



Документы транспортного планирования – основа транспортной реформы

Обновление подвижного состава

Перевод на регулируемый тариф

Билетное меню

Оптимизация маршрутной сети

Модернизация транспортной инфраструктуры

Транспортная реформа – это...

	Тверь	Новокузнецк	Пермь	Архангельск	Южно-Сахалинск
Наличие оптимизированной МС					
Наличие единого оператора					
Передача полномочий субъекту					
Наличие единой платформы по управлению ОТ					
Участие рег.власти в перевозке					
Приоритет ГЭТ					
Брутто- модель					

Опыт комплексного реформирования ГОТ Эффекты проекта г. Тверь



03.02.2020

Проект запущен



425 ТЫС. ЧЕЛ.

Население города



471 ЕД.

Автобусов



200 ТЫС. Ч./ДЕНЬ

Пассажиропоток



₽ 5 МЛН/ДЕНЬ

Билетная выручка

В **7** РАЗ

Выросли налоговые
поступления

-25%

Сокращение расходов на
транспортную работу при сохранении
пассажиропотока

100%

Маршрутов, где
действуют льготные
тарифы

ДО **10%**

Снижение среднего времени
в пути в регулярных
поездках «дом-работа»

>95%

Стабильное
исполнение
расписания

-17%

Сокращение
безбилетников

80%

Доля безналичной
оплаты



(технологический и финансовый партнер реформы)



Лизинг 438 автобусов

2,5 МЛРД. РУБ.

Гарантии исполнения
по контрактам

1,9 МЛРД. РУБ.



Безналичная оплата, учет
льготников, билетное
меню

Эффекты от реализации программы г. Тверь



		Было	Стало
Переход на брутто-контракты	Брутто-контракты	✗	✓
	Рост налоговых поступлений		+ 200 млн руб.
Увеличение эффективности транспортной системы	Единый оператор	✗	✓
	Оптимизация сети, сокращение транспортной работы		- 36%
	Приоритет движения общественного транспорта	✗	✓
	Время в пути		- 18%
	Скорость движения		
	ДТП с участием общественного транспорта		- 30%
Повышение удобства и качества транспортных услуг	Современный подвижной состав	✗	✓
	Доступность и качество остановочных пунктов		
	Единый билет	✗	✓
	Пересадки		Не более одной для достижения любой точки города из любой другой
	Соблюдение расписания	10%	90%
Влияние на экологию	Снижение вредных выбросов		Сокращение в 3 раза

Комплексная реформа общественного транспорта в Перми

+ ПЛЮСЫ

- *прирост выделенных полос до 25 км;*
- *появились новые трамваи;*
- *построили новую трамвайную линию;*
- *безналичная оплата.*

- Минусы

- *ликвидация троллейбуса;*
- *частичный выбор высокопольного транспорта (имеется ступенька)*
- *сохраняется нехватка выделенных полос;*
- *бесплатные пересадки отменены;*
- *трамвайные площадки не имеют навеса;*
- *информационные таблички с указанием интервала*

220-ФЗ

Переход к брутто-контрактам с перевозчиками



Обновление подвижного состава



Внедрение проездных и безналичной оплаты



Оптимальная маршрутная сеть



Развитие трамвайного движения



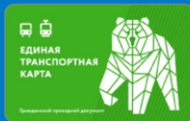
Контроль за безопасностью и качеством перевозок

