

Комплексная схема
организации транспортного обслуживания населения
общественным транспортом для Самарско-Тольяттинской агломерации – I этап
(Пояснительная записка)

СОДЕРЖАНИЕ

1. Общие данные о Самарской области	3
2. Наименование городской агломерации и перечень муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации и являющихся участниками процесса функционирования городской агломерации	3
3. Краткая характеристика транспортной обеспеченности муниципальных районов, входящих в состав Самарско-Тольяттинской агломерации	
3.1. Безенчукский район	8
3.2. Красноярский район	11
3.3. Кинельский район	14
3.4. Шигонский район	16
3.5. Сызранский район	18
3.6. Приволжский район	20
3.7. Волжский район	22
3.8. Ставропольский район	26
3.9. Красноармейский район	28
Вывод по транспортной обеспеченности муниципальных районов внутри Самарско -Тольяттинской агломерации	30
4. Краткая характеристика транспортной обеспеченности муниципальных районов, входящих в состав Самарско -Тольяттинской агломерации	
4.1. Городской округ Самара	30
4.2. Городской округ Тольятти	32
4.3. Городской округ Сызрань	34
4.4. Городской округ Новокуйбышевск	35
4.5. Городской округ Кинель	36
4.6. Городской округ Чапаевск	38
4.7. Городской округ Жигулевск	39
4.8. Городской округ Октябрьск	40
Вывод по транспортной обеспеченности городских округов	41
Проблемы внутриагломерационных связей	42
5. Общий вывод по транспортной системе СТА	42

1. Общие данные о Самарской области

Самарская область расположена в юго-восточной части европейской территории России, в Среднем Поволжье. На севере она граничит с Республикой Татарстан, на юге – с Саратовской областью и Республикой Казахстан, на востоке – с Оренбургской областью, на северо-западе – с Ульяновской областью. Самарская область занимает выгодное географическое, экономико-географическое и транспортно-географическое положение. По ее территории протекает самая крупная река Европы Волга. Обладая всеми видами транспорта (за исключением морского), Самарская область имеет выход не только в любую точку России, но и в страны ближнего и дальнего зарубежья.

Площадь территории Самарской области составляет 53,6 тыс. кв. км (50-е место в Российской Федерации) или 0,31% от общей площади территории России. Протяженность с севера на юг – 335 км, с запада на восток – 315 км.

Численность населения Самарской области (по состоянию на 01.01.2015) составляет 3 203,679 тыс. жителей, плотность населения – 59,9 чел. на 1 кв. км.

Столицей региона является городской округ Самара (далее также – г.о. Самара) с численностью населения 1 169,7 тыс. человек. Площадь территории городского округа Самара – 541,98 кв. км.

Помимо городского округа Самара к крупнейшим населённым пунктам Самарской области по численности населения относятся городские округа Тольятти (719,7 тыс. человек), Сызрань (176 тыс. человек), Новокуйбышевск (107,3 тыс. человек).

2. Наименование городской агломерации и перечень муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации и являющихся участниками процесса функционирования городской агломерации

Главной особенностью территориально-пространственного развития Самарской области является наличие на ее территории уже сформированной

полицентрической Самарско-Тольяттинской агломерации (далее – СТА), которая занимает важное место в общероссийской структуре расселения населения, является одной из наиболее важных точек концентрации населения в России, занимает 3-е место по численности населения среди всех агломераций России (после Московской и Санкт-Петербургской) и 1-е место среди полицентрических.

Эффективное использование потенциала СТА рассматривается как точка роста Самарской области и Приволжского федерального округа, что нашло отражение в Стратегии социально-экономического развития Приволжского федерального округа на период до 2020 года.

Одной из отличительных черт СТА является наличие двух близко расположенных крупных центров (ядер) – г.о. Самара и г.о. Тольятти, сопоставимых с крупнейшими городами Российской Федерации как по численности, так и по плотности населения. СТА расположена на территории 8 городских округов (Самара, Тольятти, Сызрань, Новокуйбышевск, Кинель, Чапаевск, Жигулевск, Октябрьск) и 9 муниципальных районов, входящих в агломерацию только прилегающей к ядрам территорией (Волжский, Красноярский, Ставропольский, Кинельский, Красноармейский, Безенчукский, Приволжский, Сызранский, Шигонский).

Города СТА используют общую транспортную инфраструктуру, в том числе транзитную инфраструктуру международных транспортных коридоров, проходящих по Самарской области. Основной аэропорт – международный аэропорт Курумоч расположен между Самарой и Тольятти. Почти все города агломерации связаны регулярным сообщением пригородного рельсового транспорта.

Транспортное сообщение между ядрами агломерации и населенными пунктами, расположенными на правом берегу р. Волги, осложнено отсутствием мостовых переходов через р. Волгу. На сегодняшний день связь осуществляется автомобильным транспортом по гидротехническим сооружениям Жигулевской ГЭС и железнодорожным транспортом на участке

Сызрань – Самара. Вследствие этого расстояние и время в пути автомобильным транспортом от г.о. Сызрани до ядер агломерации сравнительно велико и составляет до г.о. Самары 3 часа (около 170 км), до Тольятти – 1,5 часа (100 км).

СТА имеет выгодное экономико-географическое положение. Через ее территорию проходит часть грузопотоков, идущих автомобильным, железнодорожным и водным транспортом по международным транспортным коридорам «запад – восток» и «север – юг». Преимуществом является расположение СТА на р. Волге, впадающей в Каспийское море. Волга входит в Единую глубоководную систему России и в случае развития соответствующей нормативно-правовой базы может стать транспортной магистралью для перевозок грузов из Каспийского региона в Европу.

В населенных пунктах СТА расположены крупные пассажирские и грузовые транспортные узлы. На территории агломерации действуют все основные виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, воздушный и водный.

Разветвленная автодорожная сеть, включающая дороги федерального значения, обеспечивает как внутренние связи населенных пунктов СТА между собой, так и внешние связи агломерации с другими регионами страны. Автомобильные дороги федерального значения напрямую связывают СТА с крупнейшими городами России: Москвой, Волгоградом, Казанью, Уфой, Челябинском.

По территории СТА проходит разветвленная сеть железных дорог, находящихся в ведении Куйбышевской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», а также участок Южно-Уральской железной дороги ОАО «РЖД».

Города СТА являются важными промышленными центрами, концентрируя 80% промышленного производства региона. Развитые в СТА автомобилестроение и нефтепереработка имеют большое значение в масштабах всей страны. На долю Тольятти приходится около трети произведенных в России легковых автомобилей, а три расположенных в агломерации

нефтеперерабатывающих завода производят более 8% российского бензина и дизельного топлива. В Самаре сосредоточены предприятия таких отраслей, как машиностроение (в том числе авиакосмическая промышленность), производство электрооборудования, металлургическое производство, нефтепереработка, пищевая промышленность, в Тольятти – автомобилестроительные предприятия и предприятия химической промышленности. г.о. Новокуйбышевск специализируется на переработке нефти и химической промышленности, г.о. Сызрань – на химической промышленности, нефтепереработке и металлургии.

СТА характеризуется наличием портфеля кластеров.

На территории субъекта сформированы и развиваются 3 специализированных кластера. Информация по территориальным кластерам Самарской области представлена в таблице 3.

Таблица 3

Кластерные образования Самарской области

№ п/п	Наименование кластера	Территория привязка	Цели создания	Срок и реализации
1.	Инновационный территориальный аэрокосмический кластер Самарской области	Самара	Содействие реализации комплексного инвестиционного проекта развития инновационного территориального аэрокосмического кластера Самарской области (далее – Кластер) и развитию организаций – участников Кластера	2014 – 2018 годы
2.	Автомобильный кластер Самарской области	Тольятти	Содействие развитию организаций-участников для повышения конкурентоспособности экономики Самарской области, расширения географии присутствия	2015 – 2020 годы

№ п/п	Наименование кластера	Территориальная привязка	Цели создания	Срок и реализации
			автомобильного кластера Самарской области и объемов сбыта на внутреннем и внешнем рынках	
3.	Инновационный территориальный кластер медицинских и фармацевтических технологий Самарской области	Самара	Повышение конкурентоспособности экономики Самарской области посредством содействия развитию Кластера и организаций – участников Кластера, расширение географии присутствия Кластера и увеличение объемов продаж на внутреннем и внешнем рынках	2015 – 2020 годы

В Самарской области создаются современные объекты инвестиционной и инновационной инфраструктуры: строится особая экономическая зона промышленно-производственного типа в муниципальном районе Ставропольский, введен в действие технопарк в сфере высоких технологий «Жигулевская долина» в г.о. Тольятти.

