Приложение

к постановлению

администрации города

от 18.07.2016 №1447

ПЛАН

развития регулярных перевозок пассажиров

и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом городского округа – города Барнаула на 2016 – 2020 годы

1. Общие положения долгосрочной политики в области организации регулярных перевозок на территории

города Барнаула

План развития регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом городского округа – города Барнаула на 2016 – 2020 годы (далее – План развития) представляет собой перспективный план развития городского пассажирского транспорта города Барнаула.

Состояние и качество работы городского пассажирского транспорта как одного из социально значимых отраслей городского хозяйства являются важнейшими факторами, определяющими уровень качества жизни городского населения.

Целью городской политики в сфере пассажирских перевозок транспортом общего пользования является гарантированное и эффективное удовлетворение потребностей населения в безопасных и качественных услугах пассажирских перевозок, создание условий для динамичного развития рынка транспортных услуг, привлечение частных инвестиций, сбалансированное сочетание работы пассажироперевозящих предприятий различных форм собственности, создание равных условий, развитие конкуренции, направленной на повышение качества предоставляемых услуг.

Целью Плана развития является дальнейшее совершенствование правовых, организационных, экономических и технических условий для обеспечения устойчивого и эффективного функционирования автомобильного и городского наземного электрического транспорта, предназначенного для перевозок пассажиров на территории городского округа – города Барнаула.

Документ планирования направлен на решение следующих задач:

повышение качества транспортного обслуживания населения;

формирование оптимальной городской маршрутной сети, ликвидация необоснованного дублирования маршрутов регулярных перевозок (далее – маршрут);

снижение загрузки участков транспортной сети;

рационализация структуры парка подвижного состава городского пассажирского транспорта по вместимости и классам;

организация перевозок по регулируемым и нерегулируемым тарифам;

внедрение электронной системы оплаты и учета проезда на городском пассажирском транспорте;

развитие городского наземного электрического транспорта.

1. Текущее состояние и проблемы в организации

регулярных перевозок

В настоящее время в городе функционирует развитая маршрутная сеть, включающая в себя 74 автобусных (в том числе 2 сезонных, 16 садоводческих), 3 троллейбусных, 9 трамвайных маршрутов.

Транспортная доступность и охват территории города сетью городского пассажирского транспорта общего пользования напрямую зависят от развития транспортной инфраструктуры, включающей в себя:

участки улично-дорожной сети, отвечающие требованиям к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения;

наличие обустроенных остановочных пунктов;

наличие отстойно-разворотных площадок городского пассажирского транспорта.

Согласно результатам обследования пассажиропотоков городского пассажирского транспорта, проведенного в 2015 году, ежедневный объем пассажирских перевозок составляет 611 585 человек, что на 28% меньше по сравнению с данными обследования пассажиропотоков, проведенного в 2006 году. Снижение объемов пассажиропотоков подтверждается ростом уровня автомобилизации.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид транспортного средства | 2006 год | 2015 год |
| Объем перевозок, чел./день | Распределение пассажиров по видам транспортных средств, % | Доля льготных пассажиров, % | Объем перевозок ,чел./день | Распределение пассажиров по видам транспортных средств, % | Доля льготныхпассажиров, % |
| Автобусы большого и среднего класса | 383100 | 45,0 | 40,0 | 264624 | 43,3 | 33,9 |
| Электротранспорт | 352800 | 41,5 | 26,0 | 212479 | 34,7 | 45,2 |
| Автобусы малого класса | 114100 | 13,5 | - | 134482 | 22,0 | - |
| Итого: | 850000 | 100,0 | - | 611585 | 100,0 | - |

По результатам обследования установлено, что 43,3% пассажиров пользуются автобусами большого и среднего класса, 34,7% – электротранспортом, 22% – автобусами малого класса.

Данное распределение обусловлено количеством подвижных единиц, работающих по маршрутам, а также провозной способностью транспортных средств.