Комплексная реформа общественного транспорта в Перми



Стоимость проезда по транспортным картам в Перми

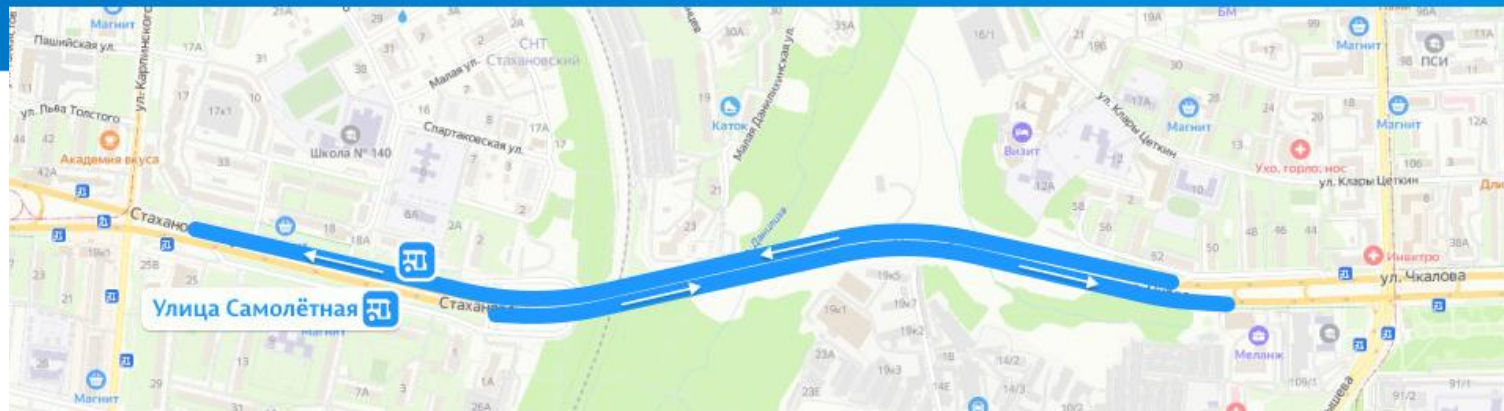
с 15 апреля 2023 года



Общегражданские тарифы

	Стоимость, руб.	Выгода*, кол-во поездок
Одна поездка	35	–
Одна поездка с пересадкой	35 + 18	1
Безлимит на сутки	132	4
Безлимит на 15 дней	945	27
Безлимит на месяц	1785	51
Безлимит на квартал	5040	144
Безлимит на год	13 650	390
40 поездок на месяц	1260	36

Схема размещения выделенных полос для автобусов на улицах Чкалова и Стахановская в Перми



Полномочия по организации дорожного движения в Перми находятся у департамента дорог и благоустройства. Фактически этим вопросом занимается МКУ «Пермская дирекция дорожного движения». Развитием общественного транспорта занимается Департамент транспорта г. Пермь

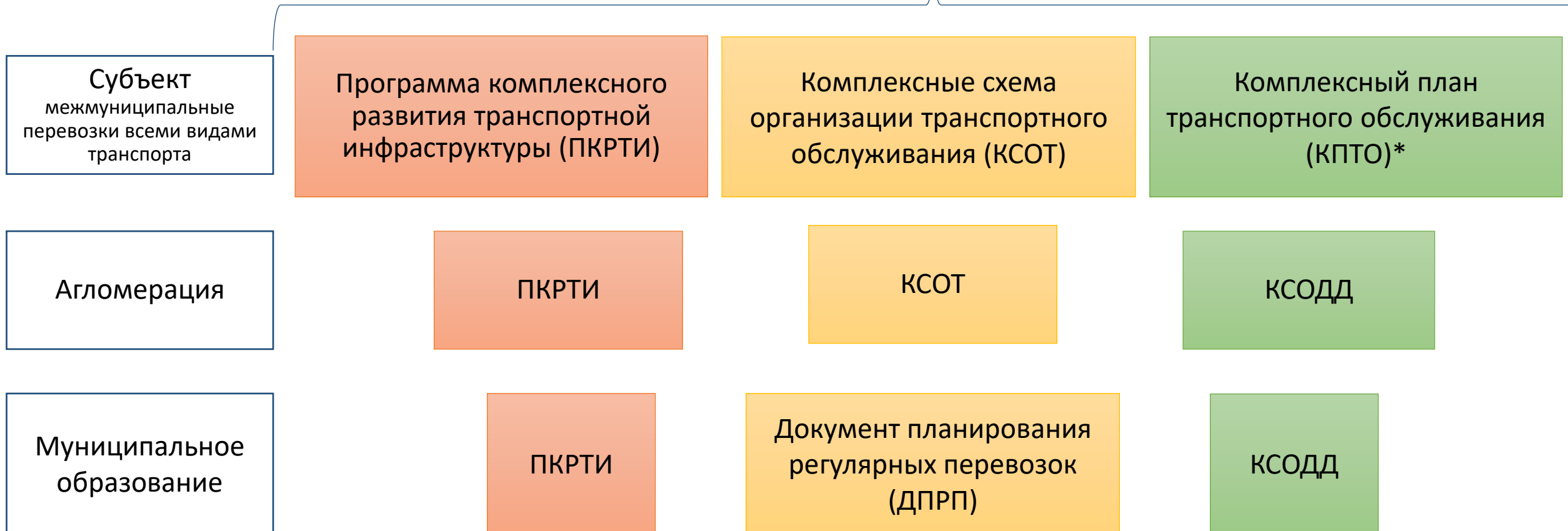
ост. Разгуляй		в направлении ул. Максима Горького			
Тм 4 Станция Пермь-II - м/р Висим	Первые рейсы 06:27 06:55	Интервалы движения Час «пик» 1-15 мин 02-28 мин	Последние рейсы 23:25 23:28	Выходные Первые рейсы 06:52 07:35	Последние рейсы 22:45 23:23
Тм 6 Разгуляй - ОАО «Велта»	Первые рейсы 05:38 06:00	Интервалы движения Час «пик» 11-14 мин 09-24 мин	Последние рейсы 22:55 23:19	Выходные Первые рейсы 05:47 06:15	Последние рейсы 22:55 23:23
Тм 7 Станция Пермь-II - ОАО «Вагоноремонтный завод»	Первые рейсы 06:47 07:07	Интервалы движения Час «пик» 07-12 мин 05-24 мин	Последние рейсы 23:27 23:47	Выходные Первые рейсы 06:59 07:32	Последние рейсы 22:59 23:47
Тм 8 АО «Инкар» - м/р Висим	Первые рейсы 06:19 06:28	Интервалы движения Час «пик» 07-12 мин 08-28 мин	Последние рейсы 22:32 23:25	Выходные Первые рейсы 06:16 06:37	Последние рейсы 22:16 23:09
Тм 11 Станция Осенцы - м/р Висим	Первые рейсы 06:18 06:32	Интервалы движения Час «пик» 05-10 мин 05-11 мин	Последние рейсы 23:22 23:42	Выходные Первые рейсы 06:34 06:46	Последние рейсы 23:15 23:45



