



О проекте усовершенствованной маршрутной сети города Омска

Мартыненко Алексей Владимирович,
директор департамента транспорта
Администрации города Омска



На заседании президиума Государственного совета, посвящённом вопросам комплексного развития пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации. С заместителем Председателя Правительства Дмитрием Козаком (слева) и помощником Президента Игорем Левитиным.

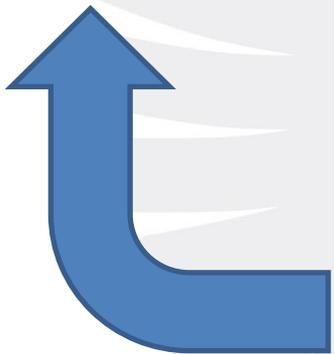


**ОТСУТСТВИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ БАЗЫ,
УСТАНОВЛИВАЮЩЕЙ ЕДИНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ
И МЕХАНИЗМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ОРГАНОВ
МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ И
ПЕРЕВОЗЧИКОВ**



**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ «НЕЛЕГАЛЬНЫХ»
ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

НЕЭФФЕКТИВНОСТЬ МАРШРУТНОЙ СЕТИ



**ОТМЕНА В 2014 ГОДУ СТАТЕЙ 24.1, 24.2
ЗАКОНА ОМСКОЙ ОБЛАСТИ «КОДЕКС ОБ
АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В
ОМСКОЙ ОБЛАСТИ», ПРЕДУСМАТРИВАВШИХ
АДМИНИСТРАТИВНОЕ НАКАЗАНИЕ В ВИДЕ
ШТРАФОВ ЗА РАБОТУ НА МАРШРУТЕ БЕЗ
ДОГОВОРА С ОРГАНАМИ ВЛАСТИ**



Проблемы маршрутной сети города Омска

- Бессистемное формирование маршрутной сети
- Несоответствие класса подвижного состава величинам пассажиропотока
- Перегруженность ряда центральных магистралей общественным транспортом
- Перегруженность остановочных пунктов на центральных магистральных
- Неравномерное транспортное обслуживание различных районов города
- Ввод в эксплуатацию новых районов города без учета транспортной составляющей
- Несогласованность работы перевозчиков различных форм собственности
- Убыточность муниципального транспорта



13 июля 2015 года

№ 220-ФЗ

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

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

Принят
Государственной Думой
30 июня 2015 года

Одобен
Советом Федерации
8 июля 2015 года

Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Предмет настоящего Федерального закона

Настоящий Федеральный закон регулирует отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - регулярные перевозки), в том числе отношения, связанные с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к осуществлению регулярных перевозок, использованием для осуществления регулярных перевозок объектов транспортной инфраструктуры, а также с организацией контроля за осуществлением регулярных перевозок.



ПОСТАНОВЛЕНИЕ АДМИНИСТРАЦИИ ГОРОДА ОМСКА

от 15 июня 2016 года № 735-п

Об утверждении документа планирования регулярных перевозок
по муниципальным маршрутам регулярных перевозок
в границах города Омска

На основании части 4 статьи 2 Федерального закона «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», в соответствии с постановлением Администрации города Омска от 29 марта 2016 года № 376-п «Об установлении Порядка подготовки документа планирования регулярных перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах города Омска», руководствуясь Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Уставом города Омска, постановляю:

1. Утвердить документ планирования регулярных перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах города Омска согласно приложению к настоящему постановлению.

2. Департаменту информационной политики Администрации города Омска опубликовать настоящее постановление в средствах массовой информации и разместить в сети «Интернет» на официальном сайте Администрации города Омска.

Мэр города Омска

В.В. Двораковский



ОТМЕНЕНО 28 МАРШРУТОВ 503 ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВА

**ИЗМЕНЕНЫ СХЕМЫ 16 МАРШРУТОВ
И УВЕЛИЧЕНО КОЛИЧЕСТВО
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ОТДЕЛЬНЫХ
МАРШРУТАХ, РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО
КОТОРЫМ ОСУЩЕСТВЛЯЛИСЬ
МУНИЦИПАЛЬНЫМИ ПАССАЖИРСКИМИ
ПРЕДПРИЯТИЯМИ
ГОРОДА ОМСКА**



Муниципальный контракт № 1-2017-МК
на выполнение подрядных работ

г. Омск

«22» марта 2017 года

Департамент транспорта Администрации города Омска, от имени муниципального образования городская округ город Омск Омской области, именуемый в дальнейшем «Муниципальный заказчик», в лице директора департамента Мартыненко Алексея Владимировича, действующего на основании Положения о департаменте транспорта Администрации города Омска, утвержденного Решением Омского городского Совета от 28 сентября 2011 года № 442 «О департаменте транспорта Администрации города Омска», с одной стороны, и Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет», именуемое в дальнейшем «Подрядчик», в лице проректора по научной работе Апллонова Сергея Витальевича, действующего на основании доверенности от 30.12.2016 №28-21-490, с другой стороны, вместе именуемые «сторонами», заключили настоящий муниципальный контракт на выполнение подрядных работ (далее – контракт) о нижеследующем:

1. Предмет контракта

1.1. Подрядчик обязуется по заданию Муниципального заказчика в установленный настоящим контрактом срок выполнить подрядные работы «Совершенствование маршрутной сети общественного пассажирского транспорта города Омска» (далее – работы) и сдать их результат Муниципальному заказчику, а Муниципальный заказчик обязуется принять результат работ и оплатить его в соответствии с настоящим контрактом.

1.2. Место выполнения работ – по месту нахождения Подрядчика, маршрутная сеть общественного пассажирского транспорта в границах территории города Омска.

1.3. Срок выполнения работ - в течение 6 (шести) месяцев с момента заключения настоящего контракта.

1.4. Настоящий контракт заключен в соответствии с протоколом № 0152300011917000020 от 10 марта 2017 года, идентификационный код закупки 173550305418555030100100200027320244.

1.5. Работы по настоящему контракту выполняются Подрядчиком, его иждивением – из его материалов (товаров), его силами и средствами, в объеме, определенном техническим заданием (Приложение № 1 к настоящему контракту).

2. Цена контракта и порядок расчетов

2.1. Цена контракта составляет 1950000,00 (один миллион девятьсот пятьдесят тысяч) рублей, НДС 18% 297457,63 (Двести девяносто семь тысяч четыреста пятьдесят семь рублей 63 копейки) .



Новости департамента



Для разработки новой маршрутной сети в Омске проводят обследования пассажиропотока

17 мая 2017 года, 15:22

В рамках проведения плановых мероприятий по формированию новой маршрутной сети 18 мая и 20 мая в Омске будет продолжено обследование пассажиропотока.

