 | ИЛ-114 и аналоги | 13 600 |
| ВВЛ | Пермь | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 49 500 |
| ВВЛ | Ростов-на-Дону | 21 | - | 21 | SSJ 100 и аналоги | 139 800 |
| ВВЛ | Салехард | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 36 400 |
| ВВЛ | Санкт- | 40 | - | 40 | МС-21-200 и аналоги | 521 900 |

| Тип направления (внутреннее/международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|--|----------------|---|--|--------------------------------|----------------------|------------------------------|
| | Петербург | | | | | |
| ВВЛ | Саранск | - | 2 | 2 | ИЛ-114 и аналоги | 3 700 |
| ВВЛ | Симферополь | 28 | - | 28 | SSJ 100 и аналоги | 106 800 |
| ВВЛ | Сочи | 42 | - | 42 | SSJ 100 и аналоги | 149 200 |
| ВВЛ | Сургут | 18 | - | 18 | SSJ 100 и аналоги | 123 600 |
| ВВЛ | Сыктывкар | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 49 500 |
| ВВЛ | Тобольск | 3 | - | 3 | ИЛ-114 и аналоги | 13 200 |
| ВВЛ | Томск | 5 | - | 5 | SSJ 100 и аналоги | 41 600 |
| ВВЛ | Тюмень | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 49 500 |
| ВВЛ | Уфа | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 46 600 |
| ВВЛ | Ханты-Мансийск | 4 | - | 4 | SSJ 100 и аналоги | 29 100 |
| ВВЛ | Чебоксары | - | 2 | 2 | SSJ 100 и аналоги | 6 400 |
| ВВЛ | Челябинск | 7 | - | 7 | SSJ 100 и аналоги | 46 800 |
| ВВЛ | Череповец | 3 | - | 3 | SSJ 100 и аналоги | 20 600 |
| МВЛ | Алма-Ата | 6 | - | 6 | МС-21-200 и аналоги | 52 700 |
| МВЛ | Амстердам | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 32 500 |
| МВЛ | Анталья | 14 | - | 14 | МС-21-200 и аналоги | 54 400 |
| МВЛ | Афины | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 14 000 |
| МВЛ | Баку | 3 | - | 3 | МС-21-200 и аналоги | 27 200 |
| МВЛ | Бангкок | 5 | - | 5 | В777-300 и аналоги | 70 600 |
| МВЛ | Барселона | 4 | - | 4 | МС-21-300 и аналоги | 20 900 |
| МВЛ | Белград | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 16 500 |
| МВЛ | Берлин | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 38 700 |
| МВЛ | Бишкек | 7 | - | 7 | МС-21-200 и аналоги | 67 300 |

| Тип направления (внутреннее/международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|--|--------------------|---|--|--------------------------------|----------------------|------------------------------|
| МВЛ | Бодрум | 3 | - | 3 | МС-21-200 и аналоги | 13 700 |
| МВЛ | Бургас | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 18 600 |
| МВЛ | Варшава | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 9 600 |
| МВЛ | Вена | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 11 300 |
| МВЛ | Дубай | 14 | - | 14 | МС-21-300 и аналоги | 185 100 |
| МВЛ | Дублин | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 9 900 |
| МВЛ | Душанбе | 7 | - | 7 | МС-21-200 и аналоги | 63 400 |
| МВЛ | Ереван | 10 | - | 10 | МС-21-200 и аналоги | 93 400 |
| МВЛ | Ираклион | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 15 700 |
| МВЛ | Кишинёв | 6 | - | 6 | МС-21-200 и аналоги | 59 300 |
| МВЛ | Кос | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 11 300 |
| МВЛ | Милан | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 17 000 |
| МВЛ | Минск | 3 | - | 3 | МС-21-200 и аналоги | 33 700 |
| МВЛ | Мюнхен | 5 | - | 5 | МС-21-300 и аналоги | 23 300 |
| МВЛ | Наманган | 4 | - | 4 | МС-21-200 и аналоги | 37 300 |
| МВЛ | Нурсултан | 5 | - | 5 | МС-21-200 и аналоги | 53 500 |
| МВЛ | Ош | 5 | - | 5 | МС-21-200 и аналоги | 50 800 |
| МВЛ | Пальма-де-Мальорка | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 12 400 |
| МВЛ | Париж | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 34 600 |
| МВЛ | Пекин | 5 | - | 5 | В777-300 и аналоги | 130 800 |
| МВЛ | Прага | 7 | - | 7 | МС-21-300 и аналоги | 75 900 |
| МВЛ | Рим | 4 | - | 4 | МС-21-300 и аналоги | 22 000 |
| МВЛ | Римини | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 9 600 |
| МВЛ | Родос | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 14 400 |

| Тип направления (внутреннее/международное) | Направление | Пар рейсов в неделю на коммерческой основе, ед. | Пар рейсов в неделю, софинансируемых Самарской областью, ед. | Всего пар рейсов в неделю, ед. | Перспективный тип ВС | Оценка пассажиропотока, чел. |
|--|--------------------|---|--|--------------------------------|----------------------|------------------------------|
| МВЛ | Салоники | 4 | - | 4 | МС-21-300 и аналоги | 19 200 |
| МВЛ | Стамбул | 18 | - | 18 | МС-21-200 и аналоги | 187 800 |
| МВЛ | Ташкент | 6 | - | 6 | МС-21-200 и аналоги | 62 600 |
| МВЛ | Тель-Авив | 4 | - | 4 | МС-21-300 и аналоги | 20 900 |
| МВЛ | Тиват | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 15 700 |
| МВЛ | Фергана | 5 | - | 5 | МС-21-300 и аналоги | 64 400 |
| МВЛ | Франкфурт-на-Майне | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 35 600 |
| МВЛ | Хельсинки | 3 | - | 3 | МС-21-300 и аналоги | 14 000 |
| МВЛ | Худжанд | 4 | - | 4 | МС-21-300 и аналоги | 46 100 |
| МВЛ | Цюрих | 2 | - | 2 | МС-21-300 и аналоги | 21 700 |
| Всего | | 838 | 14 | 852 | - | 7 451 000 |

Таблица 91

Расчет размера субсидии из бюджета Самарской области на существующие авиамаршруты в 2021 году

| № п/п | Направление | Протяженность маршрута, км | Тип ВС | Кол-во кресел | Частота полетов в неделю | Кол-во рейсов в год | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении всего, рублей | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении из бюджета Самарской области, рублей | Размер субсидии из бюджета Самарской области в 2021 году | Примечание |
|-------|-------------|----------------------------|--------|---------------|--------------------------|---------------------|--|---|--|------------------------|
| 1. | Казань | 241 | CRJ2 | 50 | 1 | 52 | 82 858,00 | 50 543,38 | 2 628 255,76 | Соф. С/о и РТ по 30,5% |

| № п/п | Направление | Протяженность маршрута, км | Тип ВС | Кол-во кресел | Частота полетов в неделю | Кол-во рейсов в год | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении всего, рублей | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении из бюджета Самарской области, рублей | Размер субсидии из бюджета Самарской области в 2021 году | Примечание |
|-------|------------------|----------------------------|--------|---------------|--------------------------|---------------------|--|---|--|--|
| 2. | Минеральные Воды | 1154 | B735 | 126 | 2 | 104 | 282 162,00 | 172 118,82 | 17 900 357,28 | Соф. С/о 61% (приказ) |
| 3. | Волгоград | 664 | SU95 | 103 | 2 | 78 | 188 540,00 | 115 009,40 | 8 970 733,20 | Соф. С/о и В/о по 30,5% |
| 4. | Надым | 1825 | SU95 | 103 | 1 | 50 | 403 871,00 | 201 935,50 | 10 096 775,00 | Соф. С/о и А/к по 25%. Труднодоступный |
| 5. | Нижний Новгород | 508 | SU95 | 103 | 3 | 156 | 169 816,00 | 103 587,76 | 16 159 690,56 | Соф. С/о и Н/о по 30,5% |
| 6. | Новый Уренгой | 2006 | SU95 | 103 | 2 | 101 | 403 871,00 | 201 935,50 | 20 395 485,50 | Соф. а/к 30%, С/о 25%. Труднодоступный |
| 7. | Ноябрьск | 1801 | SU95 | 103 | 1 | 52 | 403 871,00 | 201 935,50 | 10 500 646,00 | Соф. а/к и С/о 25%. Труднодоступный |
| 8. | Омск | 1508 | CRJ2 | 50 | 2 | 43 | 366 125,00 | 223 336,25 | 9 603 458,75 | Соф. С/о и О/о по 30,5% |
| | | | | | 1 | 9 | 366 125,00 | 223 336,25 | 2 010 026,25 | |
| 9. | Пермь | 613 | SU95 | 103 | 2 | 101 | 188 540,00 | 115 009,40 | 11 615 949,40 | Соф. С/о и П/к по 30,5% |

| № п/п | Направление | Протяженность маршрута, км | Тип ВС | Кол-во кресел | Частота полетов в неделю | Кол-во рейсов в год | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении всего, рублей | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении из бюджета Самарской области, рублей | Размер субсидии из бюджета Самарской области в 2021 году | Примечание |
|-------|-------------|----------------------------|--------|---------------|--------------------------|---------------------|--|---|--|--|
| 10. | Томск | 2239 | SU95 | 103 | 1 | 52 | 403 871,00 | 201 935,50 | 10 500 646,00 | Соф. а/к и С/о 25%. Труднодоступный |
| ИТОГО | | | | | | | | | 120 382 023,70 | |

Таблица 92

Расчет размера субсидии из бюджета Самарской области на существующие авиамаршруты в 2022 году

| № п/п | Направление | Протяженность маршрута, км | Тип ВС | Кол-во кресел | Частота полетов в неделю | Кол-во рейсов в год | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении всего, рублей | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении из бюджета Самарской области, рублей | Размер субсидии из бюджета Самарской области в 2021 году | Примечание |
|-------|------------------|----------------------------|--------|---------------|--------------------------|---------------------|--|---|--|-------------------------|
| 1. | Минеральные Воды | 1154 | B735 | 126 | 2 | 104 | 282 162,00 | 172 118,82 | 17 900 357,28 | Соф. С/о 61% (приказ) |
| 2. | Волгоград | 664 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 188 540,00 | 115 009,40 | 11 960 977,60 | Соф. С/о и В/о по 30,5% |

| № п/п | Направление | Протяженность маршрута, км | Тип ВС | Кол-во кресел | Частота полетов в неделю | Кол-во рейсов в год | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении всего, рублей | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении из бюджета Самарской области, рублей | Размер субсидии из бюджета Самарской области в 2021 году | Примечание |
|-------|-----------------|----------------------------|--------|---------------|--------------------------|---------------------|--|---|--|--|
| 3. | Надым | 1825 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 403 871,00 | 201 935,50 | 21 001 292,00 | Соф. С/о и А/к по 25%. Труднодоступный |
| 4. | Нижевартовск | 1775 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 403 871,00 | 201 935,50 | 21 001 292,00 | Соф. С/о и А/к по 25%. Труднодоступный |
| 5. | Нижний Новгород | 508 | SU95 | 103 | 3 | 156 | 169 816,00 | 103 587,76 | 16 159 690,56 | Соф. С/о и Н/о по 30,5% |
| 6. | Новый Уренгой | 2006 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 403 871,00 | 201 935,50 | 21 001 292,00 | Соф. а/к 30%, С/о 25%. Труднодоступный |
| 7. | Ноябрьск | 1801 | SU95 | 103 | 1 | 52 | 403 871,00 | 201 935,50 | 10 500 646,00 | Соф. а/к и С/о 25%. Труднодоступный |
| 8. | Томск | 2239 | SU95 | 103 | 1 | 52 | 403 871,00 | 201 935,50 | 10 500 646,00 | Соф. а/к и С/о 25%. Труднодоступный |
| ИТОГО | | | | | | | | | 130 026 193,44 | |

Расчет размера субсидии из бюджета Самарской области на существующие авиамаршруты в 2023 году

| № п/п | Направление | Протяженность маршрута, км | Тип ВС | Кол-во кресел | Частота полетов в неделю | Кол-во рейсов в год | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении всего, рублей | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении из бюджета Самарской области, рублей | Размер субсидии из бюджета Самарской области в 2021 году | Примечание |
|-------|------------------|----------------------------|--------|---------------|--------------------------|---------------------|--|---|--|--|
| 1. | Белгород | 983 | SU95 | 103 | 1 | 52 | 244713 | 149 274,93 | 7 762 296,36 | Соф. С/о и Б/о по 30,5% |
| 2. | Воронеж | 762 | SU95 | 103 | 1 | 52 | 207265 | 126 431,65 | 6 574 445,80 | Соф. С/о и В/о по 30,5% |
| 3. | Грозный | 1174 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 282162 | 172 118,82 | 17 900 357,28 | Соф. С/о и Ч/Р по 30,5% |
| 4. | Калининград | 1921 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 403871 | 201 935,50 | 21 001 292,00 | Соф. а/к и С/о 25% |
| 5. | Калуга | 909 | SU95 | 103 | 1 | 52 | 244713 | 149 274,93 | 7 762 296,36 | Соф. С/о и К/о по 30,5% |
| 6 | Минеральные Воды | 1154 | B735 | 126 | 2 | 104 | 282 162,00 | 172 118,82 | 17 900 357,28 | Соф. С/о 61% (приказ) |
| 7. | Надым | 1825 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 403 871,00 | 201 935,50 | 21 001 292,00 | Соф. С/о и А/к по 25%. Труднодоступный |
| 8. | Новокузнецк | 2400 | SU95 | 103 | 1 | 52 | 403 871,00 | 246 361,31 | 12 810 788,12 | Соф. С/о и К/о по 30,5% |

| № п/п | Направление | Протяженность маршрута, км | Тип ВС | Кол-во кресел | Частота полетов в неделю | Кол-во рейсов в год | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении всего, рублей | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении из бюджета Самарской области, рублей | Размер субсидии из бюджета Самарской области в 2021 году | Примечание |
|-------|-------------|----------------------------|--------|---------------|--------------------------|---------------------|--|---|--|-------------------------------------|
| 9. | Томск | 2239 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 403 871,00 | 201 935,50 | 21 001 292,00 | Соф. а/к и С/о 25%. Труднодоступный |
| ИТОГО | | | | | | | | | 133 714 417,20 | |

Таблица 94

Расчет размера субсидии из бюджета Самарской области на существующие авиамаршруты в 2024 году

| № п/п | Направление | Протяженность маршрута, км | Тип ВС | Кол-во кресел | Частота полетов в неделю | Кол-во рейсов в год | Размер специального тарифа на 1 пассажира в одном направлении, рублей | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении из бюджета Самарской области, рублей | Размер субсидии из бюджета Самарской области в 2021 году | Примечание |
|-------|-------------|----------------------------|--------|---------------|--------------------------|---------------------|---|---|--|-------------------------|
| 1. | Барнаул | 2198 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 403871 | 246 361,31 | 25 621 576,24 | Соф. С/о и А/к по 30,5% |
| 2. | Белгород | 983 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 244713 | 149 274,93 | 15 524 592,72 | Соф. С/о и Б/о по 30,5% |

| № п/п | Направление | Протяженность маршрута, км | Тип ВС | Кол-во кресел | Частота полетов в неделю | Кол-во рейсов в год | Размер специального тарифа на 1 пассажира в одном направлении, рублей | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении из бюджета Самарской области, рублей | Размер субсидии из бюджета Самарской области в 2021 году | Примечание |
|-------|----------------|----------------------------|--------|---------------|--------------------------|---------------------|---|---|--|---|
| 3. | Владикавказ | 1216 | SU95 | 103 | 1 | 52 | 310249 | 189 251,89 | 9 841 098,28 | Соф. С/о и Р/С-О-А по 30,5% |
| 4. | Воронеж | 762 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 207265 | 126 431,65 | 13 148 891,60 | Соф. С/о и В/о по 30,5% |
| 5. | Грозный | 1174 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 282162 | 172 118,82 | 17 900 357,28 | Соф. С/о и Ч/р по 30,5% |
| 6. | Калуга | 909 | SU95 | 103 | 1 | 52 | 244713 | 149 274,93 | 7 762 296,36 | Соф. С/о и К/о по 30,5% |
| 7. | Новокузнецк | 2400 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 403871 | 246 361,31 | 25 621 576,24 | Соф. С/о и К/о по 30,5% |
| 8. | Ханты-Мансийск | 1407 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 403871 | 201 935,50 | 21 001 292,00 | Соф. С/о и А/к по 25%. Труднодоступный |
| ИТОГО | | | | | | | | | 136 421 680,72 | |

Таблица 95

Расчет размера субсидии из бюджета Самарской области на существующие авиамаршруты в 2030 году

| № п/п | Направление | Протяженность маршрута, км | Тип ВС | Кол-во кресел | Частота полетов в неделю | Кол-во рейсов в год | Размер специального тарифа на 1 пассажира в одном направлении, рублей | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении из бюджета Самарской области, рублей | Размер субсидии из бюджета Самарской области в 2021 году | Примечание |
|-------|-------------|----------------------------|--------|---------------|--------------------------|---------------------|---|---|--|---|
| 1. | Архангельск | 1344 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 310249 | 189 251,89 | 19 682 196,56 | Соф. С/о и А/о по 30,5% |
| 2. | Ижевск | 423 | ИЛ-114 | 103 | 2 | 104 | 139053 | 84 822,33 | 8 821 522,32 | Соф. С/о и Р/У по 30,5% |
| 3. | Кемерово | 2317 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 403871 | 246 361,31 | 25 621 576,24 | Соф. С/о и К/о по 30,5% |
| 4. | Киров | 555 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 169816 | 103 587,76 | 10 773 127,04 | Соф. С/о и К/о по 30,5% |
| 5. | Нарьян-Мар | 1579 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 403871 | 201 935,50 | 21 001 292,00 | Соф. С/о и А/к по 25%. Труднодоступный |
| 6. | Орск | 635 | ИЛ-114 | 103 | 2 | 104 | 176074 | 107 405,14 | 11 170 134,56 | Соф. С/о и О/о по 30,5% |
| 7. | Тобольск | 1237 | ИЛ-114 | 103 | 2 | 104 | 296394 | 148 197,00 | 15 412 488,00 | Соф. С/о и А/к по 25%. Труднодоступный |

| № п/п | Направление | Протяженность маршрута, км | Тип ВС | Кол-во кресел | Частота полетов в неделю | Кол-во рейсов в год | Размер специального тарифа на 1 пассажира в одном направлении, рублей | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении из бюджета Самарской области, рублей | Размер субсидии из бюджета Самарской области в 2021 году | Примечание |
|-------|-------------|----------------------------|--------|---------------|--------------------------|---------------------|---|---|--|-------------------------|
| 8. | Череповец | 984 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 244713 | 149 274,93 | 15 524 592,72 | Соф. С/о и В/о по 30,5% |
| ИТОГО | | | | | | | | | 128 006 929,44 | |

Таблица 96

Расчет размера субсидии из бюджета Самарской области на существующие авиамаршруты в 2035 году

| № п/п | Направление | Протяженность маршрута, км | Тип ВС | Кол-во кресел | Частота полетов в неделю | Кол-во рейсов в год | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении ВСЕГО, рублей | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении из бюджета Самарской области, рублей | Размер субсидии из бюджета Самарской области в 2021 году | Примечание |
|-------|-------------|----------------------------|--------|---------------|--------------------------|---------------------|--|---|--|---------------------------|
| 1. | Йошкар-Ола | 381 | ИЛ-114 | 64 | 2 | 104 | 120 542,00 | 73 530,62 | 7 647 184,48 | Соф. С/о и Р/М-Э по 30,5% |
| 2. | Курган | 1009 | ИЛ-114 | 64 | 2 | 104 | 250 117,00 | 152 571,37 | 15 867 422,48 | Соф. С/о и К/о по 30,5% |
| 3. | Липецк | 717 | ИЛ-114 | 64 | 2 | 104 | 194 585,00 | 118 696,85 | 12 344 472,40 | Соф. С/о и Л/о по 30,5% |

| № п/п | Направление | Протяженность маршрута, км | Тип ВС | Кол-во кресел | Частота полетов в неделю | Кол-во рейсов в год | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении ВСЕГО, рублей | Предельный размер субсидии на 1 рейс в одном направлении из бюджета Самарской области, рублей | Размер субсидии из бюджета Самарской области в 2021 году | Примечание |
|-------|--------------|----------------------------|--------|---------------|--------------------------|---------------------|--|---|--|-------------------------|
| 4. | Магнитогорск | 571 | ИЛ-114 | 64 | 2 | 104 | 157 564,00 | 96 114,04 | 9 995 860,16 | Соф. С/о и Ч/о по 30,5% |
| 5. | Мурманск | 1926 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 403 871,00 | 246 361,31 | 25 621 576,24 | Соф. С/о и М/о по 30,5% |
| 6. | Саранск | 332 | ИЛ-114 | 64 | 2 | 104 | 120 542,00 | 73 530,62 | 7 647 184,48 | Соф. С/о и Р/М по 30,5% |
| 7. | Чебоксары | 339 | SU95 | 103 | 2 | 104 | 132 367,00 | 80 743,87 | 8 397 362,48 | Соф. С/о и Р/Ч по 30,5% |
| ИТОГО | | | | | | | | | 87 521 062,72 | |

