

# УЛЬЯНОВСКАЯ ГОРОДСКАЯ АГЛОМЕРАЦИЯ

## КОМПЛЕКСНЫЕ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Цильнинского района, составленные на расчетный срок, в том числе  
Комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения  
общественным транспортом Цильнинского района

Том 2 из 2

## КОМПЛЕКСНЫЕ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ

Разработчик:

Генеральный директор

ООО «ЯНЭНЕРГО»

\_\_\_\_\_

подпись, дата

А. Ю. Никифоров

Руководитель проекта

\_\_\_\_\_

подпись, дата

А. А. Никифоров

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ И ЗАКЛЮЧЕНИЙ СОГЛАСУЮЩИХ ОРГАНОВ  
И ОРГАНИЗАЦИЙ

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение .....	6
1 План развития системы общественного транспорта, группы муниципальных образований, расположенных в городской агломерации.....	12
1.1 Краткое описание и результаты анализа существующего спроса и фактического объема пассажирских перемещений, осуществляемых общественным транспортом на территориях группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации.....	12
1.2 Краткое описание и результаты анализа существующей системы работы общественного транспорта на территориях, расположенных в границах городской агломерации (текущее техническое состояние элементов транспортной инфраструктуры и парка подвижного состава) ..	17
1.3 Краткое описание и результаты анализа текущего качества транспортного обслуживания общественным транспортом территорий, расположенных в границах городской агломерации .....	21
1.4 Краткое описание и результаты анализа основных «дефицитов качества» существующей системы обеспечения общественным транспортом территорий, расположенных в границах городской агломерации.....	38
1.5 Описание содержания и ожидаемого эффекта на качество работы системы общественного транспорта от реализации каждого отдельного мероприятия и всего оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы .....	40
1.6 Описание и результаты анализа ожидаемого уровня качества транспортного обеспечения общественным транспортом территории группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации, достигаемого путем реализации оптимизированных наборов мероприятий краткосрочной перспективы .....	41

1.7 Планируемые мероприятия в сфере развития видов, систем транспорта и транспортных средств .....	42
1.8 Планируемые мероприятия в сфере системы содержания и эксплуатации парка транспортных средств .....	43
1.9 Планируемые мероприятия в сфере системы эксплуатации и содержания транспортной сети .....	44
1.10 Планируемые мероприятия в сфере системы обслуживания транспортных перемещений, в том числе размера и системы их оплаты... ..	47
1.11 Планируемые мероприятия в сфере обеспечения безопасности транспортных перемещений .....	48
1.12 Планируемые мероприятия в сфере контроля и управления движением, в том числе с применением элементов интеллектуальной транспортной системы .....	49
1.13 Ожидаемые уровни показателей качества системы общественного транспорта группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации, достигаемые в результате реализации всех планируемых мероприятий.....	50
1.14 Ориентировочные объемы и последовательность реализации капитальных вложений на реализацию комплекса планируемых мероприятий .....	52
2 План организации пассажирских перевозок общественным транспортом группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации.....	54
2.1 Схемы маршрутов общественного транспорта .....	54
2.2 Реестры маршрутов общественного транспорта .....	54
2.3 Реестр остановочных пунктов, расположенных на территории группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации.....	54

Заключение .....	55
Приложение А .....	56
Приложение Б.....	57
Приложение В .....	59

## ВВЕДЕНИЕ

Целью настоящей работы является проведение комплексной оценки современного состояния транспортной системы Цильнинского района на основе исходных данных, предоставленных Заказчиком, и открытых источников и разработка Комплексных схем организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом.

Объектом настоящего исследования является Цильнинский район, предметом – система транспортного обслуживания населения Цильнинского района пассажирским транспортом общего пользования.

Муниципальное образование «Цильнинский район» - административный район Ульяновской области, расположен на западе Ульяновской области. Цильнинский район расположен на северо-востоке Ульяновской области. С севера и запада район граничит с Дрожжановским районом Республики Татарстан, с юго-запада с Майнским районом и с востока с Ульяновским районом Ульяновской области.

Численность постоянного населения района на 01.01.2018 г. составляла 25 150 человек.

Транспортная система Цильнинского района представлена автомобильным и железнодорожным транспортом. Внешний транспорт: автомобильный и железнодорожный.

Учитывая необходимость развития транспортной системы Цильнинского района, в т.ч. в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги», имеется потребность в разработке комплексных схем транспортного обслуживания населения (КСОТ), что обеспечит основу для развития системы транспортного обслуживания населения на ближайшую перспективу.

## ЗАДАНИЕ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ КСОТ

1.1. Комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом разрабатываются только для территорий группы муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской городской агломерации. Они включают в себя:

1). План развития системы общественного транспорта, группы муниципальных образований, расположенных в городской агломерации.

2). План организации пассажирских перевозок общественным транспортом группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации.

1.2. План развития системы общественного транспорта включает:

- пояснительную записку;
- графическую часть;
- приложения.

1.2.1. В пояснительную записку следует включить:

1). Краткое описание и результаты анализа:

- существующего спроса и фактического объема пассажирских перемещений, осуществляемый общественным транспортом на территориях группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации;

- существующей системы работ общественного транспорта на территориях, расположенных в границах городской агломерации (текущее техническое состояние элементов транспортной инфраструктуры и парка подвижного состава)

- текущего качества транспортного обслуживания общественным транспортом территорий, расположенных в границах городской агломерации;

- основных «дефицитов качества» существующей системы обеспечения общественным транспортом территорий, расположенных в границах городской агломерации.

2). Описание содержания и ожидаемого эффекта на качество работы системы общественного транспорта от реализации каждого отдельного мероприятия и всего оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы.

3). Описание содержания и ожидаемого эффекта на качество работы системы общественного транспорта от реализации каждого отдельного мероприятия из набора подлежащих выполнению мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации.

4). Описание и результаты анализа ожидаемого уровня качества транспортного обеспечения общественным транспортом территории группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации, достигаемого путем реализации оптимизированных наборов мероприятий краткосрочной перспективы.

5). Планируемые мероприятия в сфере:

- развития видов, систем транспорта и транспортных средств;
- системы содержания и эксплуатации парка транспортных средств;
- системы эксплуатации и содержания транспортной сети;
- системы обслуживания транспортных перемещений, в том числе размера и системы их оплаты;
- обеспечения безопасности транспортных перемещений;
- контроля и управления движением, в том числе с применением элементов интеллектуальной транспортной системы.

6). Ожидаемые уровни показателей качества системы общественного транспорта группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации, достигаемые в результате реализации всех планируемых мероприятий.

7). Ориентировочные объемы и последовательность реализации капитальных вложений на реализацию комплекса планируемых мероприятий.

1.2.2. Графическая часть должна включать:

1). Схемы текущего транспортного обеспечения территории группы

муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации:

- сводный план маршрутной сети всех видов общественного транспорта;

- сводный план маршрутов по каждому виду общественного транспорта.

2). План территорий группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации, с фиксацией мест реализации мероприятий краткосрочной перспективы.

3). План территорий группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации с фиксацией мест реализации мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации, признанных эффективными и подлежащих выполнению.

4). Сводные планы маршрутной сети всех видов общественного транспорта:

- существующее положение с учетом реализации мероприятий краткосрочной перспективы;

- существующее положение с учетом реализации мероприятий краткосрочной перспективы и мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации, признанных эффективными и подлежащих выполнению;

5). Сводные планы маршрутов по каждому виду общественного транспорта:

- существующее положение с учетом реализации мероприятий краткосрочной перспективы;

- существующее положение с учетом реализации мероприятий краткосрочной перспективы и мероприятий, уже находящихся на различной стадии проработки и реализации, признанных эффективными и подлежащих выполнению;

### 1.2.3. Приложения.

В Приложения следует включить материалы:

1) иллюстрирующие и комментирующие:

- процесс определения исходных данных по ожидаемому спросу на пассажирские перемещения, в том числе, осуществляемые с использованием общественного транспорта;

- определение основных значимых показателей качества (характеристик) работы транспортной сети при вариантном изменении технических характеристик элементов сети или изменении структуры сети;

- разработанные и рассмотренные (в том числе не принятые и не включенные в оптимизированные наборы мероприятий) варианты схем технических решений,

2) подтверждающие правильность принятия решений по выбору вариантов мероприятий, их наборов и сценариев реализации в процессе оптимизации;

3) иллюстрирующие динамику изменения качества работы общественного транспорта и качества транспортного обеспечения общественным транспортом территории по мере реализации принятых оптимизированных наборов технических и организационных планируемых мероприятий;

4) иллюстрирующие определение технико-экономических показателей процесса реализации планируемой схемы развития транспортной инфраструктуры общественного транспорта территорий в границах городской агломерации;

1.3. В План организации пассажирских перевозок общественным транспортом группы муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской городской агломерации, следует включить составленные на основании разработанных материалов:

- 1). Схему маршрутов общественного транспорта.
- 2). Реестр маршрутов общественного транспорта.
- 3). Реестр остановочных пунктов.

4). Комплексный план транспортного обслуживания населения Субъектами Российской Федерации в части пригородных пассажирских перевозок.

Следует разработать Планы организации пассажирских перевозок общественным транспортом для группы муниципальных образований, расположенных в границах Ульяновской городской агломерации, соответствующие:

- существующему положению;
- существующему положению, с учетом реализации оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы;
- существующему положению, с учетом реализации оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы и признанных эффективными, мероприятий, уже находящихся на различной стадии разработки и реализации.

# 1 План развития системы общественного транспорта, группы муниципальных образований, расположенных в городской агломерации

## 1.1 Краткое описание и результаты анализа существующего спроса и фактического объема пассажирских перемещений, осуществляемых общественным транспортом на территориях группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации

Существующая система транспортного обслуживания населения Ульяновской городской агломерации отличается высокой концентрацией пассажирских перемещений в ядре агломерации – г. Ульяновск, а также преобладающей долей автомобильного транспорта в общем объеме пассажирских перевозок.

В рамках предоставления исходных данных Заказчиком предоставлена информация об обследовании пассажирских потоков в 2016 и 2017 годах. Именно эти данные легли в основу первоначального анализа системы транспортного обслуживания на территории Ульяновской городской агломерации.

Распределение пассажиропотоков за 2017 год по маршрутам Ульяновской городской агломерации показано на рисунке 1.

