

**Постановление БГА от 23-03-2015 № 772-п**

**Об утверждении «Концепции развития транспорта общего пользования города Брянска на период 2015-2025 годы»**

В соответствии с Федеральным законом от 6 октября 2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»

**ПОСТАНОВЛЯЮ:**

1. Утвердить «Концепцию развития транспорта общего пользования города Брянска на период 2015-2025 годы» (приложение);
2. Настоящее постановление опубликовать в муниципальной газете «Брянск» и на официальном сайте Брянской городской администрации.

**Глава администрации**

**В.С.Тулупов**

Приложение  
к постановлению Брянской городской  
администрации  
от 23.03.2015 № 772-п

**Концепция развития транспорта общего пользования  
города Брянска на период 2015-2025 годы**

## Оглавление

1.	Введение	4 стр.
2.	Характеристики общественного транспорта и состояния перевозок	6 стр.
3.	Транспортная инфраструктура города Брянска (улично-дорожная сеть)	13 стр.
4.	Тарифная политика	17 стр.
5.	Организация движения и повышение его безопасности	18 стр.
6.	Анализ действующих законодательных и нормативно-правовых актов в сфере пассажирских перевозок и их корректировка	22 стр.
7.	Подготовка профессиональных кадров	23 стр.
8.	Новации	24 стр.
9.	Реформирование системы пассажирских перевозок	24 стр.

**Концепция развития транспорта общего пользования города Брянска на период 2015-2025 годы (далее — Концепция) направлена на улучшение качества транспортного обслуживания населения города Брянска, дальнейшее развитие рынка транспортных услуг в городе Брянске при обеспечении безопасности, обоснованного уровня затрат, тарифов и доступности услуг общественного транспорта для всех категорий населения.**

## **1. Введение**

Одно из основных прав гражданина РФ (статья 27 Конституции РФ) - право на свободу перемещения. В утилитарном смысле его можно трактовать как право и возможность безопасно переместиться из точки А в точку Б за определенное время и за разумные деньги.

Общественный транспорт - одна из форм осуществления такого права. Проблемы в этой сфере в городе Брянске возникли давно, но стремительно нарастают в последние годы, что можно трактовать как нарушение указанной выше статьи Конституции РФ.

Ответственность за реализацию этого права несет власть в широком смысле этого слова: федеральная, региональная, муниципальная и все её институты.

В проблемах общественного транспорта концентрируется масса других проблем сегодняшнего общества, поэтому анализ их причин чрезвычайно важен для построения долгосрочной политики в этой сфере. Целью данной Концепции и является попытка определить основные из них и наметить концептуально пути их решения с тем, чтобы в соответствии с «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года», утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 №1734-р, общественный транспорт перешёл в качественно новое состояние, обеспечивающее доступность и должное качество транспортных услуг в соответствии с социальными стандартами.

Достижение данной цели означает удовлетворение в полном объеме потребностей населения в перевозках, обеспечение устойчивой связи населения с магистральной сетью транспортных коммуникаций и ценовой доступности услуг общественного транспорта, имеющих социальную значимость.

В условиях развития рыночной экономики, строгого определения и дифференциации полномочий органов публичной власти, улучшения социальной защищенности отдельных категорий населения, расширения доступности индивидуального автотранспорта городу Брянску необходима продуманная транспортная политика, учитывающая как традиционно сложившиеся взаимоотношения населения, перевозчиков, органов государственной власти и местного самоуправления, так и новые реалии стремительного процесса автомобилизации горожан. При этом, ввиду большой инерционности дорожно-транспортной инфраструктуры, связанной с высокой капиталоемкостью, продолжительными сроками строительства и реконструкции ключевых элементов, задачи в области транспорта должны быть рассмотрены не только на ближайшую перспективу, но и на более отдаленные сроки.

Данная Концепция представляет собой систему взглядов на состояние общественного транспорта, приоритеты реализации государственной, региональной и муниципальной транспортной политики на территории города Брянска, отраслевые перспективы развития в интересах экономики и населения.

Целью Концепции является также сохранение транспортных муниципальных предприятий города, имеющих многолетний опыт в сфере пассажирского общественного транспорта, создание устойчиво функционирующей и доступной для всех слоев населения единой системы общественного транспорта на основе формирования в городском округе рынка услуг, регламентируемого и регулируемого в интересах общества и хозяйствующих субъектов.

Концепция является основой для:

- формирования и проведения долговременной и последовательной политики Брянской городской администрации и субъектов хозяйственной деятельности в сфере развития общественного транспорта города Брянска;
- качественного предоставления населению города Брянска транспортных услуг;
- создания автоматизированной системы управления общественным транспортом;
- снижения транспортных издержек;

- повышения безопасности на общественном транспорте;
- снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду
- разработки и реализации муниципальных правовых актов города Брянска в интересах жителей города.

Концепция основывается на положениях Конституции Российской Федерации, федеральном законодательстве и законодательстве Брянской области, посланий Президента России Федеральному Собранию и программных документов Правительства Российской Федерации, Уставе города Брянска, Генеральном плане городского округа «Город Брянск», иных муниципальных правовых актах города Брянска, а также на прогнозах состояния экономики и социально — экономического развития города Брянска на среднесрочную и более отдаленную перспективу, иных социально-экономических прогнозных оценках, научных разработках по модернизации транспортной отрасли, перспективах научно — технического развития транспорта.