Таблица 97

Ключевые показатели программы субсидирования региональных авиаперевозок в аэропорту Курумоч и достижения показателей комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в части увеличения объема авиаперевозок минуя г. Москву

| Показатель | 2021 год | 2022 год | 2023 год | 2024 год | 2030 год | 2035 год |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Количество регулярных маршрутов внутренних воздушных линий (далее – ВВЛ) без учета регулярных маршрутов следующих в г. Москву, ед. | 29 | 30 | 36 | 39 | 47 | 54 |
| Количество регулярных маршрутов | 7 | 14 | 21 | 26 | 42 | 47 |

| Показатель | 2021 год | 2022 год | 2023 год | 2024 год | 2030 год | 2035 год |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| местных воздушных линий (далее – МВЛ), ед. | | | | | | |
| Доля парных регулярных рейсов на направлениях без учета регулярных маршрутов, следующих в г. Москву, % | 59% | 63% | 68% | 70% | 76% | 79% |
| Доля регулярных пассажиров на направлениях без учета регулярных маршрутов, следующих в г. Москву, % | 40% | 47% | 51% | 55% | 64% | 68% |
| Количество пар субсидируемых рейсов в год, ед. | 798 | 780 | 728 | 728 | 832 | 728 |
| Размер субсидии из бюджета Самарской области, рублей | 120 382 024 | 130 026 193 | 133 714 417 | 136 421 681 | 128 006 929 | 87 521 063 |
| Пассажиропоток на субсидируемых из бюджета Самарской области направлениях, чел. | 130 000 | 155 100 | 107 200 | 73 400 | 82 100 | 58 900 |
| Пассажиропоток на всех регулярных маршрутах ВВЛ, чел. | 2 663 500 | 2 896 600 | 3 237 000 | 3 492 500 | 4 430 700 | 5 421 900 |
| Пассажиропоток на всех регулярных маршрутах МВЛ, чел. | 164 500 | 401 300 | 611 000 | 811 700 | 1 492 700 | 2 029 100 |
| Пассажиропоток на всех регулярных маршрутах, чел. | 2 828 000 | 3 297 900 | 3 848 000 | 4 304 200 | 5 923 400 | 7 451 000 |

6.3.4. Организация новых маршрутов регулярных перевозок пассажиров внутренним водным транспортом

Существующая ситуация

В настоящее время общая протяжённость водных судоходных путей Самарской области составляет 687 км. Регулярное пассажирское сообщение по водным путям в настоящее время осуществляется только по р. Волге (в том числе по акватории Куйбышевского водохранилища) и небольшому участку р. Усе до с. Березовка. Помимо р. Волги и её протоков (Воложки), судоходными являются р. Самара (от с. Алексеевка до устья р. Волги – 40 км), р. Сок (от устья р. Сок вверх по течению – 6 км), р. Чапаевка (от устья р. Чапаевки вверх по течению до г. Чапаевска – 44 км), р. Кривуша (от 1747 км р. Волги до 15 км р. Чапаевки – 19 км), р. Уса (от устья р. Усы вверх по течению до п. Междуреченска – 20 км), р. Безенчук (от устья р. Безенчук вверх по течению до с. Екатериновка – 7 км).

В Самарской агломерации можно выделить следующие типы водных пассажирских перевозок:

а) пассажирские переправы – короткие маршруты, связывающие разные берега реки. При значительном пассажиропотоке для части пассажиров таких маршрутов может быть важна высокая частота отправок, при которой можно прибыть на пристань, не зная расписание рейсов, и отбыть по назначению в течение 10 – 15 минут. Такой сервис («водное маршрутное такси») требует наличия судов небольшой вместимости, по возможности быстроходных (скоростные катера). Себестоимость перевозки на таких судах выше, чем на судах средней и большой вместимости. Однако часть пассажиров на таких маршрутах заинтересована в низкой цене, и готова при этом пользоваться судами по расписанию. Наиболее востребованным из таких маршрутов является маршрут Самара (с разными пунктами отправления) – Рождествено. Анализ пассажиропотоков также показывает востребованность в черте

г. Самары переправах Осипенко – Зеленая Роща, Завод им. Тарасова – Светлые пески, Поляна им. Фрунзе – пляж им. Фрунзе, Красная Глинка – Гаврилова поляна. В Тольятти таким маршрутом является переправа Шлюзовой – Копылово. В Сызрани имеется переправа грузопассажирским паромом на левый берег Волги в районе с. Бестужевка.

Все переправы, за исключением переправы Самара – Рождествено, являются сезонными и функционируют только в навигацию. Особенностью переправы Самара – Рождествено является необходимость ее функционирования в межнавигационный период, в связи со значительным постоянным населением в с. Рождествено и близлежащих сёлах, а также отсутствием альтернативных видов транспорта, в том числе для обеспечения маятниковой трудовой миграции. Особенностью межнавигационного периода, осложняющего работу переправы, является образование торосов вследствие попусков воды на водопропускных сооружениях Жигулевской ГЭС. Суда типа «Хивус» и «Нептун», обслуживающие переправу в межнавигационный период, не всегда могут устойчиво работать на линии при образовании торосов;

б) пригородные маршруты – более длинные маршруты, проходящие по р. Волге (акватории Куйбышевского водохранилища). Такие маршруты выполняются по расписанию судами средней и большой вместимости. В настоящее время пригородные маршруты обслуживаются только водоизмещающими судами, при том что ранее были скоростные маршруты на неводоизмещающих судах (на подводных крыльях, на воздушной подушке);

в) круизные и прогульно-экскурсионные маршруты – функционируют не в целях транспортировки пассажиров, а в целях отдыха, оздоровления, познавательного туризма. При многодневных круизных маршрутах практически все суда делают заходы в г. Самару, а часть судов – в г. Тольятти и на отдельные пристани правого берега для «зеленых стоянок». Недостаточные глубины не позволяют крупным

круизным судам осуществлять судозаходы в порт г. Сызрань, хотя этот исторический город представляет интерес для туристов;

г) перевозки пассажиров по заказам, в том числе небольшими судами. Этот сегмент представлен большим кругом компаний и частных лиц, как правило, не имеющих лицензии на осуществление коммерческих перевозок. Значительная часть таких перевозок осуществляется маломерными судами, на которых пассажирские перевозки по действующему законодательству не допускаются. Существует проблема выведения таких перевозок из тени, для чего необходимы изменения в законодательстве. Одним из решений могло бы быть придание маломерным судам и судам малой вместимости статуса «водного такси». При этом «водное такси» могло бы как осуществлять перевозки на конкретной переправе («водное маршрутное такси»), так и осуществлять индивидуальные перевозки по отдельным заказам граждан.

С другой стороны, можно выделить перевозки, нуждающиеся в субсидировании («социальные» маршруты), и перевозки, которые могут осуществляться на коммерческой основе без субсидирования. Исходя из анализа пассажиропотока, к «социальным» относятся:

- а) переправы на судах средней и большой вместимости, а также переправы, функционирующие в межнавигационный период;
- б) отдельные пригородные маршруты на водоизмещающих судах средней и большой вместимости.

При наличии бюджетных ресурсов к «социальным» можно отнести и пригородные маршруты на неводоизмещающих судах, однако в данное время это не актуально в связи с отсутствием таких маршрутов.

Обновление флота

Приобретение судов для обеспечения пассажирских перевозок должно строиться с учетом их работы на:

пригородных, местных и межрегиональных транспортных линиях, предназначенных для коммерческих и социальных пассажирских перевозок в пределах Самарско-Тольяттинской агломерации;

прогулочных и экскурсионных линиях в акваториях, прилегающих к городским образованиям, природным и историческим достопримечательностям, местам отдыха.

Для обеспечения пассажиропотока речного транспорта необходимо развитие круизного, среднего, малого и маломерного флота.

Структурная перестройка флота должна осуществляться путем списания физически изношенных судов и дооборудования (реновации) наиболее молодых по дате постройки судов.

Для пополнения и комплексного развития туристических, экскурсионно-прогулочных и круизных перевозок имеется потребность в проектировании и строительстве новых судов, в том числе:

пассажирских туристических судов повышенной комфортности;

пассажирских прогулочных водоизмещающих и скоростных судов различного назначения;

пассажирских скоростных судов внутреннего водного транспорта (суда на подводных крыльях (СПК), суда на воздушной подушке (СВП);

пассажирских прогулочных водоизмещающих судов внутреннего водного транспорта (суда, катера и моторные яхты для местных перевозок и отдыха на воде);

стоечных судов (плавучие причалы универсального назначения, плавгостилицы).

При этом в целях улучшения экономических показателей работы перевозчиков при возможности допустимо совмещение видов перевозочной деятельности: пассажирские перевозки в рабочие дни недели, прогулочные – в выходные дни.

Приходится констатировать, что меры поддержки по обновлению водного транспорта не предусмотрены ни в действующих федеральных

программах, ни в программах, принимаемых в настоящее время для исполнения национальных проектов (национальных целей).

В связи с предельным износом транспортного флота предприятий Самарской области (судов типа «МО», «ОМ», «Москва», «ПС») для возможности осуществления реновации судов необходимо изучить аналогичные зарубежные технологии. При этом, наряду с техническими вопросами необходимо учитывать экономичность планируемых и прогнозируемых маршрутов.

Новые суда необходимы прежде всего для обеспечения перевозок на переправах и пригородных маршрутах. Они должны быть экономичными, иметь крытую палубу (салон) для размещения пассажиров, возможность доступа на борт маломобильных граждан, желательно также наличие отопления салона на случай ненастной и холодной погоды.

Требуются как водоизмещающие, так и скоростные суда пассажировместимостью от 8 – 10 до 200 человек.

При этом в настоящее время отечественная судостроительная промышленность может предложить перспективные модели судов, в том числе:

а) суда малой вместимости для переправ, работающих по принципу «водное маршрутное такси», а также для индивидуального водного такси: катер (скоростная моторная яхта) «Стриж» на 10 мест, проект АО «ЦМКБ Алмаз»;

б) суда средней вместимости для переправ, работающих по расписанию, и для пригородных линий:

пассажирские суда типа А45-3 на 70 мест, «Чайка-СПГ», предлагаемые АО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького» (Республика Татарстан), пассажировместимость 100 – 250 мест, скорость 18 км/ч. Судно может также использоваться в прогулочно-экскурсионных целях;

в) суда на подводных крыльях для пригородных линий СПК «Метеор 120», предлагаемые ЦКБ им. Р.Е.Алексеева (г. Нижний Новгород), пассажировместимость 116 чел., скорость 65 км/ч
СПК «Валдай 45Р», предлагаемые ЦКБ им. Р.Е.Алексеева (г. Нижний Новгород), пассажировместимость 45 чел., скорость 65 км/ч;

г) суда на воздушной подушке для переправ в межнавигационный период, эксплуатация которых возможна при наличии торосов.

В настоящее время отечественные производители предлагают несколько модификаций судов на воздушной подушке, показывающих хорошие характеристики в условиях образования торосов:

Катера «Славир», предлагаемые компанией ООО «Амфибийная техника» (г. Нижний Новгород), пассажировместимость 3 – 12 чел., скорость 65 – 75 км/ч;

аэролодки «Север», предлагаемые компанией ООО «Севербоат» (г. Красноярск), пассажировместимость до 10 чел., скорость на льду до 140 км/ч;

суда на воздушной подушке типа «Нептун», предлагаемые группой компаний ООО «Ховеркрафт» (Ленинградская область), пассажировместимость 11 – 44 чел., скорость 45 – 50 км/ч.



Рис. 120. Катер (скоростная моторная яхта) «Стриж» на 10 мест, проект АО «ЦМКБ Алмаз»

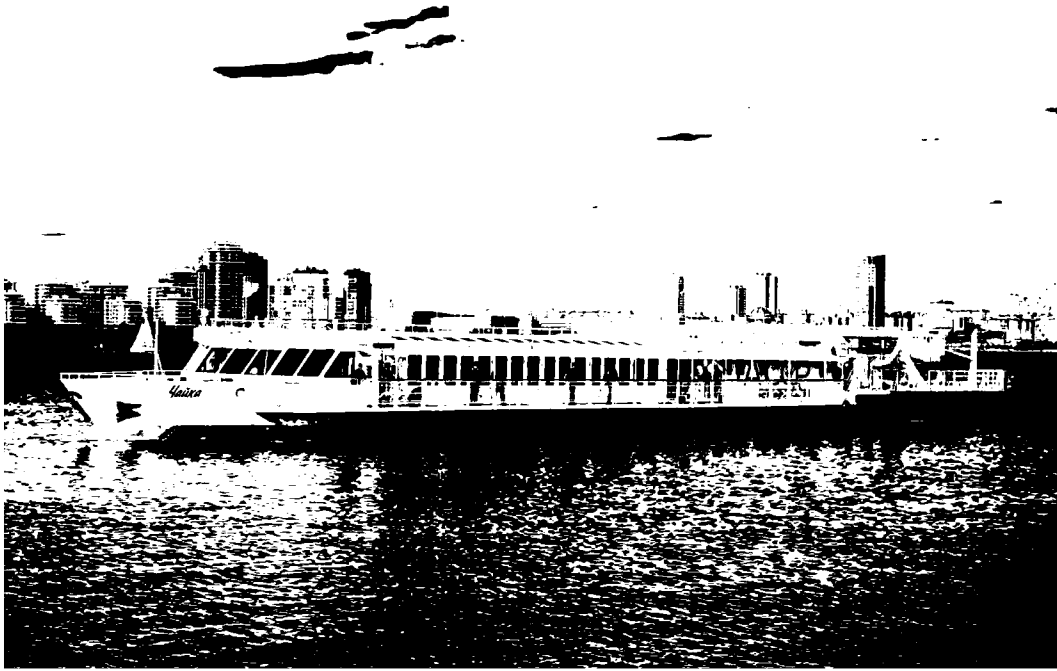


Рис. 121. Пассажирское судно типа А45-3 на 70 мест, «Чайка-СПГ» на 100, 150 и 250 мест (АО «Зеленодольский завод имени А.М.Горького»)



Рис. 122. «Метеор 120» (на 116 мест) (ЦКБ им. Р.Е.Алексеева)

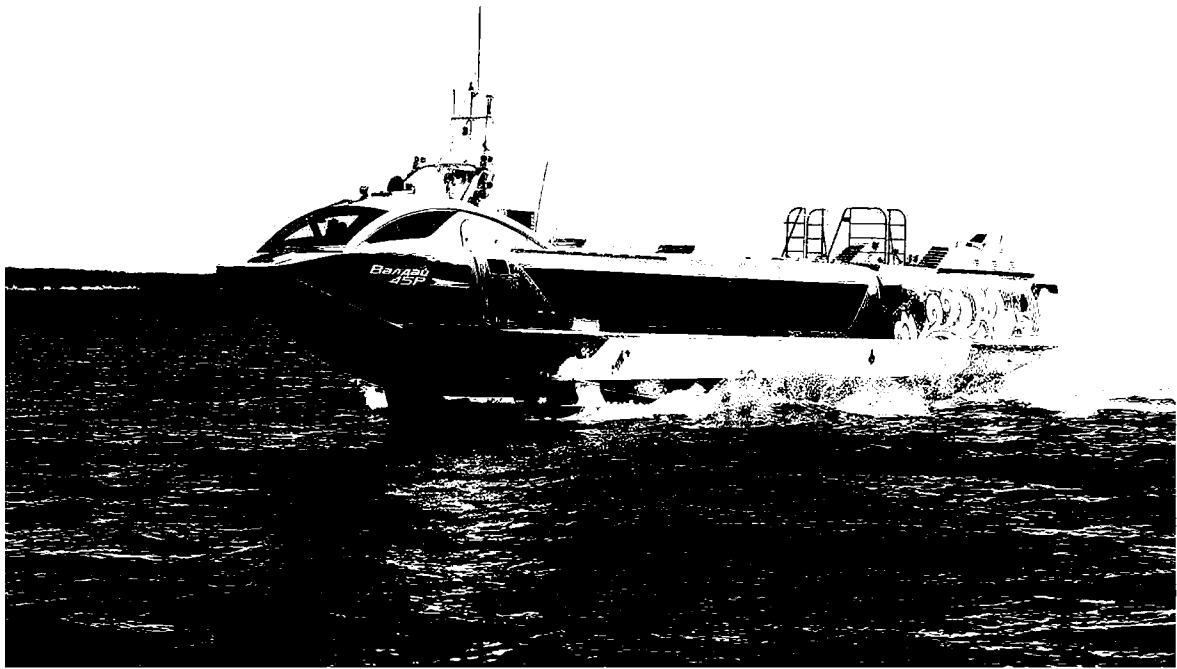


Рис. 123. «Валдай 45Р» (на 45 мест) (ЦКБ им. Р.Е.Алексеева)



Рис. 124. «СЛАВИР 12» (на 12 мест) («Амфибийная техника»)



Рис. 125. Аэролодка «Север 750К Лонг» (на 10 мест) (ООО «Аэросевер», завод в г. Красноярске)

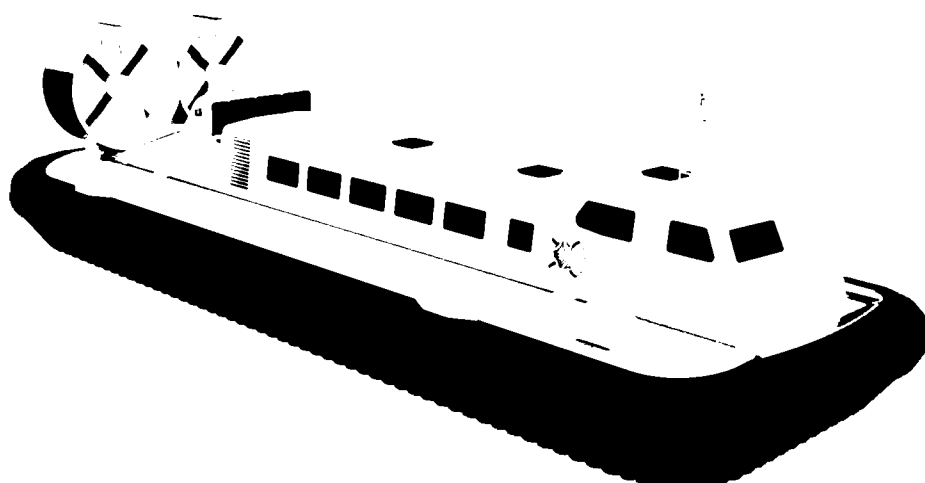


Рис. 126. Скоростной амфибийный катер на воздушной подушке проект РМА44 (на 44 места) (ООО «Ховеркрафт»)

Развитие береговой инфраструктуры

Береговая инфраструктура для развития пассажирского водного транспорта должна включать:

причальные сооружения для остановочных пунктов маршрутного водного транспорта;

набережные и установленные рядом с ними плавучие причальные сооружения (допускается установка плавучих причальных сооружений при отсутствии набережной);

оборудованные места стоянок индивидуального водного транспорта («водного такси») в ожидании пассажиров;

места ночного межрейсового отстоя;

площадки межнавигационного (зимнего) отстоя и ремонта;

места бункеровки судов топливом, водой;

систему сбора с судов хозяйственных, льяльных, нефтесодержащих подсланевых вод и твердых бытовых отходов;

систему диспетчеризации (управления движением судов) и обеспечения навигационной безопасности плавания.

При модернизации береговой инфраструктуры должны быть учтены требования Правительства Российской Федерации, изложенные в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р по формированию в стране единой транспортной системы (далее – ЕТС).

Бесперебойное судоходство в течение всей продолжительности навигации требует ежегодного проведения комплекса путевых работ, включающих дноуглубление, содержание навигационной обстановки, производство русловых изысканий и обеспечение чистоты судоходных трасс путем проведения тральных и дноочистительных работ.

Обновление, ремонт и реконструкция причалов, дебаркадеров, в том числе для приема круизных судов, должны производиться согласно действующей нормативной документации, определяющей их износ.

Для вновь закупаемых судов необходимо предусмотреть оборудованные места хранения в межнавигационный период.

Особенностью сети причальных сооружений в Самарской области является преобладание плавучих сооружений (дебаркадеров), требующих постоянного присутствия персонала. Необходима их поэтапная замена на железобетонные необслуживаемые причальные сооружения. Особое внимание необходимо уделить реконструкции причальных сооружений на

пристанях с. Ширяево и с. Винновка, для обеспечения захода крупных круизных судов. Указанные причальные сооружения должны обеспечивать одновременный прием как крупного круизного лайнера (одного либо нескольких при параллельном размещении), так и судов пригородных маршрутов.