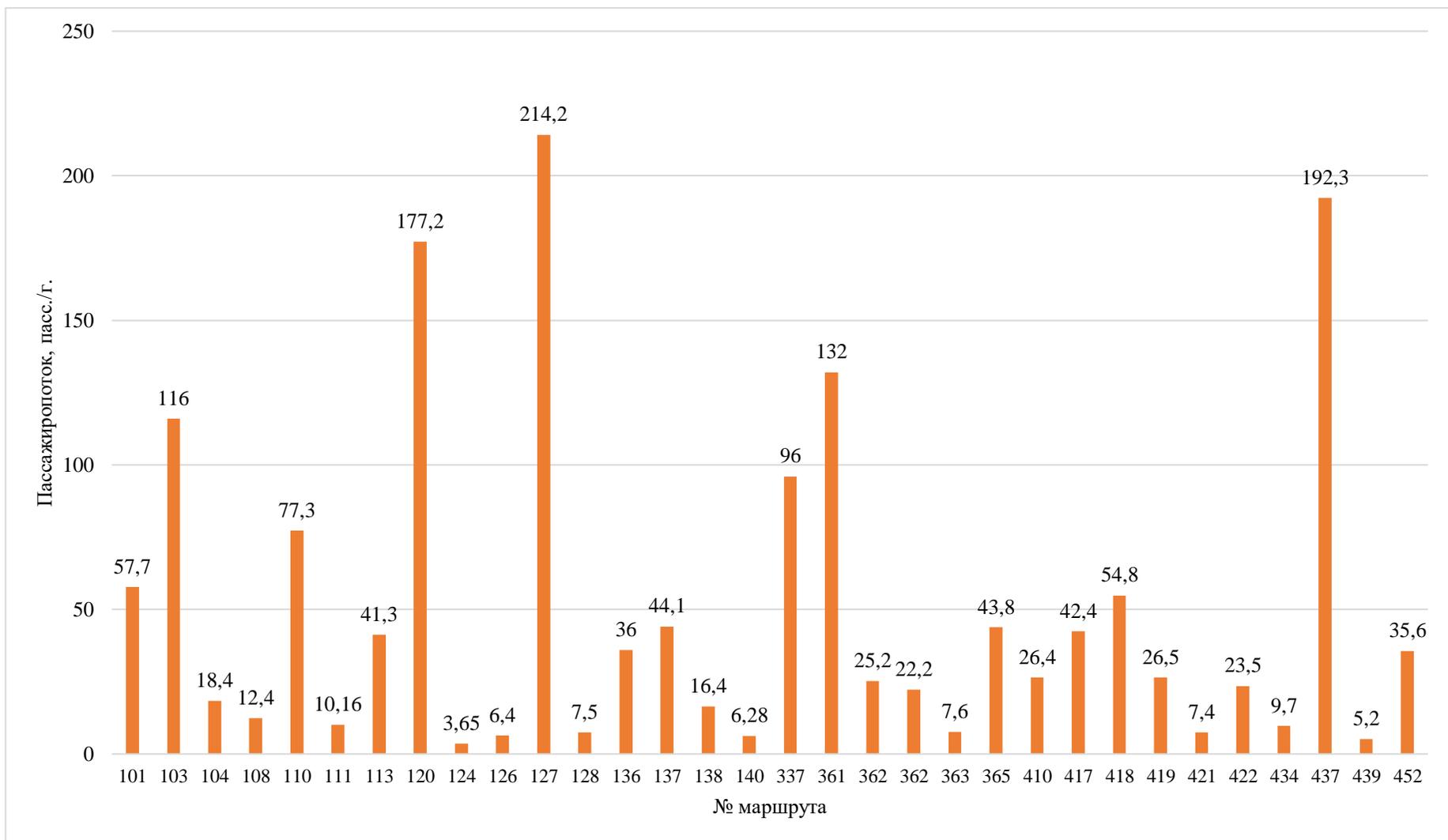


Рисунок 1 – Распределение пассажиропотоков по маршрутам Ульяновской городской агломерации (по результатам обследования 2017 года)

Наибольшее количество пассажиров перевозит автобус № 127 – 214,2 тыс. пасс. в год – 13,4 % от общего числа. Наименьшее – автобус № 124 – 0,2 %.

На долю автобусных маршрутов № 103, № 120, № 127, № 361, № 437 приходится 52,2 % всех пассажиропотоков.

Распределение годового пассажиропотока по видам транспорта в Ульяновской городской агломерации по обследованию 2017 года представлено в таблице 1.

Таблица 1 – Распределение годового пассажиропотока по видам транспорта в Ульяновской городской агломерации за 2017 год

№ п/п	Вид транспорта	Пассажиропоток за 2017 год, пасс.
1	Водный	25 600
2	Воздушный	240 441
3	Железнодорожный	512 186
4	Автомобильный	1 595 590

Лидирующие позиции по перевозке пассажиров на территории Ульяновской городской агломерации занимает автомобильный транспорт, что объясняется наибольшей зоной покрытия по отношению к другим видам транспорта, а также популярностью использования автомобильного пассажирского транспорта при поездках на небольшие расстояния.

В рамках выполнения данной работы на территории Цильнинского района, проведение замеров объема пассажиропотока проводились на автостанции Большое Нагаткино и остановке ОТ «Цильна». Замеры объемов пассажиропотока проводились путем обследования входящих/выходящих пассажиров и наполняемости подвижного состава на остановочном пункте. Обследование производилось в будние дни (период с понедельника по четверг), не являющиеся праздничными или предпраздничными днями в течение 2 (двух) часов, в течение следующих наиболее загруженных

интервалов времени: 07:30 – 09:30 (утренний час «пик»), 17:00 – 19:00 (вечерний час «пик»).

Замеры объемов пассажиропотока производилось с помощью таблично-счетного метода с разбивкой по видам общественного транспорта. Результаты обследований пассажиропотоков в 2019 году представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Замеры пассажиропотока в Цильнинском районе

Вид транспорта	Наименование остановочного пункта и направление	Число выходящих пассажиров на 1 ед. ПС	Число входящих пассажиров на 1 ед. ПС	Единиц ПС	Фактический средний интервал движения на ОП, минут	Средняя наполняемость ПС на остановочном пункте, %	Суммарное кол-во вышедших и вошедших пассажиров
Автобус/ утро	остановка "Цильна"	0,8	3,3	8	15,0	12,1	19
Автобус/ утро	автостанция Большое Нагаткино	9,3	3,6	13	9,2	28,8	168
Автобус/ вечер	остановка "Цильна"	3,2	0	6	20,0	8,3	19
Автобус/ вечер	автостанция Большое Нагаткино	7,3	1,7	3	40,0	33,3	27

По результатам замеров объема пассажиропотока, можно сделать вывод, что большая часть пассажиропотока приходится на утренние часы. На основании данных о наполняемости подвижного состава на остановочных пунктах можно сделать вывод о том, что подвижной состав использует только половину своей возможной вместимости. Анализ данных свидетельствует, что существующие параметры обслуживания достаточны для удовлетворения потребностей населения муниципального образования в перевозках.

Для оценки и анализа параметров движения маршрутных транспортных

средств таких как частота движения и скорость сообщения были проанализированы массивы данных полученных по результатам проведенных натурных обследований пассажиропотоков.

В ходе анализа данных были получены такие параметры как фактический средний интервал движения и средняя наполняемость маршрутных транспортных средств. При оценке скорости сообщения маршрутных транспортных средств был проведен анализ таких данных как протяжённость маршрута и время движения по маршруту полученных из сервиса Яндекс.Карты и Яндекс.Транспорт. Результаты полученных данных представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Параметры движения маршрутных транспортных средств

№ маршрута / вид транспорта	Фактический средний интервал движения по данным замеров, мин	Средняя наполняемость утром, %	Средняя наполняемость вечером, %	Протяженность маршрута (км)	Время на маршруте (мин)	Средняя расчётная скорость (км/ч)
№101 Автобус	120,0	15	23	58	124	28
№418 Автобус	60,0	20	-	68	163	25
№417 Автобус	60,0	22,5	-	67	149	27
№419 Автобус	120,0	75	-	70	145	29
№421 Автобус	120,0	20	-	66	152	26
№139 Автобус	44,2	46,1	61,3	29	58	30
№141 Автобус	15,0	12,1	8,3	68	170	24

## 1.2 Краткое описание и результаты анализа существующей системы работы общественного транспорта на территориях, расположенных в границах городской агломерации (текущее техническое состояние элементов транспортной инфраструктуры и парка подвижного состава)

Пассажирский транспорт предназначается для перевозок населения между центрами транспортного тяготения, к которым относятся предприятия, организации, культурные, спортивные, бытовые и другие учреждения.

Система наземного городского пассажирского транспорта Цильнинского района состоит только из автобусного транспорта и обслуживает 10 межмуниципальных маршрутов в пригородном сообщении, 6 муниципальных маршрутов, а также 22 межрегиональных маршрута.

Перечень маршрутов Цильнинского района приведен в таблице 4, 5, 6. Перевозка пассажиров осуществляется автобусами малой вместимости.

Таблица 4 – Межмуниципальные маршруты регулярных перевозок в пригородном сообщении общественным автомобильным транспортом

№ п/п	Порядковый номер и наименование маршрута (перевозчик)	Регулярность движения по маршруту	Марка автобуса
1.	№ 101 «Ульяновск - Большое Нагаткино» (АО «ПАТП-1», ИП Ксенофонтов А.Е.)	ежедневно	«ПАЗ», «ЛиАЗ», «Ивеко»
2.	№ 126 «Ульяновск - Степная Репьёвка» (ИП Ксенофонтов А.Е.)	ежедневно	«Ивеко»
3.	№ 363 «Ульяновск - Цильна ч/з Арбузовку» (АО «ПАТП-1»)	1, 2, 3 и 4 день недели	«ПАЗ»
4.	№ 418 «Ульяновск - Новое Никулино ч/з Ст. Анненково» (АО «ПАТП-1», ИП Волкова Н.Ю.)	ежедневно	« ЛиАЗ» «Форд»
5.	№ 417 «Ульяновск - Верхние Тимерсяны» (АО «ПАТП-1», ИП Храмов А.А.)	ежедневно	«Луидор», «Фиат», «ПАЗ»
6.	№ 419 «Ульяновск - Богдашкино»	ежедневно	«ПАЗ»

	<i>(ИП Щипанов С.В.)</i>		
7.	№ 421 «Ульяновск - Новые Алгаши ч/з Б.Нагаткино» <i>(АО «ПАТП-1»)</i>	2, 4 день недели	«ПАЗ»
8	№ 422 «Ульяновск - Русская Цильна» <i>(АО «ПАТП-1»)</i>	ежедневно	«ПАЗ»
9	№ 139 «Ульяновск - Новый Урень» <i>(ИП Загидуллин М.Н.)</i>	ежедневно	«Газель», «Форд», «Ивеко»
10	№ 141 «Ульяновск (Вещевой рынок) - Кундюковка» <i>(ИП Загидуллин М.Н.)</i>	ежедневно	«Газель», «Форд», «Ивеко»

Таблица 5 – Муниципальные маршруты регулярных перевозок общественным автомобильным транспортом

№ п/п	Наименование маршрута и перевозчика	Регулярность движения по маршруту	Работающий подвижной состав
1.	№ 311 «Большое Нагаткино - Больница имени Семашко» <i>(АО «ПАТП-1»)</i>	1, 2, 3, 4 день недели	«ПАЗ»
2.	№ 425 «Большое Нагаткино - Кундюковка с заездом в Елховое Озеро» <i>(ИП Загидуллин М.Н.)</i>	2, 4 день недели	«Ивеко»
3.	№ 426 «Большое Нагаткино - Арбузовка с заездом в Телешовку» <i>(ИП Загидуллин М.Н.)</i>	2, 4 день недели	«Ивеко»
4	№ 363 «Большое Нагаткино - Цильна ч/з Арбузовку» <i>(АО «ПАТП-1»)</i>	1, 2, 3, 4 день недели	«ПАЗ»
5	№ 312 «Большое Нагаткино - Верхние Тимерсяны» <i>(АО «ПАТП-1»)</i>	1, 2, 3, 4 день недели	«ПАЗ»
6	№ 394 «Большое Нагаткино - Русская Цильна» <i>(АО «ПАТП-1»)</i>	1, 2, 3, 4 день недели	«ПАЗ»

Таблица 6 – Межрегиональные маршруты регулярных перевозок общественным автомобильным транспортом

№ п/п	Порядковый номер и наименование маршрута (перевозчик)	Регулярность движения по маршруту	Работающий подвижной состав
1	№ 771 «Тереньга - Чебоксары» (ИП Розова Л.А.)	ежедневно, кроме 3 дня недели	«Газель»
2	№ 585 «Ульяновск НГ - Чебоксары» (ИП Назаров Н.И., АО «ПАТП-1», ИП Кузьмина Т.А., ИП Ярухин Н.В., ИП Еремеев Н.А., ИП Киселева О.В., ИП Паклин Д.А., «АвтоТрансСервис», АО «ЕКА», ИП Кадеев В.Р., ООО «Спутник ТК», «Чувашавтотранс» АО «АвтоВАС», ИП Павлов В.Н.)	ежедневно	«Луидор», «Газель», «Ивеко», «Хундай», «Пежо», «Фольсваген», «Мерседес», «Форд», «ЛиАЗ», «Неоплан», «Фиат», «Мерседес»
3	№ 632 «Ульяновск - Казань» (ИП Назаров Н.И., ИП Басыров Р.Р., ИП Унянин А.В., ИП Садртдинов Э.А., ИП Бородин А.И., ИП Айметов И.К., ИП Якупов Р.И., АО «Казанское ПАТП-1»)	ежедневно	«Ивеко», «Хундай», «Фольсваген», «Мерседес», «Форд», «Ситроен»
4	№ 599 «Ульяновск - Буинск» (ООО «Буинское АТП»)	ежедневно	«Фиат», «Кам-Марк», «Волжанин»
5	№ 515 «Ульяновск - Мочалей» (ИП Валиуллов Э.Ш.)	1, 5, 6, 7 день недели	«Газель»
6	№ 641 «Ульяновск - Вольный Стан» (ООО «Буинское АТП»)	ежедневно	«Волжанин»
7	№ 626 «Ульяновск - Дзержинск» (АО «ПАТП-1»)	ежедневно	«ЛиАЗ»
8	№ 577 «Ульяновск - Дрожжаное» (ИП Хрисанов С.Н.)	ежедневно, кроме 2, 3 дней недели	«Газель»
9	№ 701 «Ульяновск - Киров» (ИП Назаров Н.И.)	ежедневно	«Богдан», «Ивеко»
10	№ 737 «Ульяновск - Новочебоксарск» (ООО «Пегас-21», ИП Александров Л.Ю., ИП Чамеев А.Г.)	ежедневно	«Форд», «Мерседес», «Газель»
11	№ 520 «Ульяновск - Русские Чукалы» (ИП Еремеев Н.А.)	ежедневно, кроме 3 дня недели	«Луидор»
12	№ 653 «Ульяновск - Старые Чукалы» (ИП Хасанова Э.А.)	ежедневно, кроме 3 дня недели	«Луидор»
13	№ 604 «Ульяновск - Старое Шаймурзино» (ИП Валиуллов Э.Ш.)	ежедневно	«Газель»