## **2. Характеристики общественного транспорта и состояние перевозок**

Город Брянск является одним из крупных городов Центральной части России с населением около 430 тысяч человек и состоит из 4-х административных районов, расположенных на значительном удалении друг от друга, что значительно удлиняет, удорожает и усложняет эксплуатацию всех коммуникаций.

Город Брянск располагает следующими современными видами наземного общественного транспорта: автобусы различной вместимости (от 13 до 150 человек), троллейбус, железнодорожный пригородный транспорт, легковые таксомоторы.

Кроме того, в городе Брянске имеются более 76 тысяч работоспособных единиц легкового автотранспорта, более 9 тысяч единиц грузового транспорта, при этом транзитом через областной центр проходит большой поток транспорта, зарегистрированного в Брянской области (зарегистрировано более 223 тысяч единиц легкового транспорта, свыше 28 тысяч грузового транспорта) и в других субъектах РФ.

В настоящее время на территории города Брянска перевозка пассажиров организована по 79 маршрутам регулярных перевозок города Брянска. Муниципальное унитарное Брянское городское пассажирское автотранспортное предприятие (далее – МУ БГПАТП) обслуживает 33 маршрута, МУП «Брянское троллейбусное управление» (далее МУП БТУ») обслуживает 16 маршрутов, коммерческие перевозки осуществляются по 30 маршрутам 50 перевозчиками различной организационно - правовой формы.

Протяженность 33 автобусных маршрутов, обслуживаемых МУ БГПАТП, составляет 453,5 км. Протяженность 13 троллейбусных маршрутов, обслуживаемых МУП «БТУ» - 177,5 км. Ежедневный плановый выпуск на линию в будние дни составляет 121 автобус и 115 троллейбусов.

Кроме того, по 3 маршрутам протяженностью 43 км работают 30 микроавтобусов «ФОРД» МУП «БТУ».

Протяженность маршрутов, обслуживаемых коммерческими перевозчиками, составляет 943 км.

В МУ БГПАТП находятся на балансе 137 автобусов, МУП «БТУ» - 147 троллейбусов, 30 микроавтобусов «ФОРД». Коммерческие перевозчики используют 1140 единиц подвижного состава различных марок.

Департаментом промышленности, транспорта и связи Брянской области выдано разрешений на право осуществлять деятельность в качестве легкового такси по годам

Год	Кол-во, шт.
2011	172
2012	3608
2013	2527
2014	572

Большая часть из них работает в Брянске, по экспертным оценкам ежедневно в городе на линии выходит около 1000 легковых таксомоторов.

Согласно Постановлению Правительства РФ от 01.01.2002 № 1 «О классификации средств, включаемых в амортизационные группы» срок полезного использования (эксплуатации) подвижного состава рекомендовано принимать - до 7 лет.

Количество автобусов в МУ БГПАТП со сроком использования до 7 лет составляет 44 автобуса, в МУП «БТУ» – 36 троллейбусов и 30 микроавтобусов «ФОРД».

Количество полностью самортизированных, подлежащих списанию автобусов составляет 69 единиц, троллейбусов – 103 единицы.

Коэффициент износа подвижного состава автобусов оставляет 65 процентов, троллейбусов – 88 процентов. Средний возраст парка автобусов составляет 12,5 лет, троллейбусов – 15,1 года.

Анализ финансово-хозяйственной деятельности муниципальных унитарных предприятий транспорта города Брянска приведен в приложении №1 к Концепции.

Численность парка муниципальных предприятий из года в год снижается, что приводит к увеличению интервала движения и, как следствие, к снижению качества обслуживания пассажиров и потере дохода предприятий. Кроме того, эксплуатация подвижного состава со сверхнормативными сроками службы не только снижает качество обслуживания пассажиров, но и требует больших затрат на ремонт и поддержание подвижного состава в надлежащем техническом состоянии. В то же время неустойчивое финансовое состояние муниципальных унитарных предприятий не позволяет принимать активные меры по приобретению нового дорогостоящего пассажирского транспорта за свой счет. Единичные приобретения нового подвижного состава, произведенные в последние годы, кардинально не улучшают ситуацию.

Отсюда вытекает необходимость разработки программы обновления подвижного состава муниципальных предприятий на период 2015-2025 годы с указанием источников финансирования.

Стихийно сложившаяся за последние 20 лет маршрутная сеть связывает районы города Брянска между собой, причем практически все маршруты проходят по центральным улицам города и дублируют друг друга на 80% протяженности трассы.

Ранее основную часть городских перевозок по количеству пассажиров осуществляли два муниципальных унитарных предприятия – МУП БГПАТП (автобусы) и МУП «БТУ» (троллейбусы и автобусы категории М2). Изменения в структуре автобусных перевозок за последние 10 лет привели к



тому, что существенная доля услуг в данном сегменте сегодня предоставляется частными перевозчиками с использованием большого количества автобусов малой вместимости. Соотношение количества перевезенных пассажиров приблизительно 60 процентов к 40 процентам в пользу последних.

Следовательно, частный сектор занимает доминирующее положение на рынке услуг пассажирского автотранспорта в городе Брянске.