Обеспечение гарантированных габаритов на судовых ходах

Водные пути, по которым осуществляются пассажирские перевозки речным транспортом, требуют работ по поддержанию гарантированных глубины и ширины судового хода, оснащению водных путей знаками судоходной обстановки.

Из-за необеспечения гарантированной глубины на подходном канале к порту г. Сызрани в настоящее время невозможен заход крупных круизных судов в этот город. Г. Сызрань привлекателен для таких судозаходов как ввиду значительного количества исторических и архитектурных памятников, так и потому, что речной вокзал расположен вблизи исторической части города и осмотр города туристами не требует автобусного подвоза.

На подходном канале к порту г. Сызрани необходимы регулярные дноуглубительные работы.

Организация перевозок типа «водное такси»

Для организации перевозок типа «водное такси» необходимо внесение изменений в нормативную правовую базу, предусматривающих участие маломерных судов в коммерческих перевозках. Условием такого участия должны являться регулярные (несколько раз за период навигации) технические осмотры, проверка квалификации судоводителей и, возможно, постановка на учет речного регистра вместо (или в дополнение) учета в Государственной инспекции по маломерным судам. Целесообразно также требование обязательного оснащения каждого судна системой ГЛОНАСС/GPS.

Перевозки типа «водное такси» могут осуществляться как по принципу «маршрутное водное такси», так и по индивидуальным заказам.

При перевозке типа «маршрутное водное такси» открывается определенный маршрут перевозки, но (в отличие от регулярных перевозок) не устанавливается расписание. Желательно наличие соглашения между перевозчиками, которое устанавливало бы недискриминационный порядок очередности подачи судов под посадку, и распределение расходов на содержание причалов (включая персонал на причалах).

При перевозке «водным такси» по индивидуальным заказам в процессе заказа перевозки желательно участие интернет-агрегаторов, при этом не должно быть монополизации заказов каким-либо одним интернет-агрегатором. При организации данного вида перевозок используется практика, накопившаяся в сфере легкового такси. Необходимо также урегулировать взаимоотношения владельцев «водного такси» и владельцев причальных сооружений, которые «водное такси» использует для посадки и высадки пассажиров. Определение количества судозаходов и продолжительности стоянок в целях расчетов возможно с использованием системы ГЛОНАСС/GPS.

Схема мероприятий по развитию береговой инфраструктуры и организации новых маршрутов представлена в составе картографических материалов.

Развитие маршрутной сети водного транспорта

На переправе Самара – Рождественно целесообразно сохранение трех типов маршрутов:

маршрут типа «водное маршрутное такси» с использованием судов малой пассажировместимости;

маршрут по расписанию с использованием судов средней пассажировместимости;

маршрут межнавигационного периода с использованием судов на воздушной подушке, эксплуатация которых возможна при наличии торосов.

Пункты отправления маршрутов разных типов могут располагаться во всех пунктах г. Самары. Так, целесообразно сохранить существующие типы перевозок водным транспортом (речной вокзал – для маршрута по расписанию, Ульяновский спуск – для маршрута типа «водное маршрутное такси»).

Целесообразно открытие маршрутов типа «водное маршрутное такси» на переправах, в настоящее время обслуживаемых частными полулегальными перевозчиками:

Осипенко – Зеленая Роща;

завод им.Тарасова – Светлые пески;

Поляна им.Фрунзе – пляж им.Фрунзе.

Маршрутная сеть пригородных линий водоизмещающих судов в настоящее время не нуждается в значительной корректировке, однако целесообразно рассмотреть возможность продления линии Самара – Зольное до г.о. Жигулевск.

В ходе работы было осуществлено прогнозирование перспективного пассажиропотока на речном транспорте (с использованием судов на подводных крыльях) на возможных линиях вниз от г. Самары: Самара – Сызрань, Самара – Балаково, Самара – Саратов. Линии вверх от г. Самары не рассматривались в связи со значительным временем, необходимым для шлюзования на судопропускных сооружениях Жигулевской гидроэлектростанции, и наличием автодороги категории Ib между г. Самарой и г. Тольятти.

Прогнозирование осуществлялось с помощью специализированного программно-аппаратного комплекса для моделирования и определения пассажиропотоков TМF – Transport Mobility Forecast. В основу модели заложена оценка чувствительности спроса на пассажирские перевозки к

изменению базовых параметров поездки, а именно: времени в пути, стоимости проезда, частоте сообщения, уровню комфорта. В рамках модели прогнозируется изменение совокупного спроса на пассажирские перевозки между населенными пунктами, переключение пассажиропотоков между видами транспорта на корреспонденции, а также производится оценка индуцированного спроса в случае улучшения параметров перевозки для пассажира.

Ключевые параметры рассматриваемых маршрутов, следующие:

Самара – Сызрань. Расстояние 125 км, время в пути около 2,3 часа;

Самара – Балаково. Расстояние 265 км, время в пути около 4,8 часа;

Самара – Саратов. Расстояние 430 км, время в пути около 8,3 часа (с учетом шлюзования около 0,5 часа).

По результатам исследования маршруты Самара – Балаково и Самара – Саратов оказались неконкурентоспособными по сравнению с другими видами общественного транспорта. Суммарный пассажиропоток за период навигации (с мая по октябрь) по данным маршрутам составит не более 2 – 3 тыс. пассажиров, состоящий в первую очередь из пассажиров, выбирающих данный вид транспорта с рекреационными целями. Такой объем пассажиропотока свидетельствует об экономической нецелесообразности организации регулярных маршрутов судами на подводных крыльях по данным направлениям.

Иная ситуация наблюдается на маршруте Самара – Сызрань. Параметры времени в пути, стоимости проезда и частоты сообщения перспективного маршрута водного транспорта сопоставимы с пригородным железнодорожным транспортом, вследствие чего на данном маршруте может сформироваться спрос, достаточный для организации движения 4 пар судов в сутки, пассажироместимостью 45 человек (например, «Валдай 45Р»), со среднегодовой заполняемостью около 60%.

Прогноз пассажиропотока на маршруте Самара – Сызрань

| Наименование показателя | 2023 год | 2024 год | 2025 год | 2030 год | 2035 год |
|---------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Объем пассажиропотока, пас./год | 33 954 | 36 009 | 40 008 | 40 806 | 42 404 |

С точки зрения максимизации выручки перевозчика, оптимально применение тарифа в размере 1,4 от стоимости проезда пригородным железнодорожным транспортом, что в абсолютном выражении составит 275 рублей.

В отношении изменения характеристик существующих маршрутов необходимо учитывать, что маршрут Самара – Зольное пользуется наибольшим спросом у пассажиров для пересечения р. Волги на участке между пристанями Поляна им. Фрунзе и Гаврилова поляна. В связи с этим целесообразно усилить этот участок либо рассмотреть вопрос о восстановлении пристани Красная Глинка и короткой линии Красная Глинка – Гаврилова поляна. Преимущество пристани Красная Глинка состоит в хорошей доступности наземного общественного транспорта, поскольку размещена в 100 метрах от ул. Полтавской, по которой следует много автобусных маршрутов.

Линия Самара – Зольное в этом случае может быть переведена на обслуживание судном меньшей вместимости и больше сориентирована на прогулочные цели.

В случае, если эксплуатация скоростного маршрута Самара – Сызрань даст положительные результаты, в более отдаленной перспективе можно проработать вопрос об увеличении флота судов на подводных крыльях с целью организации маршрута Самара – Жигулевск – Волжская гидро-электростанция им. Ленина.

Определение необходимого и оптимального количества судов

Расчет количества подвижного состава и оборотных рейсов на маршрутах речного транспорта произведен с учетом:

требований вместимости по часам суток, дням недели, в пиковый и межпиковый период;

необходимости обеспечения обслуживания пассажиропотока, сложившегося на маршруте.

Расчеты выполнялись на основе результатов анализа работы ООО «СРПП» и ОАО «Порт Тольятти» и обследования коммерческих перевозчиков, а также данных о продолжительности оборотного рейса на маршруте.

Время на маршруте рассчитано в соответствии с расписаниями маршрутов со скоростями движения судов.

Результаты расчетов приведены для судов различной вместимости.

Количество рейсов, необходимое для перевозки пассажиров, было рассчитано по формуле:

$$N = \frac{Q}{q},$$

где Q – часовой пассажиропоток, чел;

q – вместимость судна, чел.

Самара (речной вокзал) – Рождествено

На сегодняшний день выполняются рейсы каждые два часа одним теплоходом вместимостью 140 или 200 человек, а также организуются дополнительные рейсы в выходные дни в утренний и вечерний период на остановочный пункт Проран, судами, находящимися в резерве.

Длина маршрута – 6 км, время рейса в одном направлении – 25 минут при скорости сообщения 15 км/ч, минимальное время отстоя на конечном пункте – 15 мин, при этом время оборотного рейса составляет 1 час 20 минут.

При вместимости судна 250 человек (табл. 99) на маршруте потребуется один теплоход для выполнения постоянных рейсов и один для выполнения дополнительных рейсов на остановочный пункт Проран.

Количество рейсов на маршруте Самара – Рождествено при вместимости судна 250 человек

| Период времени | | Понедельник | | Вторник | | Среда | | Четверг | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|------------------------------|---------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Начало периода | Конец периода | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара |
| Пиковый период (июль) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6:00 | 7:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 8:00 | 9:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | | 1 | |
| 9:00 | 10:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | | 1 |
| 10:00 | 11:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | | 1 | |
| 11:00 | 12:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | | 1 |
| 12:00 | 13:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | | 1 | |
| 13:00 | 14:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 14:00 | 15:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 15:00 | 16:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | | 1* |
| 16:00 | 17:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | | 1 | 1* | | 1* |
| 17:00 | 18:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | | 1 | 1* | 1* |
| 18:00 | 19:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | | 1 | 1* |
| 19:00 | 20:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | | 1* |
| 20:00 | 21:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| Межпиковый период (сентябрь) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6:00 | 7:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 8:00 | 9:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 9:00 | 10:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 10:00 | 11:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 11:00 | 12:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 12:00 | 13:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 13:00 | 14:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 14:00 | 15:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 15:00 | 16:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 16:00 | 17:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 17:00 | 18:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 18:00 | 19:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 19:00 | 20:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 20:00 | 21:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |

При вместимости судна 150 человек (табл. 100) на маршруте потребуется один теплоход для выполнения постоянных рейсов и один для выполнения дополнительных рейсов на остановочный пункт «Проран».

* Дополнительные рейсы до остановочного пункта «Проран».

Количество рейсов на маршруте Самара – Рождествено при вместимости судна 150 человек

| Период времени | | Понедельник | | Вторник | | Среда | | Четверг | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|------------------------------|---------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Начало периода | Конец периода | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара |
| Пиковый период (июль) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6:00 | 7:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 8:00 | 9:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | 1 | | 1 |
| 9:00 | 10:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | 1 | |
| 10:00 | 11:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | 1 | 1* | 1 |
| 11:00 | 12:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | 1 | |
| 12:00 | 13:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | 1 | | 1 |
| 13:00 | 14:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 14:00 | 15:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | | 1 | |
| 15:00 | 16:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | 1,1* | 1* |
| 16:00 | 17:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | 1 | 1* | 1 | 1* | 1,1* |
| 17:00 | 18:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | 1 | 1* | 1,1* | 1* |
| 18:00 | 19:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | 1 | 1* | 1,1* |
| 19:00 | 20:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1* | 1 | 1* |
| 20:00 | 21:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | | 1 | 1 |
| Межпиковый период (сентябрь) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6:00 | 7:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 8:00 | 9:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 9:00 | 10:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 10:00 | 11:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 11:00 | 12:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 12:00 | 13:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 13:00 | 14:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 14:00 | 15:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 15:00 | 16:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 16:00 | 17:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 17:00 | 18:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 18:00 | 19:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 19:00 | 20:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 20:00 | 21:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |

При вместимости судна 100 человек (табл. 101) на маршруте потребуется два теплохода для выполнения постоянных рейсов и один для выполнения дополнительных рейсов до остановочного пункта «Проран».

* Дополнительные рейсы до остановочного пункта «Проран».

Таблица 101

Количество рейсов на маршруте Самара – Рождествено при вместимости судна 100 человек

| Период времени | | Понедельник | | Вторник | | Среда | | Четверг | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|------------------------------|---------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Начало периода | Конец периода | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара | Самара - Рождествено | Рождествено - Самара |
| Пиковый период (июль) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6:00 | 7:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 8:00 | 9:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 9:00 | 10:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1,1* | 1 | 1 | 1 |
| 10:00 | 11:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1,1* | 1,1* | 1 | 1 |
| 11:00 | 12:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1,1* | 1,1* | 1 | 1 |
| 12:00 | 13:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1,1* | 1,1* | | 1 |
| 13:00 | 14:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | | 1 | |
| 14:00 | 15:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1,1* | 1 |
| 15:00 | 16:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1,1* |
| 16:00 | 17:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1,1* | 1 |
| 17:00 | 18:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1,1* | 1,1* | 1,1* | 1,1* |
| 18:00 | 19:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1,1* | 1,1* | 1,1* | 1,1* |
| 19:00 | 20:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1,1* | 1,1* | 1,1* | 1,1* |
| 20:00 | 21:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1,1* | | 1,1* |
| Межпиковый период (сентябрь) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6:00 | 7:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 8:00 | 9:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 9:00 | 10:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 10:00 | 11:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 11:00 | 12:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 12:00 | 13:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 13:00 | 14:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 14:00 | 15:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 15:00 | 16:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 16:00 | 17:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 17:00 | 18:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 18:00 | 19:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 19:00 | 20:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 20:00 | 21:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |

Самара – Винновка

На сегодняшний день выполняются четыре рейса в день каждые три часа, одним теплоходом вместимостью 350 человек, из них: один рейс до с. Винновки, два до с. Шелехметь и один до Нижнего пляжа, а также организуются дополнительные рейсы в выходные дни в утренний и

* Дополнительные рейсы до остановочного пункта «Проран».

вечерний период до Среднего и нижнего пляжей, судами, находящимися в резерве.

Длина целого маршрута – 33 км, время рейса в одном направлении – 2 часа 15 минут при скорости сообщения 15 км/ч, минимальное время отстоя на конечном пункте – 15 мин.

При вместимости судна 350 человек на маршруте Самара – Винновка потребуется один теплоход для выполнения постоянных рейсов (табл. 102).

Таблица 102

Количество рейсов на маршруте Самара – Винновка при вместимости судна 350 человек

| Период времени | | Понедельник | | Вторник | | Среда | | Четверг | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|-------------------|---------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Начало периода | Конец периода | Самара – Винновка | Винновка – Самара | Самара – Винновка | Винновка – Самара | Самара – Винновка | Винновка – Самара | Самара – Винновка | Винновка – Самара | Самара – Винновка | Винновка – Самара | Самара – Винновка | Винновка – Самара | Самара – Винновка | Винновка – Самара |
| Пиковый период | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7:00 | 8:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 8:00 | 9:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 10:00 | 11:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 13:00 | 14:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 14:00 | 15:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 16:00 | 17:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 18:00 | 19:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 19:00 | 20:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| Межпиковый период | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8:00 | 9:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 10:00 | 11:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 16:00 | 17:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 18:00 | 19:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |

При вместимости судна 250 человек на маршруте Самара – Винновка потребуется два судна для выполнения постоянных рейсов (табл. 103).

При вместимости судна 100 человек на маршруте Самара – Винновка потребуется четыре судна для выполнения постоянных рейсов (табл. 105).

Таблица 105

Количество рейсов на маршруте Самара – Винновка при вместимости судна 100 человек

| Период времени | | Понедельник | | Вторник | | Среда | | Четверг | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|-------------------|---------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Начало периода | Конец периода | Самара – Винновка | Винновка – Самара | Самара – Винновка | Винновка – Самара | Самара – Винновка | Винновка – Самара | Самара – Винновка | Винновка – Самара | Самара – Винновка | Винновка – Самара | Самара – Винновка | Винновка – Самара | Самара – Винновка | Винновка – Самара |
| Пиковый период | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7:00 | 8:00 | | 3 | | 3 | | 3 | | 2 | | 2 | | 3 | | 3 |
| 8:00 | 9:00 | 2 | | 3 | | 3 | | 3 | | 2 | | 4 | | 3 | |
| 10:00 | 11:00 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 4 | | 3 |
| 13:00 | 14:00 | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 4 | | 3 | |
| 14:00 | 15:00 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 4 | | 3 |
| 16:00 | 17:00 | 2 | | 4 | | 4 | | 4 | | 3 | | 4 | | 4 | |
| 18:00 | 19:00 | | 2 | | 4 | | 4 | | 4 | | 3 | | 4 | | 4 |
| 19:00 | 20:00 | 3 | | 2 | | 2 | | 2 | | 3 | | 3 | | 3 | |
| Межпиковый период | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8:00 | 9:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 2 | | 4 | | 2 | |
| 10:00 | 11:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 2 | | 4 | | 2 |
| 16:00 | 17:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 2 | | 3 | |
| 18:00 | 19:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 2 | | 3 |

На укороченном маршруте Самара – Нижний пляж протяженностью 5 км, при вместимости судна 100 чел. потребуется 1 теплоход для буднего дня и 5 для выходного дня при вместимости 150 чел. – 4 теплохода, 250 чел. – 3 теплохода (табл. 106 – табл. 108).

Таблица 106

Количество рейсов на маршруте Самара – Нижний пляж при вместимости судна 100 человек

| Период времени | | Понедельник | | Вторник | | Среда | | Четверг | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|----------------|---------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Начало периода | Конец периода | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара |
| 8:00 | 9:00 | | | | | | | | | | | 2 | 1 | 2 | 1 |
| 9:00 | 10:00 | | | | | | | | | | | 2 | 2 | 2 | 2 |

| Период времени | | Понедельник | | Вторник | | Среда | | Четверг | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|----------------|---------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Начало периода | Конец периода | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара |
| 10:00 | 11:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 2 | 2 | 1 | 2 |
| 12:00 | 13:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| 13:00 | 14:00 | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 14:00 | 15:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 15:00 | 16:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 16:00 | 17:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| 17:00 | 18:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 2 |
| 18:00 | 19:00 | | | | | | | | | 2 | 1 | 2 | 2 | 5 | 4 |
| 19:00 | 20:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 5 |
| 20:00 | 21:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| 21:00 | 22:00 | | | | | | | | | | 1 | | 1 | | 1 |

Таблица 107

Количество рейсов на маршруте Самара – Нижний пляж при вместимости судна 150 человек

| Период времени | | Понедельник | | Вторник | | Среда | | Четверг | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|----------------|---------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Начало периода | Конец периода | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара |
| 8:00 | 9:00 | | | | | | | | | | | 2 | | 1 | |
| 9:00 | 10:00 | | | | | | | | | | | 1 | 2 | 1 | 1 |
| 10:00 | 11:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 11:00 | 12:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 12:00 | 13:00 | | | | | | | | | | | 1 | | | |
| 13:00 | 14:00 | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | |
| 14:00 | 15:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | | 1 | | 1 |
| 15:00 | 16:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | | 1 | 1 |
| 16:00 | 17:00 | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 |
| 17:00 | 18:00 | | | | | | | | | | | 1 | | 2 | 1 |
| 18:00 | 19:00 | | | | | | | | | 1 | | 2 | 1 | 4 | 2 |
| 19:00 | 20:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 2 | 1 | 1 | 2 | 4 | 4 |
| 20:00 | 21:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 4 |
| 21:00 | 22:00 | | | | | | | | | | 1 | | 1 | | 2 |

Количество рейсов на маршруте Самара – Нижний пляж при вместимости судна 250 человек

| Период времени | | Понедельник | Вторник | Среда | Четверг | Пятница | Суббота | Воскресенье | |
|----------------|---------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Начало периода | Конец периода | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара | Самара – Нижний пляж | Нижний пляж – Самара |
| 8:00 | 9:00 | | | | | | 1 | 1 | |
| 9:00 | 10:00 | | | | | | 1 | 1 | 1 |
| 10:00 | 11:00 | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | |
| 11:00 | 12:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 12:00 | 13:00 | | | | | | | | |
| 13:00 | 14:00 | | | | | | 1 | | 1 |
| 14:00 | 15:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 |
| 15:00 | 16:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 16:00 | 17:00 | | | | | | | 1 | 2 |
| 17:00 | 18:00 | | | | | | 1 | | 2 |
| 18:00 | 19:00 | | | | | 1 | | 1 | 3 |
| 19:00 | 20:00 | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 20:00 | 21:00 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 |
| 21:00 | 22:00 | | | | | | 1 | | 1 |

Самара – Зольное

На сегодняшний день выполняются два рейса в день судном вместимостью 130 или 226 человек. В выходные дни и дни, предшествующие выходным, выполняются дополнительные рейсы от Поляны им. Фрунзе до с. Ширяево.