В салонах общественного транспорта более 400 студентов Сибирской автомобильно-дорожной академии в первую и вторую смены будут вести учет входящих и выходящих на остановочных пунктах пассажиров.

В соответствии с техническим заданием в течение дня планируется обследовать не менее 40% общественного транспорта, работающего на маршрутах. Собранные данные — по загрузенности подвижного состава по времени суток, направлениям движения и по отдельным участкам — будут использованы при разработке новой маршрутной сети.

Специалисты департамента транспорта администрации Омска обращают внимание омичей, что для проведения более точных исследований в дни работы волонтеров-счетчиков посадка и высадка пассажиров будет осуществляться через среднюю и заднюю двери.

Кроме того, с целью наиболее точного определения потребностей жителей Омска в передвижении на общественном транспорте состоится анкетирование пассажиров на остановочных пунктах. Горожан просят принять в нем активное участие — от ответов тоже частично зависит формат новой маршрутной сети.

**АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА ОМСКА
ДЕПАРТАМЕНТ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ
И СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ**



Гагарина ул., д. 34, Омск, 644099

От 08 АВГ 2017 № Вн-ДОСП/2195

На № Вн-ДТ/1528 от 11.07.2017

Директору департамента транспорта
Администрации города Омска

А.В. Мартыненко

Уважаемый Алексей Владимирович!

В ответ на Ваше обращение № Вн-ДТ/1528 от 11.07.2017 департамент общественных отношений и социальной политики Администрации города Омска (далее – департамент) сообщает следующее.

Информация об организации широкомасштабного опроса в сети «Интернет» пользователей общественного пассажирского транспорта с целью сбора информации об их ежедневных передвижениях по городу и предложений по улучшению работы общественного транспорта направлена в комитеты территориального общественного самоуправления города Омска (далее – комитеты ТОС).

Комитетами ТОС организована работа по информированию жителей о проводимом анкетировании в сети «Интернет» по адресу: <http://smu-spbu.ru> – информация рассмотрена на собраниях со старшими по домам и заседаниях комитетов ТОС, размещена на информационных досках в микрорайонах, в интернет-ресурсах (группы КТОС в социальных сетях Одноклассники, ВКонтакте, официальный сайт комитетов ТОС ktosomsk).

Дополнительно сообщая, что при обращении специалистами комитетов ТОС оказывается помощь в заполнении анкеты лицам, не имеющим возможности поучаствовать в опросе самостоятельно.

Директор департамента

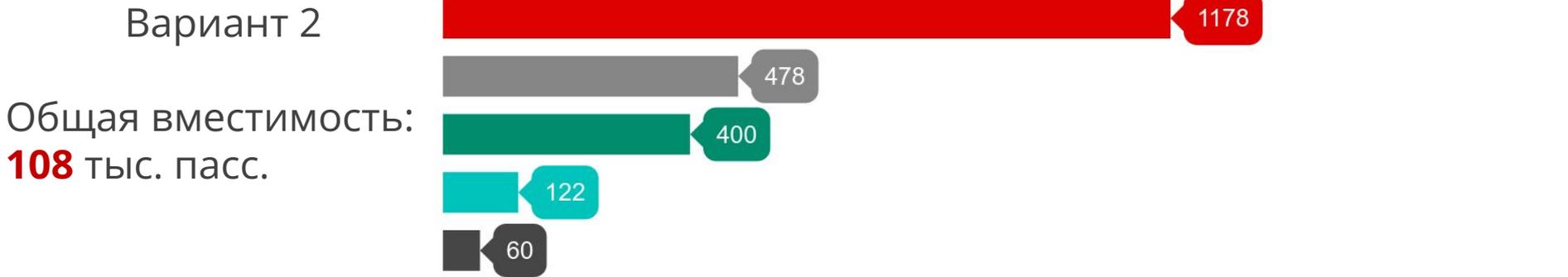
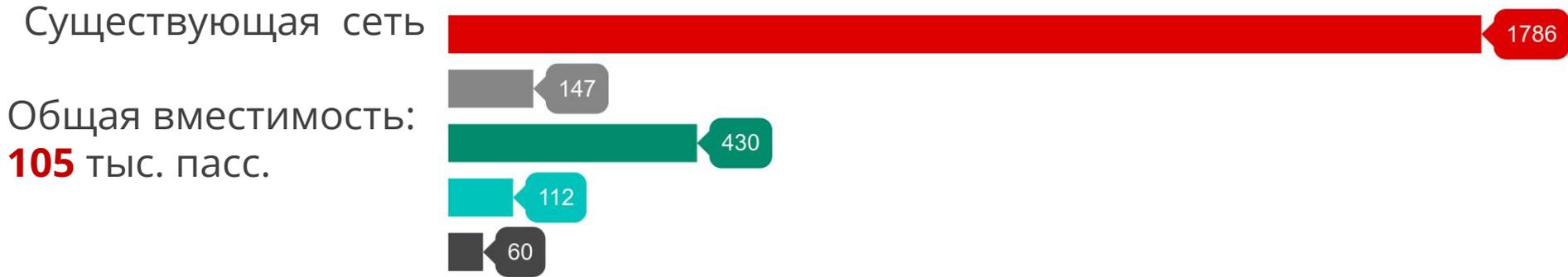
Р.М. Мартынова



Сравнительная характеристика вариантов маршрутной сети общественного транспорта города Омска

| | Количество маршрутов, ед. | Коэффициент наложения маршрутов (дублирование) | Подвижной состав, ед. | Общая вместимость, тыс. пасс. | Коэффициент использования вместимости | Коэффициент пересадочности | Среднее время передвижения пассажиров, мин. |
|--------------------------|---------------------------|--|-----------------------|-------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|---|
| Существующая сеть | 151 | 4,2 | 2 535 | 105 | 0,43 | 1,45 | 35 |
| Вариант 1 | 125 | 3,6 | 2 106 | 107 | 0,49 | 1,28 | 31 |
| Вариант 2 | 127 | 3,5 | 2 238 | 108 | 0,51 | 1,23 | 30 |

Предлагаемые изменения структуры подвижного состава



- Малый
- Средний
- Большой
- Троллейбус
- Трамвай



Принципы, заложенные в основу совершенствования маршрутной сети

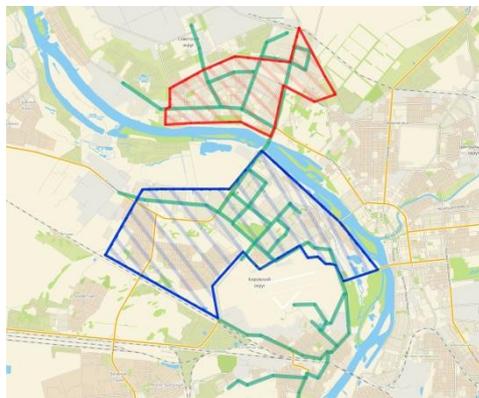
- 1. Соответствие количества подвижного состава по классам и интервала движения на маршрутах пассажиропотоку, сформировавшемуся по направлениям.
- 2. Распределение маршрутов по магистралям города Омска с учетом пропускной способности улиц и остановочных пунктов общественного транспорта.
- 3. Организация максимально возможных беспересадочных сообщений между районами города Омска.
- 4. Обеспечение высокого уровня качества транспортного обслуживания населения города Омска и организация оптимального транспортного обеспечения территорий города Омска, на которых сформировался незначительный пассажиропоток.
- 5. Возможность организации движения общественного транспорта по магистралям, ранее не задействованным, с целью улучшения транспортной доступности, снижения транспортной загрузки основных магистралей города и развития транспортной инфраструктуры.
- 6. Учет перспектив развития городской инфраструктуры.