Потребность населения в услугах внутригородского общественного пассажирского транспорта имеет тенденцию к сокращению ввиду увеличивающегося количества легковых автомобилей (на 3-5 тыс. единиц ежегодно). За период с 2008 года по 2014 год численность автотранспорта возросла в 1,8 – 1,9 раза. Только за 2014 год количество личных автомобилей увеличилось в Брянске на 3452 единицы. Так же имеет место абсолютное сокращение активной части населения вследствие объективных демографических процессов.

В муниципальном транспорте (троллейбусы, автобусы большой вместимости) вышеназванная тенденция усугубляется более существенным сокращением поездок по разовым билетам и увеличением количества пассажиров, осуществляющих поездки на основании различных социальных проездных документов длительного пользования.

На сегодняшний день коммерческие пассажирские перевозки по-прежнему остаются серьёзным конкурентом муниципального транспорта, охватив практически все коммерчески «интересные» маршруты. Однако если в начале 90-х они были условно более комфортной, быстрой и, в то же время, более дорогой альтернативой муниципальному транспорту, то постепенно они стали лишь более быстрым, но при этом значительно менее безопасным и даже менее удобным видом транспорта. Цены на проезд между коммерческим и муниципальным транспортом практически выровнялись.

В подавляющем большинстве случаев линии коммерческих маршрутов дублируют существующие маршруты муниципального общественного транспорта на направлениях с разработанным пассажиропотоком и игнорируют возможности по организации новой маршрутной сети с грамотным разделением рынка пассажирских перевозок с учетом всех факторов: пропускной способности улиц, величин пассажиропотоков, организации крупных пересадочных узлов и

транспортных развязок, организации маршрутов, удобно соединяющих периферийные районы и обслуживающих таким образом важные пассажиропотоки, не покрываемые другим общественным транспортом.

Несмотря на то, что коммерческие пассажирские перевозки пользуются популярностью у горожан, пользователи такого вида транспорта отмечают ряд недостатков. Транспорт на коммерческих маршрутах (при использовании машин малой и особо малой вместимости) не приспособлен для перевозки инвалидов, пассажиров с детскими колясками или багажом, тем самым данные категории граждан фактически лишены физической возможности пользования данным видом общественного транспорта. Подобное положение дел идёт вразрез с общемировой тенденцией максимизации доступности транспорта для вышеуказанных групп граждан. В результате допуска к работе на городских маршрутах многочисленных коммерческих автобусов муниципальные транспортные предприятия теряют доходы, процесс этот с каждым годом лишь усиливается оттого, что коммерческие перевозчики «перетягивают» на себя платежеспособную часть пассажиров.

Экономического стимула у коммерческих перевозчиков повышать качество обслуживания пассажиров, сокращать стоимость проезда, соблюдать графики движения нет, а убыточность не позволяет частным перевозчикам осуществлять пассажирские перевозки на экономически нерентабельных, но социально важных маршрутах.

Несмотря на многочисленные недостатки, коммерческий транспорт является неотъемлемой и необходимой частью общественного транспорта города Брянска. Его владельцы являются инвесторами, заслуживающими такого же внимания и уважения, как и все остальные. Именно коммерческие перевозчики спасают город от транспортного коллапса и замещают своими транспортными средствами недостающую часть в обеспечении пассажирскими перевозками жителей города Брянска.

Подавляющая часть ответственности за недостатки пассажирских перевозок ложится на власти всех уровней. Прорекламировав переход на рыночные отношения в масштабах всей экономики, их бездумно распространили на общественный транспорт, не создав условий и не выработав правил функционирования этого рынка, чрезвычайно сложных и тонких в настройке, учитывая его социальную значимость. В результате

господствующей доминантой в этой сфере стал не пассажир, а рубль, прибыль любой ценой, даже ценой человеческой жизни.

Принципиальные изменения в сфере общественного транспорта возможны лишь тогда, когда главным объектом этой сферы станет пассажир, его интересы и безопасность, что невозможно без организации движения по расписанию под жестким контролем для всех участников, при тарифной политике, обеспечивающей участникам рынка прибыль, позволяющую вести хотя бы элементарное воспроизводство. Также необходимым, но далеко недостаточным условием для нормального функционирования сферы общественного транспорта, является равенство прав и обязанностей всех перевозчиков, как муниципальных, так и коммерческих, чего требует «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года». В настоящее время в этом отношении существует вопиющее неравенство, в частности, в налоговых платежах, что иллюстрирует приведенная ниже таблица.

**Сведения о перечислении платежей в бюджеты всех уровней  
транспортными предприятиями г. Брянска за 2011-2013 гг. (в тыс. руб.)**

Наименование платежей	МУ БГПАТП*			МУП «БТУ»*			Налогоплательщики, осуществляющие маршрутные перевозки**		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Транспортный налог	1480,0	1460,0	1651,0	235,2	264,9	352,3	747,0	825,0	681,0
Налог на добавленную стоимость	1 320,0	1 020,0	1 850,0	3059,8	3294,3	6295,2	43	71	204
Налог на доходы физических лиц	17787,9	20853,6	19477,3	25330,3	12831,2	45226,6	2165	2926	3014
Плата за негативное воздействие на окружающую среду	105,2	102,0	147,0	91,2	125,9	85,0	0	0	0
Земельный налог	0	0	0	76,0	76,0	76,0	85	414	129
Арендная плата за землю	270,1	332,2	297,3	0	0	0	0	0	0
Налог, взимаемый в связи с применением упрощенной системы налогообложения	0	0	0	0	0	0	1392	1644	1873
Единый налог на вмененный доход	0	0	0	0	0	0	1415	1265	1287



между четырьмя районами города Брянска (Советским, Бежицким, Фокинским и Володарским).