На 01.01.2016 перевозку пассажиров городским пассажирским транспортом осуществляют МУП «Горэлектротранс» г.Барнаула и 24 пассажироперевозящих предприятия различных форм собственности.

Всего на маршрутной сети города работает до 380 автобусов большого и среднего класса, 350 автобусов малого класса, 144 трамвая, 51 троллейбус. На линию выходит около 60 низкопольных автобусов, а также три трамвая и семь троллейбусов, оборудованных для перевозки лиц с ограниченными возможностями здоровья и других маломобильных групп населения.

Диспетчерское управление, оперативный контроль и регулирование движением городского пассажирского транспорта осуществляется МУП «Центртранс» г.Барнаула с использованием спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС и ГЛОНАСС/GPS, что позволяет минимизировать отклонения транспортных средств от графиков движения и повысить качество обслуживания пассажиров. Устойчивая связь с центральной диспетчерской службой обеспечивает передачу информации о точном местонахождении транспортных средств, что дает возможность регистрировать и длительно хранить данные о скоростном режиме и трассе движения.

Основными проблемами развития городского пассажирского транспорта являются:

ежегодное снижение объема пассажиропотоков;

совпадение участков путей следования пассажирских транспортных средств на большинстве маршрутов, в том числе дублирование схем маршрутов электротранспорта автобусными маршрутами, что приводит к неэффективному использованию дорожной сети и концентрации большого количества транспортных средств в одних направлениях, а также к конкуренции за пассажиров на дороге;

низкие темпы обновления автобусов большого класса, что приводит к существенному ухудшению технического состояния используемого подвижного состава для работы по маршруту и, как следствие, – снижению производственных показателей, качества предоставляемых услуг.

Пассажироперевозящим предприятиям независимо от формы собственности для успешной работы на транспортном рынке, необходимо обеспечить высокий уровень показателей качества транспортного обслуживания, эффективность транспортного производства и надлежащую конкурентоспособность транспортных услуг.

1. Мероприятия по развитию регулярных перевозок
	1. Формирование и оптимизация единой маршрутной сети города

Формирование единой маршрутной сети города предполагает ведение Реестра маршрутов регулярных перевозок города Барнаула (далее – Реестр).

Реестр представляет собой информационную систему учета на электронном и бумажном носителях сведений о маршрутах, включая порядковый номер, путь следования с указанием наименований промежуточных и конечных остановочных пунктов, протяженность, порядок посадки и высадки пассажиров, вид регулярных перевозок, сведений о транспортных средствах, которые используются для перевозок по маршрутам, а также сведений о перевозчиках, обслуживающих маршруты. Данные Реестра должны быть открытыми, общедоступными и размещаться в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

В качестве основного каркаса системы городского пассажирского транспорта приняты линии транспорта общегородского уровня с высокой провозной способностью: маршруты трамваев, троллейбусов и автобусов большого класса, проходящие по магистральным направлениям улично-дорожной сети города.

При проведении оптимизации маршрутной сети города необходимо добиваться снижения уровня дублирования маршрутов городского пассажирского транспорта. При этом необходимо обеспечить минимальное дублирование трасс пригородных маршрутов с трассами городских маршрутов. В качестве решения поставленной задачи следует ограничить движение автобусов маршрутов пригородного направления до ближайшего пересадочного пункта, находящегося в черте городского округа.

В целях снижения загрузки основных магистральных улиц, а также повышения безопасности перевозок необходимо включить в практику объединение маршрутов городского пассажирского транспорта, сводя к минимуму дублирование маршрутов, обслуживаемых автобусами малого класса, с маршрутами электротранспорта и маршрутами, обслуживаемыми автобусами большого класса.

В условиях интенсивной застройки новых кварталов с целью обеспечения транспортной доступностью населения необходимо своевременно проводить корректировку маршрутной сети города, продляя существующие маршруты городского пассажирского транспорта. При этом выбор маршрута производить исходя из предусмотренной транспортной инфраструктуры вновь застроенных кварталов многоэтажной жилой застройки, а также прогнозируемого объема пассажироперевозок.