Какие документы нужны - ?

Территория

Виды документов



Оптимизация маршрутной сети

Комплексная схема
организации транспортного
обслуживания (КСОТ)

Оптимизация маршрутной сети

Разработка модели перевозок

Расчет начальной максимальной цены контракта (НМЦК)

Формирование
маршрутной сети

Расчет
транспортной
работы

Финансирование
перевозчиков

Разработка КСОТ,
социального стандарта
транспортного
обслуживания

Предложения по созданию единого
регионального оператора

Разработка тарифного меню (единый
проездной, карта льготников и т.д.)

Единая система управления
туристическими, школьными,
заказными автобусами

Финансовая модель

Формирование лотов

Разработка
расписания движения
каждого маршрута

Разработка КСОТ позволит оптимизировать городскую маршрутную сеть

Оптимизация городской маршрутной сети за счет разработки документов транспортного планирования

Анализ улично-дорожной сети

Начальным этапом разработки документа является проведение обследования улично-дорожной сети с целью выявления дорожной проблематики, интенсивности транспортных потоков по виду ТС, спрос в виде пассажиропотока и предложение обслуживания общественным транспортом в виде наличия маршрутов, остановочных пунктов и качества ТС.

Финансовая модель

На этапе разработки решения происходит выборка вариантов оптимизации маршрутной сети с экономической, практической точки и пожеланиям заказчика без увеличения опасности для безопасности дорожного движения. Проводится расчет финансовой модели с выбранными показателями.

Маршруты и тариф

Результаты финансовой модели переходят на научно-исследовательский этап для формирования структуры реализации выбранных маршрутов, тарифов и диспетчеризации наземного городского пассажирского транспорта. Как итог, заказчик получает конечный продукт – документ транспортного планирования для оптимизации городской маршрутной сети.

Расчеты показателей эффективности



Расчет эффективности внедряемых мероприятий.
Расчет необходимых затрат для реализации эффективных сценариев управления.

Сценарии реализации мероприятий по оптимизации



Подготовка этапов работ как гипотезы для последующей пошаговой практической реализации проекта.

Выборка предложений



Выбор направлений (мероприятий) развития и оптимизации городской дорожной сети.

Сбор исходных данных



Обеспеченность организации и безопасности дорожного движения.

ПРИНЦИПЫ РАБОТЫ ГОТ



Организационная модель



Эффективная система управления общественным транспортом складывается из =

Единый оператор перевозок

+

мониторинг соблюдения **Стандарта качества транспортного обслуживания**

+

автоматизация системы оплаты проезда

+

регулируемый тариф на всех маршрутах с оплатой 1-3-12 мес. проездными

= **100%** оплаты проезда в системе

Сценарий 1

минимальные изменения существующего начертания маршрутной сети и предполагает количественные и качественные изменения в объеме транспортной работы, изменение трасс некоторых маршрутов

- + *минимизация негативной реакции населения на изменение устойчивых транспортных привычек*

