

**Информация заместителя Губернатора
Белгородской области - начальника департамента строительства
и транспорта области Глаголева Е.С. по вопросу
«Итоги реализации транспортной реформы на территории Белгородской
агломерации в 2019 – 2020 году»**

СЛАЙД 1

Уважаемые коллеги!

СЛАЙД 2

Проблема регулярных пассажирских перевозок в городских агломерациях, с которой столкнулся Белгород, общая для большинства регионов нашей страны.

В 90-е годы регионы повсеместно перестали развивать муниципальный общественный транспорт, обновлять подвижной состав, вкладываться в ремонт основных средств. По сути общественный транспорт был отдан на откуп частным перевозчикам. Фактически произошёл массовый переход от рабочей «советской» схемы перевозок к саморегулирующейся модели, которую профессионалы деликатно называют «азиатской»,

Когда пассажирские перевозки являются исключительно бизнесом тех, кто их осуществляет. При этом основная инфраструктурная роль общественного транспорта уходит на задний план.

Результатами такого подхода стали многократный рост количества маршрутов, их задублированность и усиливающаяся автомобилизация, а значит пробки на дорогах и улицы, забитые запаркованными машинами. В итоге, затраты бюджета на ликвидацию этих проблем, постоянные вложения в новую и поддержание существующей дорожной инфраструктуры, начинают превышать потенциальные расходы на содержание систем ОТ, но при этом дают лишь временный эффект.

СЛАЙД 3

В 2019 году мы начали транспортную реформу на территории Белгородской агломерации. Все мероприятия мы разбили на два блока: блок инфраструктурных мероприятий и блок организационных мероприятий.

Организационные:

Организация ЕТК

Исключение с маршрутов нелегальных перевозчиков

Переход на безналичную систему оплаты

Диспетчеризация
Организация единого кооп-центра
Оплата за выполненную транспортную работу

Инфраструктурные:

Создание АТП
Выделенные полосы
Реконструкция ТПУ, создание новых ОРП
Новая маршрутная сеть

СЛАЙД 4

Вначале мы провели анализ работы ОТ Белгородской агломерации. Существующий МУП выполнял не более 3% всех пассажирских перевозок. При том что на балансе было 126 автобусов 2011-2013 годов выпуска (в рабочем состоянии – 24 ед.).

Предприятие было убыточным и находилось в состоянии банкротства.

СЛАЙД 5

Первое что сделали в блоке организационных мероприятий – создали Единую транспортную компанию.

Задачей ЕТК было выиграть все торги по перевозке в агломерации и стать единым оператором, координирующем всех частных перевозчиков. В начале июля 2019 года были проведены торги, где победителем признана компания ЕТК. 11 июля все существующие перевозчики перезаключили договоры на выполнение транспортной работы на субподряде у ЕТК. Надо отметить, что предварительно был проведен довольно сложный переговорный процесс с частными перевозчиками о совместной работе под государственным оператором.

СЛАЙД 6

Важным шагом в блоке организационных мероприятий стала борьба с нелегальными перевозчиками. В ходе операции «Автобус», за период с мая по ноябрь 2019 года проведено 100 рейдов. На сегодняшний день на маршрутах нелегалов не осталось.

Справка: В сентябре 2019 Верховный суд поддержал позицию департамента в борьбе с нелегальными перевозчиками, и сегодня имеются все основания для ареста автобусов и привлечению лицензиатов к административной ответственности в виде штрафов в размере 300 тыс. рублей.

СЛАЙД 7

Также мы провели анализ существующего состояния помещений старого автотранспортного предприятия МУП ГПТ и посчитали - стоимость их капитального ремонта практически равнялось стоимости нового строительства.

Кроме того, место расположения автотранспортного предприятия ограничивает возможности его развития, поэтому было принято решение построить единую базу для хранения и выпуска всего ПС Белгородской агломерации.

Прошу поставить видеоролик.

СЛАЙД 8

Фильм «АТП» (2 мин)

СЛАЙД 9

Расскажу также о работе, которую мы выполняем по выделенным полосам. В первую очередь мы взяли в проработку основной транспортный коридор ул. Щорса – проспект Б. Хмельницкого. Здесь проходит примерно 80 % общественного транспорта, который есть в Белгородской агломерации. В связи с этим пассажиропоток в общественном транспорте в этом коридоре уже сейчас в 5 раз превышает пассажиропоток индивидуального транспорта. Имеются существенные затруднения в его работе, в связи с чем нами реализуются мероприятия по улучшению работы общественного транспорта.