Указанные районы города Брянска соединяют друг друга фактически одной магистралью (проспект Московский, переходящий в улицу Калинина между Фокинским и Советским районами, улица Снежетский Вал, переходящая в объездную дорогу между Фокинским и Володарским районами, улица Бежицкая переходящая в улицу Дуки, и улица Объездная, переходящая в улицу Авиационную, между Бежицким и Советским районами, улица Бурова, переходящая в улицу Речную, между Бежицким и Володарским районами, улица Калинина, переходящая в улицу Никитина, между Советским и Володарским районами), и это главная проблема для территориально очень разбросанного и растянутого города Брянска. Серьезно перегружены и центральные улицы районов: улицы Красноармейская, Дуки, Фокина, Советская, Пушкина, Ульянова, Литейная, 22-го Съезда КПСС, 3-го Интернационала, проспекты Ленина, Станке Димитрова, Московский и др. В час пик скорость движения по ним не превышает 25 км/ч, нередко создаются пробки. Также вследствие несовершенства планировочной структуры в границах центра магистральная сеть центральной части города перегружена транзитными по отношению к нему транспортными потоками.

Значительные сложности в организации движения возникают из-за наличия в городе Брянске большого количества естественных и искусственных препятствий (реки, железнодорожные пути, овраги).

Сегодня в Брянске насчитывается мостовых сооружений - 11, путепроводов - 5, виадуков и эстакад - 3, внеуличных пешеходных переходов - 2. Всего объектов 21.

В городе Брянске имеется 30 железнодорожных переездов (в Фокинском – 10, в Володарском-13, Бежицком -7), 25 из которых требуют обустройства в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения.

Проведенный анализ показывает, что основными недостатками улично-дорожной сети и обустройства улиц города Брянска являются:

- несоответствие геометрических параметров улиц возросшим транспортным потокам;

- несоответствие геометрических параметров назначению и категории улиц;
- несоответствие развития улично-дорожной сети уровню автомобилизации;
- недостаточная сеть тротуаров вдоль проезжей части;
- отсутствие системы расстановки дорожных знаков приоритета, ограничивающих движение грузового транспорта;
- организация движения грузового транспорта в жилой застройке;
- организация движения автомобильного транспорта с магистральной железной дорогой в одном уровне;
- отсутствие дублёров магистральных улиц;
- несоответствие ширины и грузоподъемности искусственных сооружений интенсивности транспорта;
- организация в одном уровне пешеходных и транспортных потоков на пересечениях, интенсивность которых превышает нормативные значения.
- недостаточное количество автостоянок и организованных парковочных мест, вследствие чего автомобили паркуются на проезжей части, и без того зауженной от нормативов.

Критическая ситуация возникает тогда, когда по причине ДТП перекрывается до разбора ситуации движение на длительное время.

В рамках реализации мероприятий ведомственной целевой программы "Разработка документов территориального планирования, градостроительного зонирования и планировки территории муниципального образования города Брянска на 2011-2013 годы" московским институтом ФГУ "Российский государственный институт градостроительства и инвестиционного развития" "Гипрогор" разработана схема транспортного обслуживания города Брянска.

Указанная схема является одним из разделов корректируемого генерального плана города Брянска.

Планируется, что первоочередными мерами в развитии улично-дорожной сети города Брянска, требующие относительно меньших затрат и,

следовательно, наиболее реалистичные, дающие, вместе с тем, ощутимый эффект будут:

1. Реконструкция Первомайского моста (улица Ульянова).
2. Строительство второго пускового комплекса путепровода через ж/д пути станции Брянск-I по улице Никитина с разработкой проекта кольцевой развязки с учётом примыкания автодороги Брянск-I - Брянск-II.
3. Реконструкция улицы Бежицкой, на участке от улицы Флотской до улицы Объездной с доведением ширины проезжей части до 8 полос, в том числе 2-х полос для общественно-пассажирского транспорта со строительством кольцевой развязки по улице Объездной.
4. Строительство дороги по пойме реки Десны от улицы Литейной до Московского проспекта пока с неполными развязками.
5. Продолжение проспекта Станке Димитрова с формированием трассы до улицы Дуки, имея в виду её дальнейшее продолжение в Володарский район.
6. Реконструкция улицы 2-я Мичурина от улицы Чернышевского до Бульвара Щорса.

Кроме этого, необходимо выполнение следующих мероприятий:

1. Перепланировка перекрёстков по улице Красноармейской и улице Авиационной с целью повышения их пропускной способности.
2. Реконструкция улиц Фокина и Советской с приспособлением первой из них для движения только общественно-пассажирского транспорта.
3. Строительство специализированных для движения только общественно-пассажирского транспорта улиц в районе старого аэропорта по мере застройки последнего.

При реализации данных мероприятий сеть будет способна воспринять формирующиеся на её участках нагрузки, пока процент пассажирской работы, приходящийся на личный транспорт, не возрастёт до 36% (сейчас - 29%). Наибольшие затруднения могут возникнуть на Московском проспекте в Фокинском районе города Брянска в период до строительства и ввода в эксплуатацию его дублёра, предусмотренного на перспективу. При дальнейшем росте легкового автомобильного движения потребуются реализация перспективных мероприятий.