оба сценария обеспечивают повышение эффективности транспортной работы

- *сохранение прежних планировочных недостатков маршрутной сети*

Сценарий 2

построения оптимальной маршрутной сети, в наибольшей степени соответствующей временной и пространственной структуре транспортного спроса

- + *общий прирост качества транспортного обслуживания*

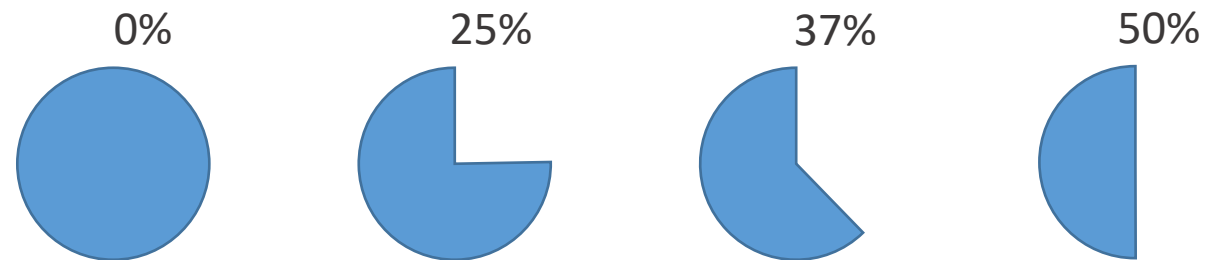
- *необходимость изменения транспортного поведения для части пользователей маршрутной сети (в том числе незначительное повышение пересадочности)*

Проведение оценки себестоимости

Прогноз себестоимости поездки формируется на основе:

- стоимости транспортной работы на основе различных сценариев падения стоимости НМЦК по итогам конкурсных процедур (на базе мероприятий проектного сценария)
- прогноза пассажиропотока

% падение НМЦК:



Себестоимость 1
поездки (руб.):