Стратегией социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года предусмотрены мероприятия по формированию современных производственных площадок в формате индустриальных парков. Разработана концепция создания индустриальных парков на территории Самарской области.

В настоящее время на первом этапе уже фактически созданы 3 индустриальных парка («Преображенка», «Тольяттисинтез», «Ставропольский») и ведется работа по наполнению их резидентами. По паркам второго этапа («Чапаевск», агропромышленный парк в муниципальном

районе Волжский в районе с. Лопатино) ведутся работы по подготовке инфраструктуры.

Оптимальным факторам территориально-пространственного размещения и специализации индустриальных парков соответствует территория СТА. Индустриальные парки в ближайшей перспективе в Самарской области будут созданы в ключевых отраслях промышленности:

парк поставщиков автомобильных комплектующих в районе г.о. Тольятти;

два химических парка в районе г.о. Тольятти и городского округа Новокуйбышевск;

машиностроительный парк «Оборудование и техника» в городском округе Самара на малоиспользуемых площадях предприятий аэрокосмической отрасли;

два агропищевых парка к югу от городского округа Самара в Волжском районе и к северо-западу от городского округа Самара на территории Красноярского и Ставропольского районов.

Компании-резиденты промышленных парков будут использовать общую инженерную инфраструктуру – электро-, газо- и теплоснабжение, водопровод, канализацию и очистные сооружения и т.д. Наличие общей инфраструктуры наряду с возможностями получения дополнительных льгот позволит легче привлекать резидентов за счет обеспечения более низких производственных издержек.

3. Краткая характеристика транспортной обеспеченности муниципальных районов входящих в состав СТА

3.1. Безенчукский район

Население 40 152 человек (2017 год).

Площадь территории — 1988,8 кв. км.

В Безенчукском районе 51 населённый пункт, в составе двух городских и десяти сельских поселений. В п.г.т. Безенчук и Осинки проживает 61%

населения района. Все населённые пункты обеспечены транспортным сообщением.

Административный центр района – посёлок городского типа Безенчук, является крупным железнодорожным узлом, через который с запада на восток проходит железная дорога Москва-Самара, с севера – на юг Самара-Саратов.

Пригородное пассажирское железнодорожное сообщение является основным видом транспортного обслуживания в рамках СТА.

Интенсивное движение электропоездов обеспечивает высокую надёжность взаимосвязей населённых пунктов с центрами СТА.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Основой экономики Безенчукского района является агропромышленный комплекс, наряду с которым функционируют и предприятия пищевой и лесной промышленности, по производству стройматериалов, нефтедобывающие и по обслуживанию нефтедобычи. Существующий объем рабочих мест внутри района не позволяет в полной мере удовлетворить потребность в трудоустройстве населения, поэтому значительное количество населения трудоспособного возраста ежедневно осуществляет поездки в г.о. Чапаевск, Новокуйбышевск, Самара. Осуществляется маятниковая миграция населения.

Система удовлетворения потребности населения во внутриагломерационных связях

Удовлетворение транспортной потребности населения обеспечивается в большей степени за счет высокоразвитого пригородного пассажирского железнодорожного сообщения. Время в пути на электропоезде до станции Самара – 1 час 13 минут, что значительно быстрее автобусного сообщения (около 2 часов), кроме того обеспечивается соблюдение графика движения, что является важной основой для соблюдения маятниковой миграции населения. Система автобусных маршрутов в полной мере удовлетворяет потребность населения в транспортной обеспеченности населенных пунктов с административным центром. Реестр автобусных маршрутов представлен в приложении (приложение 2 «Безенчукский район»).

В межмуниципальном сообщении действует автобус Безенчук-Чапаевск (№ 224) и пригородные поезда Сызрань – Безенчук – Самара. Количество поездов в день в прямом и обратном сообщении составляет 19 единиц. Составность от 4 до 8 вагонов, в среднем по 100 посадочных мест на один вагон. Количество остановочных пунктов пригородных поездов на территории района 7 единиц.

Основные маршруты общественного транспорта муниципального района Безенчукский направленные на удовлетворение внутриагломерационных связей

Наименование/Вид внутриагломерационного транспортного сообщения	Основные маршруты пригородного железнодорожного сообщения	Основные межмуниципальные автобусные маршруты
Основные маршруты	1. Самара – Безенчук 2. Безенчук – Самара 3. Сызрань – Безенчук – Самара 4. Самара – Безенчук - Сызрань	№ 224 Безенчук - Чапаевск
Пассажиروобразующие остановочные пункты	Звезда, Безенчук, Мыльная	Безенчук
Вид удовлетворения транспортной потребности	Трудовая миграция, социально-культурные потребности	Трудовая миграция
Основные проблемы	Невысокое качество пассажирской ж/д инфраструктуры. Чрезмерно высокие затраты на аренду подвижного состава	Слаборазвитая сеть павильонов/касс обслуживания. Низкий уровень информированности населения
Примеры Перспективы развития	Обустройство систем автоматического пропуска на платформы, модернизация пассажирской инфраструктуры. Создание условия для обеспечения пересадки.	Модернизация пассажирской инфраструктуры
Основные центры притяжения	г.о. Самара, г.о. Новокубышевск, г.о. Чапаевск	г.о. Чапаевск

Проблемы и вывод

Транспортная доступность для Безенчукского района внутри СТА обеспечена в полном объеме, однако, в связи с сохранением перспектив востребованности пригородного железнодорожного сообщения требуется модернизация пассажирской железнодорожной инфраструктуры, оборудование посадочных платформ системами автоматического пропуска, обустройство привокзальных площадей для выполнения подвоза пассажиров автобусными маршрутами с целью их дальнейшей пересадки.

3.2. Красноярский район

Район граничит с муниципальными районами Волжский, Ставропольский, Кинельский, которые также входят в состав СТА.

Население 56 492 человека (2017 год).

Площадь территории — 2 310 кв. км.

В Красноярском районе 13 муниципальных образований в составе трех городских и десяти сельских поселений. Крупные населенные пункты: п.г.т. Волжский, Мирный, Новосемейкино. Административный центр Красный Яр. Все населенные пункты обеспечены транспортным сообщением.

Транспортное обслуживание населения обеспечивается внутримunicipальными маршрутами (приложение 2 «Красноярский район»). Основными межмуниципальными маршрутами являются № 110 «ЦАВ Самара-Мехзавод-Красный Яр»; № 113 «ЦАВ Самара - Мирный»; № 410 «ЦАВ Самара — Новосемейкино»; № 392 «116 км - ЦАВ Самара - Управленческий - Волжский – Берёза». Через Красноярский район проходят автобусы городских маршрутов Самары (№78 и №79) и маршруты пригородного железнодорожного сообщения Царевщина-Самара, Жигулевское море (г.о.Тольятти) – Самара, Курумоч – Самара. Маршруты проходят по одному направлению (ветке) Самара – Жигулевское море. Пассажиروобразующая станция находится в п.г.т. Новосемейкино – станция Водинская.

По территории Красноярского района проходит участок федеральной трассы М-5 «Москва – Челябинск», что обеспечивает дополнительное

транспортное обслуживание за счет наличия междугородних маршрутов Самара - Тольятти и других межрегиональных маршрутов.

Автобусное сообщение является основным видом транспортного обслуживания общественным транспортом.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Основой экономики Красноярского района является агропромышленный комплекс, наряду с которым функционируют предприятия пищевой промышленности, нефтехимической, производство стройматериалов. В связи с наличием автодорог с повышенным трафиком в районе развит сегмент складской логистики.

Существующий объем рабочих мест внутри района не позволяет в полной мере удовлетворить потребность в трудоустройстве населения, поэтому значительное количество населения трудоспособного возраста ежедневно осуществляет поездки в г.о. Самара. Осуществляется маятниковая миграция населения автобусным сообщением. Рост населения района обеспечен за счет выгодного географического положения (относительно г.о. Самара) и как следствие активной комплексной застройкой территории частными домовладениями.

Система удовлетворения потребности населения во внутриагломерационных связях

Удовлетворение потребности населения во внутриагломерационных связях обеспечивается в большей степени за счет высокоразвитого автомобильного сообщения и пригородного пассажирского железнодорожного сообщения. Время в пути на автобусе к спальным районам г.о. Самара 30-40 минут, основой для соблюдения маятниковой миграции населения является наличие большого количества автобусных маршрутов и их высокой частоты курсирования (периодичности). Система автобусных маршрутов в полной мере удовлетворяет потребность населения в транспортной обеспеченности населенных пунктов с административным центром. Реестр автобусных маршрутов представлен в приложении.