Наличие недостатков улично-дорожной сети города Брянска приводит к неизбежной перегрузке магистралей и транспортных узлов, ухудшению условий движения транспортных потоков и росту числа дорожно-транспортных происшествий.

Способом решения означенных выше проблем может стать комплексная целевая программа «Развитие транспортной инфраструктуры города Брянска на 2015-2025 годы».

#### **4. Тарифная политика**

Тарифная политика является одним из важнейших инструментов воздействия на ход экономических, политических и социальных процессов в стране. Составляя часть государственной ценовой политики, она должна теоретически реализовать общеэкономическую тенденцию перехода к системе свободного ценообразования, учитывая вместе с тем взаимное влияние свободных транспортных тарифов, уровня инфляции и платежеспособного спроса, а также необходимость оптимальной бюджетной финансовой поддержки отдельных категорий населения и транспортных предприятий, работающих по регулируемым тарифам. Перевозки пассажиров включены в Перечень продукции производственно-технического назначения, товаров народного потребления и услуг, на которые государственное регулирование цен (тарифов) на внутреннем рынке Российской Федерации осуществляют органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации. В настоящее время стоимость платы за проезд на принадлежащих муниципальным предприятиям транспортных средствах устанавливает Брянская городская администрация.

Однако, ввиду невозможности в обозримом будущем в сфере общественного транспорта свободного ценообразования необходимо сочетать меры тарифного регулирования с другими стимулирующими мерами.

В конечном счете, тарифная политика должна стимулировать социально-экономическое развитие территории, обеспечивать социально значимые перевозки и доступность жизненно важных транспортных услуг для всех слоев населения.

Обеспечение равной доступности услуг общественного пассажирского транспорта для всех категорий населения должно проводиться посредством



мероприятий, уравнивающих права и обязанности всех перевозчиков – как муниципальных, так и частных.

Ввиду того, что многие транспортные предприятия являются плательщиками единого налога на вмененный доход для отдельных видов деятельности в части оказания транспортных услуг по перевозке пассажиров, специфику транспорта следует учитывать и при осуществлении налоговой политики, при этом должна быть принята во внимание необходимость:

- снижения транспортных издержек и тарифов с целью решения социальных проблем и развития транспортной инфраструктуры городской территории;

- увеличения инвестиционного потенциала транспортных предприятий;

- сокращения дотационных выплат из бюджета.

Необходим критический анализ тарифной политики и разработка комплекса мер по её совершенствованию, исключив при этом влияния политической конъюнктуры и волюнтаризма на ценообразование.

## **5. Организация движения и повышение его безопасности**

Задачу обеспечения должного уровня качества пассажирских перевозок в Брянске приходится решать в весьма сложных условиях крайней перегруженности улично-дорожной сети и наличия ярко выраженных нагрузок в «часы пик» и существенных пассажиропотоков. Движение городского пассажирского транспорта на некоторых участках в центре города Брянска осуществляется с недопустимо низкой скоростью – менее 13 километров в час. Несоответствие дорожной инфраструктуры стремительному росту числа автомобилей привело к тому, что пропускная способность на отдельных участках центральной части города не соответствует транспортному потоку. Это приводит к появлению постоянных заторов – «транспортных пробок», возникновению аварийных ситуаций, загрязнению окружающей среды и к ухудшению качества перевозок в целом.

Отсутствие практики оценки существующего потенциала и загрузки улично-дорожной сети и объектов транспортной инфраструктуры (остановочных пунктов, конечных станций и разворотных колец) и использование полученной информации при принятии решений об открытии, закрытии и изменении маршрутов пассажирского транспорта привело к перегрузке объектов инфраструктуры, к снижению безопасности перевозок.

Ситуация усугубляется еще и тем, что до сих пор, не найдены действенные меры воздействия на коммерческих перевозчиков, которые производят посадку и высадку пассажиров в начале остановочных площадок, преграждая подъезд к остановкам, высаживая пассажиров на проезжую часть дороги, создавая дополнительные помехи всем участникам движения, провоцируя совершение ДТП в местах, требующих повышенного внимания со стороны водителя (остановки, пешеходные переходы, места скопления людей).

Ежегодно возрастающая концентрация транспортных средств в центральной части города Брянска вынуждает увеличивать время на выполнение рейса практически по всем маршрутам, следующим через данный район и, как следствие, ежегодно снижается средняя эксплуатационная скорость пассажирского транспорта. Это, как показывает практика, является одним из основных параметров, по которым житель города делает выбор между личным и общественным транспортом. Средняя эксплуатационная скорость общественного транспорта в центральной части города упала за 5 лет на 1,15 км/час или на 6,5%, так как до сих пор не созданы приоритетные условия для работы общественного транспорта на улично-дорожной сети.

Изменение средней эксплуатационной скорости на маршрутах.

*Изменение средней эксплуатационной скорости на маршрутах.*

Год	2010	2011	2012	2013	2014
Скорость, км/час	17,5	16,97	16,93	16,91	16,35

Это ведет к снижению привлекательности пассажирского транспорта, и падению пассажиропотока. Дополнительно с этим снижается эффективность использования общественного транспорта, когда за то же время общественный транспорт выполняет меньший объем рейсов.