14	№ 724 «Ульяновск - Шемурля» (ИП Воротникова Т.Н.)	ежедневно	«Луидор», «Мерседес»
15	№ 940 «Ульяновск (Новый город) - Казань» (ИП Басыров Р.Р.)	ежедневно	«Хундай»
16	№ 585 «Ульяновск - Чебоксары» (ИП Назаров Н.И., «АвтоТрансСервис», ООО «Спутник ТК»)	ежедневно	«Форд», «Фиат», «Луидор», «Газель»
17	№ 513 «Ульяновск - Татарское Городище» (ИП Кузьмина Н.В.)	1, 5, 6, 7 день недели	«Фиат»
18	№ 681 «Ульяновск - Татарские Шатрашаны» (ИП Кузьмин А.А.)	ежедневно, кроме 2 дня недели	«Луидор»
19	№ 587 «Ульяновск - Чебоксары» («Партнер-Сервис», ООО «Спутник ТК»)	ежедневно	«Форд», «Фиат»
20	№ 555 «Самара - Чебоксары» (АО «ПАТП-1», АО «ЕКА»)	ежедневно	«ЛиАЗ», «Неоплан»
21	№ 900 «Оренбург - Нижний Новгород» (ООО «Автобус»)	2 и 6 день недели	«Киа-Гранбирг»
22	№ 730 «Йошкар-Ола - Саратов» (ООО «Автолига»)	ежедневно	«Сетра», «Неоплан»

Большую часть муниципальных маршрутов обслуживает АО «ПАТП-1». Региональные и межрегиональные маршруты обслуживают различные коммерческие перевозчики и АТП.

Транспортная инфраструктура района представлена Автостанцией, площадь которой составляет 314,34 кв.м, вместимость – 60 человек. Имеется одна касса. За сутки автостанция принимает в среднем 68 рейсов и обслуживает 249 пассажиров.

В настоящее время состояние объектов транспортной инфраструктуры Цильнинского района находится в удовлетворительном состоянии.

Доля охвата жителей района: 98,6% (26 307 человек).

Анализ оказания услуг по перевозкам пассажиров на территории муниципального образования показал, что существующие параметры обслуживания достаточны для удовлетворения потребностей населения муниципального образования в перевозках.

### 1.3 Краткое описание и результаты анализа текущего качества транспортного обслуживания общественным транспортом территорий, расположенных в границах городской агломерации

Согласно утвержденной методике проведения социологического опроса населения с целью определения подвижности населения и качества транспортного обслуживания Ульяновской городской агломерации, объектом исследования являлось население города в возрасте от 14-ти лет и старше.

Опрос проводился в форме компьютеризированных телефонных интервью (САТІ).

Целью выполнения социологических исследований при обследовании транспортного поведения является формирование массива исходных данных для калибровки транспортной модели, а также изучение удовлетворенности населения качеством оказываемых транспортных услуг. В их число входят:

- среднее число отправлений (прибытий) с различными целями в течение определенного периода (сутки);
- распределение времени и длины поездок с различными целями и по видам транспорта;
- распределение поездок с различными целями между видами транспорта.

Задачи социологического опроса:

- оценить уровень подвижности населения;
- оценить предпочитаемые виды транспорта;
- оценить временные затраты на передвижение.

Общий объем выборки – 1350 человек. Метод формирования выборки – целенаправленный отбор по заданным квотам:

1. Квоты по возрасту: не более 30% от всей выборки людей в возрасте 50 лет и старше.

2. Квоты по полу: не более 40% женщин.
3. Квоты по районам– 0,15% населения каждого муниципального района и городского округа входящего в состав Ульяновской городской агломерации:

- 1) г. Ульяновск
- 2) г. Новоульяновск
- 3) Барышский район
- 4) Вешкаймский район
- 5) Карсунский район
- 6) Кузоватовский район
- 7) Майнский район
- 8) Мелекесский район
- 9) Сенгилеевский район
- 10) Старомайнский район
- 11) Тереньгульский район
- 12) Ульяновский район
- 13) Цильнинский район
- 14) Чердаклинский район

Во время проведения социологического опроса населения звонки были совершены на 41632 номеров, из которых результативное интервью получено от 1357 респондентов. Статистика опроса респондентов представлена в таблице 7.

Таблица 7 - Статистика опроса

Статус звонка	Количество номеров
Квота закрыта	1010
Не прошел по скринеру	865
Занято	5296
Перезвонить позже	2677
Отказ от участия в опросе	4363
Нет ответа	3912
Неверный номер	333
Исключен по кол-ву попыток	1277
Прерванные интервью	162
Номер недоступен	20380
Результативное интервью	1357
<b>ИТОГО</b>	<b>41632</b>

Распределение респондентов по районам проживания представлено в таблице 8.

Таблица 8 – Районы проживания

№ п/п/	Район проживания	% от числа респондентов
1	г. Ульяновск	66
2	г. Новоульяновск	2
3	Барышский район	4
4	Вешкаймский район	2
5	Карсунский район	2
6	Кузоватовский район	2
7	Майнский район	2
8	Мелекесский район	4
9	Сенгилеевский район	2
10	Старомайнский район	2
11	Тереньгульский район	2
12	Ульяновский район	4
13	Цильнинский район	3
14	Чердаклинский район	4
	Всего	100

Пол и возраст жителей Ульяновской городской агломерации, проходящих социологический опрос, представлен на рисунке 2.

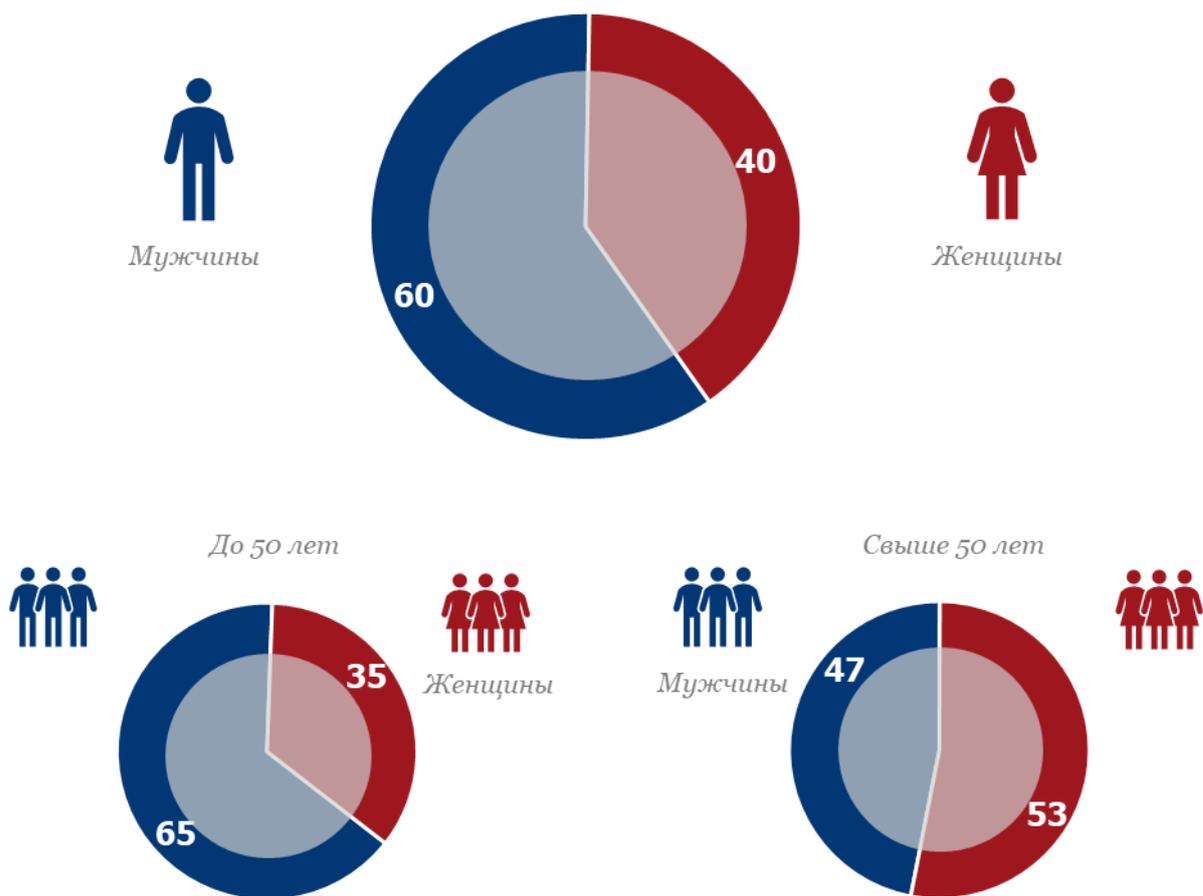


Рисунок 2 – Демографические параметры респондентов

Род деятельности участвующих в опросе жителей агломерации представлен на рисунке 3.

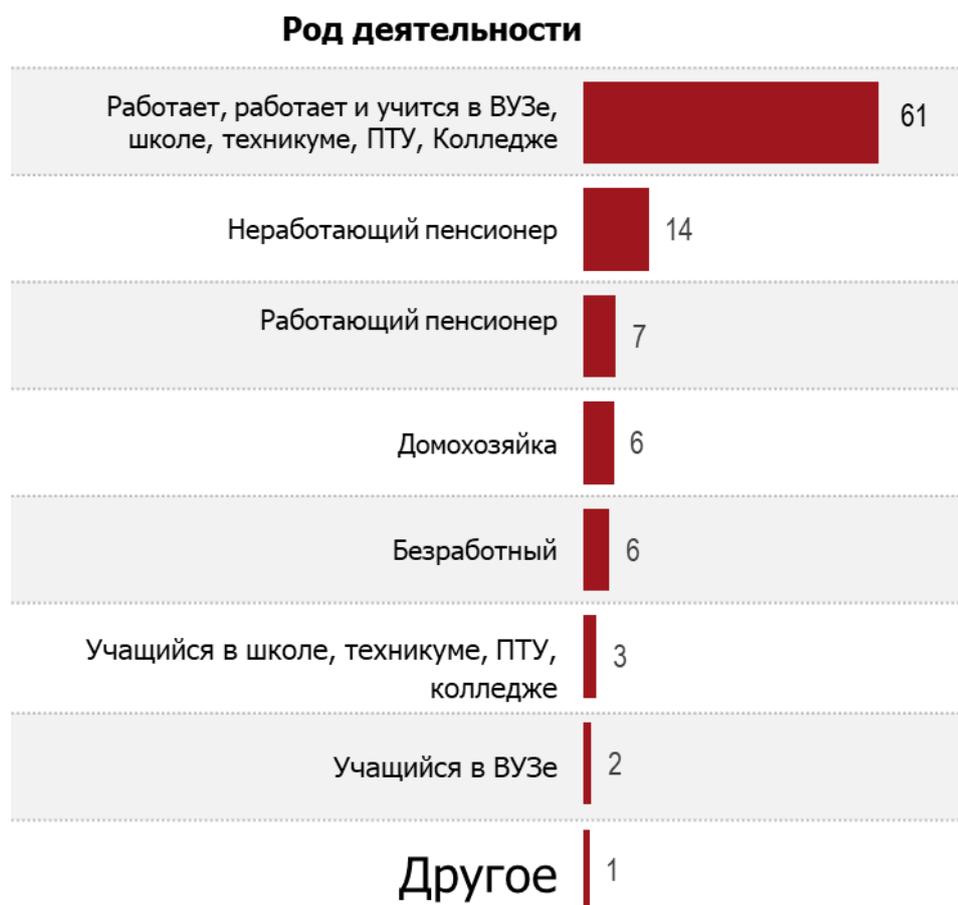


Рисунок 3 – Род деятельности респондентов

Согласно полученным данным, из 1357 опрошенных человек - 28% респондентов пользуются общественным транспортом регулярно. 51% частично или полностью удовлетворены работой общественного транспорта. Удовлетворенность респондентов работой общественного транспорта представлена на рисунке 5.