Основные маршруты общественного транспорта муниципального района Красноярский, направленные на удовлетворение внутриагломерационных связей

Наименование/Вид внутриагломерационного транспортного сообщения	Основные маршруты пригородного железнодорожного сообщения	Основные автобусные маршруты
Основные маршруты	1. Самара – Жигулевское море 2. Самара - Курумоч 3. Самара – аэропорт Курумоч	№110 «ЦАВ Самара— Мехзавод-Красный Яр»; № 113 «ЦАВ Самара - Мирный»; № 410 «ЦАВ Самара — Новосемейкино»; № 392 «116 км - ЦАВ Самара - Управленческий - Волжский – Берёза»
Пассажиروобразующие остановочные пункты	Водинская	Красный Яр, Новосемейкино, Вожский, Мирный
Вид удовлетворения транспортной потребности	Трудовая миграция, социально-культурные потребности, туризм/личные подсобные хозяйства	Трудовая миграция, социально-культурные потребности, туризм/личные подсобные хозяйства
Основные проблемы	Невысокое качество пассажирской ж/д инфраструктуры. Чрезмерно высокие затраты на аренду подвижного состава	Слаборазвитая сеть павильонов/касс обслуживания. Низкий уровень информированности населения
Перспективы развития	Обустройство систем автоматического пропуска на платформы, модернизация пассажирской инфраструктуры. Создание условия для обеспечения пересадки	Модернизация пассажирской инфраструктуры
Основные центры притяжения	г.о. Самара, г.о. Тольятти	г.о. Самара, г.о. Тольятти

Проблемы и выводы

Транспортная доступность для Красноярского района внутри агломерации обеспечена в полном объеме, однако в перспективе потребуются обновление парка подвижного состава коммерческих маршрутов, а также модернизация пассажирской инфраструктуры железнодорожного транспорта. С целью обеспечения комплексного подхода пассажирских перевозок потребуется интеграция маршрутов в систему развития транспортно-пересадочных узлов в г.о. Самара и г.о. Тольятти.

3.3. Кинельский район

Население 32 689 человек (2017 год).

Площадь территории — 1988,8 кв. км.

В Кинельском районе 63 населённых пункта, отдельная административная единица г.о. Кинель не входит в состав района. Все населенные пункты обеспечены транспортным сообщением.

Пригородное пассажирское железнодорожное сообщение является основным видом транспортного обслуживания наравне с автобусным сообщением.

Интенсивное движение электропоездов по направлению Похвистнево – Кинель – Самара, а также маршрут Бузулук – Кинель – Самара обеспечивает надёжность взаимосвязей населённых пунктов внутри района. Наличие автомобильных транспортных магистралей позволяет обеспечить доставку пассажиров автобусами в г.о. Кинель, г.о. Самара и др.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Основой экономики Кинельского района является агропромышленный комплекс, наряду с которым функционируют и предприятия пищевой и нефтедобывающей промышленности. Существующий объем рабочих мест внутри района является достаточно высоким, практически в каждом сельском поселении есть агропромышленное предприятие или предприятие пищевой промышленности. Однако, часть жителей Кинельского района выполняет ежедневные поездки на пригородных поездах и автобусах к местам приложения

труда в г.о. Самара и Кинель. Осуществляется маятниковая миграция населения.

Система удовлетворения потребности населения во внутриагломерационных связях обеспечивается в большей степени за счет высокоразвитого пригородного пассажирского железнодорожного и автобусного сообщения. Время в пути на электропоезде до станции Самара – 50 минут, что значительно быстрее автобусного сообщения (около 1 часа 30 минут), кроме того обеспечивается соблюдение графика движения, что является важной основой для соблюдения маятниковой миграции населения

Система автобусных маршрутов в полной мере удовлетворяет потребность населения в транспортной обеспеченности населенных пунктов с административным центром. Реестр автобусных маршрутов представлен в приложении (приложение 2 «Кинельский район»).

В межмуниципальном сообщении действует автобусный маршрут №111 «Самара – Богдановка» и ряд маршрутов, следующих до г.о. Кинель. Курсируют пригородные поезда Похвистнево – Кинель – Самара, Бузулук – Кинель – Самара. Количество поездов в день в прямом и обратном сообщении составляет 16 единиц.

Основные маршруты общественного транспорта муниципального района Кинельский, направленные на удовлетворение внутриагломерационных связей

Наименование/Вид внутриагломерационного транспортного сообщения	Основные маршруты пригородного железнодорожного сообщения	Основные автобусные маршруты
Основные маршруты	1. Самара – Кинель - Похвистнево 2. Самара – Кинель – о.п. 1236 км 3. Самара – Новоотрадная 4. Самара - Кинель	№ 111 «Самара – Богдановка», № 126 «Кинель(юг/север) – Самара»
Пассажирообразующие остановочные пункты	Кинель, Алексеевская, Тургеневка, Георгиевка, Советы	Кинель, Комсомольский, Бобровка, Красносамарское,

		Богдановка, Георгиевка
Вид удовлетворения транспортной потребности	Трудовая миграция, социально-культурные потребности, туризм/личные подсобные хозяйства	Трудовая миграция, социально-культурные потребности, туризм/личные подсобные хозяйства
Основные проблемы	Невысокое качество пассажирской ж/д инфраструктуры. Чрезмерно высокие затраты на аренду подвижного состава	Слаборазвитая сеть павильонов/касс обслуживания. Низкий уровень информированности населения
Перспективы развития	Обустройство систем автоматического пропуска на платформы, модернизация пассажирской инфраструктуры. Создание условия для обеспечения пересадки	Модернизация пассажирской инфраструктуры
Основные центры притяжения	г.о. Самара, г.о. Кинель, Волжский район	г.о. Самара, Волжский район, внутрирайонные связи

Проблемы и выводы

Транспортная доступность для Кинельского района внутри агломерации обеспечена в полном объеме, однако, в связи с сохранением востребованности пригородного железнодорожного сообщения требуется модернизация пассажирской железнодорожной инфраструктуры, обустройство привокзальных площадей для выполнения подвоза пассажиров автобусными маршрутами с целью их дальнейшей пересадки и обустройство разворотных площадок.

3.4. Шигонский район

Население 19 769 человек (2017 год).

Площадь территории — 2 134,8 кв. км.

В Шигонском районе 42 населённых пункта в составе 12 сельских поселений. Административный центр село Шигоны. Транспортное сообщение внутри муниципалитета развито посредственно в связи с низкой плотностью населения и удаленностью населенных пунктов.

Интенсивное движение транспорта в связи с отсутствием крупных автомобильных дорог отсутствует.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Основой экономики Шигонского района являются предприятия сельскохозяйственной отрасли и размещение туристических зон.

Существующий объем рабочих мест внутри района является крайне низким, большинство населения трудоспособного возраста выполняет ежедневные поездки к местам приложения труда в г.о. Сызрань, г.о. Тольятти личным автотранспортом. Осуществляется маятниковая миграция населения.

Система удовлетворения потребности населения во внутриагломерационных связях обеспечивается в большей степени за счет высокоразвитого сегмента личного автотранспорта.

В период речной навигации осуществляется интенсивное движение речными маршрутами. Используются водоизмещающие суда типа ОМ.

Осуществляется регулярное движение по маршрутами «Тольятти (речной вокзал) – село Подвалье» и «Тольятти (речной вокзал) – с.Березовка – с.Усолье».

В части пригородного речного сообщения необходимо отметить, что большая часть пассажиропотока – дачники и туристы, следующие из г.о. Тольятти. Транспортная доступность населения речным транспортом удовлетворена в полном объеме.

Основные маршруты общественного транспорта муниципального района Шигонский, направленные на удовлетворение внутриагломерационных связей

Наименование/вид внутриагломерационного транспортного	Основные автобусные маршруты	Маршруты речного пассажирского транспорта
---	---------------------------------	--

сообщения		
Основные маршруты	№ 159 «Сызрань – Шигоны» (через с.Усинское), № 620 «Сызрань – Усолье», № 243 «Сызрань – Шигоны - Суринск» № 584К «Волжский Утес – Сызрань»	1. «Тольятти (речной вокзал) – с.Подвалье» 2 «Тольятти (речной вокзал) – с.Березовка – с.Усолье»
Пассажирообразующие остановочные пункты	с. Шигоны, с. Усолье,	Березовка, Усолье
Вид удовлетворения транспортной потребности	Трудовая миграция, социально-культурные потребности, туризм/личные подсобные хозяйства	Туризм/личные подсобные хозяйства
Основные проблемы	Отсутствие должной инфраструктуры для автобусного сообщения	
Перспективы развития	Модернизация пассажирской инфраструктуры	Модернизация пассажирской инфраструктуры
Основные центры притяжения	г.о. Сызрань, г.о. Тольятти	г.о. Тольятти

Проблемы и выводы

Транспортная доступность для Шигонского района внутри агломерации должна обеспечиваться комплексом мероприятий, направленных на развитие туристско-рекреационного сегмента, а также за счет создания дополнительных рабочих мест внутри района.