Отсюда вытекает необходимость организации дорожного движения с приоритетом общественного транспорта, развитием и оптимизацией маршрутной сети на основе муниципального транспорта по мере появления возможностей бюджета города Брянска для этих целей.

Общественный пассажирский транспорт должен обладать приоритетом над индивидуальным транспортом при одновременном расширении основных транспортных магистралей города Брянска.

Для решения задачи по повышению средней эксплуатационной скорости движения общественного транспорта и реализации принципов предоставления приоритета движению общественного транспорта, необходимо:

- На существующих дорогах, имеющих достаточную ширину проезжей части, выделить отдельные полосы для движения общественного транспорта, а на вновь строящихся или реконструируемых дорогах, предусматривать эту возможность еще на стадии проектирования. Дополнительно данные мероприятия приведут к исключению придорожных парковок и к возможности использования дополнительного места для движения общественного транспорта, что также создаст преимущества перед личным транспортом.

- Развивать транспорт большой и особо большой вместимости в центральной части города и на особенно загруженных участках с низкой пропускной способностью.

- Разработать регламент взаимодействия диспетчерских служб городского пассажирского транспорта с ГИБДД для сокращения времени простоев общественного транспорта.

- Организовать внедрение видео - и фото - фиксирующих систем на наиболее аварийных участках улично-дорожной сети, что также может служить способом сокращения простоев пассажирского транспорта в результате мониторинга дорожной обстановки и сокращения количества ДТП.

Должна быть поставлена задача создания математических моделей движения по основным магистралям города с последующим переходом к автоматизированному управлению им.

Отдельное внимание необходимо уделить строительству и содержанию конечных остановочных пунктов, как неотъемлемой части дорожно-транспортной инфраструктуры. Рациональное размещение данных пунктов в плане застройки имеет важное значение для нормальной работы маршрутов в целом и водителей с кондукторами в частности.

Конечная отстойно-разворотная площадка, размещенная по возможности вдали от жилых домов, отгороженная от них широкими зелеными полосами насаждений или общественно-бытовыми и торговыми зданиями не доставляет неудобств жителям.

В последнее время в градостроительстве намечается тенденция избегать постройки отдельных небольших одноэтажных зданий и комбинировать помещения конечных остановочных площадок с другими

бытовыми и служебными зданиями: строить кафе или столовую, в которой выделять помещение площадью 50—60 м<sup>2</sup> для организации кабинета проведения предрейсовых осмотров, отдыха водителей; при таком совмещении (удобном и для пассажиров) бригады обеспечиваются питанием. При этом соответственно должны быть размещены транспортные и посадочные площадки, обеспечивающие максимум удобств, при пересадках с одного вида транспорта на другой. Таким образом, можно привлекать средства частных инвесторов с определенными обременениями по земле.

В городе Брянске при проведении конкурсного отбора на право заключения договора на осуществление коммерческих перевозок по маршрутам города требование по осуществлению диспетчерского контроля за движением транспортных средств на маршрутах с использованием спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС является обязательным для допуска претендента к участию в конкурсе.

Как правило, перевозчики пользуются услугами следующих операторов:

ИП Гросс А.В., ООО «Единая Национальная Диспетчерская Система – ФИЦ», ООО «Скаут», ОАО «МТС», ООО «Проксима», ООО «Альфатек» и некоторыми другими.

Каждая из этих организаций использует различное оборудование и программное обеспечение, у некоторых операторов организованы онлайн сервисы, у некоторых организованы отдельные рабочие диспетчерские места.

В настоящее время все 100 % работающих транспортных средств оснащены приборами ГЛОНАСС.

Необходимо создание единого диспетчерского центра с целью координации действий перевозчиков, согласования их работы, создания единого расписания движения и, что не менее важно, осуществления должного контроля за работой перевозчиков, анализа пассажирских перевозок в городе Брянске и организации дорожного движения в целом.

Для отслеживания в реальном времени передвижения всех транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров по маршрутам города, необходимо разработать единый протокол обмена данными, организовать как минимум одно рабочее место, набрать штат диспетчеров.

Для обеспечения единого контроля, за движением пассажирских транспортных средств с использованием спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС в настоящее время необходимо создать муниципальное учреждение, наделенное данным функционалом, и внести соответствующие изменения в договоры на осуществление перевозки пассажиров по маршрутам города Брянска в части, касающейся передачи информации данному муниципальному учреждению.

Для решения вышеозначенных проблем необходима разработка комплексной целевой программы «Совершенствование организации движения и повышение его безопасности в городе Брянске на 2015-2025 годы».

## **6. Анализ действующих законодательных и нормативно-правовых актов в сфере пассажирских перевозок и их корректировка**

Формирование эффективной транспортной инфраструктуры требует активного регулирования деятельности транспортных предприятий, обеспечивающей учет общественных интересов и развитие транспорта в направлении, соответствующем этим интересам.

В общем случае государственному и муниципальному регулированию подлежат:

- развитие и техническое совершенствование муниципальной транспортной инфраструктуры;
- институциональные преобразования на транспорте;
- вопросы технологической и экологической безопасности работы транспорта;
- развитие рынка транспортных услуг;
- обеспечение мобилизационной готовности транспорта;
- социальная сфера и трудовые отношения на транспорте.