Длина целого маршрута составляет 52 км, время рейса в одном направлении – 3 ч. 45 минут при скорости сообщения 15 км/ч, минимальное время отстоя на конечном пункте – 15 мин. Длина укороченного дополнительного маршрута составляет 23 км, время рейса в одном направлении – 1 ч. 30 мин. при скорости судна 15 км/ч. При продлении рейса до г. Жигулевска дополнительных судов не потребуется.

При вместимости судна 250 человек на маршруте Самара – Зольное потребуется один теплоход для выполнения постоянных рейсов и ещё два для укороченных дополнительных рейсов (табл. 109).

Таблица 109

Количество рейсов на маршруте Самара – Зольное при вместимости судна 250 человек

| Период времени | | Понедельник | | Вторник | | Среда | | Четверг | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|-------------------|---------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Начало периода | Конец периода | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара |
| Пиковый период | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8:00 | 9:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 9:00 | 10:00 | 1* | | 1* | | 1* | | 1* | | 1* | | 1* | | 1* | |
| 14:00 | 15:00 | | | | | | | | | | | | | 1* | |
| 15:00 | 16:00 | | | | | | | | | | | | | | 1* |
| 16:00 | 17:00 | | | | | | | | | | | | | 1* | 1* |
| 17:00 | 18:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 18:00 | 19:00 | 1 | 1* | 1 | 1* | 1 | 1* | 1 | 1* | 1 | 1* | 1 | 1* | 1 | 1* |
| 19:00 | 20:00 | | | | | | | | | 1* | | | | | |
| Межпиковый период | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7:00 | 8:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 8:00 | 9:00 | | | | | | | | | | | 1* | | | |
| 12:00 | 13:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 15:00 | 16:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 18:00 | 19:00 | | | | | | | | | | | | 1* | | 1* |
| 20:00 | 21:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |

При вместимости судна 150 человек на маршруте Самара – Зольное потребуется два теплохода для выполнения постоянных рейсов и ещё три для укороченных дополнительных рейсов (табл. 110).

Таблица 110

Количество рейсов на маршруте Самара – Зольное при вместимости судна 150 человек

| Период времени | | Понедельник | | Вторник | | Среда | | Четверг | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|----------------|---------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Начало периода | Конец периода | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара |
| Пиковый период | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8:00 | 9:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 9:00 | 10:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 10:00 | 11:00 | | | | | | | | | | | 1* | | 1* | |
| 14:00 | 15:00 | | | | | | | | | | | | | 2* | |
| 15:00 | 16:00 | | | | | | | | | | | | | | 1* |
| 16:00 | 17:00 | | | | | | | | | | | | 1* | | 2* |
| 17:00 | 18:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| 18:00 | 19:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 19:00 | 20:00 | | | | | | | | | 1* | | | | | |

* Дополнительные рейсы до с. Ширяево, длина маршрута 23 км.

| Период времени | | Понедельник | | | Вторник | | | Среда | | | Четверг | | | Пятница | | | Суббота | | | Воскресенье | | |
|-------------------|---------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--|
| Начало периода | Конец периода | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | |
| Межпиковый период | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7:00 | 8:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | |
| 8:00 | 9:00 | | | | | | | | | | | | | 1* | | | | | | | | |
| 12:00 | 13:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 15:00 | 16:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | |
| 18:00 | 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | | 1* | | | | 1* | |
| 20:00 | 21:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |

При вместимости судна 100 человек на маршруте Самара – Зольное потребуется три теплохода для выполнения постоянных рейсов и ещё четыре для укороченных дополнительных рейсов (табл. 111).

Таблица 111

Количество рейсов на маршруте Самара – Зольное при вместимости судна 100 человек

| Период времени | | Понедельник | | | Вторник | | | Среда | | | Четверг | | | Пятница | | | Суббота | | | Воскресенье | | |
|-------------------|---------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--|
| Начало периода | Конец периода | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | Самара – Зольное | Зольное – Самара | |
| Пиковый период | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8:00 | 9:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| 9:00 | 10:00 | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | |
| 10:00 | 11:00 | | | | | | | | | | | | | 2 | | | | 1* | | | | |
| 14:00 | 15:00 | | | | | | | | | | | | | | | | | 2* | | | | |
| 15:00 | 16:00 | | | | | | | | | | | | | | | | | 1* | | 1* | | |
| 16:00 | 17:00 | | | | | | | | | | | | | | | | 2* | | | 2* | | |
| 17:00 | 18:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | | 1,1* | | |
| 18:00 | 19:00 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | |
| 19:00 | 20:00 | | | | | | | | | 1* | | 2* | | | | | | | | | | |
| Межпиковый период | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7:00 | 8:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | |
| 8:00 | 9:00 | | | | | | | | | | | | | 1* | | | | | | | | |
| 12:00 | 13:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |
| 15:00 | 16:00 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | |
| 18:00 | 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | | 1* | | | | 1* | |
| 20:00 | 21:00 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |

Ульяновский спуск – Рождествено

На сегодняшний день выполняется множество рейсов в день судами малой вместимости. Длина целого маршрута – 5 км, время рейса в одном направлении – 20 минут при скорости движения 15 км/ч, минимальное

* Дополнительные рейсы до с. Ширяево, длина маршрута 23 км.

время отстоя на конечном пункте – 10 минут. В целях сохранения существующей частоты отправок обслуживание маршрута судами вместимостью свыше 35 человек не представляется целесообразным. На линии можно предусмотреть обслуживание по типу «маршрутное водное такси» судами разного типа и разной вместимости.

При вместимости судна 15 человек на маршруте потребуется семь скоростных судов для удовлетворения всего спроса, при вместимости судна 35 человек – три судна (табл. 112 – табл. 113).

Таблица 112

Количество рейсов на маршруте Ульяновский спуск – Рождествено при вместимости судна 15 человек

| Период времени | | Будний день | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|----------------|---------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Начало периода | Конец периода | Ульяновский спуск – Рождествено | Рождествено – Ульяновский спуск | Ульяновский спуск – Рождествено | Рождествено – Ульяновский спуск | Ульяновский спуск – Рождествено | Рождествено – Ульяновский спуск | Ульяновский спуск – Рождествено | Рождествено – Ульяновский спуск |
| 8:00 | 9:00 | 4 | 12 | 4 | 12 | 9 | 5 | 4 | 7 |
| 9:00 | 10:00 | 9 | 9 | 2 | 7 | 12 | 7 | 8 | 11 |
| 10:00 | 11:00 | 8 | 5 | 5 | 6 | 20 | 9 | 10 | 6 |
| 11:00 | 12:00 | 7 | 5 | 3 | 4 | 16 | 10 | 10 | 12 |
| 12:00 | 13:00 | 10 | 6 | 5 | 10 | 5 | 16 | 15 | 9 |
| 13:00 | 14:00 | 8 | 7 | 9 | 4 | 5 | 14 | 13 | 9 |
| 14:00 | 15:00 | 5 | 3 | 8 | 6 | 5 | 13 | 9 | 8 |
| 15:00 | 16:00 | 7 | 6 | 7 | 5 | 2 | 14 | 16 | 5 |
| 16:00 | 17:00 | 7 | 4 | 19 | 5 | 6 | 11 | 25 | 4 |
| 17:00 | 18:00 | 7 | 7 | 24 | 6 | 8 | 7 | 25 | 3 |
| 18:00 | 19:00 | 10 | 3 | 24 | 5 | 15 | 8 | 25 | 3 |
| 19:00 | 20:00 | 4 | 3 | 16 | 6 | 9 | 7 | 23 | 2 |
| 20:00 | 21:00 | 3 | 1 | 9 | 5 | 10 | 3 | 15 | 1 |

Таблица 113

Количество рейсов на маршруте Ульяновский спуск – Рождествено при вместимости судна 35 человек

| Период времени | | Будний день | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|----------------|---------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Начало периода | Конец периода | Ульяновский спуск – Рождествено | Рождествено – Ульяновский спуск | Ульяновский спуск – Рождествено | Рождествено – Ульяновский спуск | Ульяновский спуск – Рождествено | Рождествено – Ульяновский спуск | Ульяновский спуск – Рождествено | Рождествено – Ульяновский спуск |
| 8:00 | 9:00 | 2 | 5 | 2 | 5 | 4 | 3 | 2 | 3 |
| 9:00 | 10:00 | 4 | 4 | 1 | 3 | 4 | 3 | 4 | 5 |
| 10:00 | 11:00 | 4 | 2 | 3 | 3 | 10 | 4 | 5 | 3 |

| Период времени | | Будний день | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|----------------|---------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Начало периода | Конец периода | Ульяновский спуск – Рождество | Рождество – Ульяновский спуск | Ульяновский спуск – Рождество | Рождество – Ульяновский спуск | Ульяновский спуск – Рождество | Рождество – Ульяновский спуск | Ульяновский спуск – Рождество | Рождество – Ульяновский спуск |
| 11:00 | 12:00 | 3 | 2 | 2 | 2 | 7 | 4 | 5 | 5 |
| 12:00 | 13:00 | 5 | 3 | 3 | 4 | 2 | 7 | 7 | 4 |
| 13:00 | 14:00 | 4 | 3 | 4 | 2 | 3 | 6 | 6 | 4 |
| 14:00 | 15:00 | 3 | 2 | 4 | 3 | 2 | 6 | 4 | 4 |
| 15:00 | 16:00 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 6 | 7 | 3 |
| 16:00 | 17:00 | 3 | 2 | 9 | 2 | 3 | 5 | 11 | 2 |
| 17:00 | 18:00 | 3 | 3 | 10 | 3 | 4 | 3 | 11 | 1 |
| 18:00 | 19:00 | 4 | 2 | 10 | 2 | 7 | 4 | 11 | 1 |
| 19:00 | 20:00 | 2 | 1 | 8 | 3 | 4 | 3 | 10 | 1 |
| 20:00 | 21:00 | 1 | 1 | 4 | 2 | 5 | 2 | 7 | 1 |

Красная Глинка – Гаврилова Поляна

На сегодняшний день выполняется множество рейсов в день, судами малой вместимости. Длина целого маршрута – 4 км, время рейса в одном направлении – 16 минут при скорости сообщения 15 км/ч, минимальное время отстоя на конечном пункте – 10 минут.

При вместимости судна 15 человек на маршруте потребуется два скоростных судна для удовлетворения всего спроса, при вместимости 35 человек – одно судно (табл. 120 – табл. 121).

Таблица 114

Количество рейсов на маршруте Красная Глинка – Гаврилова Поляна при вместимости судна 15 человек

| Период времени | | Будний день | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|----------------|---------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Начало периода | Конец периода | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка |
| 9:00 | 10:00 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 10:00 | 11:00 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| 11:00 | 12:00 | 2 | 2 | 1 | 2 | 5 | 2 | 3 | 3 |
| 12:00 | 13:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 2 | 6 | 3 |
| 13:00 | 14:00 | 2 | 1 | 1 | 1 | 7 | 1 | 5 | 2 |
| 14:00 | 15:00 | 1 | 1 | 2 | 1 | 8 | 2 | 5 | 3 |
| 15:00 | 16:00 | 2 | 2 | 2 | 2 | 5 | 2 | 3 | 3 |
| 16:00 | 17:00 | 1 | 2 | 4 | 2 | 5 | 3 | 4 | 5 |
| 17:00 | 18:00 | 1 | 3 | 2 | 2 | 6 | 4 | 4 | 8 |

| Период времени | | Будний день | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|----------------|---------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Начало периода | Конец периода | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка |
| 18:00 | 19:00 | 1 | 3 | 2 | 2 | 2 | 4 | 2 | 10 |
| 19:00 | 20:00 | 1 | 2 | 5 | 2 | 3 | 7 | 2 | 8 |
| 20:00 | 21:00 | 2 | 2 | 7 | 2 | 3 | 8 | 2 | 6 |

Таблица 115

Количество рейсов на маршруте Красная Глинка – Гаврилова Поляна при вместимости судна 35 человек

| Период времени | | Будний день | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|----------------|---------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Начало периода | Конец периода | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка |
| 9:00 | 10:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 10:00 | 11:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 11:00 | 12:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 |
| 12:00 | 13:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 |
| 13:00 | 14:00 | | | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 |
| 14:00 | 15:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 2 | 2 |
| 15:00 | 16:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 2 |
| 16:00 | 17:00 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 17:00 | 18:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | 2 | 4 |
| 18:00 | 19:00 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 5 |
| 19:00 | 20:00 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 4 |
| 20:00 | 21:00 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 |

Таблица 116

Количество рейсов на маршруте Красная Глинка – Гаврилова Поляна при вместимости судна 100 человек

| Период времени | | Будний день | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|----------------|---------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Начало периода | Конец периода | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка |
| 9:00 | 10:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 10:00 | 11:00 | | | | | | | | |
| 11:00 | 12:00 | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 |

| Период времени | | Будний день | | Пятница | | Суббота | | Воскресенье | |
|----------------|---------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Начало периода | Конец периода | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка | Красная Глинка – Гаврилова поляна | Гаврилова поляна – Красная Глинка |
| 12:00 | 13:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 13:00 | 14:00 | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 14:00 | 15:00 | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 15:00 | 16:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 16:00 | 17:00 | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 17:00 | 18:00 | | | | | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 18:00 | 19:00 | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 19:00 | 20:00 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 20:00 | 21:00 | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |

Тольятти – Березовка

На сегодняшний день осуществляется один или два рейса в день одним теплоходом вместимостью 242 человека. Протяженность маршрута составляет 39 км, время обратного рейса – 3 ч. 30 мин. В табл. 117 представлены расчеты количества необходимых рейсов и судов различной вместимости для удовлетворения спроса на перевозки на маршруте.

Таблица 117

Количество рейсов и судов на маршруте Тольятти – Березовка при различной вместимости судов

| Вместимость судна, пас. | Количество рейсов/Количество судов | | |
|-------------------------|------------------------------------|-------------------------------|--------------|
| | Будние дни | День, предшествующий выходным | Выходные дни |
| 50 | 3/2 | 3/2 | 6/3 |
| 100 | 2/1 | 2/1 | 3/2 |
| 150 | 1/1 | 1/1 | 2/1 |
| 200 | 1/1 | 1/1 | 2/1 |
| 250 | 1/1 | 1/1 | 1/1 |

Тольятти – Подвалье

На сегодняшний день осуществляется один рейс в день одним теплоходом вместимостью 242 человека. Протяженность маршрута составляет 62 км, время оборотного рейса – 10 ч. 30 мин.

В табл. 118 представлены расчеты количества необходимых рейсов и судов различной вместимости для удовлетворения спроса на перевозки на маршруте.

Таблица 118

Количество рейсов и судов на маршруте Тольятти – Подвалье при различной вместимости судов

| Вместимость судов, пас. | Количество рейсов/Количество судов | | |
|-------------------------|------------------------------------|-------------------------------|--------------|
| | Будние дни | День, предшествующий выходным | Выходные дни |
| 50 | 2/2 | 2/2 | 6/6 |
| 100 | 1/1 | 1/1 | 3/3 |
| 150 | 1/1 | 1/1 | 2/2 |
| 200 | 1/1 | 1/1 | 2/2 |
| 250 | 1/1 | 1/1 | 1/1 |

Сводный расчет

В табл. 119 представлены результаты расчета количества подвижного состава на маршрутах речного транспорта в Самарской области.

Таблица 119

Количество судов на маршрутах речного транспорта в Самарской области в пиковый период

| Маршрут | Количество судов на маршруте, ед. | | | | | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | Вместимость судна | | | | | | |
| | 15 чел. | 35 чел.* | 45 чел.* | 100 чел. | 150 чел. | 250 чел. | 350 чел. |
| Самара (речной воз.) – Рождествено | | | | 3 | 2 | 2 | |
| Самара – Зольное | | | | 7 | 5 | 3 | |

* Скоростные суда.

| Маршрут | Количество судов на маршруте, ед. | | | | | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | Вместимость судна | | | | | | |
| | 15 чел. | 35 чел.* | 45 чел.* | 100 чел. | 150 чел. | 250 чел. | 350 чел. |
| Самара – Винновка | | | | 4 | 3 | 2 | 1 |
| Самара – Нижний пляж | | | | 5 | 4 | 3 | |
| Ульяновский спуск – Рождествено | 7 | 3 | | | | | |
| Красная Глинка – Гаврилова Поляна | 2 | 1 | | 1 | | | |
| Тольятти – Подвалье | | | | 3 | 2 | 1 | |
| Тольятти – Березовка | | | | 2 | 1 | 1 | |
| Самара – Сызрань | | | 1 | | | | |

6.4. Перечень мероприятий по закупке подвижного состава для эксплуатации на маршрутах

Рост пассажиропотока на сети регулярных перевозок, обусловленный ростом населения и подвижности, потребует увеличения объемов транспортной работы. При этом часть транспортной работы будет перераспределяться от автобусного транспорта на троллейбусный и трамвайный как наиболее экономичные, экологически чистые, безопасные удельно на перевезенного пассажира.

Изменение структуры и размеров автобусного парка будет происходить постепенно по мере исчерпания ресурса транспортных средств. На трамвайном транспорте предполагается поступление нового подвижного состава для работы на новых маршрутах, а также частичное перераспределение действующего парка.

В целевой маршрутной сети предполагается использование подвижного состава транспорта общего пользования преимущественно большого и особо большого класса (в том числе новые модели подвижного состава особо большого класса на трамвайной сети).

В целях обеспечения соответствия стандарту качества и повышения надежности и комфорта транспорта общего пользования, а также

снижения эксплуатационных расходов предполагается поэтапная замена подвижного состава.

Потребность в подвижном составе на 2024 год в г.о. Самара приведена в табл. 120.

На данный момент в г.о. Самара не требуется обновление 39 трамвайным вагонам (младше 10 лет) и 55 троллейбусам.

Потребность в подвижном составе на 2024 год в городском округе Тольятти приведена в табл. 121.

В рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» в городской округ Тольятти передано 50 новых пассажирских автобусов.

Таблица 120

Потребность в подвижном составе в г.о. Самара

| Виды транспорта | Количество маршрутов | Парк ПС, шт | | | | |
|---------------------------|----------------------|--------------|--------------------------------------|--|----------------------------------|-----------------------------------|
| | | Всего, ед. | МК (для трамваев – одиночные вагоны) | СК (для трамваев – сочлененные вагоны) | БК (для трамваев – СМЕ 2 вагоны) | ОБК (для трамваев – СМЕ 3 вагоны) |
| Трамвай | 11 | 200 | 11 | 61 | 128 | 0 |
| Троллейбус (в т.ч. с УАХ) | 9 | 157 | 0 | 0 | 157 | 0 |
| Автобус | 70 | 940 | 273 | 205 | 387 | 75 |
| ВСЕГО | 90 | 1 297 | 284 | 266 | 672 | 75 |

Таблица 121

Потребность в подвижном составе в городском округе Тольятти

| Виды транспорта | Количество маршрутов | Парк ПС, шт | | | | |
|-----------------|----------------------|--------------|------------|-----------|------------|----------|
| | | Всего | МК | СК | БК | ОБК |
| Троллейбус | 9 | 95 | 0 | 0 | 95 | 0 |
| Автобус | 79 | 1 142 | 733 | 53 | 357 | 0 |
| ВСЕГО | 88 | 1 237 | 733 | 53 | 452 | 0 |

6.5. Перечень мероприятий по созданию и эксплуатации систем диспетчеризации, контроля движения, автоматического контроля оплаты проезда, информирования пассажиров и иных типов ИТС, повышающих эффективность работы ТОП

Переход на единую систему управления городским пассажирским транспортом в большом городе – это достаточно сложный процесс, требующий решения множества вопросов организационного, методологического, финансового характера. Такой переход должен быть выполнен в несколько этапов.

Для координации работ и разрешения возникающих проблем должна быть создана рабочая группа из ответственных специалистов и руководителей профильных служб и подразделений МП г.о. Самара «ГТУ», администрации г.о. Самара, администрации г.о. Тольятти, МП г.о. Тольятти «ГТУ», МКУ г.о. Самара «ЦОДД».

Должен быть проведен комплекс мероприятий в МКУ г.о. Самара «ЦОДД», которое служит основой и базой для создания общегородского центра управления пассажирскими перевозками. Такой комплекс мероприятий должен включать:

- обучение сотрудников;
- переход на новое программное обеспечение;
- переподчинение (перевод) сотрудников, задействованных в планировании и управлении перевозками, из МП «ГТУ» в МКУ г.о. Самара «ЦОДД».

