

Местное самоуправление
г. Таганрог Ростовской области
АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА ТАГАНРОГА
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

15.12.2009

№6175

Об утверждении долгосрочной целевой программы «Развитие городского пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры города Таганрога на 2010-2012 годы»

В соответствии со ст. 179 Бюджетного кодекса РФ, с Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Положением «О бюджетном устройстве и бюджетном процессе муниципального образования «Город Таганрог», утверждённым Решением Городской Думы г.Таганрога от 25.10.2007 № 536, ст.37 Устава муниципального образования «Город Таганрог», постановлением Администрации г.Таганрога от 20.08.2009 №3789 «О городских долгосрочных целевых программах и ведомственных целевых программах», в целях совершенствования системы управления городским пассажирским транспортом, повышения качества пассажирских перевозок в городе Таганроге, Администрация г.Таганрога постановляет:

1. Утвердить долгосрочную целевую программу «Развитие городского пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры города Таганрога на 2010 – 2012 годы» (далее – Программа) согласно приложению.

2. Отделу транспорта г.Таганрога (Маянцев А.Л.):

2.1. осуществлять координацию исполнения мероприятий Программы;

2.2. ежегодно, в срок до 15 числа месяца, следующего за отчётным периодом, производить оценку эффективности реализации Программы, подготавливать отчёты о её выполнении;

2.3. при необходимости вносить проекты постановлений Администрации г.Таганрога об изменении мероприятий Программы.

3. Финансовому управлению г.Таганрога (Кострова А.В.) обеспечить финансирование мероприятий Программы в пределах средств, предусмотренных бюджетом г.Таганрога на данные цели на соответствующий финансовый год;

4. Ответственным исполнителям и соисполнителям мероприятий Программы:

4.1. обеспечить качественное и своевременное выполнение мероприятий Программы;

4.2. ежеквартально в срок до 15 числа месяца, следующего за отчётным периодом, предоставлять отчёты о выполнении мероприятий Программы и расходовании финансовых средств в Отдел транспорта г.Таганрога;

4.3. своевременно информировать Отдел транспорта г.Таганрога о возникновении необходимости внесения изменений в мероприятия Программы.

5. Комитету социального анализа, прогнозирования и информации Администрации г.Таганрога (Титаренко И.Н.) обеспечить официальное опубликование настоящего постановления, предоставить информацию о его официальном опубликовании в общий отдел Администрации г.Таганрога.

6. Общему отделу Администрации г.Таганрога (Дьяченко Т.Д.) обеспечить предоставление копии настоящего постановления и информации о его официальном опубликовании в Администрацию Ростовской области в установленные сроки.

7. Настоящее постановление вступает в силу со дня его официального опубликования.

8. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя Главы Администрации Курьянова А.Ф.

Мэр города Таганрога

Н.Д.Федянин

**Долгосрочная целевая программа
«Развитие городского пассажирского транспорта
и транспортной инфраструктуры города Таганрога
на 2010 – 2012 годы»**

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование Программы	Долгосрочная целевая программа «Развитие городского пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры города Таганрога на 2010 – 2012 годы» (далее – Программа).
Основание для разработки Программы	Бюджетный кодекс РФ; Федеральный закон от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; Решение Городской Думы г. Таганрога от 25.10.2007 № 536 «Об утверждении Положения «О бюджетном устройстве и бюджетном процессе муниципального образования «Город Таганрог»»; Устав муниципального образования «Город Таганрог»; Постановление Администрации г. Таганрога от 20.08.2009 №3789 «О городских долгосрочных целевых программах и ведомственных целевых программах».
Муниципальный заказчик Программы	Отдел транспорта г. Таганрога.
Разработчики Программы	Отдел транспорта г. Таганрога. Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Ростовский государственный строительный университет»
Основная цель Программы	Повышение качества регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования в г. Таганроге, совершенствование системы управления городским пассажирским автомобильным транспортом, улучшение экологической обстановки в городе.
Основные задачи Программы	Создание единой информационно-коммуникационной системы мониторинга, диспетчеризации и навигации городского пассажирского транспорта; Увеличение плотности маршрутной сети города; Уменьшение уровня транспортной дискриминации населения; Уменьшение среднего времени передвижения на автомобильном транспорте общего пользования; Снижение количества пересадок, коэффициента заполнения салона в часы «пик»; Обеспечение регулярности движения пассажирского автомобильного транспорта; Улучшение показателя комфортабельности поездки; Улучшение показателей безопасности перевозки пассажиров, экологической безопасности, информационного сервиса;
Сроки реализации Программы	2010 – 2012 годы.
Структура Программы, перечень основных направлений и мероприятий	1. Содержание проблемы и обоснование необходимости её решения программными методами. 2. Основные цели, задачи, сроки и этапы реализации Программы, целевые индикаторы и показатели. 3. Система программных мероприятий. 4. Нормативное обеспечение Программы. 5. Механизм реализации Программы, организация управления Программой и контроль за ходом её реализации. 6. Оценка эффективности социально-экономических и экологических последствий от реализации Программы.
Исполнители Программы	Отдел транспорта г. Таганрога, Отдел ценовой политики Администрации г. Таганрога, Учреждения, предприятия и организации транспортно-дорожного комплекса всех форм собственности, привлечённые к осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования по