С целью определения потребностей жителей в перевозках, а также технико-экономического обоснования изменения маршрутов необходимо продолжить практику временного изменения схем движения городского пассажирского транспорта на срок не более 90 дней, а также использовать данные обследования пассажиропотоков, полученные после внедрения электронной системы оплаты и учета проезда на городском пассажирском транспорте.

При проведении оптимизации маршрутной сети города необходимо предусмотреть следующие мероприятия:

корректировку схем маршрутов, обслуживаемых автобусами малого класса, путем переноса трассы движения с основных магистральных улиц города, в целях уменьшения дублирования с маршрутами, обсуживаемыми электротранспортом и автобусами большого класса;

оптимизацию автобусных маршрутов, обслуживающих районы индивидуальной жилой застройки, сельские населенные пункты и поселки на территории города, в том числе общественно значимых автобусных маршрутов, с целью сокращения дублирования трасс движения маршрутов;

изменение схем движения городского пассажирского транспорта после завершения дорожно-строительных работ по улицам Солнечная Поляна, Балтийской, Лазурной, по Южному Власихинскому проезду в целях обеспечения транспортного обслуживания новых кварталов;

организацию работы автобусных маршрутов, подвозящих пассажиров со спальных районов города до пересадочного пункта «ЛДП «Спартак-2» через ш.Ленточный Бор и Змеиногорский тракт;

продление автобусных маршрутов в новые кварталы при наличии соответствующей транспортной инфраструктуры.

Данные мероприятия позволят разгрузить основные магистральные улицы города, сократить время на передвижение населения, обеспечить транспортной доступностью новые кварталы, а также оптимизировать расходы бюджетных средств, необходимые для поддержания общественно значимых перевозок.

* 1. Внедрение электронной системы оплаты и учета проезда на городском пассажирском транспорте

В настоящее время большая часть пассажироперевозящих предприятий, в том числе МУП «Горэлектротранс» г.Барнаула, предоставляют право льготного проезда отдельным категориям граждан. При этом компенсация недополученных доходов производится пропорционально объемам фактически выполненной транспортной работы и не зависит от числа перевезенных льготных пассажиров.

Внедрение электронной системы оплаты и учета проезда на городском пассажирском транспорте (далее – электронная система оплаты проезда) позволит получать достоверную информацию о количестве перевезенных пассажиров, в том числе льготных категорий граждан, отслеживать пассажиропоток по времени суток, корректировать график работы городского пассажирского транспорта, производить автоматизированный расчет величины денежных компенсаций транспортным предприятиям за фактически оказанные услуги пассажирских перевозок, повысить культуру и качество обслуживания населения, осуществлять контроль пассажиропотока при формировании тарифной политики и оптимизации маршрутной сети города.

Основные цели внедрения электронной системы оплаты проезда:

создание экономически привлекательной и удобной для пассажиров системы оплаты проезда на основе современных технологий;

повышение удобства и культуры обслуживания пассажиров;

оптимизация маршрутной сети города на основании анализа пассажиропотоков;

реализация гибкой тарифной политики;

учет предоставленных услуг по перевозке пассажиров льготных категорий.

В рамках электронной системы оплаты пассажирам должны быть обеспечены следующие возможности оплаты проезда:

оплата проезда с использованием бесконтактных микропроцессорных пластиковых карт (далее – транспортная карта), в том числе банковских бесконтактных карт;

оплата проезда с использованием универсальных электронных карт;

оплата проезда с использованием мобильных устройств, в которых осуществляется поддержка технологии Near field communication (NFC);

наличными денежными средствами.

Стоимость проезда должна дифференцироваться в зависимости от способа оплаты.

Для учета поездок льготных категорий граждан необходимо предусмотреть замену традиционных проездных билетов на персонифицированные транспортные карты.