Основной способ передвижения представлен на рисунке 4. В основном жители Ульяновской городской агломерации передвигаются на личных автомобилях.

### Наиболее частый способ передвижения



Рисунок 4 – Наиболее частый способ передвижения



Рисунок 5 – Удовлетворенность респондентов работой общественного транспорта

Чаще всего для передвижения респонденты используют личный автомобиль – так указало более половины опрошенных (52%). Вторым по

популярности видом транспорта оказалась маршрутка (26%), третьим – автобус (10%). Остальные средства передвижения остаются мало востребованы респондентами. Частота использования различных видов транспорта представлена на рисунке 6.

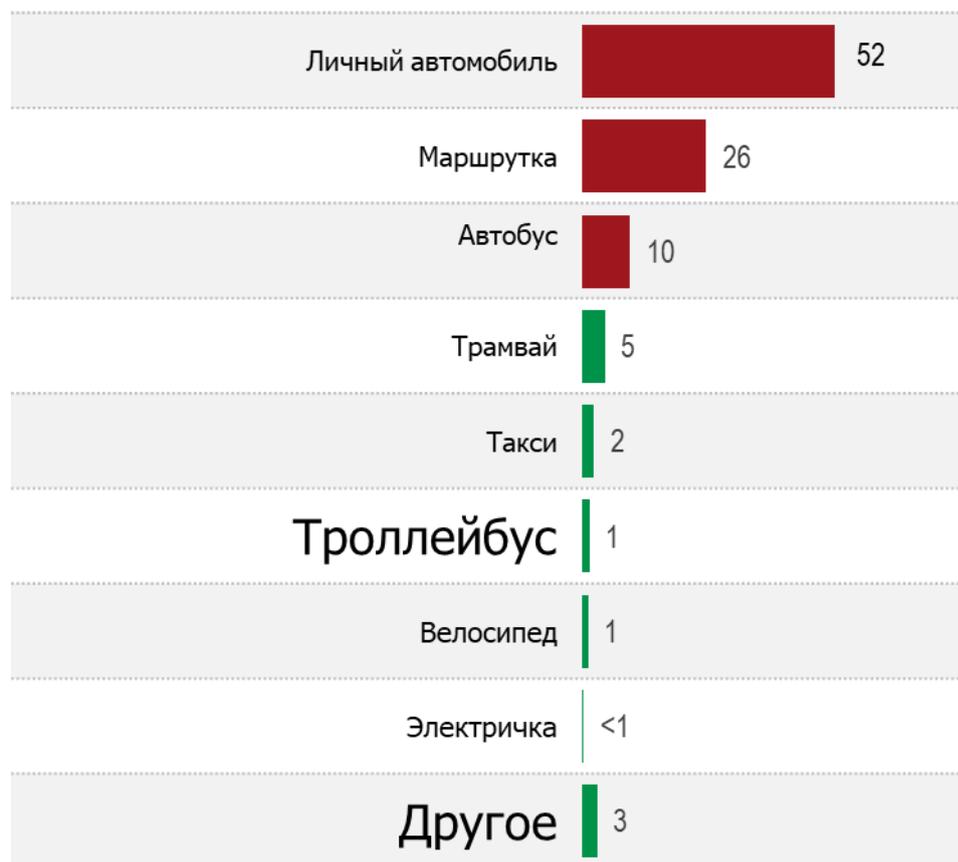


Рисунок 6 – Частота использования различных видов транспорта

Наибольшую удовлетворенность общественным транспортом отметили те респонденты, которые пользуются троллейбусами и автобусами (совокупный процент ответов «полностью удовлетворен» и «скорее удовлетворен» составляет 100%, 86% и 74% соответственно). Больше всего не удовлетворены общественным транспортом респонденты, чаще всего совершающие поездки на такси и маршрутках (совокупность ответов «скорее не удовлетворен» и «абсолютно не удовлетворен» составляет 35% и 33% соответственно). Распределение удовлетворенности общественным транспортом в зависимости от вида транспорта представлен на рисунке 7.

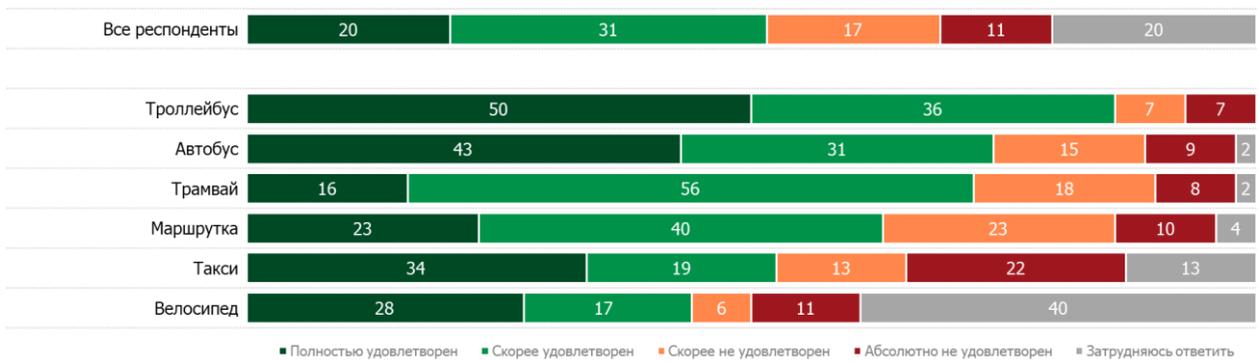


Рисунок 7 – Распределение удовлетворенности общественным транспортом в зависимости от вида транспорта

Наибольшую удовлетворенность общественным транспортом отметили те респонденты, которые ездят в целях учёбы, посещения объектов культуры, спорта и отдыха, и за покупками (совокупный процент ответов «полностью удовлетворен» и «скорее удовлетворен» составляет 80%, 69% и 60% соответственно). Больше всего не удовлетворены общественным транспортом респонденты, чаще всего совершающие поездки по личным/семейным делам и на работу/по работе (совокупность ответов «скорее не удовлетворен» и «абсолютно не удовлетворен» составляет 36% и 32% соответственно). Распределение удовлетворенности общественным транспортом в зависимости от целей поездок представлено на рисунке 8.

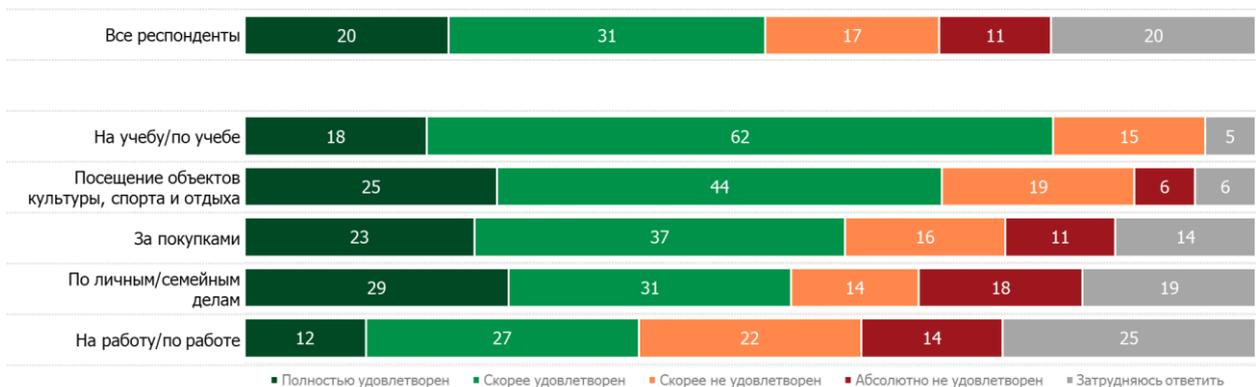


Рисунок 8 – Распределение удовлетворенности общественным транспортом в зависимости от целей поездок

транспорта являются чёткость выполнения расписания, комфорт и наличие сидячих мест. Респонденты, чаще всего использующие такси и личный автомобиль, больше всего ценят комфорт, респонденты, чаще всего пользующиеся автобусом, трамваем и маршрутками – чёткость выполнения расписания. Критерии значимости при использовании различных видов транспорта представлен на рисунке 9.

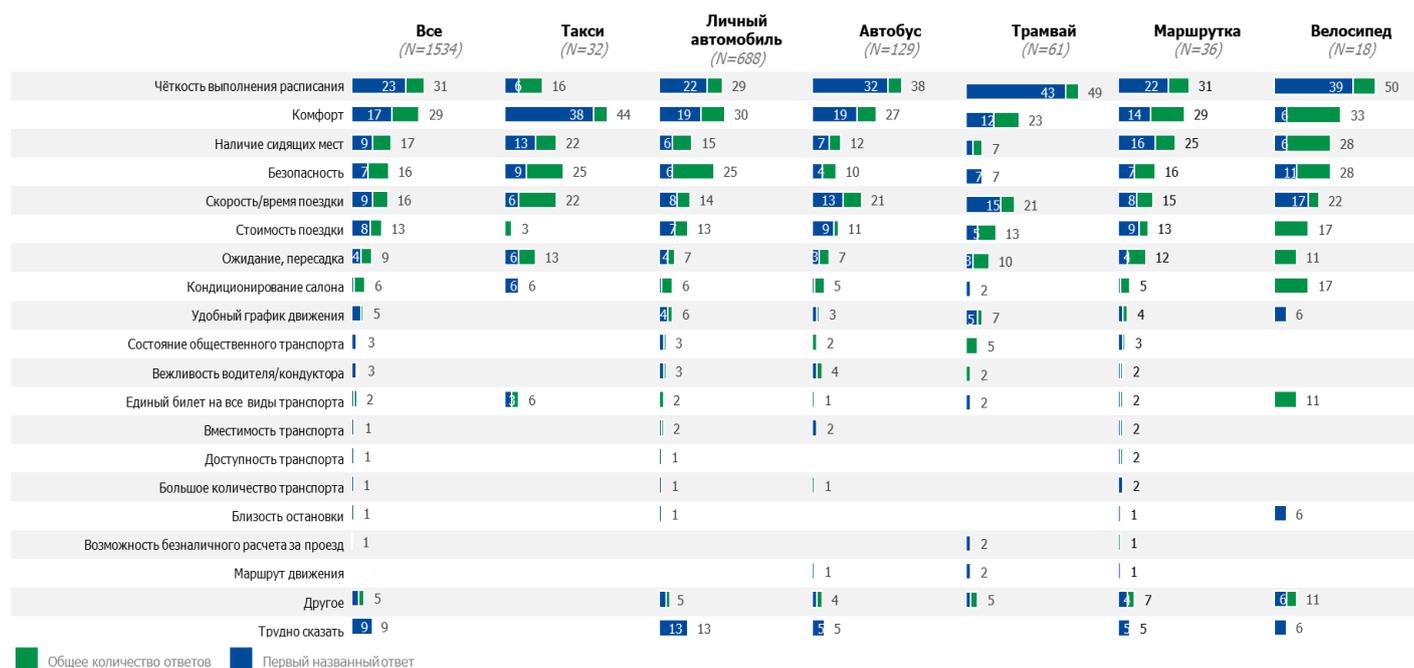


Рисунок 9 – Критерии значимости при использовании различных видов транспорта

Согласно полученным данным, из 1357 опрошенных человек – у 70% респондентов имеется личный автомобиль. 43% респондентов хранят личный автомобиль в гараже. Сведения о наличии личного автомобиля, а также места его хранения представлены на рисунке 10.