	г.Таганрогу. Примечание: взаимодействие Администрации г.Таганрога с исполнителями Программы осуществляется в рамках своих полномочий по согласованию с ними.
Объёмы и источники финансирования Программы	Источниками финансирования Программы являются средства бюджета г.Таганрога в сумме – 45514,3 тыс.руб., а также финансовые средства организаций, привлечённых на конкурсной основе к осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования в г.Таганроге. Примечание: объём финансирования корректируется в пределах средств, предусмотренных на данные цели бюджетом города Таганрога на соответствующий финансовый год, а также в рамках средств предприятий (организаций), запланированных на указанный период.
Ожидаемые конечные результаты реализации Программы	<ul style="list-style-type: none"> - Увеличение плотности маршрутной сети города с 2,1км/кв. км до 2,3 км/кв. км; - Улучшение характеристик комфортабельности поездки за счёт увеличения показателя средней вместимости автобусного парка от 24,3 до 26,9 пассажиромест; - Улучшение характеристик комфортабельности поездки за счёт увеличения доли (от 90 до 100%) автомобильных транспортных средств общего пользования, имеющих исправные системы отопления и вентиляции салонов; - Улучшение показателей безопасности перевозки пассажиров до уровня отсутствия ДТП по вине водителей автомобильных транспортных средств общего пользования; - Улучшение экологической безопасности – уменьшение среднего возраста автобусного парка по г.Таганрогу с 7,4 до 6,4 лет; - Увеличение доли автомобильных транспортных средств общего пользования, оборудованных системой объявления остановок и другой необходимой информации пассажирам в салоне от 50 до 100% (достижение показателя информационного сервиса 100%);
Система организации контроля за исполнением Программы	Координацию деятельности исполнителей по реализации Программы осуществляет Отдел транспорта г.Таганрога. Контроль за реализацией Программы осуществляют: <ul style="list-style-type: none"> - Управление экономического развития Администрации г.Таганрога; - Финансовое управление г.Таганрога.

Первый раздел.

Содержание проблемы и обоснование необходимости её решения программными методами.

1.1 Основные термины, понятия и используемые сокращения

В целях реализации настоящей Программы используются следующие основные термины, понятия, сокращения:

багаж – вещи пассажира, принятые для перевозки в установленном порядке;

билет – перевозочный документ, удостоверяющий заключение договора перевозки пассажира;

водитель – лицо, управляющее транспортным средством общего пользования и принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения;

маршрут регулярных перевозок – предназначенный для осуществления перевозок пассажиров и багажа по расписаниям путь следования транспортных средств от начального остановочного пункта через промежуточные остановочные пункты до конечного остановочного пункта, которые определены в установленном порядке;

маршрутная карта – документ установленной формы, выдаваемый заказчиком регулярных перевозок и дающий право на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортом общего пользования, в соответствии с договором на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортом общего пользования;

договор на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортом общего пользования – договор, заключаемый Администрацией города Таганрога либо уполномоченным ею органом с перевозчиком, на осуществление

регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортом общего пользования в городе Таганроге;

договор перевозки пассажира – договор, заключаемый путем приобретения пассажиром билета, в соответствии с которым перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд;