На первоначальном этапе электронную систему оплаты и учета проезда необходимо внедрить на маршрутах, работающих с предоставлением права льготного проезда отдельным категориям граждан.

* 1. Развитие городского наземного электрического транспорта

Одним из важных направлений перспективного развития транспортной системы города является обеспечение экологической безопасности, снижение уровня загрязнения окружающей среды.

Основным направлением улучшения экологической обстановки является поддержание устойчивого функционирования и развитие городского наземного электрического транспорта, увеличение удельного веса электротранспорта в городских пассажирских перевозках.

Перевозки пассажиров по трамвайным и троллейбусным маршрутам в городе осуществляет МУП «Горэлектротранс» г.Барнаула, имеющее в своем составе два трамвайных депо общей мощностью 250 вагонов и одно троллейбусное депо мощностью 100 вагонов. Фактический инвентарь пассажирского состава электротранспорта составляет 232 единицы трамваев и 61 единица троллейбусов.

На 01.01.2016 из 232 пассажирских трамвайных вагонов нуждаются в капитально-восстановительном ремонте или подлежат замене 217 единиц (93,5%), срок эксплуатации которых свыше 15 лет. Из 61 троллейбуса нуждаются в капитально-восстановительном ремонте или подлежат замене 34 единицы (55,7%), срок эксплуатации которых более 10 лет.

Изношенность подвижного состава горэлектротранспорта приводит к росту эксплуатационных затрат, увеличивает количество задержек и возвратов с линии по технической неисправности, снижает безопасность дорожного движения, ухудшает качество транспортного обслуживания населения.

Эффективным методом поддержания работоспособности подвижного состава электротранспорта является проведение капитально-восстановительного ремонта с установкой инновационного энергосберегающего оборудования.

Проведение капитально-восстановительного ремонта с модернизацией трамвайного вагона направлено на:

повышение комфорта для пассажиров;

улучшение условий труда водителей;

снижение удельного энергопотребления;

 уменьшение затрат на техническое обслуживание;

продление срока эксплуатации.

Проведение капитально-восстановительного ремонта вагонов трамваев возможно в рамках реализации подпрограммы «Развитие городского электрического транспорта» государственной программы Алтайского края «Развитие транспортной системы Алтайского края» на 2015-2020 годы при внесении в нее соответствующих изменений.

* 1. Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым и нерегулируемым тарифам

В соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» регулярные перевозки пассажиров и багажа (далее – регулярные перевозки) должны быть разделены на следующие виды: осуществляемые по регулируемым и нерегулируемым тарифам.

В целях обеспечения доступности транспортных услуг для населения необходимо установление маршрутов для осуществления регулярных перевозок по регулируемым тарифам. К такому виду перевозок должны быть отнесены общественно значимые маршруты, а также маршруты, на которых предоставляется право льготного проезда отдельным категориям граждан.

Осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам должно обеспечиваться посредством заключения уполномоченным органом местного самоуправления на осуществление функций по организации регулярных перевозок муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд.

Переход на контрактную систему должен быть осуществлен по истечении сроков действия договоров на оказание услуг по регулярным перевозкам пассажиров и багажа на маршрутной сети города (далее – Договоры) в соответствии с **Планом-графиком заключения муниципальных контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам по маршрутам регулярных перевозок города Барнаула (приложение 1).** До перехода на контрактную систему перевозки должны осуществляться в соответствии с заключенными Договорами.

В отношении перевозок, которые осуществляются без предоставления бюджетного финансирования, необходимо отменить тарифное регулирование. При этом действующим законодательством предусмотрена выдача перевозчикам свидетельств об осуществлении перевозок по маршруту (далее – свидетельство) и карт маршрутов, подтверждающих право осуществления регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам.