1

Класс подвижного состава на маршрутах общественного транспорта должен соответствовать величинам пассажиропотоков

Городок Нефтяников ↔ Левобережье



| | Маршруты, ед. | Малый класс, ед. | Средний класс, ед. | Большой класс, ед. |
|--------------------------|---------------|------------------|--------------------|--------------------|
| Существующая сеть | 19 | 260 | 0 | 50 |
| Вариант 1 | 14 | 121 | 89 | 50 |
| Вариант 2 | 14 | 178 | 57 | 47 |

Распределение пассажиропотока

| | Большой класс | Средний класс | Малый класс |
|---|---------------|---------------|-------------|
| Существующая сеть, % пассажиропотока | 13 | 0 | 87 |
| Вариант 1, % пассажиропотока | 26 | 36 | 38 |
| Вариант 2, % пассажиропотока | 42 | | 58 |

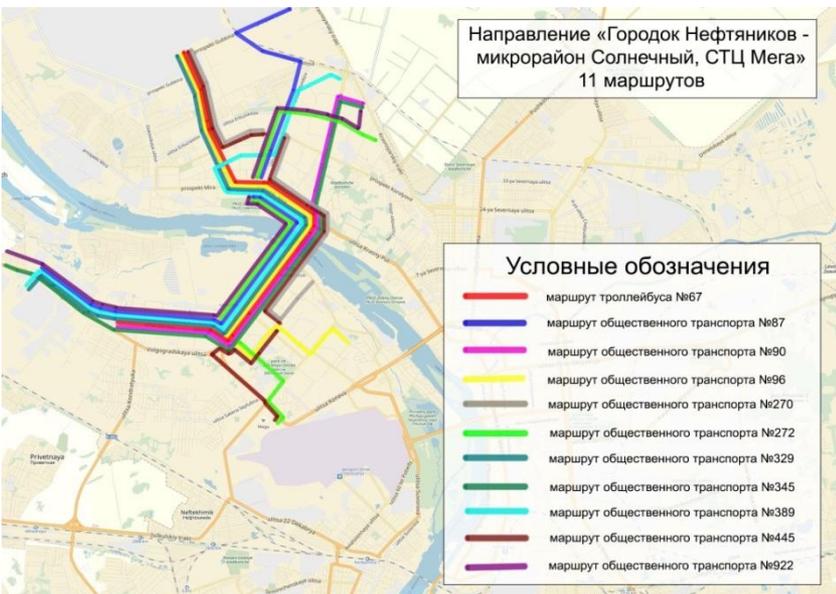
Эффекты:

- 1) Перераспределение крупнейшего пассажиропотока в пользу подвижного состава большого и среднего класса
- 2) Увеличение загрузки подвижного состава большого и среднего класса
- 3) Снижение дублирования маршрутов
- 4) Снижение нагрузки на магистрали и остановочные пункты
- 5) Увеличение провозных возможностей

Существующая сеть



Реорганизованная сеть



Эффекты:

- сокращение числа дублирующих маршрутов
- организация дополнительных беспересадочных связей за счет разведения траекторий маршрутов



2

Маршруты должны быть перераспределены между городскими магистралями с учетом пропускной способности проезжей части и остановочных пунктов общественного транспорта

| | Маршруты, ед. | Малый класс, ед. | Средний класс, ед. | Большой класс, ед. |
|--------------------------|---------------|------------------|--------------------|--------------------|
| Существующая сеть | 58 | 891 | 75 | 312 |
| Вариант 1 | 45 | 370 | 224 | 264 |
| Вариант 2 | 46 | 455 | 218 | 220 |

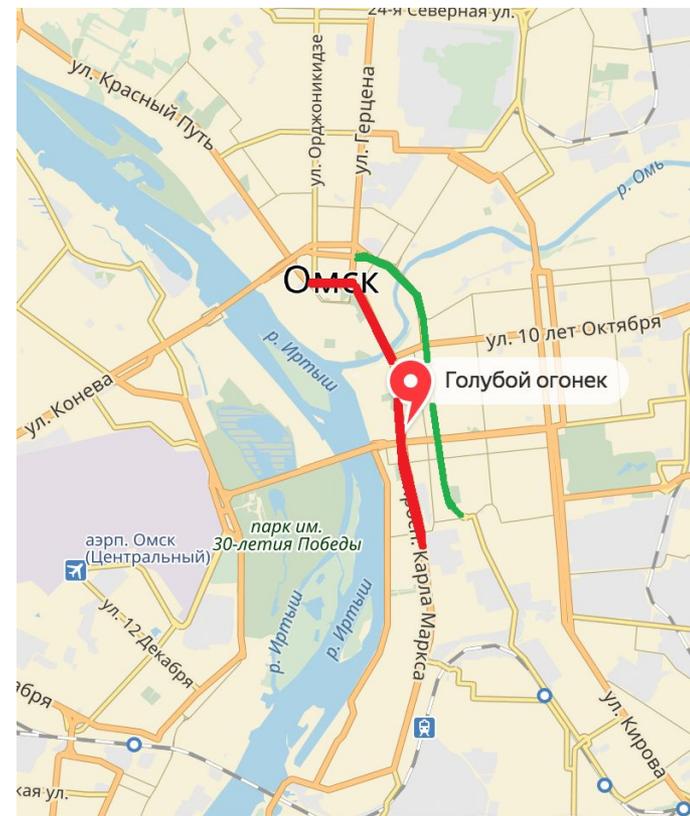
Остановочный пункт **Голубой Огонек**
пропускная способность **140** автобусов в час

| | Нагрузка, автобусы/час |
|------------------------------|------------------------|
| Существующая сеть | 390 |
| Реорганизованная сеть | 240 |

Маршруты **A323, A331, A359, A393**
перенаправлены с пр. Карла Маркса на ул.
Маршала Жукова

Эффекты:

- 1) снижение нагрузки на просп. К.Маркса
- 2) снижение нагрузки на ул. Гагарина
- 3) снижение нагрузки на ул. Интернациональная
- 4) новые связи по ул. Маршала Жукова





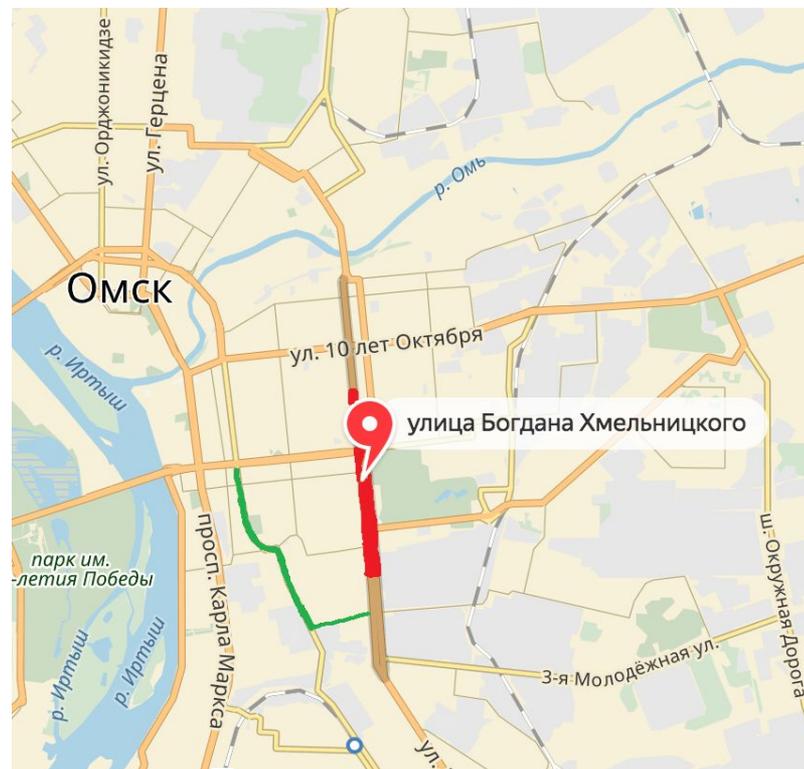
Снижение нагрузки на ул. Богдана Хмельницкого (на участке от ул. 3-я Транспортная до ул. Масленникова)

| | Существующая сеть | Вариант 1 | Вариант 2 |
|--------------------|-------------------|-----------|-----------|
| Маршруты, ед. | 34 | 31 | 31 |
| Малый класс, ед. | 442 | 330 | 375 |
| Средний класс, ед. | 79 | 172 | 142 |
| Большой класс, ед. | 116 | 115 | 116 |

Маршруты **A323, A393, A411** перенаправлены с ул. Богдана Хмельницкого на ул. Панфилова, ул. 3-я Транспортная

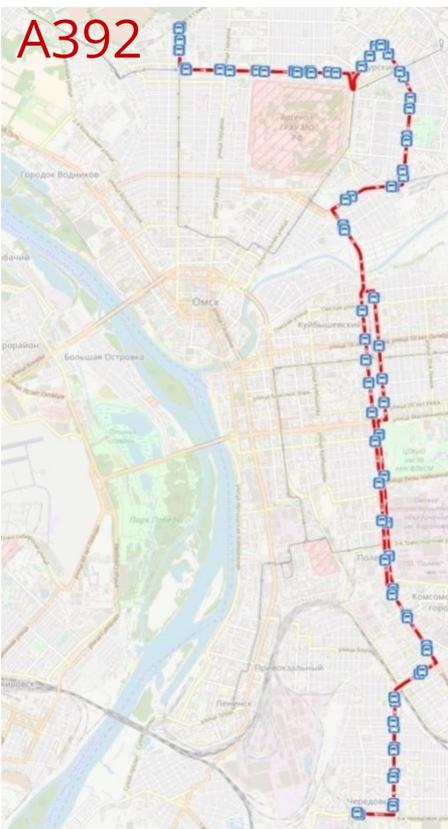
Эффекты:

- снижение нагрузки на ул. Б. Хмельницкого
- организация беспересадочных связей для пассажиров ул. Панфилова и ул. 3-я Транспортная с
 - ул. Кирова
 - мкр. 40 лет Октября
 - Городок Нефтяников
 - Левобережьем
 - мкр. Восточный





Удобные беспересадочные связи между периферийными районами города в обход центра



Эффекты:

- разгрузка центральных магистралей города
- удобная связь между учебными заведениями по ул. 24-я Северная с ул. Омская, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Кирова, ул. Демьяна Бедного
- удобная связь для жителей микрорайонов по ул. Орджоникидзе с торговыми, досуговыми, лечебными учреждениями в пос. Амурский



| A319 | Вариант 1 и Вариант 2 |
|-------------------------|-----------------------|
| Интервал движения, мин. | 8 |
| Малый класс, ед. | 21 |

Эффекты:

- разгрузка центральных магистралей города
- улучшение уровня обслуживания ул. 5-я Северная, 10-я Ремесленная
- удобная связь Старая Московка ↔ ОНПЗ

A392

Вариант 1 и Вариант 2

Интервал движения, мин.

8

Малый класс, ед.

15



3

Траектории маршрутов должны быть перераспределены таким образом, чтобы обеспечить оптимальное количество беспересадочных сообщений между районами города Омска

Существующая сеть



Коэффициент
наложения маршрутов
(дублирование)

2,81

Реорганизованная сеть



Коэффициент
наложения маршрутов
(дублирование)

2,2

4 Все районы города Омска должны быть обеспечены оптимальным уровнем качества транспортного обслуживания

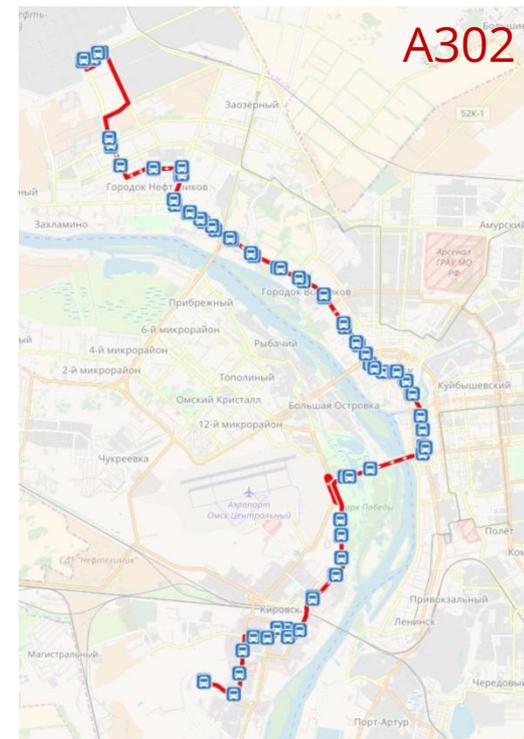
Существующая сеть

Обращения горожан

Городские маршруты не обслуживают промзоны в районе ОНПЗ

Реорганизованная сеть

| Добавлены маршруты (автобусы малого класса) | | |
|--|------|------|
| Маршруты | A302 | A425 |
| Подвижной состав, ед. | 24 | 14 |
| Интервал движения, мин. | 7 | 7 |