заказ на осуществление регулярных перевозок – перечень городских маршрутов с указанием количества транспортных средств общего пользования и типа регулярных перевозок, определяющий объем транспортных услуг, необходимый для качественного и бесперебойного обслуживания населения транспортом общего пользования;

заказчик регулярных перевозок - Администрация города Таганрога либо уполномоченный ею орган, обеспечивающий организацию регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортом общего пользования и проведение конкурса на право осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортом общего пользования;

конкурс – способ выявления перевозчика, способного обеспечить наилучшее качество регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортом общего пользования;

линейная диспетчерская служба – структурное подразделение перевозчика, либо юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющие регистрацию и контроль за работой транспорта общего пользования в процессе осуществления им регулярных перевозок пассажиров и багажа;

нормирование скоростей – установление норм времени (скорости движения) транспортных средств общего пользования между остановочными пунктами;

пассажир – физическое лицо, перевозка которого транспортным средством

осуществляется на основании договора перевозки пассажира или договора фрахтования транспортного средства;

перевозчик – юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки пассажира обязанность перевезти пассажира и доставить багаж, осуществляющие свою деятельность на основе лицензии, выданной в установленном законом порядке, в соответствии с договором на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортом общего пользования, заключаемым с заказчиком регулярных перевозок;

расписание движения – график, устанавливающий время или интервалы прибытия транспортных средств в остановочный пункт либо отправления транспортных средств от остановочного пункта;

схема маршрута – графическое изображение маршрута с условными обозначениями;

паспорт маршрута – документ, составляемый по установленной форме и описывающий схему движения на маршруте, наличие и расположение на нём остановочных пунктов, расстояние между ними, а также состояние улично-дорожной сети и т.д.;

социально-значимый маршрут – установленный заказчиком регулярных перевозок и соответствующим образом оборудованный путь следования транспортного средства общего пользования в направлении, где нет иных видов транспортного сообщения и имеющий низкий пассажиропоток;

тариф – размер оплаты за проезд в транспорте общего пользования, провоз багажа, по договору перевозки пассажира;

транспорт общего пользования – трамваи, троллейбусы, автобусы всех типов, соответствующие нормам и стандартам по допуску автотранспортных средств к эксплуатации, оборудованные в установленном порядке, имеющие более восьми мест для

сидения, не считая водителя и предназначенные для перевозки пассажиров на условиях публичного договора перевозки пассажира по маршруту регулярных перевозок;

АРМ – автоматизированное рабочее место;
АС – автоматизированная система;
АТП – автотранспортное предприятие (организация);
БД – база данных;
ВОЛС – волоконно-оптическая линия связи;
ГИС – геоинформационная система;
ГПТ – городской пассажирский транспорт;
ДЦ – диспетчерский центр;
ДТП – дорожно-транспортное происшествие;
ИТС – интеллектуальная транспортная система;
ОС – операционная система;
ПДД – Правила дорожного движения;
ПК – персональный компьютер;
ПО – программное обеспечение
СПО – специальное программное обеспечение;
ССМ – спутниковая система мониторинга;
СУБД – система управления базой данных;
ТС – транспортное средство;

1.2 Общие показатели функционирования городского пассажирского транспорта

Для разработки Программы произведен анализ технико-эксплуатационных и финансовых показателей, которые в комплексе отражают существующую ситуацию и позволяют выявить основные проблемы, которые должны быть решены для развития общественного транспорта и повышения качества транспортного обслуживания жителей г. Таганрога. С точки зрения программно - целевого планирования, функционирование городского пассажирского транспорта должно осуществляться на основе целевых установок, социальных норм, финансовых и ресурсных ограничений. Комплекс мероприятий только тогда будет реальным, когда он будет обеспечивать достижение заявленных целевых показателей.

Общим направлением деятельности в сфере управления общественным транспортом г. Таганрога является сохранение единой инфраструктуры городского пассажирского транспорта, создание интегрированной системы общественного транспорта при одновременном снижении степени доли муниципального участия, привлечении и закреплении на рынке перевозчиков различных форм собственности, использовании конкуренции. Данное направление позволило сохранить высокий уровень объемов перевозок на общественном транспорте, несмотря на высокие темпы автомобилизации в последние годы.

Наиболее существенные изменения за последние годы произошли в распределении объемов перевозок пассажиров среди различных видов городского пассажирского транспорта. В период с 2003 по 2008 год происходило снижение объемов перевозок на городском электротранспорте.