В целях обеспечения доступности транспортных услуг необходимо организовать работу части маршрутов по нерегулируемым тарифам с предоставлением льгот на проезд отдельным категориям граждан, учтенных в федеральном и краевом регистрах получателей мер социальной поддержки, лиц, сопровождающих детей-инвалидов, а также лиц, достигших возраста, дающего право на страховую пенсию по старости (женщины – 55 лет, мужчины – 60 лет). При этом размер компенсации недополученных доходов, связанных с предоставлением таких льгот, должен согласовываться с перевозчиком, обслуживающим маршрут.

Изменение вида регулярных перевозок необходимо проводить исходя из потребности рационализации структуры подвижного состава, учитывая степень дублирования схем маршрутов, а также изменение структуры пассажиропотока в соответствии с Планом мероприятий по изменению видов регулярных перевозок по маршрутам регулярных перевозок и закрытию маршрутов регулярных перевозок города Барнаула (приложение 2).

* 1. Оптимизация структуры подвижного состава

На основании проведенного в 2015 году обследования пассажиропотоков установлено, что количество пассажиров, пользующихся автобусами малого класса, составляет 22% от общего числа перевозимых пассажиров. Доля транспортных средств малого класса достигает до 40% от общего числа подвижного состава, работающего по маршрутной сети города. При этом низкая пассажировместимость автобусов не позволяет в полной мере удовлетворить потребности в перевозках, особенно в утреннее и вечернее время, когда пассажиропоток достигает максимального значения.

Данный вид городского пассажирского транспорта, характеризующийся высокой скоростью доставки пассажиров, широким охватом маршрутной сети города, относительным уровнем комфорта, обладает рядом негативных качеств. В процессе движения водители автобусов малого класса добиваются более высоких скоростей сообщения не за счет уменьшения количества остановок, а за счёт скоростных качеств автомобилей. Агрессивная манера вождения, вызванная конкуренцией за пассажира на дороге, приводит к возникновению частых аварийных ситуаций. Отсутствие оборудованных остановочных пунктов часто приводит к повышению аварийной обстановки на дороге вследствие резкого торможения после разгона и нарушения рядности движения.

При подготовке конкурсной документации для проведения открытого конкурса на право осуществления перевозок по маршрутам по нерегулируемым тарифам (далее – открытый конкурс), при разработке документации о закупке работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, необходимо предусматривать требования к классу и вместимости подвижного состава для работы по маршруту, исходя из сложившегося пассажиропотока на маршруте, а также наличия дублирования участков маршрута схемами маршрутов, обслуживаемых автобусами большого класса и электротранспорта.

В целях поддержания конкурентоспособности в сфере пассажирских перевозок при организации регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам предусматривать следующие требования к автобусам:

класс транспортного средства – малый;

пассажировместимость транспортного средства – до 35 мест (включительно).

 По маршрутам, работающим по нерегулируемым тарифам с предоставлением льгот на проезд отдельным категориям граждан, предусматривать работу транспортных средств среднего класса, а также автобусов малого класса с пассажировместимостью более 35 мест.

 По маршрутам, работающим по регулируемому тарифу с предоставлением льгот отдельным категориям граждан, предусматривать работу автобусов большого и среднего классов.

 По маршруту предусматривать работу автобусов одного класса транспортных средств.

При определении победителей открытых конкурсов, а также конкурсов, проводимых в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, приоритет необходимо отдавать перевозчикам, предложившим современные, новые автобусы с учетом характеристик транспортных средств, влияющих на качество перевозок, таких как наличие низкого пола, оборудования для перевозок лиц с ограниченными возможностями здоровья, пассажиров с детскими колясками.

1. Ожидаемые социально-экономические результаты

 Ожидаемые результаты реализации мероприятий развития регулярных перевозок транспортом общего пользования:

повышение качества транспортного обслуживания населения;

обновление подвижного состава и рационализация его структуры;

оптимизация и развитие маршрутной сети города;

совершенствование системы оплаты проезда;

изменение тарифной политики в области пассажирских перевозок.

Первый заместитель главы администрации

города, руководитель аппарата П.Д.Фризен