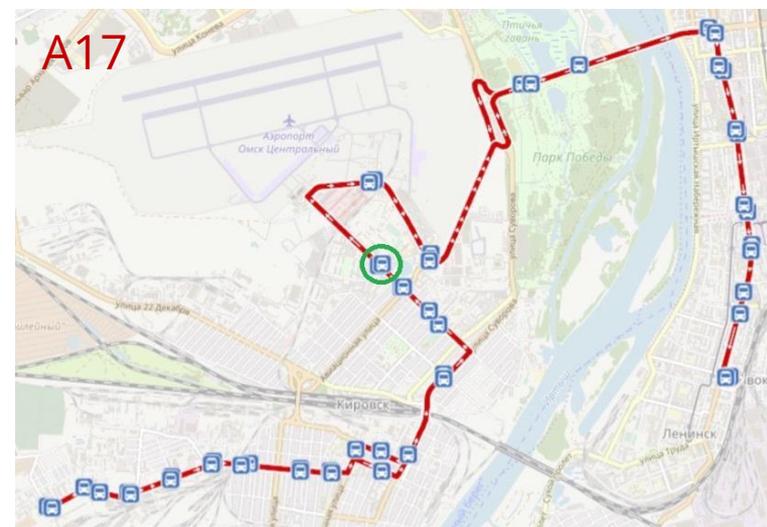
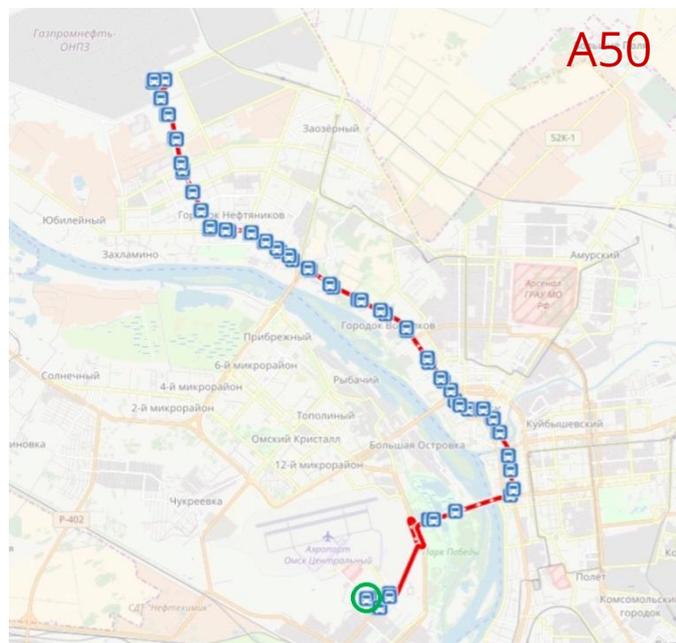
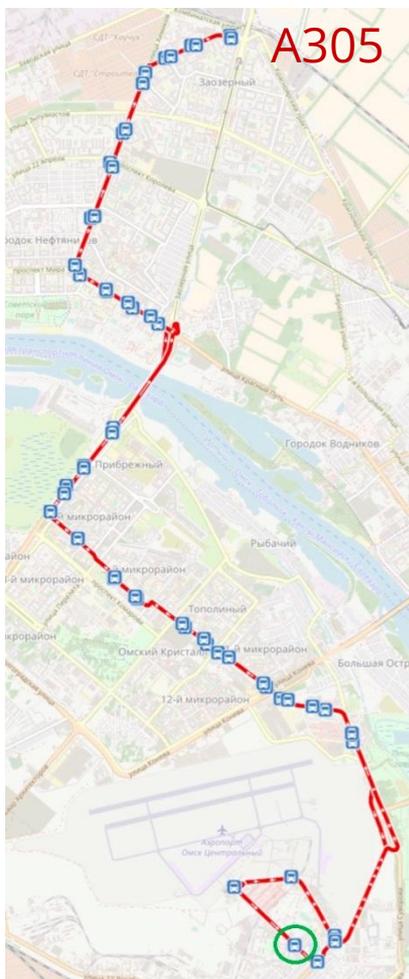


Эффекты:

- связь промышленной зоны в районе ОНПЗ с жилыми массивами Городка Нефтяников, а также с центральной частью города
- организация автобусного сообщения по ул. Заводская и ул. 1-я Заводская



Улучшение транспортного обслуживания мкр. Авиагородок



| Маршруты | A17 | A50 | A305 |
|--|-----|-----|------|
| Интервал движения, мин. (Вариант 1, Вариант 2) | 11 | 7 | 7 |

Эффект:

- беспересадочная связь
Авиагородок ↔ ул. Красный Путь
↔ Городок Нефтяников ↔ ОНПЗ
- кратчайшая транспортная связь
Авиагородок ↔ Аэропорт ↔ ЖД
вокзал



Улучшение транспортной доступности для жителей улицы Красных Зорь, микрорайона улицы 20 лет РККА

Объединенный
маршрут
№ 514

Действующий
маршрут № 514

Действующий
маршрут № 6N

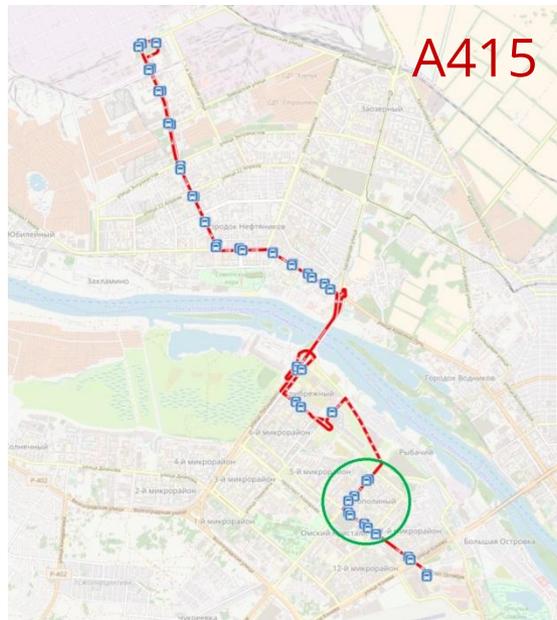


Улучшение транспортного обслуживания мкр. Тополиный



A18

A18: связь с ул. Гагарина, просп. К.Маркса, ул. Демьяна Бедного, мкр. Москва-2



A415

A415: связь с ТЦ Континент, Городком Нефтяников, ОНПЗ



A343

A343: связь с ул. Красный Путь, ул. 7-я Северная, мкр. Амурский-2



A411

A411: связь с БСМП-1, ГКБ-1, Академией Транспорта, ул. Кирова, пос. Светлый

| Маршруты | A18 | A343 | A411 | A415 |
|--|-----|------|------|------|
| Интервал движения, мин. (Вариант 1, Вариант 2) | 10 | 7 | 8 | 7 |