Вследствие организации перевозки пассажиров льготных категорий в соответствии с Федеральным законом № 122-ФЗ существенно изменились объемные и финансовые показатели функционирования ГПТ.

Серьезную проблему представляет состояние подвижного состава городского пассажирского транспорта.

Средний срок службы автобусов (кроме автобусов особо малой вместимости) на конец 2008 года составил **16,3** лет, автобусов особо малой вместимости – **4,7** лет.

Около 78 % автобусов (кроме автобусов особо малой вместимости) имеют срок службы более 9 лет, а **36,7%** – **более 20 лет**.

Такое состояние парка подвижного состава не позволяет в полной мере обеспечивать выпуск подвижного состава на линию, что влечет невыполнение сменно-суточных планов, как это представлено на рисунке 1.1.

Выполнение сменно-суточного плана по количеству рейсов в 2008 г. находилось в пределах от 68 до 99,8%.

Такая ситуация отрицательно сказывается на качестве пассажирских перевозок. Невыполнение сменно-суточных планов приводят к существенному снижению регулярности движения городского пассажирского транспорта г. Таганрога.

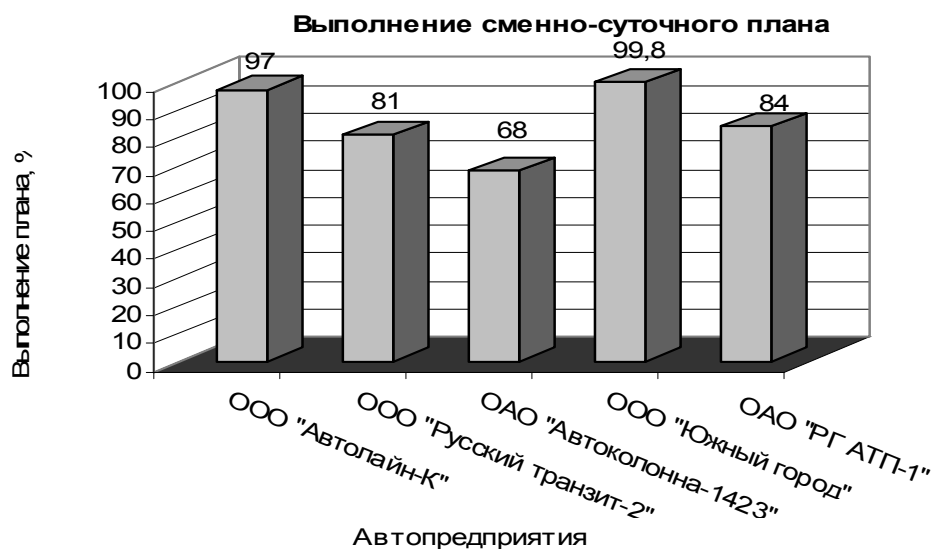


Рисунок 1.1 – Выполнение сменно-суточного плана по количеству рейсов городским пассажирским автотранспортом г. Таганрога в 2008 г.

1.3 Перевозки автомобильным транспортом

В г. Таганроге в результате рациональной транспортной политики была сохранена единая инфраструктура городского пассажирского транспорта, произошло формирование и закрепление на рынке пассажирских перевозок независимых операторов.

В 2007-2008 году услуги по перевозке пассажиров автобусами большой, средней и малой вместимости осуществляли: ООО «Автолайн-К», ОАО «Автоколонна-1423», ООО «Русский транзит-2» и ООО «Южный город».

Услуги по перевозке пассажиров автобусами особо малой вместимости осуществляли: ООО «Автолайн-К», ООО «Южный город» и ОАО «РГ АТП-1».

Изменение структуры парка автобусов по количеству единиц подвижного состава в 2000 и в 2008 гг. приведено на рисунке 1.2.

