Приложение

к постановлению

администрации города

от 29.12.2020 №2075

ПЛАН

развития регулярных перевозок пассажиров и багажа

автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом городского округа − города

Барнаула Алтайского края на 2021 − 2025 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 Алтайского края на 2021 − 2025 годы (далее − План развития) представляет собой перспективный план развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (далее – городской пассажирский транспорт) 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 городским пассажирским транспортом 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 городского пассажирского транспорта, предназначенного для перевозок пассажиров на территории городского округа − города Барнаула Алтайского края.

План развития 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 и развитие системы мультимодальных перевозок пассажиров на городском пассажирском транспорте (далее – мультимодальная система);

развитие городского наземного электрического транспорта.

2. Текущее состояние и проблемы в организации

регулярных перевозок на территории города Барнаула

В настоящее время в городе функционирует развитая маршрутная сеть, включающая в себя 82 маршрута (71 автобусный, в том числе два сезонных,  
14 садоводческих; три троллейбусных, восемь трамвайных).

Транспортная доступность и охват территории города сетью городского пассажирского транспорта 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;

наличие выделенных полос для городского пассажирского транспорта.

Согласно результатам обследования пассажиропотоков городского пассажирского транспорта, проведенного в 2019 году, ежедневный объем пассажирских перевозок составляет 292268 человек, что на 48% меньше   
по сравнению с данными обследования пассажиропотоков, проведенного  
 в 2015 году. Снижение объемов пассажиропотоков подтверждается высоким ростом уровня автомобилизации населения.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид транспортного средства | 2015 год | | | 2019 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 льготных пассажиров, % |
| Автобусы большого и среднего класса | 264624 | 43,3 | 33,9 | 104772 | 35,8 | 15,9 |
| Электротранспорт | 212479 | 34,7 | 45,2 | 120061 | 41,07 | 12 |
| Автобусы малого класса | 134482 | 22,0 | - | 67435 | 23,13 | - |
| Итого: | 611585 | 100,0 | - | 292268 | 100 | - |

По результатам обследования установлено, что 35,8% пассажиров пользуются автобусами большого и среднего класса,   
41,07% − электротранспортом, 23,13% − автобусами малого класса.

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

На 01.01.2020 перевозку пассажиров городским пассажирским транспортом осуществляют муниципальное унитарное предприятие «Горэлектротранс» города Барнаула (далее – МУП «Горэлектротранс» г.Барнаула) и 31 пассажироперевозящее предприятие различных форм собственности.

Всего на маршрутной сети города работает до 300 автобусов большого и среднего класса, 350 автобусов малого класса, 132 трамвая, 44 троллейбуса. На линию выходит около 70 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 муниципальным унитарным предприятием «Центртранс» города 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;

отсутствие 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.

3. Мероприятия по развитию регулярных перевозок на территории   
города Барнаула

3.1. 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 основных линий городского пассажирского транспорта приняты маршруты 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 границах города Барнаула, активно развивать мультимодальную систему перевозок пассажиров.

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, обслуживаемыми 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. Общественно значимыми автобусными маршрутами являются безальтернативные маршруты регулярных перевозок города Барнаула, по которым осуществляются перевозки пассажиров по регулируемому тарифу с предоставлением права льготного проезда отдельным категориям граждан, обеспечивающие транспортную доступность микрорайонов индивидуальной жилой застройки, сельских населенных пунктов и поселков, кладбищ, расположенных в границах города Барнаула, а также все сезонные садоводческие маршруты;

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;

организация выделенных полос для движения общественного транспорта.

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 автобусных маршрутов.

3.2. Внедрение мультимодальной системы

Мультимодальные перевозки пассажиров – проезд пассажиров разными видами транспорта на основе одного проездного документа в течение определенного времени.

Внедрение мультимодальной системы позволит снизить среднее время поездки в час-пик за счет увеличения провозной способности городского пассажирского транспорта, что будет способствовать снижению доли использования личных автомобилей.

Основные цели внедрения мультимодальной системы:

снижение суммарной стоимости поездки при возможности использования нескольких видов транспорта;

обеспечение преимущества городского пассажирского транспорта при осуществлении пассажирских перевозок;

повышение удобства обслуживания пассажиров;

сокращение общей продолжительности поездки за счет сокращения времени нахождения в пункте пересадки;

реализация гибкой тарифной политики.

3.3. 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.

На 01.01.2020 изношенность трамвайных вагонов составляет 97%, троллейбусного парка составляет 83,3%.

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 осуществляется в рамках реализации подпрограммы «Развитие городского электрического транспорта» государственной программы Алтайского края «Развитие транспортной системы Алтайского края» при внесении в нее соответствующих изменений, а также за счет собственных средств предприятия.

3.4. 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.

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 гражданам, достигших возраста 55 лет для женщин и 60 лет для мужчин и зарегистрированных на территории города Барнаула.

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 закрытию маршрутов регулярных перевозок и изменению видов регулярных перевозок по маршрутам регулярных перевозок города Барнаула (приложение).

3.5. Оптимизация структуры подвижного состава

На основании проведенного в 2019 году обследования пассажиропотоков установлено, что количество пассажиров, пользующихся автобусами малого класса, составляет 23,13% 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 счет 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 маршруту 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 необходимо предусматривать следующие требования к автобусам:

класс транспортного средства – малый, средний;

пассажировместимость транспортного средства − до 35 мест (включительно).

По маршрутам, работающим по нерегулируемым тарифам, необходимо предусматривать условие по использованию 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, необходимо предусматривать условие по использованию автобусов большого и среднего классов.

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 видеофиксации ситуации в салоне, оборудования видеофиксации дорожной ситуации, оборудования для использования газомоторного топлива, оборудования для перевозок пассажиров из числа инвалидов, автоматической двери, автоинформатора для объявления наименований остановочных пунктов, кондиционера, электронного информационного табло, системы контроля температуры воздуха в салоне.

4. Ожидаемые социально-экономические результаты

Ожидаемые результаты реализации мероприятий развития регулярных перевозок городским пассажирским транспортом:

повышение качества транспортного обслуживания населения;

обновление подвижного состава и рационализация его структуры;

оптимизация и развитие маршрутной сети города;

совершенствование электронной системы оплаты и учета проезда на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте по маршрутам регулярных перевозок города Барнаула;

изменение тарифной политики в области пассажирских перевозок.