3.5. Сызранский район

Население 25 007 человек (2017 год).

Площадь территории — 1887 кв. км.

В Сызранском районе 69 населённых пунктов, отдельная административная единица г.о. Сызрань не входит в состав района. Все населенные пункты обеспечены транспортным сообщением.

Связь между населёнными пунктами обеспечивается межмуниципальными автобусными маршрутами, следующими в г.о. Сызрань, где обеспечивается пересадка на автобусы в г.о. Самара, г.о. Тольятти и другие. Через г.о. Сызрань обеспечивается пересадка на поезда пригородного

железнодорожного сообщения по маршруту Сызрань – Безенчук – Новокуйбышевск – Самара.

По территории Сызранского района проходит участок федеральной трассы М5 «Москва – Челябинск». Наличие сети межмуниципальных автобусных маршрутов обеспечивает высокую надёжность взаимосвязей населённых пунктов внутри района с г.о. Сызрань и г.о. Тольятти - основными центрами трудовой маятниковой миграции населения.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Основой экономики Сызранского района является агропромышленный комплекс, садоводческие хозяйства, наряду с которыми функционируют предприятия пищевой и нефтедобывающей промышленности, предприятия по розливу питьевой воды. Имеется горно-обоганительное предприятие. Объем рабочих мест внутри района не является высоким, однако, практически в каждом сельском поселении есть агропромышленное предприятие или предприятие пищевой промышленности.

Система удовлетворения потребности населения во внутриагломерационных связях обеспечивается в большей степени за счет автобусного сообщения. Автобусные маршруты в полной мере удовлетворяют потребность населения в транспортной обеспеченности населенных пунктов с административным центром.

Основные маршруты общественного транспорта муниципального района Сызранский, направленные на удовлетворение внутриагломерационных связей

Наименование/Вид внутриагломерационного транспортного сообщения	Основные маршруты пригородного железнодорожного сообщения	Основные межмуниципальные автобусные маршруты
Основные маршруты	1. Сызрань — Самара 2. Самара – Сызрань 4. Сызрань – Репьевка (обр.) 5. Сызрань – Рачейка (обр.)	№ 145 «Междуреченск – Варламово» № 164 «Сызрань – Смолькино», № 127 «Сызрань – Варламово»

Пассажиروобразующие остановочные пункты	Репьевка, старая Рачейка	с. Смолькино, с. Варламово
Вид удовлетворения транспортной потребности	Трудовая миграция, социально-культурные потребности	Трудовая миграция, социально-культурные потребности
Основные проблемы	Невысокое качество пассажирской ж/д инфраструктуры. Чрезмерно высокие затраты на аренду подвижного состава	Слаборазвитая сеть павильонов/касс обслуживания. Низкий уровень информированности населения
Перспективы развития	Модернизация пассажирской инфраструктуры. Создание условий для обеспечения пересадки пассажиров	Модернизация пассажирской инфраструктуры и ее взаимодействие с инфраструктурой г.о. Сызрань
Основные центры притяжения	г.о. Сызрань	г.о. Сызрань, г.о. Тольятти

Проблемы и выводы

Транспортная доступность для жителей Сызранского района внутри агломерации обеспечена в полном объеме. Дальнейшее развитие внутриагломерационных связей будет зависеть от развития инфраструктуры, тяготеющей к г.о. Сызрань.

3.6. Приволжский район

Население 23 400 человек (2017 год).

Площадь территории — 1 379,3 кв. км.

В Приволжском районе 24 населённых пункта в составе 7 сельских поселений. Административный центр село Приволжье. Транспортное сообщение обеспечивается маршрутами из с. Приволжье в сторону п.г.т. Безенчук, г.о. Чапаевск, г.о. Новкуйбышевск, г.о. Самара.

Внутримунимципальные перевозки обеспечиваются по 7 маршрутам.

Через район проходит участок Куйбышевской железной дороги где расположена пассажирообразующая станция Обшаровка. Население села Обшаровка осуществляет трудовую миграцию в сторону г.о. Сызрань, г.о. Чапаевск, г.о. Новокуйбышевск. Пригородное железнодорожное сообщение обеспечивается поездами по маршрутам Сызрань – Самара, Обшаровка – Сызрань.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Основой экономики Приволжского района являются предприятия сельскохозяйственной отрасли. Существующий объем рабочих мест внутри района является крайне низким, большинство населения трудоспособного возраста выполняет ежедневные поездки к местам приложения труда в г.о.Сызрань, п.г.т. Безенчук, г.о. Чапаевск, г.о. Новокуйбышевск. Осуществляется маятниковая миграция населения.

Основные маршруты общественного транспорта муниципального района Сызранский, направленные на удовлетворение внутриагломерационных связей

Наименование/Вид внутриагломерационного транспортного сообщения	Основные маршруты пригородного железнодорожного сообщения	Основные межмуниципальные автобусные маршруты
Основные маршруты	1. Сызрань – Самара 2. Самара – Сызрань 3.Обшаровка - Сызрань	№ 110 «Самара-Приволжье»
Пассажирообразующие остановочные пункты	Обшаровка	Приволжье, Федоровка, Екатериновка
Вид удовлетворения транспортной потребности	Трудовая миграция, социально-культурные потребности	Трудовая миграция, социально-культурные потребности
Основные проблемы	Невысокое качество пассажирской ж/д инфраструктуры. Чрезмерно высокие затраты на аренду подвижного состава	Слаборазвитая сеть павильонов/касс обслуживания. Низкий уровень информированности населения
Перспективы развития	Модернизация пассажирской	Модернизация

	инфраструктуры. Создание условий для обеспечения пересадки пассажиров	пассажирской инфраструктуры и ее взаимодействии с инфраструктурой г.о.Сызрань
Основные центры притяжения	г.о. Сызрань, г.о. Самара, г.о. Новокуйбышевск, г.о. Чапаевск	п.г.т. Безенчук, г.о. Самара, г.о. Новокуйбышевск, г.о. Чапаевск

Система удовлетворения потребности населения во внутриагломерационных связях обеспечивается за счет высокоразвитого сегмента автобусных маршрутов и осуществления пригородных железнодорожных перевозок.

Действует паром с причала г.о. Сызрань до села Приволжье. За счет паромной переправы в период навигации обеспечивается транспортное взаимодействие внутри агломерации. Сокращается расстояние между городами Сызрань, Чапаевск, Новокуйбышевск, Самара. Нет необходимости совершать объезд через города Жигулевск, Тольятти, Самару.

Для оптимизации маршрутной сети требуется обеспечить эффективную пересадку на маршруты пригородного железнодорожного сообщения.

3.7. Волжский район

Население около 80 000 человек (2017 год).

Площадь территории - 2 481 кв. км.

В Волжском районе 57 населённых пунктов, отдельная административная единица г.о. Самара не входит в состав района. Все населенные пункты обеспечены транспортным сообщением. В состав района входит три городских поселения: Петра-Дубрава, Смышляевка, Рошинский.

В районе активно развито пригородное пассажирское железнодорожное сообщение, автобусное и речное (основной пассажиропоток из с. Рождествено).

Главной отличительной особенностью Волжского района является его географическое положение относительно одного из центров СТА - г.о. Самара. Интенсивное движение электропоездов по направлению Сызрань – Самара, Похвистнево – Самара, Жигулевское море - Самара, автобусные маршруты в

межмуниципальном сообщении обеспечивают высокую надёжность взаимосвязей населённых пунктов внутри района и с г.о. Самара.

Наличие автомобильных транспортных магистралей позволяет обеспечить доставку пассажиров автобусами в г.о. Самара. Высокоинтенсивное речное сообщение по маршруту Самара – Рождественно обеспечивает ежедневную трудовую миграцию населения.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Основой экономики Волжского района являются предприятия сельскохозяйственного назначения, наряду с которым функционируют предприятия пищевой и нефтедобывающей промышленности. Действуют предприятия агропромышленного комплекса, производство стройматериалов.

В связи с наличием автодорог с повышенным трафиком в районе развит сегмент складской логистики. Существующий объем рабочих мест внутри района является достаточно высоким, однако, часть жителей Волжского района выполняет ежедневные поездки на пригородных поездах, автобусах, водных пассажирских судах к местам приложения труда в г.о. Самара. Осуществляется маятниковая миграция населения.

Основной особенностью Волжского района в части развития является проводимое инвесторами (застройщиками) комплексное освоение территорий под жилую застройку. С 2010 по 2017 г.г. на территории Волжского района с южного направления и северо-восточного ведется активное расселение людей. Преимущество при выборе места жительства отдается в пользу низкой стоимости квадратного метра и относительной приближенности к г.о. Самара.