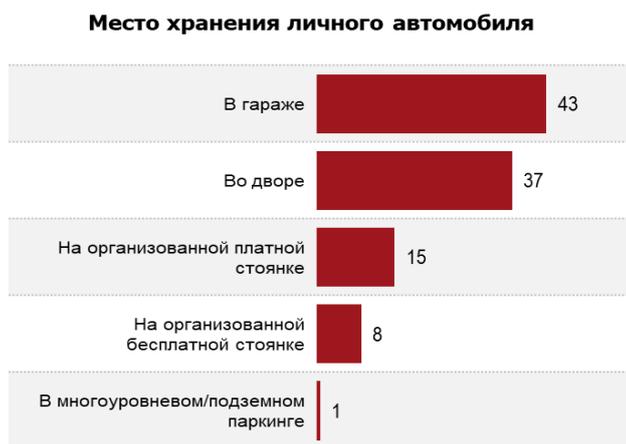
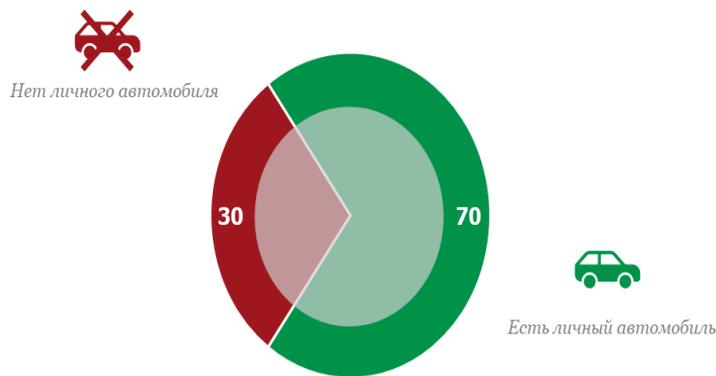
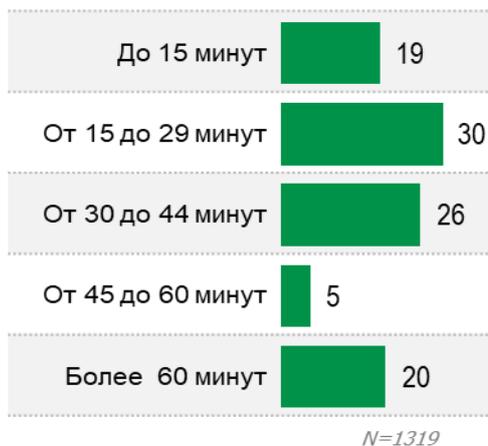


Рисунок 10 – Сведения о наличии личного автомобиля и месте его хранения

Большинство респондентов в среднем совершают 3 поездки за день. В среднем на одну поездку у респондентов уходит 48 минут. Информация по длительности совершаемой поездки и частоте совершения поездки представлена на рисунке 11.



**48 минут** составляет средняя длительность поездки  
*N=1319*

**3 поездки** респонденты в среднем совершают в течение дня  
*N=1321*



Рисунок 11 – Длительность и частота совершаемых поездок

Пешком респонденты чаще всего направляются за покупками (49%), по рабочим делам (15%) и по личным\семейным делам (12%). На транспорте респонденты передвигаются в основном в рабочих целях (46%), по личным\семейным делам (26%) и за покупками (10%). Цели перемещений респондентов представлены на рисунках 12 и 13.



Рисунок 12 – Цели перемещений без использования транспорта

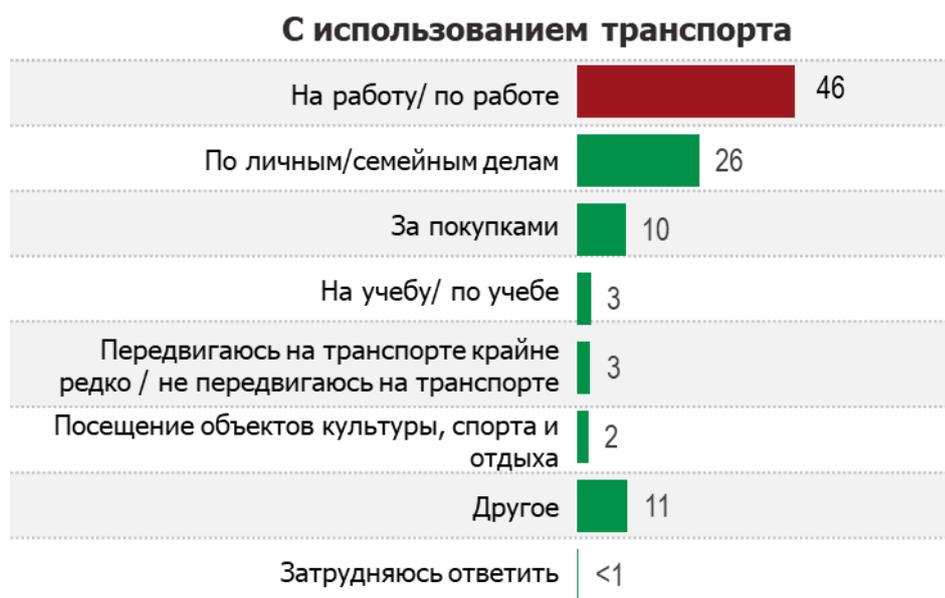


Рисунок 13 – Цели перемещений с использованием транспорта

Первое перемещение большая часть респондентов совершает в 7 часов

утра. Распределение первых перемещений по часам суток представлены на рисунке 14.

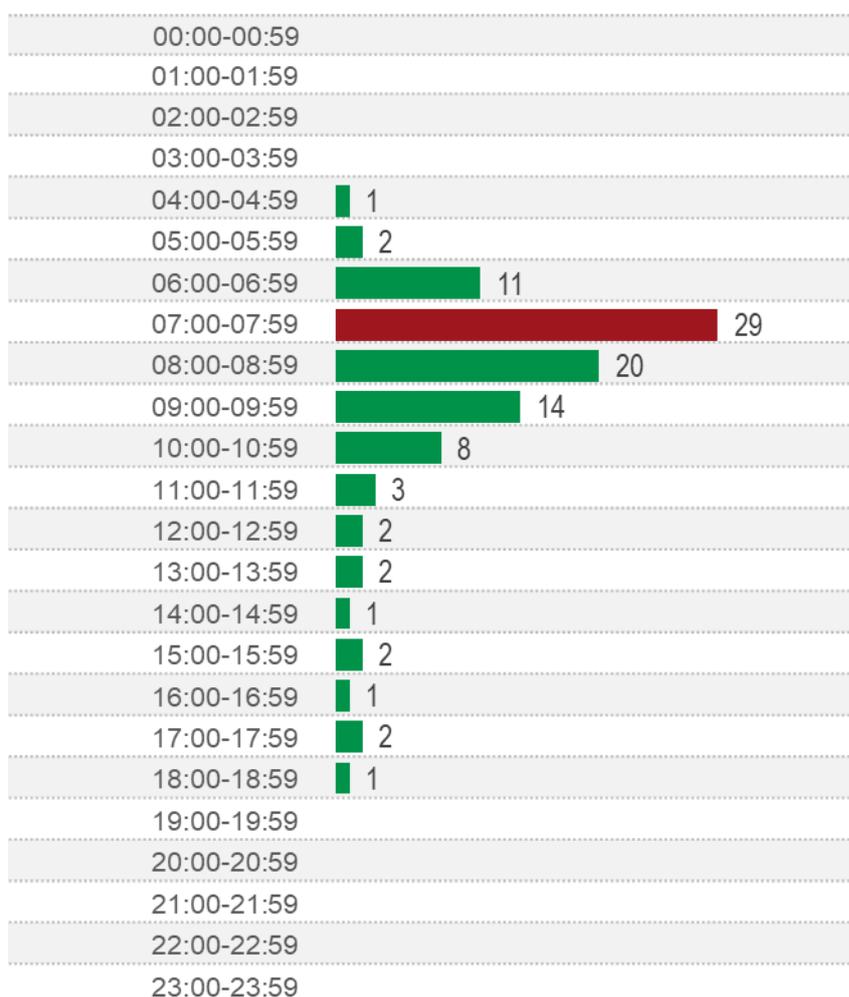


Рисунок 14 – Распределение первых перемещений по часам суток

При совершении ежедневных поездок респонденты чаще всего пользуются такси (38%), личным автомобилем (28%) и маршруткой (23%). При совершении поездок только в будние дни респонденты в основном используют троллейбус (36%), велосипед (33%) и личный автомобиль (31%). При поездках 3-4 раза в неделю респонденты чаще всего ездят на велосипеде (39%), трамвае (25%), маршрутке (20%) и такси (19%). 1-2 раза в неделю используются больше остальных автобус (23%), троллейбус и маршрутка (по 21%). Реже 1 раза в неделю респонденты передвигаются на автобусе (38%), троллейбусе (21%), такси (19%). Распределение частоты совершения поездок

в зависимости от способов передвижения представлен на рисунке 15.

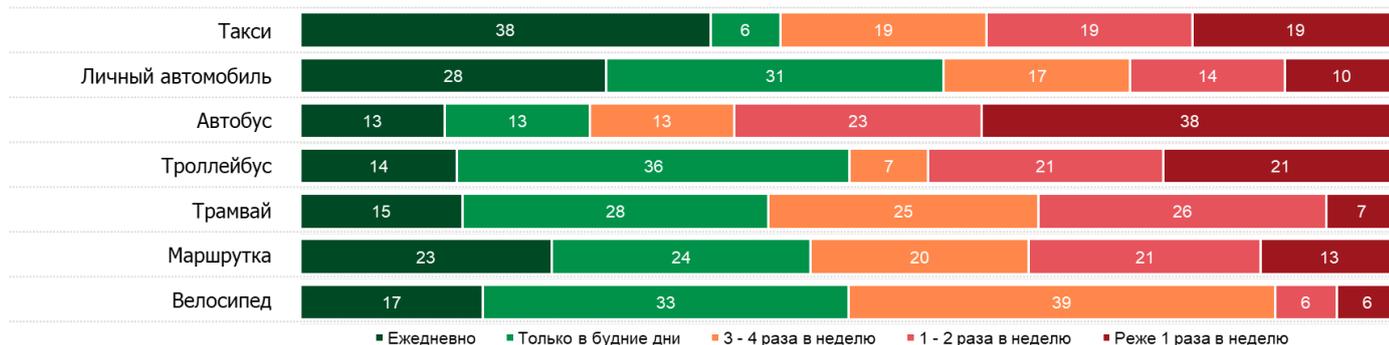


Рисунок 15 – Распределение частоты совершения поездок в зависимости от способов передвижения

При поездках на такси респонденты чаще всего проводят в пути от 15 до 29 минут (33%) или до 15 минут (30%). При поездках на личном автомобиле – от 15 до 29 минут (31%), до 15 минут или от 30 до 44 минут (по 23%). При поездках на автобусе – более 60 минут (38%), от 15 до 29 минут (25%). При использовании троллейбуса респонденты чаще всего находятся в пути от 15 до 29 минут (36%) и от 30 до 44 минут (29%). При использовании трамвая – от 30 до 44 минут (30%) или от 15 до 29 минут (23%). При поездках на маршрутке - от 30 до 44 минут (34%), от 15 до 29 минут (31%). При использовании велосипеда до 15 минут (41%), от 15 до 29 минут (35%). Распределение длительности совершаемых поездок в зависимости от способов передвижения представлен на рисунке 16.

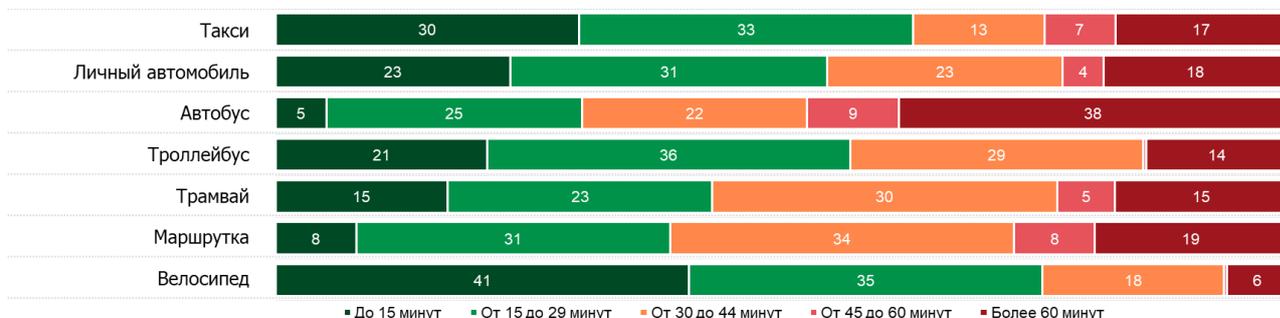


Рисунок 16 – Распределение длительности совершаемых поездок в зависимости от способов передвижения

Ежедневно респонденты чаще всего ездят в рабочих и учебных целях (по 33%), с целью посещения объектов культуры, спорта и отдыха (25%). Только в будние дни респонденты в основном ездят по учебным (59%), рабочим целям (42%). 3-4 раза в неделю респонденты чаще всего ездят за покупками и по личным/семейным делам (по 20%), с целью посещения объектов культуры, спорта и отдыха (20%). 1-2 раза в неделю респонденты чаще всего ездят по другим целям (33%), столько же респондентов затруднились с ответом, 29% ездят за покупками, 28% - по личным\семейным делам. Назвать цели, с которыми респонденты ездят реже раза в неделю 33% опрошенных затруднились, 26% назвали личные/семейные дела, 25% - другие цели, а 24% назвали целями своим поездок покупки. Распределение частоты совершения поездок в зависимости от целей передвижения представлен на рисунке 17.