Должна быть организована разработка дорожной карты внедрения, а также разработка и утверждение нормативных правовых документов для работы единого центра управления пассажирскими перевозками (далее – ЦУП) Самарско-Тольяттинской агломерации. Важно при этом предусмотреть и учесть особенности взаимодействия единого ЦУП с коммерческими перевозчиками и пассажирами.

По опыту других крупных городов, перевод в общегородской ЦУП процессов оперативного планирования, диспетчерского контроля и

регулирования муниципальных автобусных перевозок может быть осуществлен в достаточно короткие сроки (примерно за 2 – 3 месяца).

Выделение из структуры предприятия электротранспорта и перевод в городской ЦУП процессов диспетчеризации городского электротранспорта связан с необходимостью учета множества особенностей работы на маршрутах троллейбусов и трамваев. Необходимо сохранить основной костяк опытных специалистов по регулированию движения электротранспорта, а также обучить и отстажировать новых сотрудников. Нужно отметить, что эти проблемы могут быть успешно решены, что на практике доказано созданием и многолетним функционированием единых общегородских центров управления перевозками в г. Москве, г. Красноярске, г. Новосибирске, г. Омске.

Нормативной основой для создания общегородского ЦУП является распоряжение Правительства Российской Федерации от 03.12.2014 № 2446-р, в котором, в частности, отмечено, что целевая архитектура комплекса «Безопасный город» включает прикладной функциональный комплекс единая транспортная диспетчерская, которая включает компонент управления общественным транспортом.

6.5.1. Основные задачи общегородского ЦУП

1. Разработка и внедрение единых стандартов качества транспортного обслуживания пассажиров и работы транспортных предприятий, участвующих в пассажирских перевозках.

2. Возможность системной ежедневной аналитики функционирования городского транспортного комплекса и выработки на этой основе предложений по улучшению движения транспорта.

3. Централизованное управление перевозками пассажиров.

4. Оперативное реагирование в экстренных ситуациях.

5. Администрирование перехода предприятий на работу по брутто-контракту.

6.5.2. Основные ожидаемые результаты от создания единой системы управления городским пассажирским транспортом

Обеспечение сбалансированного функционирования маршрутной сети;

обеспечение связанности расписаний движения различных маршрутов и видов городского общественного транспорта;

повышение эффективности взаимодействия с дорожными службами, государственной инспекцией безопасности дорожного движения, и пассажирами через единый центр;

обеспечение выполнения задачи предприятий по выпуску на маршруты необходимого количества транспортных средств;

экономия средств бюджета после внедрения системы;

устойчивая и надежная работа маршрутов городского общественного транспорта, обеспечение выполнения установленных расписаний.

6.6. Перечень мероприятий по организации мониторинга и оценки качества транспортного обслуживания населения в межмуниципальном и межрегиональном сообщении

По состоянию на 2020 год Самарско-Тольяттинская агломерация характеризуется недостаточным уровнем информационного обеспечения развития пассажирского транспорта.

В целях мониторинга качества транспортного обслуживания потребуется сформировать протоколы сбора, обработки и обмена данными в сфере городского, межмуниципального и межрегионального транспорта, позволяющие в стандартизированном режиме хранить и передавать информацию о параметрах маршрутов общественного транспорта, отдельных транспортных средств, пассажиропотоках, рассчитывать показатели качества транспортного обслуживания.

Также необходимо обеспечить:

автоматический сбор, стандартизированное хранение и возможности обработки данных о расписаниях пассажирского транспорта и фактических

навигационных данных о движении транспортных средств, распространение цифровых систем диспетчеризации;

ведение документации по маршрутной сети в электронном формате с исключением ручного ввода при формировании реестров, расписаний и других документов;

создание баз данных остановочных пунктов, элементов УДС и автомобильных дорог общего пользования, перевозчиков, подвижного состава в едином стандарте;

оснащение всех транспортных средств системами безналичной оплаты проезда;

оснащение всех транспортных средств системами автоматического мониторинга пассажиропотоков;

автоматический сбор и интеграцию из различных источников данных о пассажиропотоках в разрезе транспортных средств, маршрутов, остановочных пунктов;

создание и насыщение необходимыми данными геоинформационных систем и программного обеспечения, позволяющего рассчитывать значения целевых индикаторов КСОТ и показателей стандарта качества транспортного обслуживания;

переход на электронную отчётность и автоматизированный контроль, выявление нарушений в работе перевозчиков посредством объективного контроля.

6.7. Перечень мероприятий по осуществлению разработки регионального стандарта транспортного обслуживания населения всеми видами ТОП

Рекомендуется формирование перечня параметров и показателей стандарта качества транспортного обслуживания населения транспортом общего пользования, основанного на требованиях федерального стандарта.

Сводный перечень параметров представлен в табл. 122.

Предложения в сводный перечень параметров и показателей стандарта качества транспортного обслуживания населения

| № п/п | Наименование показателя | Рекомендуемое значение показателя |
|-------|--|--|
| 1. | Предельный интервал движения по категориям маршрутов и периодам суток | Магистральные маршруты: с 06:00 до 09:00 и с 15:00 до 19:00 интервал не более 10 минут, с 09:00 до 15:00 интервал не более 15 минут, с 19:00 до 23:00 интервал не более 20 минут. Прочие маршруты: с 06:00 до 19:00 интервал не более 20 минут, с 19:00 до 23:00 интервал не более 30 минут Ночные маршруты: с 23:00 до 06:00 интервал 30 или 60 минут |
| 2. | Территориальная доступность остановочных пунктов | Гарантированное расстояние от остановочных пунктов (для маршрутов магистральных/прочих (через 5 лет после введения стандарта): до многоквартирных жилых домов, общежитий (не менее 4 квартир) – 1000/500 м; до жилых домов усадебной и коттеджной застройки – 3000/1500 м; до поликлиник, больниц, центров социального обслуживания населения – 1200/500 м; до предприятий торговли с площадью торгового зала 1000 м ² и более, гостиниц – 1200/600 м; до терминалов внешнего транспорта – 300/300 м |
| 3. | Доступность остановочных пунктов, автовокзалов и автостанций для маломобильных групп населения | Соответствие остановочных пунктов требованиям СП 59.13330.2016 и Порядку обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также оказания им при этом необходимой помощи, утвержденному приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20.09.2021 № 321: для остановочных пунктов трамвая – в течение 3 лет после ввода стандарта для всех остановочных пунктов – в течение 7 лет после ввода стандарта |
| 4. | Доступность | Гарантировано не менее 1 рейса в 30 минут низкопольным подвижным составом, доступным |

| № п/п | Наименование показателя | Рекомендуемое значение показателя |
|----------|---|--|
| | транспортных средств для маломобильных групп населения | для самостоятельной поездки маломобильного пассажира (100% рейсов, если маршрут работает с интервалом свыше 30 минут) – в течение 3 лет после ввода стандарта. Выполнение рейсов по маршрутам 100% низкопольным подвижным составом, доступным для самостоятельной поездки маломобильного пассажира: 33% рейсов в течение первых 2 лет после ввода стандарта; 50% рейсов в течение первых 4 лет после ввода стандарта |
| 5. | Ценовая доступность поездок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок | Стоимость безлимитного месячного проездного билета без ограничения количества поездок и пересадок – не более 7% от величины среднедушевого дохода семьи |
| 6. | Информационное обеспечение транспортной системы | Обязательное размещение на официальном сайте: перечня маршрутов на территории муниципального образования (муниципальных, межмуниципальных, смежных, межрегиональных и международных); расписания движения маршрутов на текущую дату и ближайший месяц; номенклатуры проездных документов; действующих тарифов; правил пользования транспортом общего пользования; стандарта транспортного обслуживания; информации о мониторинге обеспечения нормативов качества транспортного обслуживания; уведомления об изменениях маршрутов (размещаются не менее, чем за один месяц до ввода изменений). Обязательное размещение на остановочных пунктах: |

| № п/п | Наименование показателя | Рекомендуемое значение показателя |
|----------|---|---|
| | | <p>информации о маршрутах, обслуживающих остановочный пункт, с перечнем остановочных пунктов по каждому маршруту;</p> <p>расписания движения маршрутов; в периоды суток, когда интервал менее 15 минут – интервал движения, в период работы с интервалом более 15 минут – время отправления каждого рейса от остановочного пункта;</p> <p>информации об изменениях маршрутов или расписания размещается не позднее 10 дней до ввода изменений, а устаревшая информация устраняется не позднее 5 дней после ввода изменений. Порядок информационного обслуживания остановочных пунктов должен быть обеспечен в течение 36 месяцев со дня ввода стандарта;</p> <p>при пассажирообороте остановочного пункта свыше 1000 пассажиров в сутки – обеспечение информационным табло с указанием актуального (фактического) времени прибытия транспортного средства по каждому маршруту в течение 3 лет со дня ввода настоящего стандарта.</p> <p>Обязательная информация в мобильном приложении: информации о движении и фактическом времени прибытия транспортных средств каждого маршрута к каждому остановочному пункту</p> |
| 7. | Надежность (соблюдение расписания маршрутов регулярных перевозок) | <p>Доля отправок с задержкой свыше 3 минут (трамвай) и свыше 5 минут (безрельсовый транспорт) от всех остановочных пунктов не больше 15% рейсов.</p> <p>Отправление транспортного средства от остановки ранее времени, указанного в расписании, не допускается</p> |
| 8. | Оснащенность транспортных средств | <p>Все транспортные средства должны быть оснащены в течение 3 лет со дня публикации КСОТ: светодиодным наружным лобовым, боковым и задним маршрутоуказателями с информацией</p> |

| № п/п | Наименование показателя | Рекомендуемое значение показателя |
|----------|---|--|
| | средствами информирования пассажиров | <p>о номере маршрута и конечном пункте; мониторами с визуальным отображением трех следующих и конечной остановок с прогнозом времени прибытия в минутах, а также маршрутов, на которые возможно осуществить пересадки (не менее 2 мониторов на транспортное средство большого класса и выше, не менее 1 монитора на транспортное средство среднего класса и ниже, в антивандальном исполнении); звуковым автоматизированным средством объявления ОП внутри и (при необходимости) снаружи салона (с привязкой к ГЛОНАСС/GPS) о прибытии на ОП, отправления с указанием следующего ОП, номере маршрута, с возможностью объявления остановок водителем; автоматическими визуальными информаторами, сообщающими номер маршрута, название следующего и конечного ОП</p> |
| 9. | Оснащенность транспортных средств оборудованием мониторинга параметров качества (надежность, нормы вместимости) | <p>Транспортные средства должны быть оснащены: 10% парка подвижного состава – оборудованием подсчёта количества пассажиров с передачей информации в реальном времени в общегородскую систему мониторинга параметров качества перевозок, данных по количеству вошедших, вышедших, находящихся в салоне пассажиров, даты и времени начала и окончания посадки-высадки (определяемым по моментам открытия и закрытия дверей) по каждому остановочному пункту, проследованному оборудованным транспортным средством. Ошибка подсчёта должна составлять не более 5% от фактических показателей либо при количестве пассажиров на рейс менее 30 – ошибка не более 3 вошедших и вышедших на рейс; весь парк подвижного состава – навигационно-связным оборудованием (GPS/ГЛОНАСС, средства голосовой и визуальной двухсторонней связи с диспетчером) с передачей информации в реальном времени в общегородскую систему мониторинга параметров качества перевозок; датчиками температуры, шума и вибрации в салоне транспортного средства, с передачей информации в реальном времени в общегородскую систему</p> |

| № п/п | Наименование показателя | Рекомендуемое значение показателя |
|----------|---|--|
| | | мониторинга параметров качества перевозок |
| 10. | Температура в салонах транспортных средств | Температура в салонах транспортных средств должна быть: не менее +12°C при среднесуточной температуре наружного воздуха ниже +5°C; не выше +25°C при среднесуточной температуре наружного воздуха выше +20°C (для транспортных средств, закупаемых после утверждения данного стандарта) |
| 11. | Соблюдение норм вместимости | Фактическая наполненность транспортных средств должна составлять не более 4 человек на 1 м ² свободной площади пола салона транспортного средства, предназначенной для проезда стоящих пассажиров. Превышение допускается не более чем в 15% случаев. Протяженность участка маршрута с превышением наполнения салона свыше 4 человек на 1 м ² свободной площади пола салона должна составлять не более 2 км в любой период суток |
| 12. | Количество пересадок | Не более одной пересадки при поездке в центральную часть городов с учетом пересадки на метрополитен. Не более трех пересадок при поездке от любого ОП маршрутной сети городских округов Самара, Тольятти до любого другого ОП |
| 13. | Экологичность | Все транспортные средства, используемые для осуществления перевозок пассажиров и багажа по территориях городских округов Самара, Тольятти, должны относиться к экологическому классу ЕВРО-5 и выше |
| 14. | Уровень шума в салонах транспортных средств | Уровень шума в салонах транспортных средств должен отвечать требованиям, установленным подпунктом 4 ГОСТ Р 51616-2000 |

6.8. Перечень мероприятий по осуществлению регионального транспортного заказа (включая организацию закупок и формирование системы тарифов)

6.8.1. Предложения по формированию тарифной системы Самарско-Тольяттинской агломерации

Системы оплаты проезда характеризуются тремя основными параметрами: пространственные принципы тарификации, структура тарифов для различных типов корреспонденций (тарифное меню) и технология оплаты проезда.

Эти факторы являются в значительной степени взаимозависимыми, а сам вопрос тарификации общественного транспорта в значительной степени политизированным. Вопросы изменения системы оплаты проезда всегда очень болезненно воспринимаются населением даже в большей степени, чем простое повышение стоимости проезда, так как сложившиеся неэффективные тарифные системы воспринимаются как «данность», а при любых изменениях всегда есть группы, для которых новые условия окажутся менее предпочтительными, чем существовавшие ранее.

Какой бы ни была тарифная система, она определяет баланс между совокупными затратами потребителей (пассажиров) и издержками перевозчиков. Этот баланс может быть дополнен софинансированием, предоставляемым муниципальными или государственными органами власти.

При разработке тарифной системы основная задача состоит в оптимальной настройке определяющих факторов таким образом, чтобы с одной стороны минимизировать негативные факторы, влияющие на потребительские предпочтения, и стимулировать пассажиров к использованию общественного транспорта, с другой – обеспечить приемлемые условия для перевозчиков и снизить затраты на функционирование самой системы (накладные расходы). Также немаловажным фактором является простота и понятность системы,

позволяющая минимизировать вероятность возникновения конфликтных ситуаций.

Современные высокотехнологичные способы взимания проездной платы (технологии смарт-карт, оплата с помощью банковских карт, мобильных телефонов и пр.) позволяют реализовать ранее недоступные способы тарификации, точнее прогнозировать будущие доходы и более индивидуально подходить к формированию тарифного меню.

6.8.1.1. Принципы формирования тарифной системы

В мировой практике существуют различные подходы к тарификации общественного транспорта – от «плоского» тарифа, единого для любых типов поездок на всей территории (например, в г. Москве, г. Нью-Йорке), до дифференцированного тарифа, зависящего от каждой конкретной пары пунктов начала и окончания поездки (наиболее распространено в мегаполисах Юго-Восточной Азии).

Оба данных диаметрально отличающихся подхода имеют свои преимущества и недостатки. Преимуществом плоского тарифа являются простота восприятия, удобство оплаты проезда, легкость при администрировании и контроле. К недостаткам данного способа тарификации относится неоднозначно воспринимаемая пассажирами «несправедливость»: стоимость проезда не зависит от расстояния, проезд нескольких остановок стоит столько же, как и продолжительная поездка из конца в конец всей транспортной сети. При этом пассажиры дестимулируются от совершения коротких поездок, которые они вынуждены оплачивать в том же объеме, как и длинные, что приводит к выбору в пользу личного автомобиля или отказу от поездки. В обоих случаях система общественного транспорта лишается такого пассажира.

Полностью дифференцированная система оплаты с одной стороны кажется логичной (чем больше дальность поездки, тем дороже оплата), однако является неоправданно сложной для нерегулярных поездок (необходимо заранее перед поездкой выяснять стоимость проезда),

неудобной для пассажиров и стимулировать пользователей от использования общественного транспорта именно в силу избыточной сложности. Такие системы сложны для администрирования и контроля оплаты проезда, требуют валидации (контроля) проездных документов как в начале, так и конце поездки. При этом велика вероятность возникновения конфликтных ситуаций.

Кроме того, в рамках такой системы значительно сложнее обеспечить привлекательность пассажирского транспорта для потребителей. Для личного автомобиля основная доля эксплуатационных издержек его владельца никак не зависит от пробега (амортизация, налоги, страховки, выплаты по кредиту и пр). Таким образом, при выборе между личным автомобилем и общественным транспортом потребитель рассматривает только малую долю дополнительных расходов, которые он понесет при поездке на автомобиле. При полностью дифференцированной системе оплаты проезда пассажир полностью каждый раз оплачивает свою поездку и эти дополнительные расходы зачастую превышают стоимость горяче-смазочных материалов для выполнения такой поездки на личном автомобиле.

Наибольшее распространение в мире получили системы «зонной» оплаты, при которой обслуживаемая территория разделяется на некоторое число зон, внутри которых действует «плоский тариф», а каждое пересечение границы между зонами увеличивает стоимость проезда на определенную величину.

На рис. 127 показаны тарифные зоны Мадридской агломерации в качестве примера классической зонной системы оплаты. Зоны являются концентрическими вокруг ядра агломерации, право проезда внутри соответствующей зоны обеспечивается покупкой билета, действующего в данной зоне. Для поездки между зонами необходим билет, действующий во всех зонах, по которым проходит маршрут.



Рис. 127. Тарифные зоны Мадридской агломерации

Необходимо отметить, что в г. Мадриде отсутствуют безлимитные проездные документы длительного срока действия (на 30 дней, на 1 год и т. д.), действующие только в пределах одной зоны, за исключением зоны А.

Более сложными являются тарифные системы городов Германии. На рис. 128 представлена тарифная система региона Берлин-Бранденбург.



Рис. 128. Тарифные зоны агломерации Берлин-Бранденбург

В г. Берлине также сформированы концентрические зоны вокруг ядра агломерации (зоны А, В и С), за пределами которых отдельные тарифные зоны сформированы в границах прилегающих муниципалитетов. Кроме того, концентрические зоны сформированы вокруг городов Потсдам, Бранденбург, Котбус, Франкфурт-на-Одере, при этом все три концентрические зоны Потсдама одновременно входят в тарифную зону С г. Берлина (то есть имея билет, действительный в Берлинской зоне С, пассажир может передвигаться на общественном транспорте внутри всех зон Потсдама, однако чисто Потсдамские билеты не действуют за границами этого города).

Такая система является удобной и логичной для регулярных поездок, однако сложна для восприятия и понимания при совершении разовых эпизодических поездок, а также контроля и администрирования. Зачастую даже сотрудники перевозчика, осуществляющие контроль оплаты проезда,

не могут однозначно определить валидность предъявленного пассажиром билета.

В случаях, когда между двумя городами можно проехать несколькими альтернативными маршрутами, может оказаться, что для таких маршрутов потребуются разные билеты, так как в пути по ним пересекается разное количество границ зон, соответственно отличается и стоимость, хотя точки начала и окончания поездки совпадают.

В последние годы в крупных агломерациях прослеживается устойчивый тренд на укрупнение тарифных зон. Такое укрупнение позволяет улучшить понимание и логику транспортной системы в целом, облегчить потребителям ориентирование между различными тарифами, позволяет позиционировать общественный транспорт не как инструмент для совершения поездки «от точки А в точку Б», а как единую целостную систему, обеспечивающую перемещение пользователей по всей агломерации.

В качестве примера укрупнения зон можно привести регион Ile de France (Большой Париж), где в 2007 году количество зон было сокращено с 8 до 7, а в 2011 году с 7 до 6 (рис. 129).

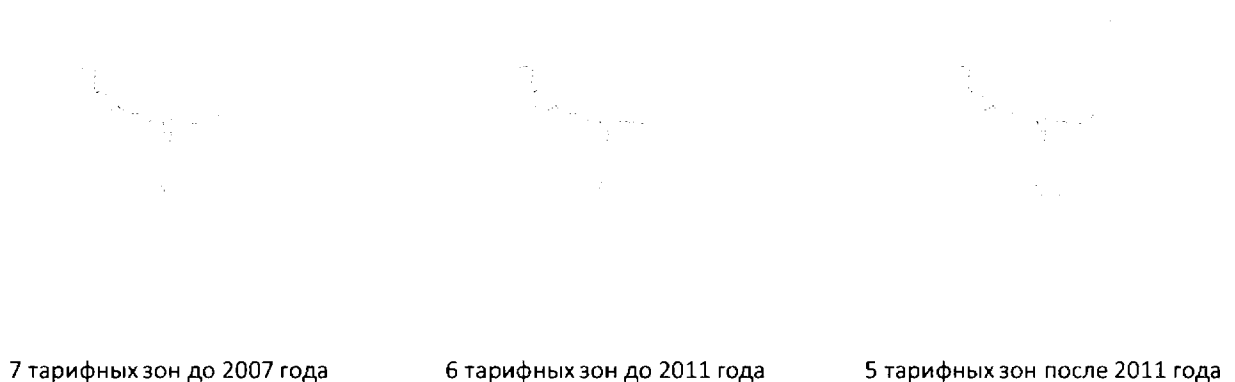


Рис. 129. Изменение тарифных зон в г. Париже с 2007 года

Объединение зон во внешнем поясе агломерации Ile de France призвано снизить стоимость использования общественного транспорта для жителей этих территорий и финансово стимулировать их к использованию общественного транспорта, а не личного автомобиля.