Система удовлетворения потребности населения во внутриагломерационных связях обеспечивается в большей степени за счет высокоразвитого пригородного пассажирского железнодорожного, автобусного и речного сообщения. Время в пути на автобусе или электропоезде около 10-60 минут, кроме того обеспечивается соблюдение графика движения, что является важной основой для соблюдения маятниковой миграции населения. Система водных маршрутов обеспечивает транспортную потребность населения в

полном объеме. Водные пассажирские суда обеспечивают доставку населения в соответствии с утвержденным расписанием.

Система автобусных маршрутов в полной мере удовлетворяет потребность населения в транспортной обеспеченности населенных пунктов с административным центром, однако, в связи с продолжением мероприятий по комплексной застройке, потребуется пересмотр схемы автобусных маршрутов и организация интермодальных перевозок.

Принцип интермодальности (использование нескольких видов транспорта) обеспечивается при пересадке пассажиров, следующих из г.о. Новокуйбышевск и микрорайона «Южный город» в г.о. Самара. В качестве пересадочного пункта определена платформа, расположенная в Куйбышевском районе г.о. Самара. Работа ведется во взаимодействии АО «Самарская ППК» с автобусными перевозчиками. Организован маршрут автобуса № 109 к «мкр. Южный город – Самара» следующий через платформу Красный Кряжок.

Основные маршруты общественного транспорта муниципального района Волжский, направленные на удовлетворение внутриагломерационных связей

Наименование/Вид внутриагломерационного транспортного сообщения	Основные маршруты пригородного железнодорожного сообщения	Основные автобусные маршруты	Основные направления пассажирского речной транспорт
Основные маршруты	1. Самара – Похвистнево 2. Самара – Сызрань 3. Самара – о.п. 1236 км 4. Самара – Жигулевское море	№ 480 «Петра Дубрава – Самара» № 109 к «Южный город – Самара» № 124 «Смышляевка – Самара» №131 «Рощинский – Самара»	1.«Рождествено – Самара» 2.«Винновка – Самара»
Пассажирообразующие остановочные пункты	Смышляевка, Курумоч	Рощинский, Петра-Дубрава, Рождествено, Черноречье Южный город Кошелев парк	Рождествено, Самара
Вид удовлетворения	Трудовая	Трудовая миграция,	Трудовая

транспортной потребности	миграция, социально-культурные потребности, туризм/личные подсобные хозяйства	социально-культурные потребности, туризм/личные подсобные хозяйства	миграция, социально-культурные потребности, туризм/личные подсобные хозяйства, паломничество
Основные проблемы	Чрезмерно высокие затраты на аренду подвижного состава, качество инфраструктуры, прилегающей к полосе отвода	Слаборазвитая сеть павильонов/касс обслуживания. Низкий уровень информированности населения	Низкий уровень развития причалной инфраструктуры
Перспективы развития	Создание условия для обеспечения пересадки	Модернизация пассажирской инфраструктуры	Модернизация пассажирской инфраструктуры
Основные центры притяжения	г.о. Самара, Волжский район	г.о. Самара, Волжский район, внутрирайонные связи	г.о. Самара, Волжский район

Проблемы и выводы

Транспортная доступность для Волжского района внутри агломерации обеспечена в полном объеме, однако, в связи с высокой концентрацией населения, тяготеющего к г.о. Самара, имеющимися планами по развитию территорий (жилой застройки) потребуется модернизация пассажирской железнодорожной инфраструктуры и корректировка схем движения автобусных маршрутов, обустройство привокзальных площадей для выполнения подвоза пассажиров автобусными маршрутами с целью их дальнейшей пересадки и обустройство разворотных площадок. В части речного транспорта требуется обеспечить своевременное обновление подвижного состава и его ремонт. Поскольку с. Рождествено территориально тяготеет к г.о. Самара и обеспечивается ежедневная трудовая миграция населения, то для обеспечения доставки пассажиров в межнавигационный период курсируют

суда на воздушной подушке с количеством мест 10-25 единиц, требующие своевременного обновления.

Дополнительным кластером, требующим транспортного развития в рамках СТА, является туристско-рекреационный кластер расположенный в районе природоохранной зоны национального парка «Самарская Лука».

3.8. Ставропольский район

Население около 72 119 человек (2017 год).

Площадь территории — 3 662 кв. км.

В районе 51 населённый пункт в составе 24 сельских поселений. Отдельные административные единицы г.о. Тольятти и г.о Жигулевск не входят в состав района. Все населенные пункты обеспечены транспортным сообщением.

В районе активно развито автобусное сообщение и имеется пригородное железнодорожное сообщение.

Главной отличительной особенностью ставропольского района является его географическое положение относительно одного из центров СТА - г.о. Тольятти.

Наличие пригородного железнодорожного сообщения по маршруту Жигулевское море - Самара, автобусных маршрутов в межмуниципальном сообщении обеспечивает высокую надёжность взаимосвязей населённых пунктов как внутри СТА, так и с г.о.Тольятти, являющимся основным центром притяжения трудовых ресурсов. Наличие автомобильных транспортных магистралей позволяет обеспечить доставку пассажиров автобусами в г.о. Тольятти. Имеется речное сообщение (с.Винновка).

Основные маршруты общественного транспорта муниципального района Ставропольский, направленные на удовлетворение внутриагломерационных связей

Наименование/Вид внутриагломерационного транспортного сообщения	Основные маршруты пригородного железнодорожного сообщения	Основные автобусные маршруты	Речной транспорт
Основные маршруты	1. Самара –	№ 681 «Тольятти –	Самара -

	Жигулевское море	Шентала» № 172 «Тольятти – Ягодное» № 303 «Тольятти – Подстепки»	Винновка
Пассажиروобразующие остановочные пункты	Задельная	Бинарадка, Старая Бинарадка, Жигули, Подстепки, Васильевка, Ягодное	
Вид удовлетворения транспортной потребности	Трудовая миграция, социально-культурные потребности, туризм/личные подсобные хозяйства	Трудовая миграция, социально-культурные потребности, туризм/личные подсобные хозяйства	Туризм/личные подсобные хозяйства, паломничество
Основные проблемы	Чрезмерно высокие затраты на аренду подвижного состава, качество инфраструктуры, прилегающей к полосе отвода	Слаборазвитая сеть павильонов/касс обслуживания. Низкий уровень информированности населения	Низкий уровень развития причальной инфраструктуры
Перспективы развития	Создание условия для обеспечения пересадки	Модернизация пассажирской инфраструктуры	Модернизация пассажирской инфраструктуры
Основные центры притяжения	г.о. Самара, г.о.Тольятти	г.о. Тольятти, Ставропольский район	г.о. Самара

Проблемы и выводы

Транспортная доступность для Ставропольского района внутри агломерации обеспечена в полном объеме. В рамках дальнейшего развития возможно рассматривать развитие автобусной маршрутной сети на территориях опережающего развития (особая экономическая зона). В части речного транспорта требуется обеспечить своевременное обновление подвижного состава, его ремонт и модернизацию причальной инфраструктуры. В части

пригородного железнодорожного сообщения внимания требует пассажирская инфраструктура.

3.9. Красноармейский район

Население 18 700 человек (2017 год).

Площадь территории — 2 190,8 кв. км.

В Красноармейском районе 43 населённых пункта в составе 12 сельских поселений, городские округа отсутствуют. Административный центр с. Красноармейское.

Транспортная доступность населения обеспечивается за счет сети автобусных маршрутов.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Основой экономики Красноармейского района является агропромышленный комплекс, наряду с которым функционируют и предприятия пищевой промышленности, нефтедобывающие и по обслуживанию нефтедобычи.

Существующий объем рабочих мест внутри района не позволяет в полной мере удовлетворить потребность в трудоустройстве населения, поэтому значительное количество населения трудоспособного возраста ежедневно осуществляет поездки в города Чапаевск, Новокуйбышевск, Самара. Осуществляется маятниковая миграция населения.

Система удовлетворения потребности населения во внутриагломерационных связях обеспечивается за счет автобусных маршрутов, которые в полной мере удовлетворяют потребность населения в транспортной обеспеченности населенных пунктов с административным центром. Реестр автобусных маршрутов представлен в приложении (приложение 2 «Красноармейский район»).