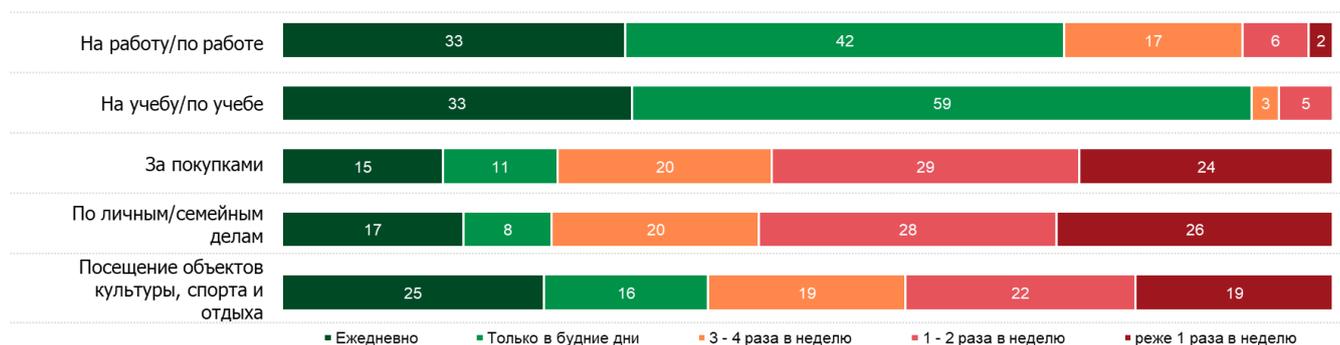


Рисунок 17 – Распределение частоты совершения поездок в зависимости от целей передвижения

В результате опроса респонденты назвали главные транспортные проблемы Ульяновска и муниципальных районов Ульяновской городской агломерации. Среди основных проблем называется плохое состояние дорог, пробки, отсутствие культуры движения на дорогах. Далее эти и другие проблемы расписаны более подробно.

- Качество дорог

Респонденты жалуются на неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, наличие ям, размыв дорог после дождей, снегопадов и при смене

сезонов (зимне-весенний период).

- Пробки

Одной из важнейших транспортных проблем многие респонденты назвали большие пробки на дорогах, которые значительно затрудняют движение в часы-пик.

- Нехватка объездных дорог и дорожных развязок

Респонденты отметили в г. Ульяновске и на подъездах к нему недостаточное количество дорожных развязок и альтернативных путей движения, что способствует тому, что многие маршруты пролегают по одним и тем же улицам.

- Нехватка парковочных мест

Респонденты отмечают недостаточное количество парковочных мест, в том числе бесплатных.

- Отсутствие культуры движения на дорогах

Респонденты обеспокоены грубостью, хамством водителей и несоблюдением правил дорожного движения.

- Отсутствие выделенной полосы для общественного транспорта

Респонденты отмечают большое количество маршруток на дорогах, при этом общественный транспорт движется по тем же полосам, что и остальной, что создаёт пробки.

- Неудовлетворенность работой светофоров

Часть опрошенных указала, что не удовлетворена работой светофоров в часы пик.

В отношении проблем общественного транспорта, существующих в Ульяновске и муниципальных районах Ульяновской городской агломерации, респонденты указали проблемы, касающиеся внешнего вида и санитарного состояния транспорта, графика движения, недостатка маршрутов и переполненности транспорта. Далее эти и другие проблемы расписаны более подробно.

- Отсутствие четкого расписания движения общественного транспорта

Движение общественного транспорта никак не регулируется, отсутствует строгое расписание, респондентам зачастую приходится долго ждать общественный транспорт.

- Недостаточное время движения общественного транспорта

Респонденты отмечают нехватку общественного транспорта в вечернее время и по выходным.

- Плохое состояние общественного транспорта

Многие из опрошенных отметили, что неудовлетворены состоянием общественного транспорта.

- Малая вместимость и переполненность общественного транспорта

Респонденты отметили малую вместимость общественного транспорта и его переполненность, особенно в часы пик.

- Поведение водителей общественного транспорта и несоблюдение ПДД

Респонденты отметили неадекватное поведение водителей общественного транспорта, грубость, хамство, несоблюдение правил движения.

- Неразвитость маршрутов движения

Многие опрошенные ощущают недостаточное количество маршрутов движения транспорта, возникают сложности с проездом в некоторые районы.

- Стоимость

Респонденты отмечают высокие тарифы на проезд.

Для того, чтобы решить сложившиеся проблемы, касающиеся как общественного транспорта, так и транспортных передвижений в целом, респондентам было предложено назвать мероприятия, которые, по их мнению, могли бы улучшить настоящую ситуацию.

Основная доля предложений, направленных на улучшение транспортной ситуации, была направлена на ремонт дорог и строительство новых дорожных развязок.

В отношении улучшения работы общественного транспорта пожелания в основном были связаны с обновлением автопарка, вводом графика движения

общественного транспорта и контроль за его соблюдением, повышением квалификации водителей транспорта.

В исследовании приняли участие 1357 жителей Ульяновска и муниципальных образований (районов) Ульяновской городской агломерации.

- Более 70% опрошенных в возрасте до 50 лет, большинство работают (61%).
- 37% регулярно пользуются общественным транспортом
- 51% опрошенных частично или полностью удовлетворены работой общественного транспорта, 28% опрошенных частично или полностью не удовлетворены.
- У 70% опрошенных есть личный автомобиль. 43% автовладельцев хранят его в гараже.
- Большинство респондентов в среднем совершают 3 поездки за день.
- В среднем на одну поездку у респондентов уходит 48 минут.
- Чаще всего респонденты совершают поездки на личном автомобиле (52%) и маршрутках (26%).
- Пешком респонденты в основном направляются за покупками (49%), на транспорте чаще всего перемещаются по рабочим целям (46%).
- Первое перемещение большая часть респондентов совершает в 7 часов утра.
- Наиболее значимыми критериями при использовании общественного транспорта являются чёткость выполнения расписания, комфорт и наличие сидячих мест. Респонденты, чаще всего использующие такси и личный автомобиль, больше всего ценят комфорт, респонденты, чаще всего пользующиеся автобусом, трамваем и маршрутками – чёткость выполнения расписания.
- Тремя основными транспортными проблемами по мнению респондентов являются: плохие дороги, пробки, отсутствие культуры на дорогах.

- Среди трёх главных проблем общественного транспорта было отмечено: отсутствие чёткого расписания движения общественного транспорта, недостаточную продолжительность работы общественного транспорта, плохое состояние общественного транспорта.
- Наиболее значимыми предложениями по улучшению качества услуг по повседневным перемещениям стали: улучшение качества дорог, обновление общественного транспорта, составление графика движения общественного транспорта и контроль за его соблюдением.

#### 1.4 Краткое описание и результаты анализа основных «дефицитов качества» существующей системы обеспечения общественным транспортом территорий, расположенных в границах городской агломерации

Оптимальная организация работы системы пассажирских перевозок является одним из основных показателей эффективности всей транспортной системы, а также основным фактором, от которого зависит общий уровень и качество жизни населения города. В случае наличия факторов, затрудняющих движение маршрутных транспортных средств, для их устранения наиболее эффективно использовать именно средства организации дорожного движения. В противном случае пассажирский транспорт общего пользования становится неэффективным, поскольку не может конкурировать с индивидуальным транспортом.

Основными параметрами, определяющими оптимальную организацию движения и качество обслуживания населения пассажирским транспортом общего пользования, являются:

- охват сети общественного транспорта;
- плотность маршрутной сети;

- разветвленность маршрутной сети;
- дублированность маршрутной сети.

Дублирование маршрутов движения – это совпадение трасс маршрутов различных видов наземного пассажирского транспорта на отдельных участках улично-дорожной сети города, либо полное их наложение.

К положительным факторам дублирования маршрутной сети можно отнести повышение надежности транспортного сообщения и предоставление пассажиру альтернативных вариантов доставки. С этой точки зрения на наиболее ответственных направлениях пассажирского сообщения нельзя рассматривать дублирование маршрутной сети электротранспорта и автомобильного транспорта как чисто отрицательный фактор. Так же зачастую за дублирование маршрутной сети принимается маршрутная координация.

Метод совмещения маршрутов применяется на направлениях с мощными пассажиропотоками при его существенной неравномерности. Координация маршрутов путем совмещения различных маршрутов дает большой эффект. Пассажиропотоки осваиваются при лучшем использовании подвижного состава, сокращается количество пересадок и увеличивается частота движения.

К отрицательным факторам дублирования маршрутной сети различных видов городского пассажирского транспорта можно отнести возникновение конкуренции у перевозчиков в погоне за прибылью, что существенно снижает качество транспортного обслуживания населения.

В Цильнинском районе наблюдается низкий уровень дублирования маршрутов общественного транспорта.

## 1.5 Описание содержания и ожидаемого эффекта на качество работы системы общественного транспорта от реализации каждого отдельного мероприятия и всего оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспективы

*Оснащение оборудованием ГЛОНАСС и запуск сервиса «Умный транспорт» или аналога данного сервиса*

Мероприятия направлены на повышение комфорта пассажиров, путем информирования о работе системы общественного транспорта, контроля за соблюдением расписания и движением по маршруту, что в комплексе приводит к улучшению качества транспортного обслуживания, повышению удобства использования и имиджа общественного транспорта.

*Формирование единого дизайна ОТ, оборудование остановочных пунктов и использование ПС на газомоторном топливе.*

Мероприятия позволят повысить уровень удовлетворенности пассажиров общественным транспортом и создаст дополнительный стимул пользователям личного транспорта для «пересадки» на пассажирский транспорт общего пользования.

## 1.6 Описание и результаты анализа ожидаемого уровня качества транспортного обеспечения общественным транспортом территории группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации, достигаемого путем реализации оптимизированных наборов мероприятий краткосрочной перспективы

Качество транспортного обеспечения общественным транспортом территории Цильнинского района, зависит от многих факторов и параметров. Улучшение каждого показателя в отдельности зависит от реализации предложенного комплекса мероприятий и достигнутого эффекта от них.

Реализация оптимизированного набора мероприятий позволит:

- повысить привлекательность использования общественного транспорта;
- стимулировать население к использованию пассажирского транспорта общего пользования и отказу от личного автомобильного транспорта;
- повысить комфорт пассажиров при использовании общественного транспорта;
- создать условия для соблюдения расписания, что позволит совершать пассажирские корреспонденции за заявленное количество времени;

Реализация мероприятий позволит повысить эффективность работы и качество обслуживания общественного транспорта муниципального образования.

## 1.7 Планируемые мероприятия в сфере развития видов, систем транспорта и транспортных средств

Массовые перевозки маршрутным пассажирским транспортом, их быстрота, безопасность и экономичность имеют решающее значение для удобства населения. Эффективность этих перевозок, с одной стороны, зависит от качества их организации транспортными предприятиями, а с другой – от общего уровня организации дорожного движения, так как маршрутный пассажирский транспорт (МПТ), как правило, не имеет изолированных путей сообщения. В понятие МПТ входят трамваи, автобусы (маршрутные) и троллейбусы. Данный вид транспорта позволяет свободно осуществлять муниципальные и межмуниципальные корреспонденции всем слоям населения.

Основными принципами оптимизации маршрутной сети общественного транспорта являются минимизация затрат времени на перемещение по территории города, минимизация дублирования маршрутов городского пассажирского транспорта общего пользования, преемственность по отношению к ранее сформировавшейся маршрутной сети и поэтапное ее изменение в соответствии с планом развития города.