Отметим, что в отличие от г. Берлина, в Парижской, как и в Мадридской агломерации строго концентрическая структура зон и нет их деления между различными муниципальными образованиями во внешних поясах. Отчасти это вызвано менее полицентрической организацией Парижской агломерации и более тесными связями с ее ядром у жителей дальних районов г. Парижа по сравнению с Берлинской агломерацией, где полицентричность прослеживается более явно.

6.8.1.2. Существующее положение

По действующим, закрепленным федеральным законодательством, принципам разделения полномочий, организация транспортного обслуживания населения отнесена к полномочиям местных органов власти.

На территории городов Самарско-Тольяттинской агломерации установлен плоский тариф, абсолютное значение которого регулируется администрацией города.

При этом существует значительное количество маршрутов ТОП, работающих по нерегулируемому (устанавливаемому перевозчиком) тарифу. Для поездок на метрополитене установлен так же регулируемый тариф, равный тарифу на проезд по территории г.о. Самара, проезд в метрополитене входит в действующие безлимитные билеты.

Сама тарифная система достаточно сложная. Одновременно действует большое количество тарифных опций, в особенности для учащихся (билеты на разное количество поездок, безлимитные билеты), в связи с чем большинство пассажиров используют оплату наличными или по банковской карте.

Предложения по базовому тарифу и тарифному меню были разработаны на основе анализа текущего пользования билетов.

При разработке предложений по формированию тарифной системы Самарско-Тольяттинской агломерации необходимо учесть ряд особенностей:

пространственные особенности. Территории Самарско-Тольяттинской агломерации имеют значительные отличия: ярко выраженное ядро, ближний пояс (ближайшие к г. Самаре и г. Тольятти территории, включающие города-спутники, фактически слившиеся с ядром в единое целое), средний пояс, где происходит значительное изменение пространственного поведения жителей и происходит переход от преимущественно маятниковых трудовых миграций в центр агломерации к трудовым поездкам в пределах локальных образований, и дальний пояс, где доля трудовых поездок в ядро невысока и основная доля корреспонденций происходит внутри сложившихся территориальных образований;

административные особенности, связанные с разграничением полномочий между региональными и муниципальными органами власти;

сложившаяся уникальная «двухядерная» структура агломерации с концентрацией основных пассажиропотоков внутри ядер агломерации;

технологические особенности самих транспортных систем. В частности, станции Самарского метрополитена в силу проектных и планировочных особенностей не приспособлены к организации валидации билетов «на выход». По этой причине невозможно, например, введение зонной системы оплаты в Самарском метрополитене;

исторические ограничения. Как выше уже отмечалось, жители всегда крайне негативно относятся к любым существенным изменениям систем оплаты проезда. По этой причине также предполагаются нерациональными изменения, которые будут существенно затрагивать основные сложившиеся принципы тарификации, в том числе упомянутая зонная оплата на сети метрополитена.

При реорганизации тарифной системы предполагается решение следующих задач:

интеграция транспортных систем Самарско-Тольяттинской агломерации, обеспечивающая «прозрачное» для пассажира использование общественного транспорта вне зависимости от видов транспорта и административных границ;

повышение удобства использования системы общественного транспорта, упрощение системы оплаты;

повышение собираемости, снижение доли поездок с неоплаченным проездом;

минимизация резких изменений, в особенности приводящих к значительному повышению стоимости совершения корреспонденций, преюмственность проводимой политики.

С учетом вышеизложенных ограничений предполагается следующая организация единой тарифной системы:

в Самарско-Тольяттинской агломерации формируется 8 концентрических зон вокруг двух основных ядер – г. Самары и г. Тольятти;

внутри каждой зоны действует «плоский тариф»;

применяются тарифы и билеты, дающие право проезда как в конкретных зонах, так и между ними.

При реализации данной тарифной системы должны быть обеспечены:

единая технологическая система оплаты проезда: унифицированное на всей территории Самарско-Тольяттинской агломерации тарифное меню;

тарификация именно поездки пассажира, а не входа в транспортное средство. Во время совершения поездки все пересадки, совершаемые внутри зоны, где действителен билет, бесплатны.

Реализация данных принципов для Самарско-Тольяттинской агломерации представлена на рис. 130.

Предложение по формированию тарифных зон в Самарско-Тольяттинской агломерации

| Зона | Описание | Тариф (1 поездка), рублей |
|--------|---|--|
| Зона 1 | г. Самара, микрорайон Южный Город-1, Южный Город-2, пгт. Смышляевка, микрорайон Кошелев-проект, микрорайон Петра Дубрава | 32 |
| Зона 2 | г. Новокуйбышевск, Волжский район (I пояс) | 50, внутри муниципальных образований – 25, зона 1-2 – 70 |
| Зона 3 | г. Чапаевск, Волжский район (II пояс), Красноармейский район | 50, внутри муниципальных образований – 25, зона 1-3 – 120 |
| Зона 4 | Красноярский район (I пояс), г. Кинель | 50, внутри муниципальных образований – 25, зона 1-4 – 70 |
| Зона 5 | Красноярский район (II пояс), Кинельский район | 50, внутри муниципальных образований – 25, зона 1-5 – 120 |
| Зона 6 | Ставропольский район, (II пояс) | 50, внутри муниципальных образований – 25, зона 1-6 – 200, зона 6-8 – 120 |

| Зона | Описание | Тариф (1 поездка), рублей |
|--------|-----------------------------------|---|
| Зона 7 | Ставропольский район, (I пояс) | 50, внутри муниципальных образований – 25, зона 1-7 – 250, зона 7-8 – 70 |
| Зона 8 | г. Тольятти, г. Жигулевск | 32, зона 1-8 – 300 |

6.8.2. Удобство оплаты проезда. Дистрибуция билетов

Транспорт общего пользования является общественным благом. Оплачивая услугу использования транспорта общего пользования, пассажир оплачивает не «поездку от точки «А» в точку «Б», а гарантию предоставления соответствующей транспортной услуги.

Исходя из данного подхода должна выстраиваться система тарифообразования и дистрибуции билетов.

Наиболее удобна для пассажира такая система оплаты проезда, которая требует минимум дополнительных действий при каждой поездке. Лучше всего данному принципу соответствуют проездные билеты длительного срока действия – на неделю, месяц, год.

Кроме того, использование билетов длительного срока действия позволяет перевести расходы пассажира в разряд постоянных (не зависящих от реализации каждой конкретной поездки) и тем самым повысить привлекательность общественного транспорта перед использованием личного автомобиля.

Максимальное внедрение билетов длительного срока действия позволит снизить долю неоплаченного проезда, так как для обладателей таких билетов у пассажиров отпадает сам вопрос «неоплаченного проезда».

Для контроля оплаты необходимо проведение регулярных рейдов контролеров, причем размер штрафа должен превышать стоимость

проездного билета на один месяц. Таким образом, даже при вероятности встретить контролера всего один раз в месяц, пассажиру будет выгоднее приобретение месячного проездного билета, нежели оплата штрафа.

Для оператора перевозок и перевозчика желателен учет каждой поездки, что позволяет точнее планировать и прогнозировать транспортный спрос, своевременно отслеживать тренды и оптимизировать объемы требуемой транспортной работы. По этой причине наиболее целесообразны электронные системы оплаты на базе технологий MiFare или аналогичных с обязательной валидацией билета в поездке.

Так как оптимальная транспортная система подразумевает возможность пересадки и необходимость каждой конкретной пересадки не зависит от человека и является заведомым неудобством, тарифная система не должна подразумевать «штрафа за пересадку», поэтому не должно быть билетов «на вход в транспортное средство», все типы билетов должны обеспечивать возможность пересадки в течение определенного времени. Для тарифных зон, предполагаемых для Самарско-Тольяттинской агломерации, разумным представляется минимальное время действия одного билета – 90 минут от первой валидации.

Обратим внимание также на вопрос нелегальных перевозок. При единой билетной системе, ориентированной на предоставление «сервисного» подхода, а не оплате каждой отдельной поездки, пассажиры перестают быть заинтересованы в использовании услуг нелегальных перевозчиков, где требуется оплата наличными за каждый сегмент, тем самым значительно сокращается «экономическая ниша» данного бизнеса, а изымаемые с рынка нелегальных перевозок финансовые ресурсы направляются в систему «легального транспорта».

Продажа билетов единой «агломерационной» тарифной системы может быть реализована на основных пассажирообразующих пунктах: станциях скоростного внеуличного транспорта (метрополитен, железная дорога), автовокзалах и автостанциях.

На крупных остановочных пунктах целесообразна установка билетных автоматов. В связи с широким распространением у населения банковских карт в таких автоматах достаточно реализовать проведение электронных транзакций без необходимости приема наличных, что позволит значительно сократить стоимость их установки и эксплуатации, снизить привлекательность к взлому и повысить вандалоустойчивость.

Для ситуаций, когда у пассажира при посадке в транспортное средство отсутствует заранее приобретенный проездной документ, необходимо сохранить возможность оплаты проезда в салоне транспортного средства.

При этом стоимость такого билета должна быть значительно выше «усредненной» стоимости проезда по билетам длительного срока действия в связи с более высокими издержками на дистрибуцию.

Наиболее целесообразна установка в салонах транспортных средств билетных автоматов с урезанным билетным меню, но возможностью приема наличных (рис. 131).



Рис. 131. Билетный автомат в салоне трамвая «Чижик», г. Санкт Петербург

Таким образом, любой пассажир сможет оплатить поездку на транспорте общего пользования любым удобным ему способом, выбрав наиболее подходящий (в зависимости от модели использования транспорта общего пользования) вид тарифа.

6.8.3. Прогноз билетной выручки

Учитывая высокую социальную значимость вопросов тарифообразования, предлагаются мероприятия по снижению стоимости билетов длительного срока действия и незначительному повышению стоимости «одноразовых» билетов при сохранении текущей стоимости билетов для льготных категорий пассажиров, в том числе школьников и студентов.

При этом все типы билетов обеспечивают возможность бесплатной пересадки между всеми маршрутами и видами транспорта в течение 90 минут.

На текущем этапе в целях повышения наглядности и упрощения расчетов использована перспективная тарифная модель, в которой задействовано только два вида проездных билетов: «90 минут» (в режиме «электронного кошелька» для совершения разовых поездок) и «30 дней» (для регулярных). В целях повышения привлекательности и популяризации новой системы тарифообразования предполагается установление проездных документов длительного срока действия (30 дней) в размере 1500 рублей. Стоимость билета «90 минут» (в режиме «электронного кошелька») предполагается установить в размере 32 рублей.

Таким образом, использование билетов «30 дней» становится выгоднее для пассажиров, по сравнению с билетом «90 минут», при совершении всего 47 поездок в месяц.

Отдельно рассчитаны поездки, совершаемые льготными категориями граждан (пенсионеры, школьники, студенты). Предполагается, что льготные категории граждан будут приобретать те же типы проездных документов, получая при этом целевую компенсацию из бюджета.

В прогнозной модели задействованы следующие типы проездных билетов:

безлимитная единая транспортная карта (1500 рублей в месяц);

безлимитная карта студента (600 рублей в месяц);

безлимитная карта школьника (600 рублей в месяц);

социальная карта (270 рублей в месяц);

электронный кошелек 90 минут (32 рубля за поездку).

При выполнении расчета спрогнозировано изменение пользовательских предпочтений при переходе к новой билетной системе. Прогноз предпочтения основан на том, что человек приобретает проездной билет наиболее дешевый из доступных ему категорий в случае, если количество совершаемых им поездок (с учетом возможности бесплатной пересадки в течение 90 минут по билету «электронный кошелек 90 минут») превышает пороговое число, после которого стоимость одной поездки по проездному билету становится меньше, чем стоимость одной поездки по билету «Электронный кошелек 90 минут».

Пороговое число поездок в месяц для перехода с типа проездного билета «электронный кошелек 90 минут» на проездные билеты с неограниченным количеством поездок составляет:

при переходе на безлимитную единую транспортную карту – 47 поездок,

при переходе на безлимитную карту студента или школьника – 19 поездок,

при переходе на социальную карту – 9 поездок.

В табл. 124 приводятся данные о перераспределении пользователей существующих типов проездных билетов при введении новой системы тарифов.

На рис. 132 приводится прогноз распределения поездок в г.о. Самара по типам используемых билетов после изменения билетной системы.

Предполагается, что почти половина поездок (48%) будет оплачиваться по тарифу «Электронный кошелек 90 минут».

Табл. 125 содержит прогноз выручки по результатам перераспределения. На рисунке видно, что основная доля выручки (70%) также приходится на тариф «Электронный кошелек 90 минут».

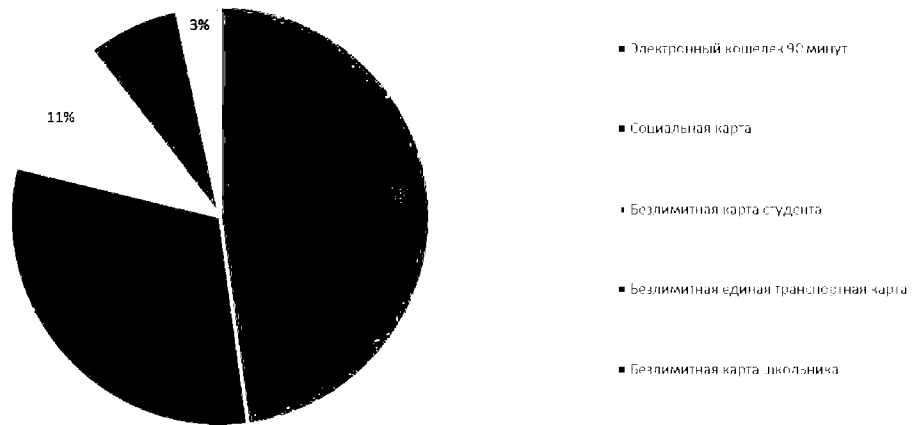


Рис. 132. Прогноз распределения поездок в г.о. Самара по типам используемых билетов после изменения билетной системы (в месяц)

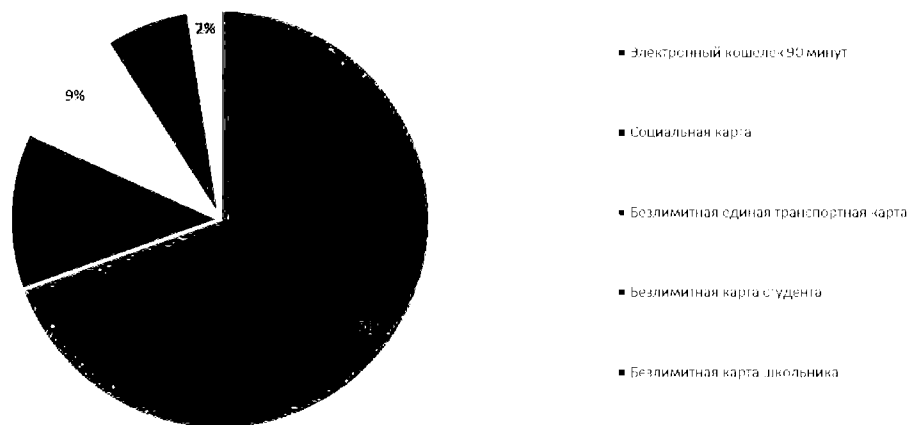


Рис. 133. Прогноз распределения выручки по типам используемых билетов и способу оплаты в г.о. Самара (в месяц)

Перераспределение пользователей существующих типов проездных билетов при введении новой системы тарифов (в месяц)

| Старый способ оплаты | Новый способ оплаты | Количество билетов | Количество поездок (по 90 минут) |
|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------------|----------------------------------|
| Единая транспортная карта | Безлимитная единая транспортная карта | 1 419 | 74 009 |
| Единая транспортная карта | Электронный кошелек 90 минут | 31 552 | 528 656 |
| Банковская карта | Безлимитная единая транспортная карта | 2 923 | 152 466 |
| Банковская карта | Электронный кошелек 90 минут | 65 000 | 1 089 081 |
| Наличный расчет | Безлимитная единая транспортная карта | 11 503 | 599 928 |
| Наличный расчет | Электронный кошелек 90 минут | 255 765 | 4 285 362 |
| Безлимитная единая транспортная карта | Безлимитная единая транспортная карта | 2 179 | 134 041 |
| Безлимитная единая транспортная карта | Электронный кошелек 90 минут | 1 140 | 41 892 |
| Безлимитная карта студента | Безлимитная карта студента | 18 555 | 934 973 |
| Безлимитная карта студента | Электронный кошелек 90 минут | 643 | 8 392 |
| Карта студента | Безлимитная карта | 13 701 | 485 971 |

| Старый способ оплаты | Новый способ оплаты | Количество билетов | Количество поездок (по 90 минут) |
|-----------------------------------|------------------------------|--------------------|----------------------------------|
| | студента | | |
| Карта студента | Электронный кошелек 90 минут | 12 916 | 113 639 |
| Карта студента (лимит 20 поездок) | Безлимитная карта студента | 115 | 3 479 |
| Карта студента (лимит 20 поездок) | Электронный кошелек 90 минут | 70 | 1 084 |
| Безлимитная карта школьника | Безлимитная карта школьника | 5 004 | 235 656 |
| Безлимитная карта школьника | Электронный кошелек 90 минут | 456 | 5 858 |
| Карта школьника | Безлимитная карта школьника | 6 838 | 207 176 |
| Карта школьника | Электронный кошелек 90 минут | 27 959 | 192 231 |
| Социальная карта | Социальная карта | 132 568 | 4 121 823 |
| Социальная карта | Электронный кошелек 90 минут | 21 156 | 116 781 |

Перераспределение пользователей существующих типов проездных билетов при введении новой системы тарифов
(в месяц)

| Тип билета | Стоимость пополнения для проездных | Стоимость поездки для разовых билетов | Тип билета | Пороговое число поездок без пересадки для перехода на проездной | Оценка выручки |
|---------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|------------|---|----------------|
| Безлимитная единая транспортная карта | 1 500,00 | | проездной | 47 | 27 035 842 |
| Безлимитная карта студента | 600,00 | | проездной | 19 | 19 422 600 |
| Безлимитная карта школьника | 600,00 | | проездной | 19 | 7 105 200 |
| Социальная карта | 270,00 | | проездной | 9 | 35 793 360 |
| Электронный кошелек 90 минут | | 32,00 | разовый | не применимо | 204 255 256 |
| Итого | | | | | 293 612 257 |

Необходимо отметить, что данный расчёт, с одной стороны, не учитывает пассажиров, не оплативших свой проезд. Доля таких пассажиров при переходе к бескондукторной системе оплаты составит, по оценкам, от 5 до 7% пассажиров и может редуцироваться ужесточением штрафов и повышением неотвратимости их оплаты, что требует изменений законодательства (наделение контролеров правом задержания безбилетного пассажира и выяснения личности для выписывания штрафа), а также повышением качества работы контролеров (увеличение количества рейдов, обеспечение равномерности и случайности контроля).

С другой стороны, при внедрении новой билетной системы, как уже отмечалось выше, целесообразно сохранение возможности оплаты проезда в салоне транспортного средства. При этом стоимость такого билета должна быть значительно выше оплаты проезда по заранее приобретенному билету «Электронный кошелек 90 минут», что позволит несколько увеличить поступления от собираемой выручки. По оценке, доля билетов, которые будут приобретаться в салоне транспортного средства по завышенным тарифам составит 4% – 6%.

6.8.4. Разработка возможных сценариев привлечения государственной поддержки и организации привлечения внебюджетного финансирования в развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава ТОП Самарско-Тольяттинской агломерации

Для развития инфраструктуры и обновления подвижного состава транспорта общего пользования, помимо прямого финансирования за счёт средств регионального и местных бюджетов и непосредственно собственных и заёмных средств организаций, осуществляющих пассажирские перевозки, могут привлекаться межбюджетные трансферты из бюджетов других уровней бюджетной системы Российской Федерации и внебюджетное финансирование.