Одним из важнейших направлений развития и реформирования транспортной системы является дальнейшее совершенствование ее

управляющих структур, которое должно обеспечить повышение управляемости видами транспорта и транспортными предприятиями наряду с развитием механизмов рыночного саморегулирования.

В рамках этого направления первостепенной задачей является создание отвечающей современным условиям нормативной базы, обеспечивающей согласование интересов транспортных предприятий с общественными интересами, юридическое закрепление прав и обязанностей транспортных предприятий, статуса предприятий транспорта общего пользования.

Эта работа должна осуществляться в рамках настоящей концепции путем разработки новых и пересмотра действующих муниципальных правовых актов города Брянска, предусматривающих единые подходы к регулированию сходных отношений независимо от формы собственности предприятий и вида транспортных услуг, с учетом законодательства Брянской области и Российской Федерации.

Наряду с разработкой правовых актов в области транспорта специфика транспорта и его интересы должны получать надлежащее отражение и в документах, имеющих общий характер, в том числе, отчетах и прогнозах социально-экономического развития города Брянска. Нормативная база как основа регулирования транспортной деятельности должна отражать реалии функционирования транспортных предприятий различных организационно-правовых форм и форм собственности, обеспечивать их эффективное взаимодействие, защиту прав потребителей транспортных услуг, безопасность транспортного процесса и охрану окружающей среды. Представляется целесообразным анализ и корректировка действующих нормативных актов разного уровня в части, касающейся общественного транспорта.

## **7. Подготовка профессиональных кадров.**

В настоящее время одной из важнейших задач является решение кадрового вопроса. Стратегическим направлением является построение кадровой политики на основе постоянной системной подготовки кадров, от

управленцев высшего звена до ремонтников, сделав основной упор на подготовку основообразующих специальностей - водителей троллейбусов и автобусов. Это включает в себя:

- Постоянный набор в группы для обучения в учебно-курсовых комбинатах.
- Участие в федеральных, областных и городских программах Фонда занятости по подготовке и переподготовке кадров.
- Сотрудничество с учебными заведениями города, готовящими специалистов требуемого профиля.
- Предоставление мест для прохождения производственной практики для студентов, обучающихся по специальностям, связанным с контактными сетями и энергоснабжением.
- Использование всех видов рекламы для привлечения работников требуемых специальностей.
- Привлечение средств массовой информации для формирования в обществе позитивного отношения к городскому пассажирскому транспорту, повышения престижа профессий водителя.
- Проведение конкурсов профессионального мастерства по основным профессиям, участие в городских, региональных и всероссийских конкурсах.
- Оформление квоты на привлечение иностранной рабочей силы по остродефицитным специальностям.
- Установление доплат за профессиональное мастерство наиболее квалифицированным специалистам.
- Повышение квалификации работников управленческого звена транспортных предприятий и комплектование его специалистами с профильным высшим образованием.

## **8. Новации**

Городской общественный транспорт в стране и мире постоянно развивается, появляются новые идеи, новые виды его, новые организационные формы. К ним можно отнести: «канатное метро»; «рельсовый автобус» с использованием путей РЖД внутри города; транспортно-пересадочные узлы на въезде в городе и т.д.

Необходима система отслеживания появляющихся новаций, критический их анализ и оперативное внедрение всего позитивного.

## 9. Реформирование системы пассажирских перевозок

Система пассажирских перевозок, общественный транспорт города – отрасль изначально плановая, и её главная цель: удовлетворение в полном объеме потребностей населения в перевозках, обеспечение устойчивой связи населения с магистральной сетью транспортных коммуникаций и ценовой доступности услуг общественного транспорта, имеющих социальную значимость, а не получение прибыли.

В основе ее должен быть график, движение троллейбусов и автобусов по расписанию, рассчитанному в соответствии с пассажиропотоком в пространстве и времени по экономически обоснованному тарифу. Свободные рыночные отношения в данной сфере деятельности породили массу проблем и недостатков:

- крайне низкая организация пассажирских перевозок, непродуманное развитие маршрутной сети без учета возможностей существующей дорожно-транспортной инфраструктуры, отсутствие координации действий перевозчиков, согласованности их работы, единого расписания движения и, что не менее важно, отсутствие эффективного контроля за работой перевозчиков и анализа пассажирских перевозок в городе;

- отсутствие конструктивного диалога между структурами управления городским пассажирским транспортом и хозяйствующими субъектами рынка пассажирских перевозок для организации согласованной работы перевозчиков;

- отсутствие концепции развития пассажирского транспорта в городе Брянске и муниципальной программы, направленной на поддержание жизнеспособности общественного транспорта и создание условий, которые способствовали бы более рациональному использованию имеющегося подвижного состава, увеличению парка, повышению рентабельности пассажирских перевозок и, в конечном итоге, удовлетворению спроса на пассажирские перевозки со стороны горожан и предоставление услуги с учетом равной доступности для всех категорий пассажиров с различным уровнем дохода;

- отсутствие единого центра для контроля за работой перевозчиков всех форм собственности, основанной на спутниковой навигации;



- низкая привлекательность общественного транспорта по сравнению с личным автотранспортом;
- снижение безопасности и рост аварийности;
- падение привлекательности для инвестирования;
- износ подвижного состава МУПов.

Все это требует проведения реформирования системы организации общественного транспорта на следующих принципах:

- на основе профессионального анализа пассажиропотоков и опыта разработать новую маршрутную сеть города Брянска, максимально исключив дублирование маршрутов.