Анализ оказания услуг по перевозкам пассажиров на территории Цильнинского района показал, что существующие параметры обслуживания достаточны для удовлетворения потребностей населения муниципального образования в перевозках.

С целью снижения нагрузки на УДС г. Ульяновска и для более рационального использования подвижного состава программой мероприятий КСОТ предусмотрено сокращение пригородного маршрута Цильнинского района до пересадочных узлов (ПУ) с дальнейшей пересадкой пассажиров на разработанные «основные» маршруты г. Ульяновска.

Перечень мероприятий по изменению существующих автобусных маршрутов представлен в таблице 9.

Таблица 9 - перечень мероприятий по изменению существующих автобусных маршрутов

№ п/п	Маршрут	Текущий конечный остановочный пункт	Предлагаемый пересадочный узел	Срок реализации, гг.
1	141	Вещевой рынок	ПУ Парк Победы	2021

### 1.8 Планируемые мероприятия в сфере системы содержания и эксплуатации парка транспортных средств

В рамках выполнения поручения Президента Российской Федерации о развитии рынка газомоторного топлива от 18.05.2018 № Пр-743 Правительством Российской Федерации программой мероприятий КСОТ предлагается оборудование 28 маршрутных транспортных средств автотранспортных предприятий Цильнинского района оборудованием позволяющим использовать в качестве топлива природный газ.

Газомоторное топливо обладает следующими преимуществами:

- Уменьшение вредных выбросов в выхлопных газах;
- Сокращение затрат на моторное топливо;
- Доступное переоборудование двигателя;
- Положительный опыт использования газомоторного топлива.

Перечень мероприятий в сфере системы содержания и эксплуатации парка транспортных средств представлен в таблице 10.

Таблица 10 – Мероприятий в сфере системы содержания и эксплуатации парка транспортных средств

№ п/п	Наименование мероприятия	Срок реализации
1	Установка газобаллонного оборудования 8 ед. подвижного состава	2022 г.
2	Установка газобаллонного оборудования 10 ед. подвижного состава	2023 г.
3	Установка газобаллонного оборудования 10 ед. подвижного состава	2024 г.

### 1.9 Планируемые мероприятия в сфере системы эксплуатации и содержания транспортной сети

В соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» остановочные пункты являются элементами обустройства автомобильных дорог.

Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 N 270-ст утвержден Национальный стандарт ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (далее – ГОСТ).

Пунктом 5.3.3. ГОСТ установлены требования к остановочным пунктам на участках дорог в пределах населенных пунктов. Остановочный пункт должен состоять из следующих элементов:

- остановочная площадка;
- посадочная площадка;
- заездной «карман»;
- боковая разделительная полоса;
- тротуары и пешеходные дорожки;
- автопавильон;

- пешеходный переход;
- скамья;
- урна для мусора;
- технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения);
- освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).

Посадочные площадки на всех остановочных пунктах в районах с холодным климатом должны быть, как правило, оборудованы павильонами для пассажиров, а в районах с умеренным или жарким климатом - навесами. В павильонах должны быть установлены скамья и размер павильона определяют из расчета 4 чел./м<sup>2</sup> с учетом числа пассажиров, одновременно находящихся в час-пик на автобусной остановке. Павильон должен быть надежно закреплен и быть устойчивым к опрокидыванию.

Для обеспечения надлежащего качества транспортных услуг и стимулирования использования населением общественного транспорта программой мероприятий КСОТ предусмотрено обустройство остановочных пунктов в количестве 10 ед. Перечень остановочных пунктов подлежащих обустройству представлен в таблице 11.

Таблица 11 – Перечень обустраиваемых остановочных пунктов

№ п/п	Наименование остановочного пункта	Месторасположение
1	Цильна	А/д Цильна – Большое Нагаткино – Новоникулино – Тагай – Майна – Игнатовка – Чертановка, 0 км + 293м
2	Цильна	А/д Цильна – Большое Нагаткино – Новоникулино – Тагай – Майна – Игнатовка – Чертановка, 4 км + 25 м
3	Новые Алгаши	А/д Цивильск – Ульяновск, 139 км + 485 м (слева)
4	Новые Алгаши	А/д Цивильск – Ульяновск, 139 км + 960 м
5	Старые Алгаши	А/д Цивильск – Ульяновск, 143 км + 030 м
6	Старые Алгаши	А/д Цивильск – Ульяновск, 143 км + 555 м

7	Большое Нагаткино	А/д Цивильск – Ульяновск, 166 км + 115 м
8	Большое Нагаткино	А/д Цивильск – Ульяновск, 166 км + 495 м
9	Цильна	А/д Казань – Буинск – Ульяновск, 181 км + 390 м
10	Цильна	А/д Казань – Буинск – Ульяновск, 181 км + 510 м

В целях приведения в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог и развития дорожной сети крупнейших городских агломераций РФ на территории Ульяновской городской агломерации осуществляется национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»

В рамках федерального проекта "Дорожная сеть" национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" предусматривается реализация программ дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования, объектов улично-дорожной сети в целях приведения в нормативное состояние сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, улично-дорожной сети городских агломераций.

Приведение автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и дорожной сети городских агломераций в нормативное состояние будет осуществляться с учетом соблюдения требований технического регламента Таможенного союза "Безопасность автомобильных дорог".

Оценка технического состояния автомобильных дорог проводится с целью определения соответствия дорог правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения в соответствии с Порядком проведения оценки технического состояния автомобильных дорог, утвержденным Приказом Минтранса РФ от 27.08.2009 № 150. Оценка технического состояния

автомобильных дорог проводится не реже одного раза в год. По результатам оценки технического состояния автомобильных дорог, а также с учетом анализа аварийности разрабатываются дефектные ведомости по ремонту автомобильных дорог и сметные расчеты стоимости работ по ремонту автомобильных дорог с учетом утвержденной от 16.11.2012 № 402 Министерством транспорта Российской Федерации классификацией работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них. Согласно данной классификации в состав работ по содержанию дорог входят работы:

- по полосе отвода земляному полотну и системе водоотвода;
- по дорожным одеждам;
- по искусственным и защитным дорожным сооружениям;
- по элементам обустройства автомобильных дорог.

Ориентировочный объем ремонта автомобильных дорог, предусмотренный программой мероприятий КСОДД – 96 км.

Перечень мероприятий в сфере системы эксплуатации и содержания транспортной сети на расчетный срок, приведен в таблице 12.

Таблица 12 – Мероприятия в сфере системы эксплуатации и содержания транспортной сети в Цильнинском районе

№ п.п.	Наименование мероприятия	Ед. изм.	Мощность
1	Обустройство остановочных пунктов	ед.	10
2	Ремонт а/д регионального и местного значения	км	96

#### 1.10 Планируемые мероприятия в сфере системы обслуживания транспортных перемещений, в том числе размера и системы их оплаты

Программой мероприятий КСОТ предусмотрено подключение

подвижного состава общественного транспорта к автоматизированной системе оплаты проезда транспортной картой «Электронный кошелек» с предоставлением возможности пассажиру осуществлять бесплатные пересадки в течение 60 минут с момента оплаты проезда.

Реализация данного мероприятия позволит снизить стоимость одной поездки для пассажиров, повысит привлекательность использования общественного транспорта, простимулирует население к использованию пассажирского транспорта общего пользования и отказу от личного автомобильного транспорта.

Сводный перечень мероприятий в сфере системы обслуживания транспортных перемещений, в том числе размера и системы их оплаты представлен в таблице 13.

Таблица 13 – Сводный перечень мероприятий в сфере системы обслуживания транспортных перемещений, в том числе размера и системы их оплаты

№ п/п	Наименование мероприятия	Единица измерения	Мощность	Срок реализации, гг.
1	Подключение подвижного состава частных перевозчиков к автоматизированной системе оплаты проезда	-	-	2020-2021

### 1.11 Планируемые мероприятия в сфере обеспечения безопасности транспортных перемещений

Необходимыми условиями обеспечения комфорта и безопасности массовых пассажирских перевозок являются: грамотная организация маршрутной сети; рациональная организация движения с предоставлением в необходимых случаях приоритета общественному маршрутному транспорту.

В целях повышения уровня безопасности дорожного движения, а также

в целях соответствия требованиям ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения» запланировано устройство светофорных объектов в п. Цильна на пересечении ул. Гагарина и а/д Р-241 и в с. Большое Нагаткино на пересечении ул. Автодорожная и а/д А-151.

Сводный перечень мероприятий в сфере обеспечения безопасности транспортных перемещений представлен в таблице 14.

Таблица 14 – Сводный перечень мероприятий в сфере обеспечения безопасности транспортных перемещений

№ п/п	Наименование мероприятия	Единица измерения	Мощность	Срок реализации, гг.
1	п. Цильна, пересечение ул. Гагарина и а/д Р-241	ед.	1	2025
2	с. Большое Нагаткино, пересечение ул. Автодорожная и а/д А-151	ед.	1	2026

### 1.12 Планируемые мероприятия в сфере контроля и управления движением, в том числе с применением элементов интеллектуальной транспортной системы

Для осуществления контроля за работой общественного транспорта в плане своевременного выхода водителей на маршрут, регулярности их работы, соблюдение интервалов курсирования и соблюдение ПДД необходимо оснащение всех транспортных средств спутниковым навигационным оборудованием ГЛОНАСС. Выполнение данного мероприятия требует федеральный закон №22-ФЗ «О навигационной деятельности». Реализация данного мероприятия позволит использовать существующую систему – сервис «Умный транспорт» или аналогичный по функционалу сервис. Данные сервисы, позволяют пассажирам в режиме реального времени наблюдать за перемещением общественного транспорта, оснащенного оборудованием ГЛОНАСС, просматривать его маршрут следования и расчетное время

прибытия на остановку общественного транспорта с точностью до одной минуты. Однако на сегодняшний день данные сервисы не функционируют, что не позволяет осуществлять контроль за работой общественного транспорта, а также не предоставляют дополнительного удобства использования общественного транспорта населению Цильнинского района.

Сводный перечень мероприятий в сфере контроля и управления движением, в том числе с применением элементов интеллектуальной транспортной системы представлен в таблице 15.

Таблица 15 – Сводный перечень мероприятий в сфере контроля и управления движением, в том числе с применением элементов интеллектуальной транспортной системы

№ п/п	Наименование мероприятия	Единица измерения	Мощность	Срок реализации, гг.
1	Оснащение спутниковым навигационным оборудованием ГЛОНАСС наземного городского пассажирского транспорта	-	-	2020
2	Запуск сервиса «Умный транспорт» или аналога данного сервиса	-	-	2020-2021

### 1.13 Ожидаемые уровни показателей качества системы общественного транспорта группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации, достигаемые в результате реализации всех планируемых мероприятий

Эффективность мероприятий по организации пассажирских перевозок определяется как интегральная оценка эффективности отдельных мероприятий, при этом их результативность оценивается исходя из

соответствия достигнутых результатов поставленной цели и значениям целевых индикаторов и показателей мероприятий.

Проведение мероприятий позволит повысить привлекательность использования общественного транспорта, а также простимулирует население к использованию пассажирского транспорта общего пользования и отказу от личного автомобильного транспорта, что приведет к повышению эффективности с точки зрения транспортной доступности. Прогнозируемый показатель транспортной доступности муниципального образования представлены в таблице 16.

Таблица 16 – Прогнозируемые показатели транспортной доступности муниципального образования

Наименование целевого индикатора	Ед. изм.	2018г. отчёт	2024г. ожидаемый	Прогноз по отношению к 2018г.				2024г. к 2018г., (раз)
				2020 г.	2022 г.	2024 г.	2026 г.	
Перевозка пассажиров общественным транспортом	%	100,0	105	102	103	105	106,5	1,05
Наименование целевого индикатора	Ед. изм.	2018г. отчёт	2034г. ожидаемый	Прогноз по отношению к 2018г.				2034г. к 2018г., (раз)
				2028 г.	2030 г.	2032 г.	2034 г.	
Перевозка пассажиров общественным транспортом	%	100,0	112,9	108,1	109,7	111,3	112,9	1,13

Социально-экономический эффект от внедрения предлагаемых мероприятий для Цильнинского района выражается в повышении комфорта, удобства поездок, обеспечении доступности и качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом по регулярным маршрутам.

Оценка ожидаемого социально-экономического эффекта от внедрения мероприятий приведена в таблице 17.