Основные маршруты общественного транспорта муниципального района Красноармейский, направленные на удовлетворение внутриагломерационных связей

Наименование/Вид внутриагломерационного транспортного	Основные межмуниципальные маршруты Автобусные маршруты
---	---

сообщения	
Основные маршруты	№114 «Красноармейское - г. Самара (ПАВ)» № 544 «п. Кировский - г. Самара (ПАВ)»
Пассажирообразующие остановочные пункты	Ленинский, Красноармейское
Вид удовлетворения транспортной потребности	Трудовая миграция, социально-культурные потребности
Основные проблемы	Слаборазвитая сеть павильонов/касс обслуживания. Низкий уровень информированности населения
Примеры Перспективы развития	Модернизация пассажирской инфраструктуры и ее взаимодействие
Основные центры притяжения	г.о. Самара, Волжский район

Проблемы и выводы

Транспортная доступность для Красноармейского района внутри агломерации обеспечена в полном объеме, требуется модернизация пассажирской инфраструктуры автобусных маршрутов.

Краткий вывод по транспортной обеспеченности муниципальных районов внутри Самарско-Тольяттинской агломерации

Основное развитие территорий как с экономической точки зрения, так системы транспортного обслуживания получили районы, тяготеющие к центрам СТА - городским округам Самара и Тольятти. Дополнительно можно отметить, что в выгодном положении в части развития маятниковой трудовой миграции находятся населенные пункты, тяготеющие к пассажирской железнодорожной инфраструктуре.

К районам с высокоразвитой экономикой целесообразно отнести Волжский, Красноярский, Кинельский и Ставропольский районы.

Транспортный каркас СТА имеет сформированный вид и эффективно обеспечивает население пригородным железнодорожным, внутримunicipальным, межmunicipальным и речным сообщением.

Целесообразно сохранить существующую сеть без кардинальных изменений, рассмотрев возможность обеспечения пересадки пассажиров в

местах пересечения транспортных и пассажирских потоков, тем самым обеспечив принцип интермодальности.

4. Краткая характеристика транспортной обеспеченности городских округов, входящих в состав СТА

4.1. Городской округ Самара

Население — 1 169 719 чел.

Является крупным экономическим, культурным, научным и транспортным центром в Приволжском Федеральном округе.

Разделён на девять административных районов: Куйбышевский район, Самарский район, Ленинский район, Железнодорожный район, Октябрьский район, Советский район, Кировский район, Красноглинский район.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Основными факторами развития экономики являются развитые кластеры машиностроения, нефтепереработки, космической, авиационной и пищевой промышленности. Развита сфера услуг и сервиса. На территории городского округа расположены крупнейшие научные центры.

На территории Куйбышевского и Красноглинского районов, являющихся наиболее удаленными от центра, ведется активная комплексная жилая застройка многоквартирными домами, что в перспективе повлияет на увеличение существующего пассажиропотока по направлениям «в центр».

Система удовлетворения потребности населения во внутриагломерационных связях

Транспортный каркас города сформирован на базе маршрутов городского общественного транспорта, которые включают в себя маршруты автобусов, трамваев, троллейбусов, метро. Дополнительно транспортное сообщение внутри города обеспечивается маршрутами пригородного железнодорожного сообщения, межмуниципальными автобусными маршрутами и речным пассажирским транспортом.

Имеет транспортные и экономические связи со всеми территориями, входящими в СТА.

В городе действуют:

24 маршрута трамвая;

50 маршрутов автобуса (муниципальных) ;

43 маршрута автобуса (коммерческих);

14 маршрутов троллейбуса;

10 станций метрополитена.

В Реестре маршрутов (Приложение 3 «Документы городских округов») дополнительно включены 8 маршрутов назначаемых в дни религиозных праздников.

Стоимость проезда в городском общественном транспорте по состоянию на август 2017 года составляет 25 рублей внутри городского округа за наличный расчет, по транспортной карте стоимость проезда 23 рубля. Необходимо отметить, что система безналичной оплаты проезда внедрена в поездах пригородного сообщения по территории Самарской области.

К основным объектам транспортной пассажирской инфраструктуры городского округа Самара относятся:

железнодорожный вокзал станции Самара – поезда дальнего следования, пригородное пассажирское сообщение;

самарский речной вокзал – речные суда туристического сегмента, обслуживание маршрутов внутреннего водного транспорта;

центральный автовокзал – отправление межмуниципальных маршрутов, междугородное, международное автобусное сообщение

пригородный автовокзал – отправление межмуниципальных маршрутов, междугородное, автобусное сообщение;

На территории городского округа расположены пассажирообразующие станции пригородного железнодорожного сообщения Пятилетка, Стахановская, Безымянка, Мирная, Ягодная, Соцгород, Красный Кряжок, которые расположены в шаговой доступности от основных транспортных потоков города, однако, подходные и подъездные пути находятся в неудовлетворительном состоянии.

Система речного транспорта обеспечивает отправление пассажиров в с. Рождествено и к внутригородским пристаням: Ульяновский спуск, Октябрьский спуск, Осипенко, Зелёная роща, Барбошина поляна. Основным направлением пассажирской навигации является линия Самара — Рождествено, обслуживаемая как пассажирскими судами, так и целым рядом паромов. В зимний период навигация по этому направлению осуществляется судами на воздушной подушке

Проблемы и выводы

К основным проблемам транспортного обслуживания относится низкий уровень качества пассажирской городской и транспортной инфраструктуры (в части трамвайной системы), отсутствие комплексного подхода при формировании мест пересечения пассажирских потоков, устаревший и изношенный подвижной состав городского общественного транспорта. отсутствие финансирования на реализацию проекта первой линии Самарского метрополитена (до железнодорожного вокзала), низкий уровень развития городских территорий в местах формирования пассажирских потоков пригородного железнодорожного транспорта.

В связи со слаборазвитой улично-дорожной сетью в местах пересечения пассажирских потоков пригородного железнодорожного транспорта и городского общественного транспорта транспортная доступность альтернативным сообщением для населения значительно ограничивается.

4.2. Городской округ Тольятти

Население — 712 612 чел.

Является крупным экономическим, промышленным, научным и транспортным центром в Приволжском Федеральном округе и системе СТА.

Разделён на три административных района: Автозаводской, Комсомольский, Центральный.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Основными факторами роста экономики являются развитые кластеры автомобилестроения, химическая и пищевая промышленность.

Высоко развита сфера услуг и сервиса. Тольятти обладает статусом моногород - т.е. территория с низкими социально-экономическими показателями, вызванными спадом экономики.

Жилищный комплекс сформирован в 1980-х годах. В настоящее время ведется точечная внутриквартальная застройка.

Система удовлетворения потребности населения во внутриагломерационных связях

Транспортный каркас города сформирован на базе маршрутов городского общественного транспорта - внутригородские автобусные маршруты и маршруты троллейбуса. Дополнительно транспортное сообщение внутри города обеспечивается маршрутами пригородного железнодорожного сообщения, межмуниципальными автобусными маршрутами и речным пассажирским транспортом.

Имеет транспортные и экономические связи с большинством территорий, входящих в СТА.

В городе действуют:

45 маршрутов автобуса (муниципальных);

33 маршрута автобуса (коммерческих);

8 маршрутов троллейбуса.

Стоимость проезда по состоянию на август 2017 года составляет 25 – 27 рублей внутри городского округа за наличный расчет.

Через город проходит федеральная автомагистраль М-5.

К основным объектам транспортной пассажирской инфраструктуры городского округа Тольятти относятся:

станция Жигулевское море – поезда дальнего следования, пригородное пассажирское сообщение;

порт Тольятти - речные суда туристического сегмента, обслуживание маршрутов внутреннего водного транспорта;

автовокзалы в Центральном и Автозаводском районах - отправление межмуниципальных маршрутов, междугородное, международное автобусное сообщение.

Пассажирское сообщение, обеспечивающее внутриагломерационные транспортные связи, выполняется за счет маршрутов пригородного пассажирского сообщения, а также развитой системы межмуниципальных маршрутов автобусов.

Система речного транспорта обеспечивает отправление пассажиров по направлениям на с. Климовка, с. Новодевичье, с. Подвалье. и г.о. Самара.

Внутриагломерационные связи обеспечиваются за счет развитой маршрутной сети автобусов, а также маршрутов пригородных поездов.

Проблемы и выводы

К основным проблемам транспортного обслуживания относится отсутствие комплексного подхода при формировании мест пересечения пассажирских потоков, устаревший и изношенный подвижной состав городского общественного транспорта, низкий уровень развития городских территорий в местах формирования пассажирских потоков пригородного железнодорожного транспорта (станция Жигулевское море).

4.3. Городской округ Сызрань

Население — 174 500 чел.

Основные отрасли экономики: тяжёлая промышленность, лёгкая и пищевая промышленность, строительство, транспорт, малое предпринимательство, торговля.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

В городе имеются: автовокзал, речной вокзал (принимает скоростные суда типа Восход, курсирующие по маршруту Самара-Сызрань)

Система удовлетворения потребности населения во внутриагломерационных связях

Транспортный каркас города сформирован на базе маршрутов городского общественного транспорта и межмуниципальных автобусных маршрутов.