Одной из задач реализуемого в настоящее время (в 2023 – 2024 годы) федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного

хозяйства» в составе национального проекта «Безопасные качественные дороги» является задача обновления подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в 20 крупнейших городских агломерациях (за исключением Московской и Санкт-Петербургской). Результатом выполнения данной задачи к 31 декабря 2024 года должны стать проведённые не менее чем в 20 городских агломерациях мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта (и при необходимости соответствующей инфраструктуры), в том числе с учётом приоритетности использования транспорта, работающего на газомоторном топливе.

В рамках указанного проекта предусматривается оказание федеральной поддержки для обновления городского общественного пассажирского транспорта, а именно приобретения транспортных средств большого и (или) особо большого класса (в том числе автобусов, работающих на газомоторном топливе, автобусов с электрическим двигателем, троллейбусов и вагонов трамваев, а для негазифицированных городских агломераций – также автобусов, оснащённых дизельным двигателем, экологические характеристики которого соответствуют требованиям класса Евро-5) со 100% низким уровнем пола в салоне, произведённых на территории Российской Федерации в целях эксплуатации на магистральных маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемому тарифу (с началом работы не позднее 6:00 и окончанием не ранее 23:00 в ежедневном режиме и интервалами движения не более 10 минут в часы пик и не более 20 минут в остальное время работы).

Принятие решений об оказании федеральной поддержки (предоставлении 60% скидки на приобретение транспортных средств в лизинг через ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания») субъектам Российской Федерации производится по итогам рассмотрения заявок, совместно подготовленных органами исполнительной власти

субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления муниципальных образований, входящих в состав городской агломерации. Проектным комитетом по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» утверждён Порядок определения субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта.

Средства федеральной поддержки предоставляются на конкурсной основе. При рассмотрении заявок производится экспертная оценка эффективности деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления, в том числе оценка уровня развития транспортной инфраструктуры, уровня развития общественного пассажирского транспорта, оценка документов транспортного планирования и качества транспортной политики на территориях муниципальных образований в целом. Высокое качество разработки документов транспортного планирования и их практической реализации повышает шансы субъекта Российской Федерации на оказание федеральной поддержки по приобретению транспортных средств.

Лимит средств федеральной поддержки на одну городскую агломерацию в течение всего срока реализации национального проекта определяется исходя из численности постоянного населения крупнейшего городского округа в составе городской агломерации и составляет 2000 рублей на одного жителя.

Самарская область участвовала в конкурсном отборе заявок на оказание федеральной поддержки в рамках реализации указанного мероприятия национального проекта в 2020 и 2021 годах. Обе заявки были высоко оценены экспертной комиссией, и в результате были приняты положительные решения об оказании федеральной поддержки, что свидетельствует о значительном прогрессе в осуществлении транспортной

политики в регионе в сравнении с другими субъектами Российской Федерации и городскими образованиями.

Так, в 2020 году были приобретены в лизинг по договору с ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» с 60% скидкой 50 новых пассажирских автобусов ЛиАЗ-5292.67, которые будут эксплуатироваться на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в г.о. Тольятти (№ 13 и 46), при этом из федерального бюджета на эти цели было выделено 600 млн. рублей. В 2021 году приобретены 22 троллейбуса (маршрут № 4 в г.о. Самара), при этом федеральное софинансирование составило 447,3 млн. рублей (табл. 126).

Таблица 126

Количество приобретённых транспортных средств для регулярных перевозок пассажиров и багажа в Самарско-Тольяттинской городской агломерации с использованием федеральной поддержки в 2020 – 2021 годах

| № п/п | Год | Город в составе агломерации | Вид транспортных средств | Кол-во приобретенных ТС, ед. | Сумма средств федеральной поддержки, тыс. рублей | Маршруты регулярных перевозок |
|-------|------|-----------------------------|--------------------------|------------------------------|--|-------------------------------|
| 1. | 2020 | г.о. Тольятти | Автобус | 50 | 600 000,00 | Автобус № 13, автобус № 46 |
| 2. | 2021 | г.о. Самара | Троллейбус | 22 | 447 348,00 | Троллейбус № 4 |

Торжественная церемония передачи Тольяттинскому пассажирскому автотранспортному предприятию № 3 50 новых пассажирских автобусов, которые поступили в Самарскую область благодаря национальному проекту «Безопасные качественные дороги», состоялась 10 ноября 2020 года при участии Губернатора Самарской области Дмитрия Азарова, министра транспорта и автомобильных дорог Самарской области Ивана Пивкина и первого заместителя главы г.о. Тольятти Игоря Ладыки (рис. 134).



Рис. 134. Приобретённые с использованием средств федеральной поддержки в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» автобусы в г.о. Тольятти

С учётом численности проживающего населения лимит возможных средств федеральной поддержки в настоящее время использован не полностью и сохраняется возможность подачи заявок в последующие годы.

В то же время представляется не вполне верным использование в качестве базовой величины для определения лимита средств численности населения г. Самары как «ядра» агломерации, тогда как Самарско-Тольяттинская агломерация фактически является полицентрической и двухядерной. В этой связи целесообразно обращение в Минтранс России с просьбой о внесении изменений в Порядок определения субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные качественные дороги» с

целью более корректного учёта особенностей тех или иных городских агломераций, в том числе более объективным было бы определение лимита финансирования исходя из численности населения суммарно всех городов-«ядер» для полицентрических городских агломераций.

В качестве возможных вариантов привлечения внебюджетного финансирования рассматриваются следующие источники:

привлечение частного капитала с помощью использования концессионного соглашения (Федеральный закон «О концессионных соглашениях»). Данный вариант является достаточно выгодным для регионального бюджета в краткосрочной перспективе, так как позволяет перенести часть рисков на концессионера и снять нагрузку с консолидированного бюджета области. Однако высокие нормы доходности по концессионным соглашениям могут негативно сказаться на бюджетной устойчивости в долгосрочном периоде;

кредиты могут быть только вспомогательным инструментом на инвестиционной стадии на сроки не более 3 – 7 лет. При этом процентные расходы по заимствованным средствам зависят от кредитного рейтинга региона. В некоторых случаях может потребоваться гарантирование кредитов для снижения рисков кредиторов. Банки являются важнейшим финансовым посредником, концентрируя у себя не только средства финансовых и нефинансовых корпоративных клиентов, но и средства физических лиц. Банки являются необходимым экспертом по кредитному риску проекта, обеспечивают ликвидность обращаемых бумаг, оказывают кастодиальные и расчетные услуги.

Наибольшее внимание в данной сфере следует уделить государственной корпорации развития (ВЭБ.РФ) как институту развития, аккумулирующему и инвестирующему значительные средства, в том числе в транспортные проекты.

Также в части обновления подвижного состава ТОП может быть использован механизм лизинга, который позволяет снизить процентные расходы по заемным средствам. Одним из основных участников данного рынка является государственная транспортная лизинговая компания, которая способна предоставить выгодные условия как один из основных исполнителей национального проекта «Безопасные качественные дороги» и получатель федеральной субсидии, направленной на льготные условия обновления подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта.

Привлечение средств может быть осуществлено с помощью выпуска облигаций (в том числе инфраструктурных). В международной практике эмиссия ценных бумаг расценивается как более предпочтительный по сравнению с кредитованием инструмент заимствования благодаря лучшему соотношению вырученных средств к издержкам, особенно для крупных заимствований, а также более длительным срокам заимствования. Тенденции уменьшения роли традиционного банковского кредитования в пользу корпоративных заимствований на рынках капитала начинают формироваться и в России.

Дополнительного рассмотрения заслуживают перспективы заимствования средств у международных организаций, проявляющих интерес к работе в России. К таким организациям в первую очередь относится БРИКС.

С точки зрения возможных сценариев привлечения государственной поддержки главным источником является федеральный бюджет, а также средства Фонда национального благосостояния, одним из бенефициаров которых является ВЭБ.РФ, на счетах которого размещается часть данных средств.

В рамках проведённых расчетов приоритетным являлся сценарий, в рамках которого часть капитальных затрат покрывается за счет выпуска

облигаций для покрытия первоначального взноса лизинга подвижного состава. Данный облигационный выпуск будет представлен к выкупу ВЭБ.РФ. Погашение данных облигаций будет производиться за счет субсидии из федерального бюджета, в то время как купонные платежи лягут на бюджет Самарской области.

6.8.5. Разработка укрупненной финансовой модели развития ТОП Самарско-Тольяттинской агломерации на долгосрочную перспективу и уточнение ключевых технико-экономических параметров функционирования всех видов ТОП (автомобильный, ГЭТ, железнодорожный, речной) Самарско-Тольяттинской агломерации и ключевых инвестиционных проектов

6.8.5.1. Описание финансовой модели развития ТОП Самарско-Тольяттинской агломерации и используемых предпосылок

Для расчета бюджетных потоков была разработана укрупненная финансовая модель развития ТОП Самарско-Тольяттинской агломерации. Доходная часть включала объем собираемой тарифной выручки со всех видов транспорта (ГЭТ, автобусы, метро, ж/д транспорт). С точки зрения расходной части были рассчитаны данные по платежам по брутто-контрактам, необходимым для поддержания функционирования транспортной сети региона.

Отдельно была разработана финансовая модель для оценки денежных потоков по транспортной системе г.о. Самара (ГЭТ, автобусы, метро, ж/д перевозки), на основе которой была произведена оценка объемов поддержки на стадии обновления сети и подвижного состава, а также ежегодной платы по брутто-контрактам. Также была разработана финансовая модель для калькуляции финансовых потоков по транспортной системе г.о. Тольятти (ГЭТ, автобусы). Далее были рассчитаны совокупные финансовые потоки для Самарско-Тольяттинской агломерации.



Рис. 135. Общая структура финансовых моделей для оценки финансирования ТОП Самарско-Тольяттинской агломерации

В качестве макроэкономических предпосылок использовались данные из прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года от Министерства экономического развития Российской Федерации. В качестве горизонта прогнозирования был взят период 2023 – 2030 годов.

Базовый сценарий расчета предполагает переход на брутто-контракты по всем видам транспорта (автобусы, ГЭТ, метро) в г. Самаре. В свою очередь, в г. Тольятти оценка эффектов от перехода на брутто-контракты не осуществлялась. Однако расчет по Самарско-Тольяттинской агломерации включал капитальные затраты на обновление инфраструктуры и подвижного состава г. Тольятти.

6.8.5.2. Создание финансовой модели развития ТОП Самарско-Тольяттинской агломерации (доходы и расходы, движение денежных средств)

В консолидированной финансовой модели города предполагается, что в качестве доходов выступает собираемая тарифная выручка, а расходы складываются из платежей по брутто-контрактам, куда входят операционные расходы и платежи для обслуживания заемных средств, привлеченные для реализации инвестиционных проектов.

Разница между собираемой выручкой и совокупными платежами из бюджета является дефицитом, покрываемым из консолидированного бюджета Самарской области.

Таблица 127

Основные денежные потоки консолидированной финансовой модели в ценах соответствующих лет, млн. рублей

| Показатель | 2021 год | 2022 год | 2023 год | 2024 год | 2025 год | 2026 год | 2027 год | 2028 год | 2029 год | 2030 год |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Выручка, поступающая в бюджет | 0 | 1 898 | 4 451 | 5 516 | 6 100 | 6 574 | 7 084 | 7 632 | 8 223 | 8 859 |
| Бюджетные затраты на операционную деятельность | 3 088 | 4 409 | 7 107 | 9 042 | 9 403 | 9 778 | 10 167 | 10 570 | 10 988 | 11 422 |
| Бюджетные затраты на капитальные расходы | 647 | 1 228 | 1 416 | 1 239 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Лизинговые платежи | 0 | 0 | 0 | 592 | 1 919 | 1 919 | 1 919 | 1 919 | 1 328 | 0 |
| Обслуживание облигационного займа на обновление ПС | 0 | 328 | 328 | 328 | 328 | 225 | 116 | 0 | 0 | 0 |
| Субсидия консолидированного бюджета | 3 735 | 4 066 | 4 399 | 5 684 | 5 550 | 5 349 | 5 118 | 4 856 | 4 092 | 2 563 |

Таким образом, в модели по брутто-контрактам платежи состоят из следующих элементов:

1. Операционные расходы (рассчитываемые с использованием транспортной модели).

2. Инвестиционный компонент:

выплаты для погашения тела лизинга;

процентные выплаты по лизингу.

Детализация операционных расходов по видам транспорта показывает, что наибольшие расходы придутся на обслуживание автобусов.

Таблица 128

Бюджетные затраты на операционную деятельность в разбивке по видам транспорта, млн. рублей

| Вид транспорта | 2021 год | 2022 год | 2023 год | 2024 год | 2025 год | 2026 год | 2027 год | 2028 год | 2029 год | 2030 год |
|----------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Трамвай | 1 120 | 1 558 | 1 620 | 1 685 | 1 752 | 1 822 | 1 894 | 1 969 | 2 047 | 2 128 |
| Троллейбус | 776 | 807 | 840 | 873 | 908 | 944 | 982 | 1 021 | 1 061 | 1 103 |
| Автобус | 1 200 | 1 248 | 3 825 | 5 425 | 5 641 | 5 866 | 6 100 | 6 341 | 6 592 | 6 853 |
| Метро | 768 | 795 | 822 | 819 | 851 | 885 | 921 | 957 | 995 | 1 034 |
| Рж/д | 0 | 0 | 0 | 241 | 250 | 260 | 271 | 281 | 292 | 304 |
| Итого | 3 088 | 4 409 | 7 107 | 9 042 | 9 403 | 9 778 | 10 167 | 10 570 | 10 988 | 11 422 |

Детализация операционных расходов по статьям расходов показала, что среди ТТУ и автобусов наибольшие годовые расходы в 2025 году придутся на амортизацию ПС.

Таблица 129

Операционные расходы в годовом выражении в разбивке по статьям на 2025 год, млн. рублей

| Показатель | Трамвай | Троллейбус | Автобус | Метро | Ж/д | Всего |
|-----------------------|---------|------------|---------|-------|-----|-------|
| Выпуск в пик | 185 | 121 | 1 256 | - | - | 1 562 |
| Парк ПС (амортизация) | 647 | 280 | 1 439 | - | - | 2 366 |
| Пробег ПС в год | 695 | 270 | 1 353 | - | - | 2 317 |
| Время ПС в год | 225 | 237 | 1 594 | - | - | 2 056 |
| Всего | 1 752 | 908 | 5 641 | 851 | 250 | 9 403 |

6.8.5.3. Оценка потребности в финансовых ресурсах

Потребность в финансировании для реализации проектов в сфере обновления системы ТОП Самарско-Тольяттинской агломерации складывается из следующих категорий:

1. Обновление подвижного состава (59% от общих капитальных затрат).

2. Обновление транспортной инфраструктуры (41% от общих капитальных затрат).

Таблица 130

Совокупные капитальные затраты по проекту обновления системы
ТОП Самарско-Тольяттинской агломерации, млн. рублей

| Показатель | Итого, млн. рублей | Итого, % |
|------------------|--------------------|----------|
| Подвижной состав | 13 116 | 55,8% |
| Трамвай | 3 853 | 16,4% |
| Троллейбус | 1 286 | 5,5% |
| Автобус | 7 976 | 33,9% |
| Инфраструктура | 10 379 | 44,2% |
| Трамвай | 7 312 | 31,1% |
| Троллейбус | 930 | 4,0% |
| Метро | 1 891 | 8,1% |
| Ж/д | 245 | 1,0% |
| Итого | 23 495 | 100,0% |

В части обновления подвижного состава наиболее капиталоемким является закупка автобусов, на которые приходится 33,9% от совокупных капитальных затрат. В части обновления инфраструктуры наибольшие капитальные расходы придутся на трамвайную инфраструктуру – 31,1% от общих капитальных затрат.

Таблица 131

Совокупные капитальные затраты по проекту обновления системы ТОП
Самарско-Тольяттинской агломерации в разбивке по годам, млн. рублей

| Показатель | 2021 год | 2022 год | 2023 год | 2024 год | Итого |
|------------------|----------|----------|----------|----------|--------|
| Подвижной состав | 1 204 | 1 256 | 5 213 | 5 444 | 13 116 |
| Инфраструктура | 750 | 3 148 | 3 755 | 2 725 | 10 379 |
| Итого | 1 954 | 4 404 | 8 968 | 8 169 | 23 495 |

6.8.5.4. Определение сроков, форм и условий финансирования

Для финансирования капитальных затрат на обновление трамвайной инфраструктуры используются следующие источники:

капитальный грант от организации БРИКС (в базовом варианте предполагается, что объем капитального гранта составит 80%);

остаток потребности (20%) финансируется за счет средств регионального бюджета.

Так как данные источники являются невозвратными, то сроки финансирования совпадают со сроками строительства и обновления инфраструктуры и составляют 4 года (2021 – 2024 годы).

В качестве базовой предпосылки обновление троллейбусной инфраструктуры, а также инфраструктуры метро и ж/д транспорта финансируется за счет средств консолидированного регионального бюджета Самарской области и приходится на тот же период 2021-2024 годы.

Финансирование обновления подвижного состава ГЭТ и автобусов происходит с использованием механизма лизинга и осуществляется следующим образом:

40% капитальных затрат покрывается в виде первоначального взноса за счет выпуска облигаций по ставке 6,25% (ставка ЦБ 4,25% + премия 2,25%);

60% капитальных затрат финансируются за счет лизинга по ставке 7%.

Срок обновления парка ГЭТ и автобусов также составляет 4 года (2021 – 2024 годы). Лизинговый механизм предполагает выплаты в течение последующих 5 лет после каждого года обновления подвижного состава. Таким образом, полный расчет по лизингу произойдет в 2029 году.

Таблица 132

Структура финансирования капитальных расходов в рамках рассматриваемого проекта обновления транспортной сети Самарско-Тольяттинской агломерации, млн. рублей

| Показатель | 2021 год | 2022 год | 2023 год | 2024 год | Итого |
|--|----------|----------|----------|----------|-------|
| Расходы региона на капитальное строительство | 647 | 1 228 | 1 416 | 1 239 | 4 529 |
| Капитальный грант – БРИКС | 103 | 1 921 | 2 340 | 1 487 | 5 850 |

| Показатель | 2021 год | 2022 год | 2023 год | 2024 год | Итого |
|--------------------|----------|----------|----------|----------|--------|
| Облигационный заем | 1 204 | 1 256 | 2 787 | 0 | 5 246 |
| Лизинг ПС | 0 | 0 | 2 426 | 5 444 | 7 870 |
| Итого | 1 954 | 4 404 | 8 968 | 8 169 | 23 495 |

Предполагается, что облигационный заем будет выкуплен ВЭБ.РФ. Для погашения данного займа будет предоставлена субсидия из федерального бюджета. В качестве базовой предпосылки период погашения придется на 2025 – 2027 годы. Общий объем субсидии из федерального бюджета составит 7 млрд. рублей. Купонные платежи по облигациям лягут на консолидированный бюджет Самарской области.

Таким образом, основная часть источников финансирования придется на лизинговый механизм (7,9 млрд. рублей). Вторым по размеру станет капитальный грант от БРИКС (5,9 млрд. рублей).

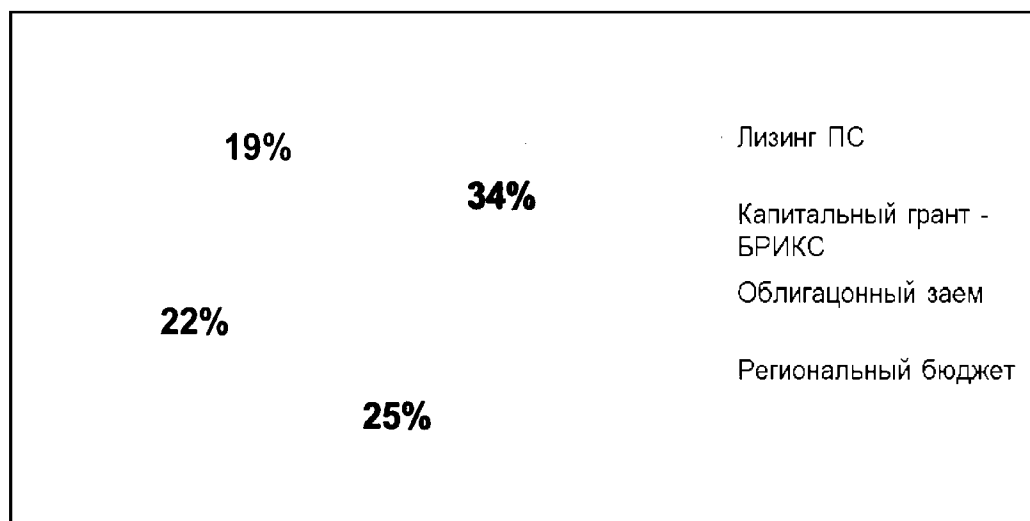


Рис. 136. Структура финансирования совокупных капитальных затрат при реализации комплекса проектов в сфере ТОП Самарско-Тольяттинской агломерации, %

Обслуживание лизинговых платежей ляжет на консолидированный региональный бюджет Самарской области. Наибольшие выплаты придутся на 2025 – 2028 годы, их размер достигнет 1,92 млрд. рублей в год.