Таблица 17 – Ожидаемый социально-экономический эффект от внедрения мероприятий по ОДД

Наименование	Цель	Социально-экономический эффект
Мероприятия в сфере обслуживания транспортных перемещений и в сфере контроля и управления движением	Развитие общественного транспорта муниципального образования, улучшение качества транспортных услуг, предоставляемых населению	<ul style="list-style-type: none"> <li>- повышение привлекательности использования общественного транспорта;</li> <li>- стимулирование населения к использованию пассажирского транспорта общего пользования и отказу от личного автомобильного транспорта;</li> <li>- повышение комфорта пассажиров при использовании общественного транспорта;</li> <li>- создание условий для соблюдения расписания, что позволит совершать пассажирские корреспонденции за заявленное количество времени.</li> </ul>

#### 1.14 Ориентировочные объемы и последовательность реализации капитальных вложений на реализацию комплекса планируемых мероприятий

На данном этапе все предлагаемые мероприятия, описанные в предыдущих разделах настоящей КСОТ, формируются в логически обоснованный комплекс взаимоувязанных мер по совершенствованию работы транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования.

Для выбранных мероприятий установлена очередность их реализации, проведена оценка объемов их финансирования, которая включает расчет стоимости их реализации с указанием сроков проведения работ и источников финансирования. Оценка объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения в границах Цильнинского района представлена в таблице 18.

Таблица 18 – Общий перечень оптимизированного набора мероприятий в границах Цильнинского района

№ п/п	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Стоимость, тыс. руб.	Сроки реализации, гг.	Примечание
		Всего	-		
		Региональный бюджет	-		
		Местный бюджет	1 333,00		
		Внебюджетные источники	-		
1	2	3	4	5	6
1	Оснащение спутниковым навигационным оборудованием ГЛОНАСС наземного городского пассажирского транспорта	Региональный бюджет, Местный бюджет	-	2020	-
2	Запуск сервиса «Умный транспорт» или аналога данного сервиса	Региональный бюджет	-	2020-2021	-
3	Оборудование остановочных пунктов	Местный бюджет	1 333,00	2021-2022	-
4	Использование ПС на газомоторном топливе	Региональный бюджет	-	2022-2024	-
5	Изменение трассировки маршрута № 141	-	-	-	-
6	Приведение автомобильных дорог в нормативное состояние	Региональный бюджет	-	2020-2024	Объемы средств учтены в программе мероприятий КСОДД
		Местный бюджет			
7	Подключение подвижного состава частных перевозчиков к автоматизированной системе оплаты проезда	-	-	2020-2021	-
8	Строительство светофорных объектов	Местный бюджет	-	2025-2026	Объемы средств учтены в программе мероприятий КСОДД

## 2 План организации пассажирских перевозок общественным транспортом группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации

### 2.1 Схемы маршрутов общественного транспорта

Схемы маршрутов общественного транспорта, отражающие текущее состояние и существующее положение с учетом реализации оптимизированного набора мероприятий на весь расчетный срок, представлены в Приложении А.

### 2.2 Реестры маршрутов общественного транспорта

Реестр маршрутов общественного транспорта Цильнинского района, соответствующий существующему положению, приведен в таблице В.1 Приложения В.

### 2.3 Реестр остановочных пунктов, расположенных на территории группы муниципальных образований, расположенных в границах городской агломерации

На территории Цильнинского района находится 13 остановочных пунктов на а/д регионального значения. Реестр остановочных пунктов, расположенных на территории Цильнинского района, представлен в Приложении Б.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

При разработке КСОТ Цильнинского района были проанализированы текущее состояние системы транспортного обслуживания общественным транспортом в муниципальном образовании, уровень основных показателей спроса и фактически реализуемого объема пассажирских транспортных перемещений, основные «дефициты качества» существующей системы обеспечения общественным транспортом.

В результате проведенного анализа были предложены мероприятия, которые позволят:

- повысить привлекательность использования общественного транспорта;

- стимулировать население к использованию пассажирского транспорта общего пользования и отказу от личного автомобильного транспорта;

- повысить комфорт пассажиров при использовании общественного транспорта;

- создать условия для соблюдения расписания, что позволит совершать пассажирские корреспонденции за заявленное количество времени;

Мероприятия позволят существенно повысить качество обслуживания общественного транспорта Цильнинского района и обеспечить основу для развития системы транспортного обслуживания населения.

## **ПРИЛОЖЕНИЕ А**

### **Графические материалы**

Перечень графических материалов, прилагаемых к Плану развития системы общественного транспорта Цильнинского района:

- рисунок А.1 – Схема текущего транспортного обеспечения территории Цильнинского района всеми видами общественного транспорта;
- рисунок А.2 – Изменение трассировки маршрута № 141.

## ПРИЛОЖЕНИЕ Б

### Реестр остановочных пунктов, расположенных в границах муниципального образования

Таблица Б.1 – Реестр остановочных пунктов, расположенных в границах Цильнинского района

№ п/п	Наименование ОП	Местонахождение ОП
1	Цильна	А/д Цильна – Большое Нагаткино – Новоникулино – Тагай – Майна – Игнатовка – Чертановка, 0 км + 293 м (справа), 4 км + 25 м (справа)
2	Новые Алгаши	А/д Цивильск – Ульяновск, 139 км + 485 м (слева), 139 км + 960 м (справа)
3	Старые Алгаши	А/д Цивильск – Ульяновск, 143 км + 030 м (слева), 143 км + 555 м (справа)
4	Средние Алгаши	А/д Цивильск – Ульяновск, 142 км + 095 м (слева), 142 км + 140 м (справа)
5	Клин	А/д Цивильск – Ульяновск, 151 км + 795 м (слева)
6	Орловка	А/д Цивильск – Ульяновск, 152 км + 030 м (справа)
7	Большое Нагаткино	А/д Цивильск – Ульяновск, 166 км + 115 м (слева), 166 км + 495 м (справа)
8	Крестниково	А/д Цивильск – Ульяновск, 172 км + 070 м (справа)
9	Елховое Озеро	А/д Казань – Буинск – Ульяновск, 171 км + 420 м (слева), 171 км + 455 м (справа)
10	Кашинка	А/д Казань – Буинск – Ульяновск, 177 км + 348 м (слева), 177 км + 397 м (справа)
11	Марьевка	А/д Казань – Буинск – Ульяновск, 179 км + 662 м (слева), 179 км + 708 м (справа)
12	Цильна	А/д Казань – Буинск – Ульяновск, 181 км + 390 м (слева), 181 км + 510 м (справа)
13	Арбузовка	А/д Казань – Буинск – Ульяновск, 186 км + 705 м (справа)
14	Остановка Ульяновск-Русская цильна	Советская ул., 10А, село Мокрая Бугурна
15	Остановка общественного транспорта	село Мокрая Бугурна, Молодёжная улица (54.677019, 48.047186)
16	Остановка общественного транспорта	село Русская Цильна (54.705863, 47.954872)
17	Остановка Кундюковка	село Кундюковка, Школьная улица

18	Остановка Будённовка	посёлок Будённовка, (54.720967, 48.166901)
19	Остановка Поворот на Кундюковку	Р-241, 169-й километр (54.712329, 48.163753); (54.708881, 48.162310)
20	Остановка Поворот на Елховое Озеро	Р-241, 172-й километр (54.687734, 48.157053); (54.687336, 48.156819)
21	Остановка Улица Гагарина	Пионерская ул., 10Е, п. г. т. Цильна
22	Остановка Ульяновский сахарный завод	поселок городского типа Цильна, улица Гагарина (54.595101, 48.155542)
23	Остановка Цильна - мечеть	ул. Мира, 3А, п. г. т. Цильна
24	Остановка Цильна	а/д 73К-1429 (54.586768, 48.139892)
25	Остановка Богородская Репьевка	а/д 73К-1429 (54.562075, 48.096107)
26	Остановка Покровское	а/д 73-254Н-002 (54.588326, 48.088505); (54.597439, 48.084270)
27	Остановка общественного транспорта	Малая Цильна, а/д (73-254Н-018)
28	село Богдашкино	село Богдашкино, улица Ленина (54.613167, 47.679066)
29	Остановка общественного транспорта	село Богдашкино, Полевая улица (54.613015, 47.685042)
30	Остановка общественного транспорта	село Богдашкино, Садовая улица (54.615101, 47.686878)
31	Остановка общественного транспорта	село Старые Алгаши, улица Наша Марка (54.657394, 47.739376)
32	Остановка общественного транспорта	село Старые Алгаши, Советская улица (54.663410, 47.744922)
33	Остановка Старые Алгаши	а/д 73-254Н-013 (54.651830, 47.748605)
34	Остановка Тимофеевка	деревня Тимофеевка (54.414876, 47.573496)
35	Остановка общественного транспорта	д. Буйковка, а/д 73К-1429 (54.419129, 47.632124)
36	Остановка Новое Никулино	а/д 73К-1429 (54.438943, 47.684952)
37	Остановка Карабаевка	а/д 73К-1429 (54.424674, 47.719025)
38	Остановка Пилюгино	а/д 73К-1429 (54.442436, 47.890014)
39	Остановка Степная Репьёвка	а/д 73К-1429 (54.503441, 47.921588)
40	Остановка общественного транспорта	село Большое Нагаткино а/д 73К-1429 (54.508299, 47.973265)
41	Остановка общественного транспорта	село Большое Нагаткино, Кольцевая улица (54.517578, 47.961070)

## ПРИЛОЖЕНИЕ В

### Реестры маршрутов общественного транспорта

Таблица В.1 – Реестр маршрутов общественного транспорта Цильнинского района

№ п/п	Маршрут						Подвижной состав		
	Номер	Наименование	Протяжённость, км.	Регулярность обслуживания	Время работы	Количество оборотных рейсов в сутки	Вид ТС	Класс ТС	Максимальное количество ТС, ед.
1	-	Автостанция с.Б.Нагаткино – с. Кундюковка	78	-	-	-	-	-	-
2	-	Автостанция с.Б.Нагаткино – с. Арбузовка	52	-	-	-	-	-	-
3	-	Автостанция с.Б.Нагаткино – с. Русская Цильна	34,5	-	-	-	-	-	-
4	-	с. Кундюковка - с. Большое Нагаткино территория больницы	51,4	-	-	-	-	-	-
5	№101	Ульяновск - Большое Нагаткино	40,78	ежедневно	05:39 - 17:45	-	Авт обус	СК, МК	-
6	№126	Ульяновск - Степная Репьёвка	-	ежедневно	-	-	Авт обус	СК	-
7	№363	Ульяновск - Цильна ч/з Арбузовку»	41,39	1, 2, 3 и 4 день недели	-	-	Авт обус	СК	-
8	№418	Ульяновск - Новое Никулино ч/з Ст. Анненково	-	ежедневно	-	-	Авт обус	СК, МК	-

9	№417	Ульяновск - Верхние Тимерсяны»	-	ежедневно	-	-	Авт обус	СК, МК	-
10	№419	Ульяновск - Богдашкино	-	ежедневно	-	-	Авт обус	СК	-
11	№421	Ульяновск - Новые Алгаши ч/з Б.Нагаткино	-	2, 4 день недели	-	-	Авт обус	СК	-
12	№422	Ульяновск - Русская Цильна	-	ежедневно	-	-	Авт обус	СК	-
13	№139	Ульяновск - Новый Урень»	-	ежедневно	06:00-19:17	-	Авт обус	СК, МК	-
14	№141	Ульяновск (Вещевой рынок) - Кундюковка	61,95	ежедневно	06:00 - 20:10	-	Авт обус	СК, МК	-
15	№311	Большое Нагаткино - Больница имени Семашко	-	1, 2, 3, 4 день недели	-	-	Авт обус	СК	-
16	№425	Большое Нагаткино - Кундюковка с заездом в Елховое Озеро	-	2, 4 день недели	-	-	Авт обус	СК	-
17	№426	Большое Нагаткино - Арбузовка с заездом в Телешовку	-	2, 4 день недели	-	-	Авт обус	СК	-
18	№363	Большое Нагаткино - Цильна ч/з Арбузовку	41,39	1, 2, 3, 4 день недели	-	-	Авт обус	СК	-
19	№312	Большое Нагаткино - Верхние Тимерсяны	-	1, 2, 3, 4 день недели	-	-	Авт обус	СК	-
20	№394	Большое Нагаткино - Русская Цильна	-	1, 2, 3, 4 день недели	-	-	Авт обус	СК	-