Имеет транспортные и экономические связи с северо-восточной зоной локации СТА за счет маршрутов автобусного сообщения и с г.о. Самара, г.о. Чапаевск за счет высокоразвитого пригородного железнодорожного сообщения.

Через город проходит федеральная автомагистраль М-5.

К основным объектам транспортной пассажирской инфраструктуры городского округа Тольятти относятся:

станция Сызрань 1 – поезда дальнего следования, пригородное пассажирское сообщение;

автовокзал города Сызрань – отправление межмуниципальных маршрутов, междугородное, международное автобусное сообщение.

В городе используется 30 маршрутов городского общественного транспорта.

Пассажирское сообщение, обеспечивающее внутриагломерационные транспортные связи выполняется за счет маршрутов пригородного пассажирского сообщения, устойчивого графика движения пригородных поездов, а также развитой системы межмуниципальных маршрутов автобусов.

Система речного транспорта обеспечивает отправление пассажиров в г.о. Самара.

Проблемы и выводы

К основным проблемам транспортного обслуживания относится отсутствие комплексного подхода при формировании мест пересечения пассажирских потоков, невысокий уровень качества обслуживания пассажиров на железнодорожной инфраструктуре.

4.4. Городской округ Новокуйбышевск

Население — 103 908 чел.

Объединяет город Новокуйбышевск и 8 населённых пунктов.

Основные отрасли экономики: нефтехимическая промышленность, пищевая промышленность, строительство, транспорт, малое предпринимательство, торговля.

Драйвером в развитии экономики являются крупнейшие предприятия по глубокой переработке нефтепродуктов.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Транспортный каркас города сформирован на базе маршрутов городского общественного транспорта и межмуниципальных автобусных маршрутов.

В системе СТА имеет высокоразвитые транспортные и экономические связи с городским округом Самара, Безенчукским, Приволжским районами и г.о. Чапаевск за счет маршрутов автобусного сообщения и устойчивого графика движения пригородных пассажирских поездов.

К основным объектам транспортной пассажирской инфраструктуры городского округа Новокуйбышевск относятся:

железнодорожный вокзал станции Новокуйбышевск - поезда дальнего следования, пригородное пассажирское сообщение;

автовокзал межмуниципальных маршрутов - отправление межмуниципальных маршрутов, междугородное, автобусное сообщение.

Пассажиобразующая платформа пригородного железнодорожного сообщения Липяги.

В городе используется 16 маршрутов троллейбуса и 25 автобусных маршрута.

Пассажирское сообщение внутри агломерации обеспечивается за счет маршрутов пригородного пассажирского сообщения, устойчивого графика движения пригородных поездов, а также развитой системы межмуниципальных маршрутов автобусов.

Проблемы и выводы

К основным проблемам транспортного обслуживания относится отсутствие комплексного подхода при формировании мест пересечения пассажирских потоков (пригородный железнодорожный и городской транспорт), невысокий уровень качества обслуживания пассажиров на железнодорожной инфраструктуре.

4.5. Городской округ Кинель

Население 57 855 чел.

Включает в себя город Кинель и 2 крупных населённых пункта.

Основные отрасли экономики: предприятия железнодорожного сервиса, логистика (железнодорожная, автомобильная), производство строительных материалов, предприятия по изготовлению автокомпонентов, транспорт, малое предпринимательство, торговля, пищевая промышленность, агропромышленные предприятия.

В городском округе Кинель расположен крупный сельскохозяйственный научный центр Самарской области.

Кинель является узловой железнодорожной станцией, является местом пересечения грузовых и пассажирских потоков.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Транспортный каркас города сформирован на базе маршрутов городского общественного транспорта и межмуниципальных автобусных маршрутов, курсирующих в г.о. Самара.

Развитая сеть межмуниципальных автобусных маршрутов, выполняющих доставку пассажиров из населённых пунктов Кинельского района, концентрируется в городском округе Кинель, в частности в относительной близости к железнодорожному вокзалу.

В системе СТА имеет высокоразвитые транспортные и экономические связи с городским округом Самара за счет маршрутов автобусного сообщения и устойчивого графиком движения пригородных пассажирских поездов.

К основным объектам транспортной пассажирской инфраструктуры городского округа Новокуйбышевск относятся:

железнодорожный вокзал станции Кинель - поезда дальнего следования, пригородное пассажирское сообщение;

автовокзал межмуниципальных маршрутов - отправление межмуниципальных маршрутов, междугородное, автобусное сообщение.

В городе 5 внутригородских автобусных маршрута.

Основные перевозки, в том числе и внутри городского округа, выполняются межмуниципальным маршрутом № 126 «Кинель (север/юг) – Самара» и пригородными железнодорожными поездами.

Пассажирское сообщение внутри агломерации обеспечивается за счет маршрутов пригородного пассажирского сообщения, устойчивого графика движения пригородных поездов а также развитой системы межмуниципальных маршрутов автобусов.

Проблемы и выводы

К основным проблемам транспортного обслуживания относится отсутствие комплексного подхода при формировании мест пересечения пассажирских потоков, низкий уровень качества обслуживания пассажиров на железнодорожной инфраструктуре.

4.6. Городской округ Чапаевск

Население 72 945 чел.

Включает в себя город Чапаевск и один прилегающий населённый пункт.

Основные отрасли экономики: предприятия оборонного комплекса, предприятия по изготовлению автокомпонентов, малое предпринимательство, торговля, пищевая промышленность, агропромышленные предприятия.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Транспортный каркас города сформирован на базе маршрутов городского общественного транспорта и межмуниципальных автобусных маршрутов, курсирующих в г.о. Самара.

В системе СТА имеет высокоразвитые транспортные и экономические связи с городским округом Самара, Новокуйбышевск за счет маршрутов автобусного сообщения (маршруты № 140, №140 А «Чапаевск – Самара») и устойчивого графика движения пригородных пассажирских поездов.

К основным объектам транспортной пассажирской инфраструктуры городского округа Чапаевск относятся:

железнодорожный вокзал станции Чапаевск - поезда дальнего следования, пригородное пассажирское сообщение.

автовокзал (расположен в шаговой доступности к железнодорожному вокзалу) - отправление межмуниципальных маршрутов, междугородное автобусное сообщение (Балаково, Саратов).

Основные пассажирообразующие платформы железнодорожного сообщения: 1056 км, 1052 км и станция Чапаевск, требуют модернизации в части обеспечения подходных путей и обустройства систем контроля пропуска на платформу.

В городе используется 15 автобусных маршрутов.

Основные перевозки, в том числе и внутри городского округа выполняются межмуниципальным маршрутом № 140, № 140А «Чапаевск – Самара» и пригородными железнодорожными поездами.

Пассажирское сообщение обеспечивающее внутриагломерационные транспортные связи выполняется за счет маршрутов пригородного пассажирского сообщения, устойчивого графика движения пригородных поездов, а также развитой системы межмуниципальных маршрутов автобусов.

Проблемы и выводы

К основным проблемам транспортного обслуживания относится отсутствие комплексного подхода при формировании мест пересечения пассажирских потоков, низкий уровень качества обслуживания пассажиров на железнодорожной инфраструктуре.

4.7. Городской округ Жигулевск

Население 58 747 чел.

Включает в себя город Жигулевск и пять населённых пунктов.

Основные отрасли экономики: предприятия по изготовлению автокомпонентов, изготовление строительных материалов, малое предпринимательство, торговля, пищевая промышленность, агропромышленные предприятия, туризм.

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Транспортный каркас города сформирован на базе маршрутов городского общественного транспорта и межмуниципальных автобусных маршрутов, курсирующих в г.о. Тольятти и г.о. Сызрань.

Близкое расположение к Тольятти (формально города примыкают друг к другу, на практике разделены плотиной через реку Волгу и ГЭС) обуславливает прочные экономические и социальные связи города.

К основным объектам транспортной пассажирской инфраструктуры городского округа Жигулевск относится автовокзал где осуществляется отправление регулярных рейсов в города Самара, Сызрань, Ульяновск, Димитровград, Кузнецк, Пенза.

В городе используется 11 автобусных маршрутов.

График движения пригородных поездов ориентирован на удовлетворение потребности населения в дачных маршрутах.

Проблемы и выводы

К основным проблемам транспортного обслуживания относится отсутствие комплексного подхода при формировании мест пересечения пассажирских потоков, низкий уровень качества обслуживания пассажиров на железнодорожной инфраструктуре.

4.8. Городской округ Октябрьск

Население 26 560 чел.

Включает в себя город Октябрьск.