5 Активизировать развитие городской среды посредством равномерной загрузки магистралей города общественным транспортом

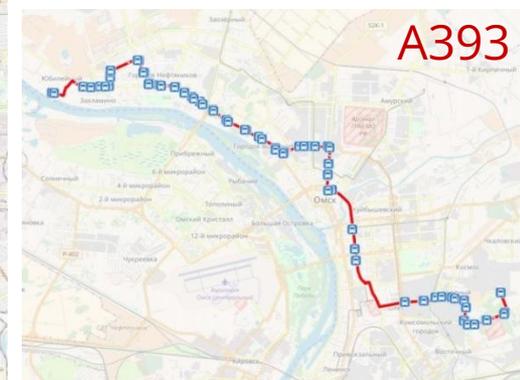
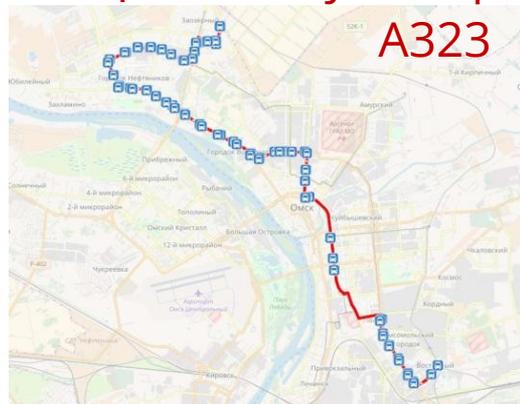
Организация автобусного сообщения по ул. Маршала Жукова

Существующая сеть

| | | | |
|-------------------------|-----|-----|-----|
| Маршруты | Тм4 | Тм8 | Тм9 |
| Интервал движения, мин. | 11 | 7 | 12 |

Реорганизованная сеть: **добавлены маршруты (автобусы малого класса)**

| | | | | |
|--|------|------|------|------|
| Маршруты | A323 | A331 | A359 | A393 |
| Интервал движения, мин. (Вариант 1) | 7 | 8 | 7 | 8 |
| Интервал движения, мин. (Вариант 2) | 7 | 8 | 7 | 7 |



Эффекты:

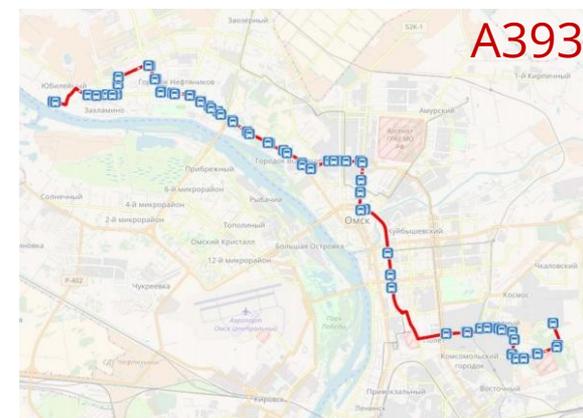
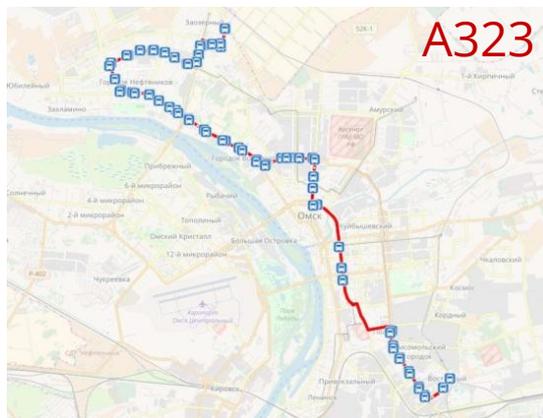
- 1) снижается нагрузка на пр. К.Маркса и ул. Гагарина
- 2) возникает удобная связь по ул. Маршала Жукова с Городком Нефтяников, пос. Восточный, ул. Кирова, ул. Герцена, пос. Чкаловский, пос. 40 лет Октября, ПО Иртыш, Левобережьем



Автобусные сообщения по ул. Панфилова

Существующая сеть

| | |
|-------------------------|-----|
| Маршруты | ТМ2 |
| Интервал движения, мин. | 6 |



Реорганизованная сеть

| Добавлены маршруты (автобусы малого класса) | | | |
|--|------|------|------|
| Маршруты | A323 | A393 | A411 |
| Интервал движения, мин. (Вариант 1) | 7 | 8 | 8 |
| Интервал движения, мин. (Вариант 2) | 7 | 7 | 8 |



Эффекты:

удобная транспортная связь для пациентов городской больницы №2

Организация автобусного сообщения по ул. Иртышская Набережная

Существующая сеть
**Отсутствует движение
общественного транспорта
по Иртышской набережной**

Проблема:
Время пешего подхода до
остановок общественного
транспорта **9-15** мин.