В качестве решения проблемы данного транспортного коридора предлагается организация выделенных полос по Щорса и Б. Хмельницкого, проспекта Славы и ул. Преображенской общей протяженностью более 30 км.

СЛАЙД 10

Фильм «улица Щорса» (2 мин)

СЛАЙД 11

Для улучшения транспортной доступности в рамках разработанной новой маршрутной сети нами запланирована реконструкция 3 существующих транспортных узлов и строительство 3 новых по пр-ту Б. Хмельницкого.

Прошу поставить визуализацию одного из основных ТПУ «Родина».

СЛАЙД 12

Фильм ТПУ «Родина» (1:40 мин)

СЛАЙД 13

Мы запроектировали абсолютно новую маршрутную сеть. При проектировании старых маршрутов не осталось, т.е. мы внесли коррективы не только в пути следования автобусов, но и изменили их номера.

Исходя из этих принципов была разработана опорная (магистральная) сеть маршрутов, обслуживающих ядро Белгородской агломерации. Перевозки по ней планируются начать уже в начале следующего года.

СЛАЙД 14

Фильм «Новая маршрутная сеть» (1:50 мин)

СЛАЙД 15

Переход на новую маршрутную сеть позволяет значительно улучшить её технико-экономические показатели. Количество маршрутов снижается на 9%, подвижного состава на 7%, годовой пробег снижается на 28% и как следствие эффективность маршрутной сети улучшается на 39% с текущих 1,53 пассажира за км до 2,12.

СЛАЙД 16

Один из сложных моментов, вызовов при разработке маршрутной сети - это обслуживание микрорайонов ИЖС. Плотность населения в этих районах довольно мала, а устройство дорожной сети таково, что не всегда позволяет организовать маршруты общественного транспорта оптимальным образом.

Мы предлагаем для обслуживания ИЖС комплексный подход, связанный с организацией перехватывающих парковок у остановок магистральных маршрутов.

Развитие велоинфраструктуры с перехватывающими парковками, которые будут работать в зонах, не охваченных магистральным транспортом, и подвозить к определенным точкам. В основном точки - это остановки магистральных маршрутов.

СЛАЙД 17

Еще один большой блок — это безналичная система оплаты. Здесь хочется остановиться на общих принципах потому что неоднократно звучит такая информация, что Белгород пошел не правильным путем, почему не внедрить

транспортную карту? Зачем изобретать что-то свое? Решение было взвешенным.

Для транспортной карты необходим процессинг - эти карты нужно где-то выпускать, продавать, пополнять, инкассировать деньги, т.е капитальные и операционные вложения очень большие.

Сейчас во всех муниципальных образованиях вся финансовая инфраструктура, которая существует, превращается в нашу транспортную инфраструктуру. Мы не тратимся на первоначальные и операционные вложения. У нас вся транспортная карта на банковской карте.

Более того, единый социальный проездной и льготный проездной для студентов также привязаны к банковской карте и оформляются через региональный портал Госуслуг.

СЛАЙД 18

Фильм «Безналичная оплата» (1:10 мин)

СЛАЙД 19

Динамика безналичных платежей. Сейчас 86% - оплата картой

СЛАЙД 20

1 этап. Вход/выход через переднюю дверь

С 1 марта успешно внедрена оплата при входе, адаптация пассажиров прошла за 2 недели.

Организована службы контролёров, продолжается плановый набор, сотрудники ежедневно работают на маршрутной сети города,

СЛАЙД 21

2 этап. Вход/выход через любую дверь

Динамика роста безналичных платежей

Достигнут и устойчиво держится показатель безналичной оплаты, 85% пассажиров отдают предпочтение данному виду оплаты. По данному показателю, как и по динамики роста, мы находимся в лидерах по регионам РФ.

СЛАЙД 22

Расширение парковочного пространства

СЛАЙД 23

Также обеспечена цифровизация пассажиропотока и выручки. Как по маршруту, как по автобусу, так и по часам. Данные позволяют оперативно реагировать и своевременно корректировать работу ОТ, а в будущем на основе этих данных мы создадим ПО которое без участие человека позволит управлять эффективностью ОТ при задаваемых параметрах пассажирокилометра и наполняемости.

СЛАЙД 24

Мы готовы к сотрудничеству и будем рады поделиться опытом по разработке транспортной концепции для российских регионов.