- определить расписание движения по каждому маршруту и оптимальный набор подвижного состава для перевозок.

- обеспечить круглосуточный контроль за соблюдением расписания и диспетчирование всего пассажирского транспорта из единого центра через спутниковые системы. Наличие такой системы позволит, во-первых, повысить качество работы перевозчиков (контроль за работой по маршруту, выполнение расписания и контроль скоростного режима); во-вторых, повысить информированность городских властей о ситуации на дорогах (организация дорожного движения, уборка улиц и т.п.).

- полученные возможности необходимо применить для информирования пассажиров о состоянии перевозочного процесса в городе Брянске в режиме онлайн за счет использования остановочных информационных табло и программ для мобильных телефонов, что одновременно будет отвечать требованиям безопасности движения по вопросам гражданской обороны и предупреждения чрезвычайных ситуаций на транспорте.

- уравнивать права и обязанности перевозчиков всех форм собственности, выработав единые требования к ним. В частности, к пассажирским перевозкам должны допускаться только хозяйствующие субъекты, имеющие собственный транспорт с резервом, материальную базу (ремонтную, для предрейсового и послерейсового технического и медицинского контроля), кадровый состав требуемого уровня, заработную плату и социальный пакет не ниже среднеотраслевых, прозрачные финансы,

работающих в общей налоговой системе, зарегистрированные в Брянске, имеющие опыт работы в отрасли и т.д.

- количество коммерческих перевозчиков должно быть ограничено, они должны быть достаточно крупными. Тарифы на проезд должны позволять иметь рентабельность не менее 15%, т. к. в противном случае, пассажирские перевозки не будут привлекательны для инвестирования.

- необходимо внедрить универсальные электронные карты для оплаты проезда, минимизировав оплату наличными.

- предоставление льгот для проезда должно в безусловном порядке, с юридической ответственностью сопровождаться компенсацией выпадающих доходов.

- отношения как с перевозчиками должны строиться на долговременной договорной основе со взаимной материальной ответственностью.

Для реализации концепции необходимо доработать подпрограмму «Организация транспортного обслуживания и обеспечение безопасности дорожного движения на 2014-2017 годы».

Наряду с многочисленными приведенными и неуказанными причинами тяжелого положения в сфере общественного пассажирского транспорта главными являются бессистемность, отсутствие комплексного подхода, долговременного планирования при решении его проблем. Устранить и минимизировать их и должна данная Концепция, при этом необходимо дополнить и расширить её по следующим направлениям:

- Развитие транспортной инфраструктуры города Брянска;
- Обновление парка подвижного состава муниципальных предприятий;
- Подготовка и повышение квалификации кадров в сфере общественного транспорта;
- Реформирование системы организации и управления общественным транспортом города Брянска.

Возможны и другие направления и подпрограммы. Все они должны быть взаимосвязаны, обеспечены финансированием, оперативно координироваться и корректироваться.

Главный специалист отдела по  
промышленности, транспорту и связи

А.А. Маюров

Начальник отдела  
по промышленности, транспорту и связи

Н.И. Терёшин

И.о. руководителя аппарата городской  
администрации

Л.А. Гончарова



	* арендная плата за землю	т.р.	225	303	135	189	152	80	311	345	111	245	250	102
	* транспортный налог	т.р.	265	296	112				1736	1 694	98	800	876	<b>ПО</b>
	* налог на имущество	т.р.	315	294	93	153	134	88	440	660	150	299	340	114
	- прочие	т.р.	<b>7 948</b>	47 174	594	<b>3 522</b>	18 363	521	8 077	8 859	<b>110</b>	3 884	4 363	112
	в т. ч. оплата юридических услуг	т.р.	-	34 977	-	-	14 483			1 371				
	<b>Чистая прибыль (убыток)</b>	т.р.	<b>-54 070</b>	<b>-2 801</b>	5	<b>-8 103</b>	<b>-3 885</b>	48	<b>-2 258</b>	<b>-31 604</b>	<b>в 14 р</b>	<b>-15 983</b>	<b>-29 664</b>	<b>в 1,9</b>
4.	Дебиторская задолженность	т.р.	<b>12 767</b>	<b>22 909</b>	<b>179</b>	<b>18 129</b>	<b>26 505</b>	<b>146</b>	<b>14 056</b>	<b>12 915</b>	<b>92</b>	<b>14 346</b>	<b>11547</b>	<b>80</b>
5.	Кредиторская задолженность	т.р.	<b>92 933</b>	<b>104 507</b>	<b>112</b>	<b>93 223</b>	<b>87 364</b>	<b>94</b>	<b>31686</b>	<b>39 326</b>	<b>124</b>	<b>26 693</b>	<b>31412</b>	<b>118</b>
6.	Среднесписочное количество пассажирского транспорта	ед.	<b>187,5</b>	<b>181,2</b>	97	<b>183,0</b>	<b>176,0</b>	<b>96</b>	<b>149,6</b>	<b>142,0</b>	<b>95</b>	<b>144,1</b>	<b>134,9</b>	<b>94</b>
7.	Перевезено пассажиров	т.чел.	<b>33 284</b>	<b>22 146</b>	67	<b>11550</b>	<b>9 480</b>	<b>82</b>	<b>27 854</b>					