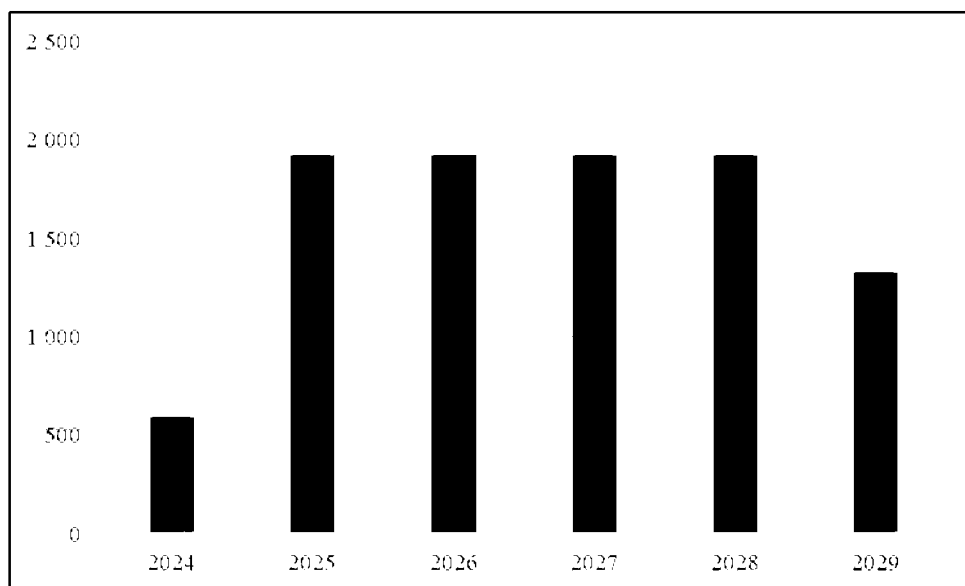


Рис. 137. Совокупный объем лизинговых платежей, млн. рублей

Таким образом, в качестве расходов консолидированного бюджета Самарской области будут выступать:

- разница между собираемой выручкой и операционными расходами;
- расходы на капитальное строительство;
- купонные выплаты по облигациям;
- лизинговые платежи.

6.8.5.5. Определение оптимального варианта финансирования. Целесообразность применения механизмов государственно-частного партнёрства и концессионных соглашений

В условиях ограниченности бюджетных ресурсов привлечение внебюджетных инвестиций является важным источником финансирования для реализации проектов в транспортной сфере. В качестве основного сценария предполагается, что по всем видам транспорта будет осуществлён переход на брутто-контракты.

Общий объем капитальных затрат за рассматриваемый период составляет 23,5 млрд. рублей. Использование привлеченных средств с финансовых рынков, а также капитальный грант от БРИКС позволят снизить региональные затраты Самарской области на капитальные затраты в период 2021 – 2024 годов. На долю регионального бюджета Самарской области

придется меньше всего капитальных расходов в период 2023 – 2024 годов – 4,5 млрд. рублей (19% от совокупных капитальных затрат).

Таким образом, привлечение заемного финансирования, часть которого будет покрыта в дальнейшем с помощью средств федерального бюджета, даст возможность реализовать проект перераспределив бюджетные расходы регионального бюджета Самарской области на более поздний период.

Использование концессионной модели (Федеральный закон «О концессионных соглашениях») приводит к дополнительным расходам регионального бюджета в более поздних периодах, что может негативно сказаться на бюджетной устойчивости Самарской области. Данный вариант выглядит неоптимальным при использовании базовых предпосылок.

Использование непосредственно механизма муниципально-частного партнерства невозможно в силу того, что у частного партнера будет возникать право собственности на объект соглашения.

Что касается альтернативных вариантов, то, например, такой инструмент как долгосрочное инвестиционное соглашение (ДИС) предполагает меньший уровень гарантий возврата частных инвестиций, что в свою очередь, увеличит риски акционера и станет препятствием для привлечения частного капитала.

6.8.5.6. Расчёт экономической и бюджетной эффективности развития ТОП Самарско-Тольяттинской агломерации для Самарской области и отдельных муниципальных образований, включая сценарный расчет экономической и бюджетной эффективности на основе анализа эффективности полных инвестиционных затрат, анализа отношения полученного бюджетом результата (объемы налоговых поступлений в бюджеты всех уровней за счет прямых и косвенных эффектов) и расходов бюджетов всех уровней

Для оценки бюджетных потоков и оптимизации параметров модели был рассмотрен ряд сценариев:

сценарий № 1 – основной сценарий, включающий полный переход на брутто-контракты (ГЭТ, автобусы, метро);

сценарий № 2 – сценарий, при котором все автобусные перевозчики остаются на нетто-контрактах (вся собираемая выручка остается у частных перевозчиков и идет на покрытие операционных затрат; региональный бюджет покрывает выпадающие доходы частных перевозчиков);

сценарий № 3 – сценарий, при котором только пригородные автобусные перевозчики остаются на брутто-контрактах.

Необходимо отметить, что для оптимизации транспортной модели основным мероприятием являлось снижение ежегодного субсидирования со стороны консолидированного регионального бюджета.

Как видно из представленных данных, использование нетто-контрактов (сценарий № 2 и сценарий № 3) приводит к увеличению расходов регионального бюджета. Изменение сценария приводит к росту дополнительных субсидий, необходимых для выделения из бюджета Самарской области.

Сценарий № 1 является наиболее предпочтительным, показывая наибольший коэффициент «выгоды-расходы». Необходимо отметить, что несмотря на то, что данный индикатор получился менее 1, при увеличении горизонта прогнозирования расходы бюджета (совокупная субсидия) по отношению к собираемой выручке при базовом сценарии сокращаются, тем самым увеличивая показатель «выгоды-расходы».

Таблица 133

Соотношение прямых и косвенных налоговых эффектов, полученных от реализации проекта, и расходов консолидированного бюджета Самарской области за 2021 – 2030 годы, млн. рублей

| Показатель | Сценарий 1 | Сценарий 2 | Сценарий 3 |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Бюджетные эффекты | 35 017 | 35 017 | 35 017 |
| Совокупная субсидия региона | 47 094 | 47 808 | 47 758 |
| Соотношение эффектов и расходов | 0,90 | 0,89 | 0,84 |

Оценка бюджетных расходов по сценариям, млн. рублей

| Показатель | 2021 год | 2022 год | 2023 год | 2024 год | 2025 год | 2026 год | 2027 год | 2028 год | 2029 год | 2030 год | Всего за 2021-2030 гг. |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------------------|
| Сценарий 1 | | | | | | | | | | | |
| Выручка | 0 | 1 898 | 4 451 | 5 516 | 6 100 | 6 574 | 7 084 | 7 632 | 8 223 | 8 859 | 56 337 |
| ОРЕХ | 3 088 | 4 409 | 7 107 | 9 042 | 9 403 | 9 778 | 10 167 | 10 570 | 10 988 | 11 422 | 85 972 |
| Расходы региона на капитальное строительство | 647 | 1 228 | 1 416 | 1 239 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 529 |
| Расходы региона на выплату процентных платежей (облигаций) | 0 | 328 | 328 | 328 | 328 | 225 | 116 | 0 | 0 | 0 | 1 653 |
| Лизинговый платеж | 0 | 0 | 0 | 592 | 1 919 | 1 919 | 1 919 | 1 919 | 1 328 | 0 | 9 597 |
| Действующая субсидия на покрытие дефицита | 3 088 | 3 207 | 3 331 | 3 360 | 3 494 | 3 633 | 3 778 | 3 928 | 4 083 | 4 244 | 36 147 |
| Дополнительная субсидия региона для покрытия дефицита | 647 | 859 | 1 068 | 2 324 | 2 056 | 1 715 | 1 340 | 929 | 9 | 0 | 10 947 |
| Сценарий 2 | | | | | | | | | | | |
| Выручка | 0 | 1 898 | 2 099 | 2 692 | 2 977 | 3 209 | 3 458 | 3 726 | 4 014 | 4 324 | 28 397 |
| ОРЕХ | 3 088 | 4 409 | 4 826 | 6 305 | 6 376 | 6 516 | 6 651 | 6 782 | 6 907 | 7 025 | 58 883 |
| Расходы региона на капитальное строительство | 647 | 1 228 | 1 416 | 1 239 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 529 |
| Расходы региона на выплату процентных платежей (облигаций) | 0 | 328 | 328 | 328 | 328 | 225 | 116 | 0 | 0 | 0 | 1 653 |
| Лизинговый платеж | 0 | 0 | 0 | 592 | 1 919 | 1 919 | 1 919 | 1 919 | 1 328 | 0 | 9 597 |
| Действующая субсидия на покрытие дефицита | 3 088 | 3 207 | 3 331 | 3 360 | 3 494 | 3 633 | 3 778 | 3 928 | 4 083 | 4 244 | 36 147 |
| Дополнительная субсидия региона для покрытия дефицита | 647 | 859 | 1 139 | 2 410 | 2 152 | 1 818 | 1 451 | 1 048 | 138 | 0 | 11 661 |
| Сценарий 3 | | | | | | | | | | | |
| Выручка | 0 | 1 898 | 4 380 | 5 215 | 5 767 | 6 215 | 6 697 | 7 216 | 7 774 | 8 375 | 53 536 |
| ОРЕХ | 3 088 | 4 409 | 7 107 | 8 820 | 9 158 | 9 514 | 9 882 | 10 262 | 10 657 | 11 065 | 83 961 |
| Расходы региона на капитальное строительство | 647 | 1 228 | 1 416 | 1 239 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 529 |
| Расходы региона на выплату процентных платежей (облигаций) | 0 | 328 | 328 | 328 | 328 | 225 | 116 | 0 | 0 | 0 | 1 653 |
| Лизинговый платеж | 0 | 0 | 0 | 592 | 1 919 | 1 919 | 1 919 | 1 919 | 1 328 | 0 | 9 597 |
| Действующая субсидия на покрытие дефицита | 3 088 | 3 207 | 3 331 | 3 360 | 3 494 | 3 633 | 3 778 | 3 928 | 4 083 | 4 244 | 36 147 |
| Дополнительная субсидия региона для покрытия дефицита | 647 | 859 | 1 139 | 2 404 | 2 144 | 1 810 | 1 442 | 1 039 | 127 | 0 | 11 610 |

6.8.5.7. Предложения по механизмам, размерам и срокам бюджетного финансирования мероприятий по развитию ТОП Самарско-Тольяттинской агломерации

В качестве основных механизмов бюджетного финансирования при разработке финансовых моделей были рассмотрены и использованы следующие инструменты.

Таблица 135

Механизмы бюджетного финансирования, отобранные для финансового моделирования

| Наименование механизма финансирования | Период предоставления | Размер расходов |
|---|--|---|
| Капитальный грант из регионального бюджета на инфраструктуру ГЭТ | Период строительства и обновления: 2021 – 2024 годы | 20% от капитальных затрат на инфраструктуру ГЭТ |
| Капитальный грант из регионального бюджета на инфраструктуру метро и ж/д | Период строительства и обновления: 2021 – 2024 годы | 100% от капитальных затрат на инфраструктуру |
| Федеральная субсидия на погашение облигационного займа | 2025 – 2027 годы | 100% номинальной стоимости выпущенных облигаций |
| Расходы регионального бюджета на покрытие купонных платежей по облигационному займу | 2021 – 2027 годы | 100% купонных выплат |
| Субсидия консолидированного регионального бюджета на покрытие дефицита | Весь срок реализации проекта: 2021 – 2030 годы | 100% дефицита средств |

Анализ возможных вариантов бюджетного финансирования показал, что федеральная поддержка приходится на 2025 – 2027 годы и будет направлена исключительно на погашение привлеченных с помощью эмиссии облигаций внебюджетных средств.

Средства консолидированного регионального бюджета будут использоваться на финансирование капитальных расходов на обновление

инфраструктуры, выплаты купонных платежей, а также для ликвидации текущего дефицита средств транспортной системы агломерации. Как уже описывалось ранее дефицит формируется из-за нехватки собираемой тарифной выручки на покрытие текущих расходов, которые, в свою очередь, являются платежами по брутто-контрактам, состоящими из операционных затрат и платежей по лизингу.

6.8.5.8. Прогноз доходов от деятельности ТОП

Доходы консолидированного бюджета Самарской области состоят из собираемой выручки со всех видов транспорта. Предполагается, что после сбора выручка будет аккумулирована и перенаправлена на финансирование транспортных расходов.

Выручка рассчитывалась на основе пассажиропотока и тарифной сетки, представленной ранее. Помимо этого, в модель были заложены темпы инфляции (в соответствии с прогнозом ИПЦ Министерства экономического развития Российской Федерации), а также равномерный подъем тарифов на 10% в течение трех лет на всем протяжении периода моделирования до 2030 года. Таким образом в 2025 году после полного перехода на брутто-контракты выручка в ценах соответствующих лет составит 6,1 млрд. рублей.

Таким образом, на прогнозируемую выручку влияют следующие факторы:

1. Рост пассажиропотока:

к 2025 году (относительно 2020 года) – на 16,0%;

к 2035 году (относительно 2020 года) – на 20,7%.

2. Рост реального тарифа на 3,23% ежегодно (10% рост в течение трех лет).

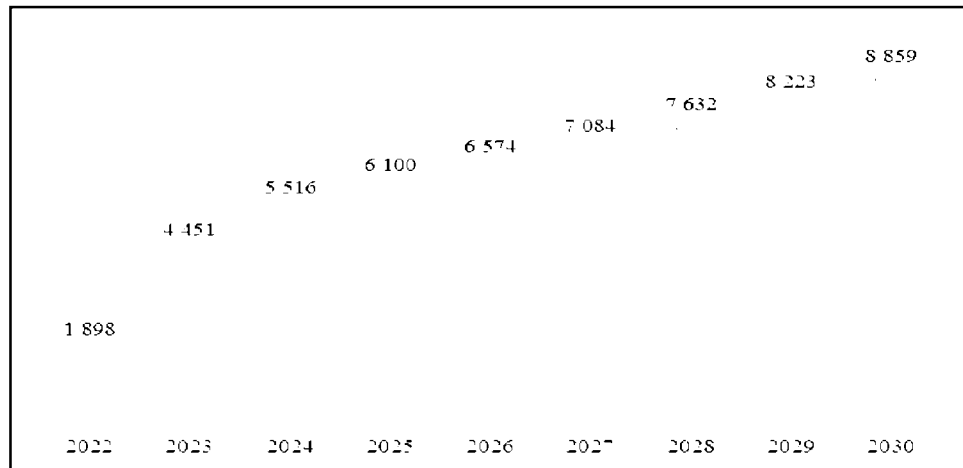


Рис. 138. Динамика прогнозируемой выручки в ценах соответствующих лет, млн. рублей

6.8.5.9. Оптимальная доля софинансирования расходов потенциального инвестора с точки зрения бюджетной эффективности

Необходимо понимать, что с точки зрения бюджета региона оптимизация бюджетной эффективности будет достигаться путем максимизации доли источников финансирования с наименьшими ставками и минимизации наиболее дорогих источников финансирования.

Таблица 136

Стоимость привлечения средств для реализации проекта

| Наименование механизма финансирования | Процентная ставка, % | Размер расходов |
|---|----------------------|--|
| Капитальный грант от БРИКС | Безвозмездный | 80% от капитальных затрат на инфраструктуру ГНЭТ |
| Облигационный заем на обновление ПС (в качестве первоначального взноса) | 6,25% | 40% от капитальных затрат на ПС |
| Лизинг ПС | 7% | 60% от капитальных затрат на ПС |

Капитальный грант от организации БРИКС представляет собой невозвратную субсидию и является самым дешевым (с точки зрения бюджета региона) источником финансирования проекта. Как уже было написано, капитальный грант покрывает 80% затрат на обновление инфраструктуры

ГНЭТ. Субсидия федерального бюджета на погашение облигационного займа также позволит снизить затраты бюджета Самарской области.

Следующим источником является облигационный заем, с помощью которого будут привлечены средства ВЭБ.РФ по купонной ставке 6,25%. Лизинг для обновления ПС является наиболее дорогим способом финансирования (7%).

Использование непосредственно частного капитала, норма доходности которого оценивается на уровне 15%, приведет к росту расходов регионального и городского бюджета, повысит риски проекта и сделает его менее устойчивым с финансовой точки зрения.

6.8.5.10. Условия реализуемости развития ТОП Самарско-Тольяттинской агломерации с учётом плана расходов

Помимо точности прогнозирования параметров операционной деятельности (собираемая выручка, операционные расходы) на эффективность реализации проекта оптимизации транспортной сети Самарско-Тольяттинской агломерации может влиять ряд макроэкономических факторов.

Привлечение внебюджетных средств с финансовых рынков, в первую очередь, зависит от совокупности рисков и нормы доходности при реализации проекта. При увеличении факторов риска для привлечения заемного финансирования будет необходимо повышение нормы доходности, что в свою очередь негативно скажется на финансовой устойчивости проекта и бюджетной нагрузке региона.

Среди основных факторов риска можно выделить: рост инфляционных ожиданий и как следствие, увеличение ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации (на основании, которой оценивается размер купонной доходности эмитируемых облигаций). Также волатильность на финансовых рынках может привести к повышению рыночных ставок, что также будет

препятствовать привлечению заемного капитала с учетом планируемых расходов консолидированного бюджета региона.

Другие источники финансирования, такие как субсидия из федерального бюджета и капитальный грант БРИКС, также подвержены экономическим и финансовым колебаниям. Так, неопределенность в экономике и доходах федерального бюджета может привести к снижению размера планируемой субсидии.

Государственная корпорация развития ВЭБ.РФ также является рыночным агентом и несет рыночные риски. Более того, ВЭБ.РФ согласно Федеральному закону «О государственной корпорации развития «ВЭБ.РФ» вправе привлекать средства Фонда национального благосостояния (ФНБ). Однако капитал ФНБ формируется за счёт дополнительных доходов федерального бюджета от нефтегазового комплекса. При пессимистичном сценарии развития экономики (падении цен на нефтепродукты) возможна ситуация, при которой произойдет снижение размера капитального гранта из федерального бюджета в силу снижения бюджетных доходов, а также недостаток средств ВЭБ.РФ для финансирования проекта с использованием облигационного займа (средства ФНБ будут направлены на балансирование федерального бюджета, а не депозиты ВЭБ.РФ).

6.8.5.11. Определение сроков начала и окончания реализации для каждого из мероприятий

В качестве основного был взят сценарий, в рамках которого сроки реализации работ, связанных со строительством новой инфраструктуры, а также сроки мероприятий, связанных с обновлением подвижного состава, совпадают и приходятся на 2021 – 2024 годы.

Сроки реализации мероприятий по обновлению и строительству транспортной инфраструктуры и обновлению подвижного состава

| Наименование объекта | Год начала обновления | Год окончания обновления | Срок мероприятия, лет |
|----------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|
| Инфраструктура | | | |
| ГЭТ | 2021 | 2024 | 4 |
| Метро | 2021 | 2024 | 4 |
| Ж/д | 2021 | 2024 | 4 |
| Подвижной состав | | | |
| Трамвай | 2021 | 2024 | 4 |
| Троллейбус | 2021 | 2024 | 4 |
| Автобус МК | 2023 | 2024 | 2 |
| Автобус СК | 2023 | 2024 | 2 |
| Автобус БК | 2023 | 2024 | 2 |
| Автобус ОБК | 2023 | 2024 | 2 |

Сроки мероприятий, связанных с финансированием капитальных расходов за счет привлечения заемных средств на возвратной основе, уже были ранее описаны. Так облигационный заем будет иметь срок обращения 7 лет:

2021 – 2024 годы – происходят купонные платежи по выпущенным облигациям;

2025 – 2027 годы – происходит частичное погашение (обратный выкуп) облигаций за счет субсидии из федерального бюджета.

Срок лизинга составляет 5 лет начиная с года образования задолженности. Учитывая, что последний год обновления подвижного состава приходится на 2024 год, окончание платежей по лизингу придется на 2029 год.

Мероприятия, связанные с безвозмездным финансированием, не предусматривают возврата средств в будущих периодах, и поэтому срок их реализации совпадает со сроками соответствующих капитальных расходов. К таким поступлениям относятся:

капитальный грант от БРИКС;

региональные расходы на обновление инфраструктуры.

Сроки введения брутто-контрактов отличаются по видам транспорта.

Таблица 138

Сроки реализации мероприятий по введению брутто-контрактов

| Наименование вида транспорта | Год полного перехода на брутто-контракты |
|------------------------------|--|
| Трамвай | 2022 |
| Троллейбус | 2022 |
| Автобус | 2023 |
| Метро | 2024 |
| Железнодорожный транспорт | 2024 |