Реорганизованная сеть

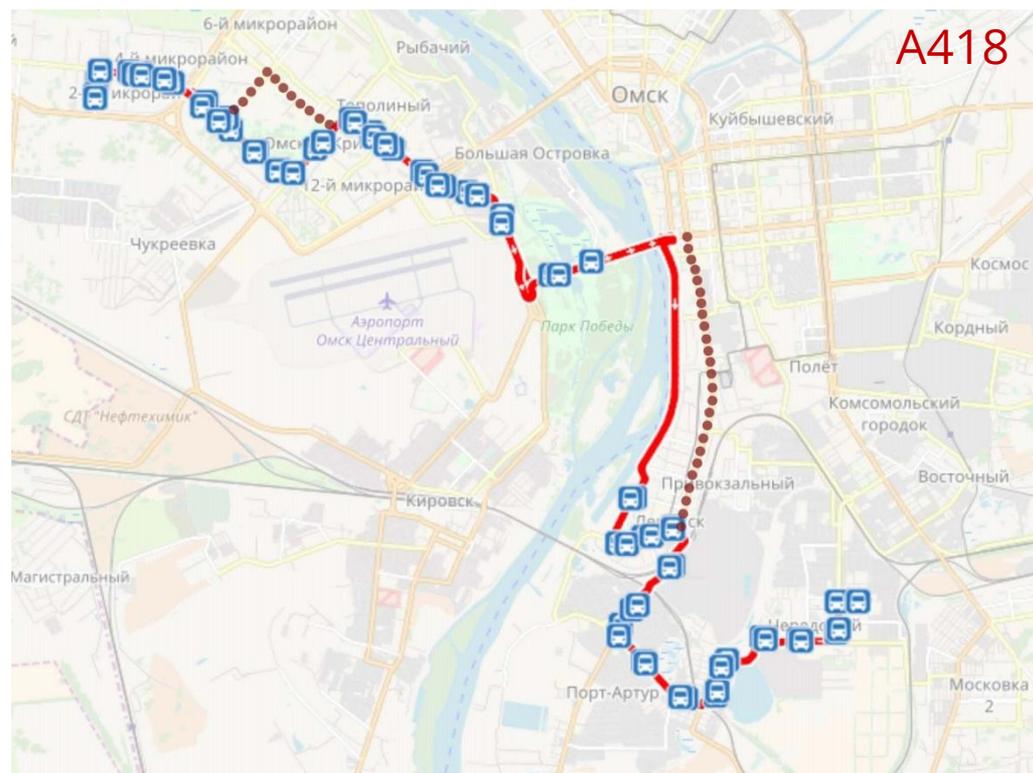
Добавлены маршруты
(автобусы малого
класса)

Маршруты

A418

Подвижной
состав, ед.
(Вариант 2)

25

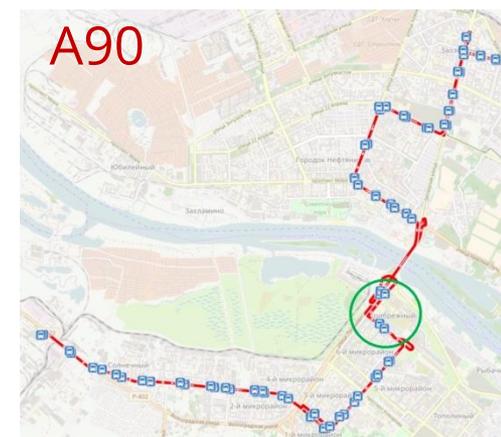
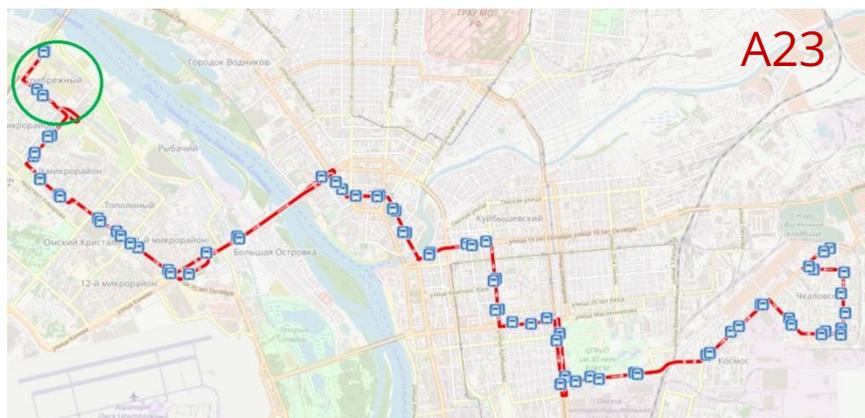
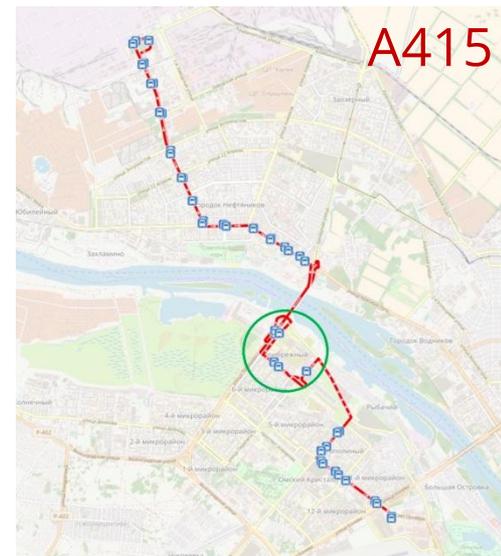
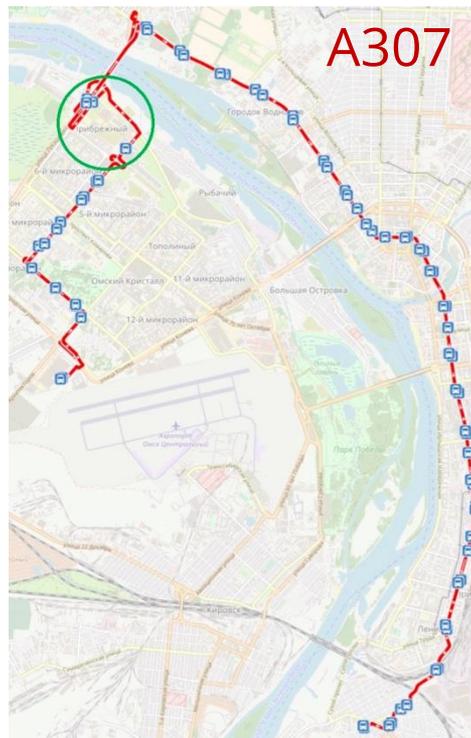


Эффекты:

- 1) снижение нагрузки на просп. К.Маркса
- 2) организация сообщения с микрорайонами Левобережья, Автовокзалом, ул. Труда, ПО «Иртыш» (интервал движения **6** мин.)