Основные отрасли экономики: предприятия по изготовлению автокомпонентов, предприятия сервиса железнодорожного транспорта, логистика нефтепродуктов (хранение, погрузка, перераспределение).

Краткая характеристика причин возникновения внутриагломерационных связей

Транспортный каркас включает в себя один маршрут городского общественного транспорта и один маршрут в межмуниципальном сообщении. Дополнительное распределение пассажиропотока происходит за счет сформированного графика пригородного железнодорожного сообщения.

Близкое расположение к г.о. Сызрань, а также низкий уровень развития экономики обуславливает прочные экономические и социальные связи городов. Обеспечивается ежедневная трудовая миграция в г.о. Сызрань.

К основным объектам транспортной пассажирской инфраструктуры городского округа Октябрьск относится железнодорожная станция

Проблемы и выводы

К основным проблемам транспортного обслуживания относится отсутствие комплексного подхода при формировании мест пересечения пассажирских потоков, низкий уровень качества обслуживания пассажиров на железнодорожной инфраструктуре.

Вывод по транспортной обеспеченности городских округов, входящих в состав СТА

Городские округа, входящие в СТА, представляют собой сбалансированную систему с полностью сформировавшимися транспортными связями. Основным драйвером развития внутриагломерационных связей в городских округах являются связи производственного характера, миграционные (маятниковые) связи, социально-культурные связи, а также связи на основе наличия единого авиационного узла. Основная концентрация мест приложения труда определена в г.о. Самара и г.о. Тольятти. Вместе с тем, в значительной степени трудовая миграция с населенных пунктов муниципального подчинения осуществляется к городским округам.

Надежные внутриагломерационные связи являются высокоразвитыми за счет сформированной системы пассажирских перевозок в пригородном железнодорожном сообщении и эффективной системе межмуниципальных автобусных маршрутов, которые в полной мере удовлетворяют транспортную потребность населения во внутриагломерационных перевозках. Основной упор по модернизации транспортной системы требуется сделать на развивающиеся центры СТА - г.о. Самара и г.о. Тольятти, а также городские округа, обеспечивающие концентрацию транспортных потоков в одном месте.

Проблемы внутриагломерационных связей

К основным проблемам транспортного обслуживания относится низкий уровень качества пассажирской городской и транспортной инфраструктуры (в части трамвайной системы), отсутствие комплексного подхода при формировании мест пересечения пассажирских потоков, устаревший и изношенный подвижной состав городского общественного транспорта, отсутствие финансирования на реализацию проекта первой линии Самарского метрополитена, низкий уровень развития городских территорий в местах формирования пассажирских потоков пригородного железнодорожного транспорта.

Для всех городских округов в связи со слабо развитой улично-дорожной сетью в местах пересечения пассажирских потоков пригородного железнодорожного транспорта и городского общественного транспорта ограничена транспортная доступность альтернативным сообщением.

Отсутствует комплексный подход при формировании мест пересечения пассажирских потоков.

Первоначальными задачами при решении вопроса транспортной обеспеченности населения СТА является обеспечение быстрой пересадки и высокой скорости доставки пассажиров, безопасности, высокого качества предоставления услуг и дополнительных сервисных услуг, в том числе в виде внедрения электронных приложений. Для этого необходимо обеспечить развитие сети транспортно пересадочных узлов (далее – ТПУ) на базе крупных пассажирообразующих станций, входящих в СТА, разработать схемы интермодальных перевозок (с высокой интегрированностью систем). Кроме того, основным условием является обновление подвижного состава, а также проработка вопроса дополнительного финансирования и государственно-частного партнерства.

5. Общий вывод по транспортной системе СТА

В целом транспортный каркас СТА в сегменте пассажирских перевозок отвечает требованиям пассажиропотока. Транспортным заказом предусмотрена

организация пригородных пассажирских перевозок железнодорожным и речным транспортом. Маршрутная сеть межмуниципального автобусного сообщения также удовлетворяет потребности населения в пассажирских перевозках. Каждая из транспортных систем является гибкой в части изменения пассажиропотока и в случае кординальных изменений обеспечивается корректировка того или иного маршрута, либо перераспределение на альтернативный вид транспорта (например, при реконструкции инфраструктуры).

На основании стратегии развития Самарской области на базе СТА предполагается развитие наукоемких секторов. Кроме того, на базе традиционных кластеров (например, автомобилестроительного кластера) предполагается разработка новых моделей автомобилей (в том числе новых классов автомобилей), производства полимеров и поддержка производства мономеров из растительного сырья.

В рамках развития аэрокосмического кластера будет проводиться работа по выходу на новые сегменты рынка услуг (конструирование, инжиниринг).

Будет развиваться туристско-рекреационный комплекс в с. Рождественно и национальном парке «Самарская Лука» и на прилегающих территориях.

Развитие транспортно-логистической системы региона является важным фактором повышения конкурентоспособности региона в долгосрочной перспективе.

Наличие базовых структурных элементов (выгодное географическое положение, развитая физическая инфраструктура, транспортные организации создает благоприятные условия для формирования в Самарской области транспортно логистического кластера.

К основным точкам роста возможно отнести развитие систем городского общественного транспорта, включая пригородные пассажирские перевозки железнодорожным и речным транспортом, автомобильных пассажирских перевозок.

Ключевыми направлениями развития будут:

обновление инфраструктуры общественного транспорта и обособление линий на приоритетных маршрутах в городских округах;

обновление парка пассажирского транспорта городских округов и муниципальных образований;

создание ТПУ на базе пассажирообразующих станций пригородного железнодорожного сообщения и местах пересечения крупных транспортных пассажирских потоков внутри городских округов;

развитие инфраструктуры международного аэропорта «Курумоч»;

рассмотрение возможности организации ускоренного железнодорожного сообщения Самара – Курумоч – Тольятти с выходом на планируемую к строительству высокоскоростную магистраль «Москва – Казань»;

развитие водных перевозок, включая реконструкцию портовой инфраструктуры и приобретение речных судов, а также судов на воздушной подушке (для обеспечения транспортного сообщения в период межнавигации);

строительство канатной дороги Самара – Рождествено;

внедрение механизмов государственно-частного партнерства для развития транспортной инфраструктуры.

С учетом того, что в состав СТА входят три из четырех моногородов Самарской области: крупнейший моногород России Тольятти, а также Чапаевск и Октябрьск, диверсификации их экономики, снижению монозависимости и рисков дальнейшего развития будет способствовать реализация крупных инвестиционных проектов по развитию СТА. Приоритетное развитие инфраструктурных проектов, прежде всего транспортных, позволит выстроить и скоординировать межгородскую трудовую миграцию, что повлияет на стабилизацию ситуации в социально-трудовой сфере моногородов, а также создание комфортных условий для бизнеса и населения.

6. Список приложений

Приложение 1

Документы планирования регионального значения:

- автомобильное сообщение (реестр межмуниципальных маршрутов, документ планирования регулярных перевозок на межмуниципальных маршрутов Самарской области на 2017-2019 годы);
- пригородное ж/д сообщение (график движения пригородных поездов АО «Самарская ППК» на 2017 год, план транспортного обслуживания населения в пригородном ж/д сообщении по территории Самарской области, с учетом альтернативных видов транспорта);
- речное сообщение (перечень маршрутов перевозки пассажиров и их багажа внутренним водным транспортом на территории Самарской области);
- комплексный план транспортного обслуживания населения Самарской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок.

Приложение 2

Документы муниципальных районов:

- документы планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортном (Безенчукский м.р., Шигонский м.р., Красноармейский м.р.);
- реестры маршрутов общественного транспорта (Приволжский м.р., Безенчукский м.р., Кинельский м.р., Красноярский м.р., Красноармейский м.р.);
- схемы маршрутов общественного транспорта (Красноярский м.р., Приволжский м.р.).

Приложение 3

Документы городских округов:

- документы планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортном (г.о. Жигулевск, г.о. Новокуйбышевск, г.о. Самара, г.о. Тольятти, г.о. Чапаевск);

- перечни и местоположение автобусных остановок (г.о. Жигулевск, г.о. Тольятти, г.о. Новокуйбышевск, г.о. Сызрань, г.о. Чапаевск);

- реестры муниципальных маршрутов регулярных перевозок (г.о. Жигулевск, г.о. Тольятти, г.о. Кинель, г.о. Новокуйбышевск, г.о. Октябрьск, г.о. Самара, г.о. Сызрань, г.о. Чапаевск);

- положения по организации транспортного обслуживания населения (г.о. Жигулевск);

- схемы маршрутов общественного транспорта (г.о. Жигулевск, г.о. Кинель, г.о. Новокуйбышевск, г.о. Октябрьск, г.о. Самара, г.о. Тольятти, г.о. Сызрань, г.о. Чапаевск).