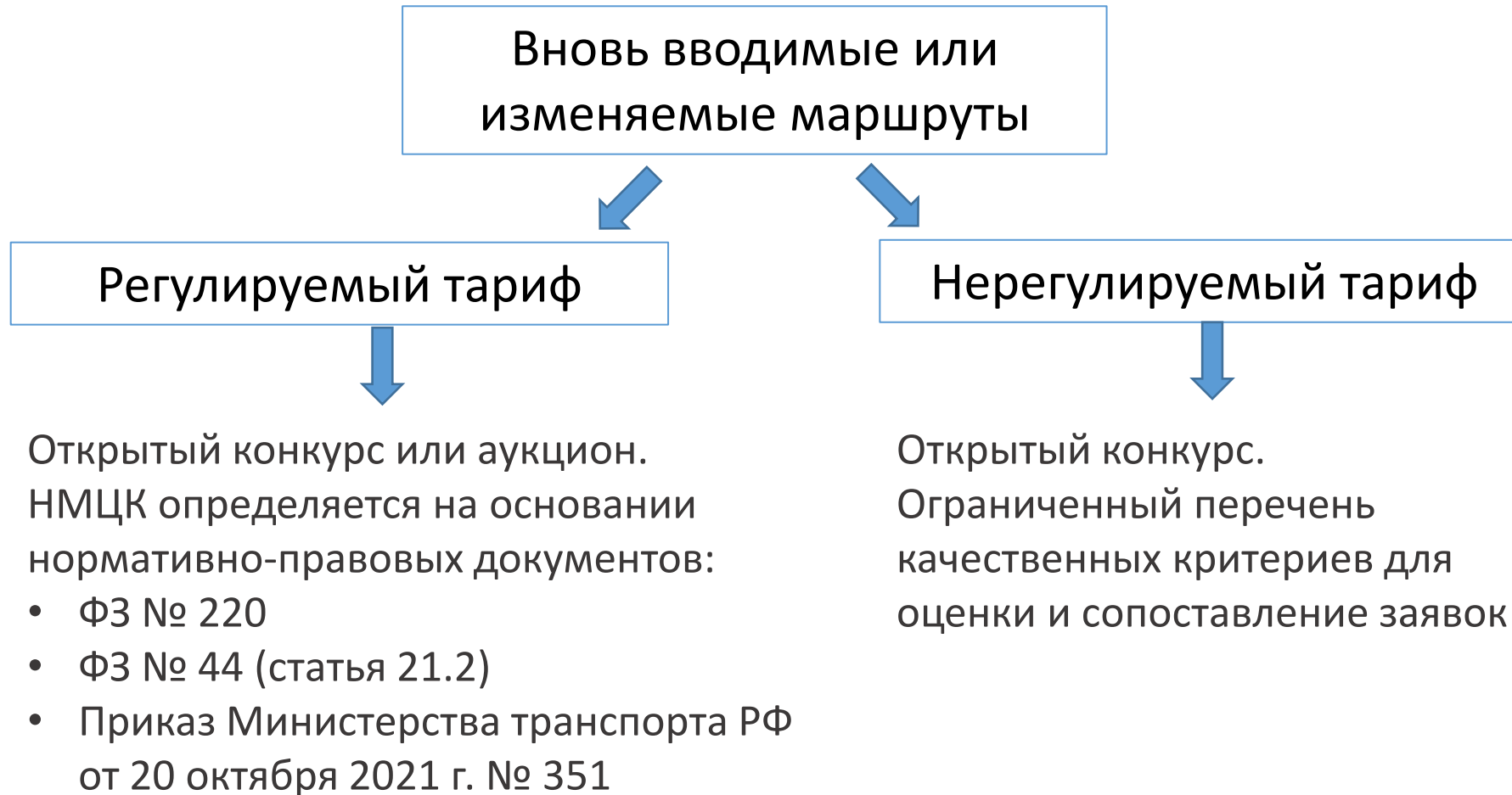
112.96

84.72

71.16

56.48

Порядок организации маршрутов регулярных перевозок

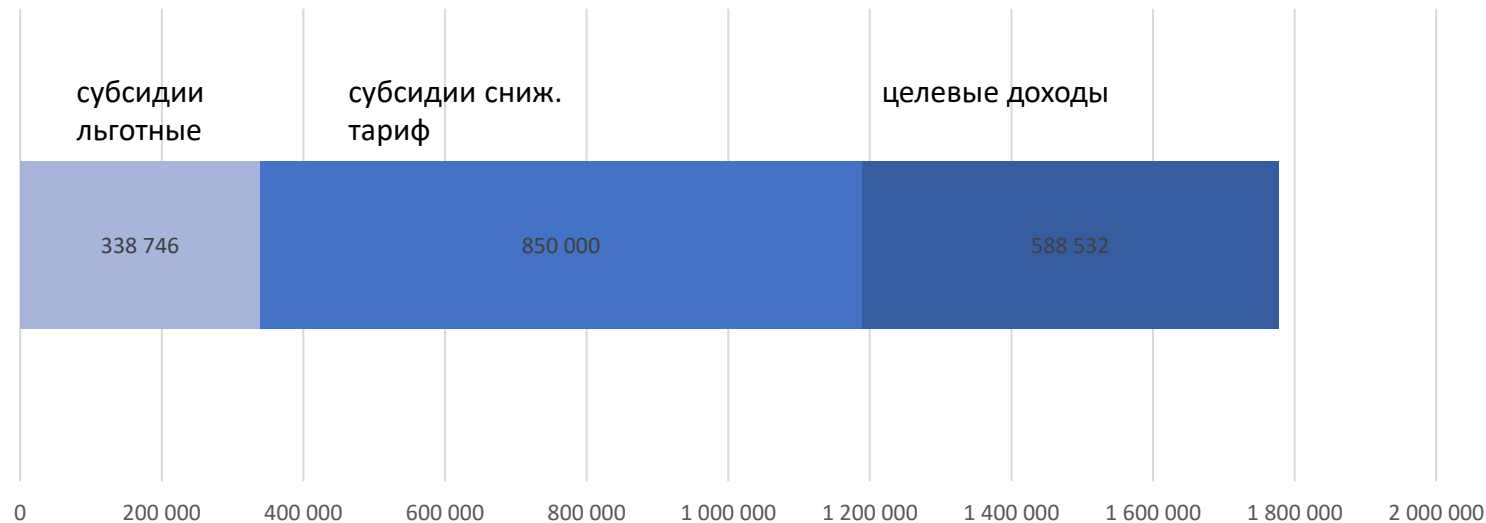


Средняя стоимость одной поездки для пассажиров с учетом субсидирования

В прогнозе средней стоимости одной поездки были приняты следующие допущения:

- объем ежегодных субсидий
- объем ежегодных субсидий на льготные проездные
- определяется наиболее вероятная суммарная стоимость контрактов на осуществление регулярных перевозок

Источники покрытия затрат на оплату транспортной работы



Целевые доходы рассчитаны на основе тарифного меню и прогноза пассажиропотоков:

- сред. цена поездки
- цена 1 поездки (без льгот)