6 Маршрутная сеть должна проектироваться с учетом перспективы развития городской инфраструктуры (жил.массивов, предприятий, объектов досуга)

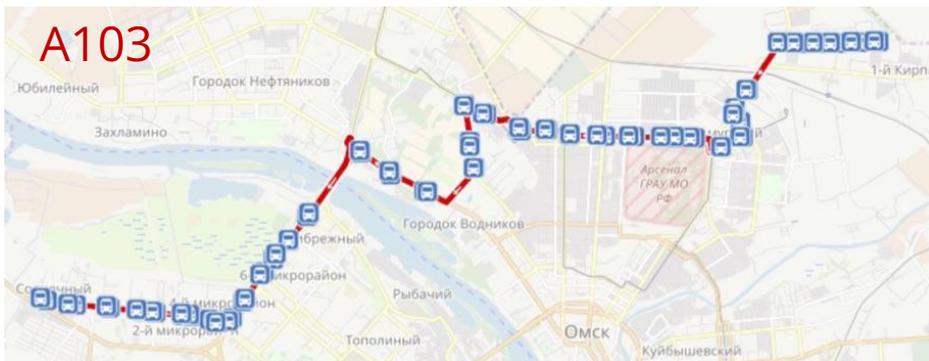
| Маршруты | A23 | A90 | A307 | A411 | A415 |
|--|-----|-----|------|------|------|
| Интервал движения, мин. (Вариант 1) | 9 | 11 | 8 | 8 | 7 |
| Интервал движения, мин. (Вариант 2) | 7 | 8 | 7 | 8 | 7 |



Эффект:
улучшение
транспортного
обслуживания
мкр. Прибрежный

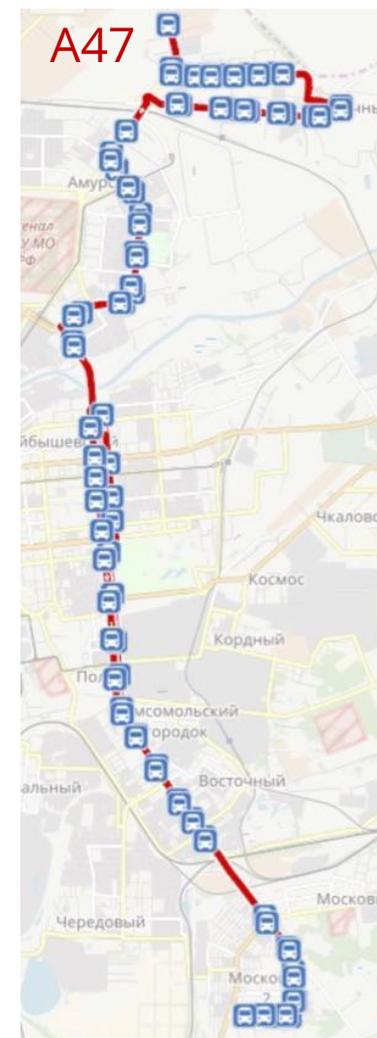
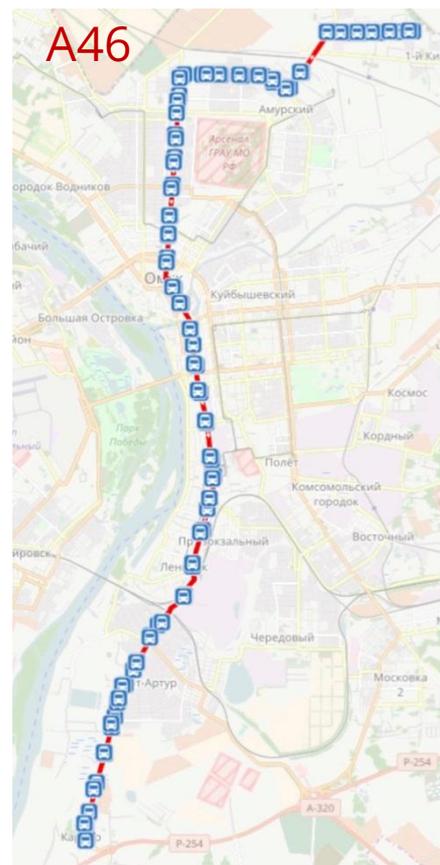


Улучшение транспортного обслуживания новостроек по ул. Завертяева (дублер), Онкологического диспансера



A103: связь с ул. Берёзовая,
Автовокзалом, мкр.
Солнечный

A46: связь с ул.
Герцена, просп.
К.Маркса,
ЖД вокзалом,
пос. Порт-Артур



A47: связь с мкр.
Первокирпичный, ул.
Богдана Хмельницкого, ул.
Кирова, мкр. Московка-2

| Маршруты | A46 | A47 | A103 |
|---|-----|-----|------|
| Интервал движения, мин. (Вариант 1) | 10 | 8 | 8 |
| Интервал движения, мин. (Вариант 2) | 8 | 7 | 7 |



Предлагаемые модели маршрутной сети

Вариант 1

Формирование маршрутной сети с использованием однородного подвижного состава на маршрутах общественного транспорта

Вариант 2

Формирование маршрутной сети с одновременным использованием нескольких классов подвижного состава на маршруте, работающих в едином расписании



Первый вариант маршрутной сети

- + простота и удобство расчета расписания движения транспортных средств на маршрутах
- + высокая прогнозируемость результатов внедрения модели
 - отсутствие возможности учесть специфику транспортной ситуации, объективно сложившейся в городе Омске
 - отсутствие возможности учесть новейшие изменения в режиме организации труда и отдыха водителей
 - необходимость организации работы дублирующих маршрутов для обеспечения регулярности движения транспортных средств



Второй вариант маршрутной сети

- + учитывается неравномерное распределение пассажиропотока по часам суток
- + обеспечивается регулярность работы транспортных средств на маршрутах в пиковое и межпиковые периоды
- + общественный транспорт в часы пик работает с минимальным интервалом движения, в вечернее время работают автобусы среднего класса с комфортным для пассажиров интервалом движения
- + исключается дублирование маршрутов
- + повышается эффективность работы подвижного состава различных классов за счет перераспределения транспортных мощностей между маршрутами
- + в рамках единого расписания исключается конкуренция подвижного состава разного класса
- + при внедрении данной модели появляется возможность перераспределить подвижной состав с дублирующих маршрутов на маршруты, обслуживающие периферийные улицы и районы города
- + за счет перераспределения подвижного состава с дублирующих маршрутов возможно создание новых беспересадочных связей между районами города
- сложная схема внедрения



Результаты выполненной работы

Разработаны предложения по повышению эффективности и качества перевозок пассажиров общественным транспортом в городе Омске за счет совершенствования маршрутной сети, рационализации парка подвижного состава по вместимости

1. Систематизированы маршруты общественного транспорта:
 - снижен коэффициент наложения (дублирования) на **15-17 %**
2. Рационализирован парк подвижного состава:
 - повышен коэффициент использования вместимости на **14-19 %**
3. Нагрузка общественного транспорта на центральные магистрали снижена на **15 %**
4. Нагрузка на остановочные пункты на центральных магистралях снижена на **17 %**
5. Улучшено транспортное обслуживание различных районов города:
 - снижен коэффициент пересадочности на **12-16 %**
6. Снижена себестоимость перевозки пассажиров перевозчиками, работающими на маршрутах с регулируемым тарифом, на **7-9 %**
7. В модели учтены возможности развития городской инфраструктуры
8. Предложен вариант согласования работы различных классов подвижного состава в едином расписании



О проекте усовершенствованной маршрутной сети города Омска

Мартыненко Алексей Владимирович,
директор департамента транспорта
Администрации города Омска