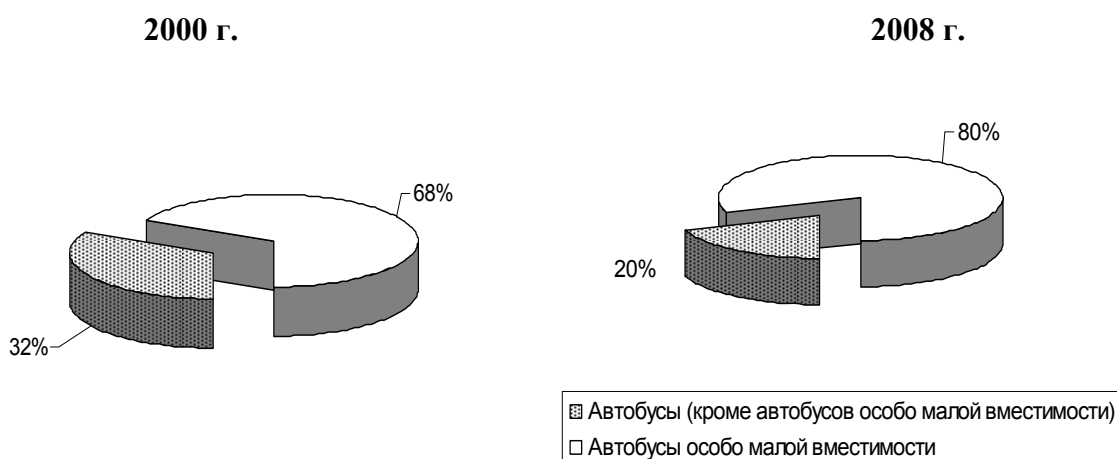


Рисунок 1.2 – Изменение структуры парка автобусов по соотношению количества единиц подвижного состава в 2000 и в 2008 гг.

В последние годы в сфере городских автобусных перевозок существенную проблему составляет организация перевозок пассажиров автобусами особо малой вместимости и регулирование их работы. С 2000 г. наблюдается существенный рост числа автобусов особо малой вместимости на городских маршрутах.

Изменение числа городских автобусов за период 2000-2008 гг. в г. Таганроге показывает соотношение автобусов большой (средней, малой) и особо малой вместимости не в пользу первых.

Увеличение числа автобусов особо малой вместимости с 2000 г. в два раза обусловило рост объемов перевозки пассажиров этим видом транспорта и на конец 2008 г. объем перевозки составил **21%** от общего объема перевозок пассажиров г. Таганрога и **71%** от объема перевозок городским пассажирским автотранспортом, как это представлено на рисунке 1.3.

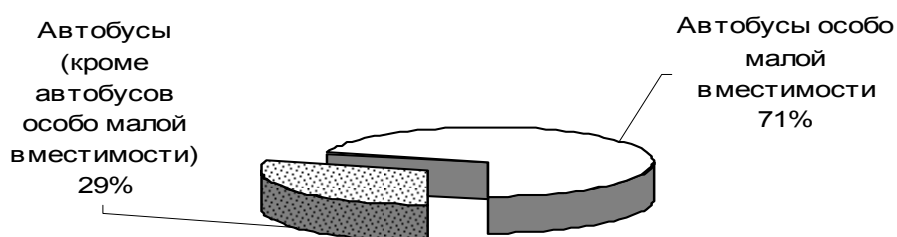


Рисунок 1.3 – Структура объемов перевозок пассажиров автотранспортом г. Таганрога в 2008 г.

В связи с ростом количества автобусов особо малой вместимости увеличивалась протяженность маршрутной сети и число маршрутов, обслуживаемых ими с

одновременным сокращением протяженности маршрутной сети и числа маршрутов, обслуживаемых автобусами большой (средней, малой) вместимости.

Увеличение числа автобусов особо малой вместимости негативно сказывается на загруженности транспортных магистралей и остановочных пунктов. Ухудшается экологическая обстановка в городе, сокращаются доходы предприятий, имеющих автобусы большой (средней, малой) вместимости.

Средний возраст автобусного парка (кроме автобусов особо малой вместимости)

г. Таганрога на конец 2008 года составил **16,3** года при нормативном сроке эксплуатации 8-10 лет.

Структура парка автобусов (кроме автобусов особо малой вместимости) по сроку службы на конец 2008 г. представлена на рисунке 1.4.

Данные, представленные на рисунке 1.5 позволяют определить предприятия, имеющие в своем парке большую долю подвижного состава с выработанным эксплуатационным ресурсом по нормам амортизационных отчислений.

Информация, представленная на рисунке 1.6, показывает количество автобусов со сроком службы более 20 лет на конец 2008г. по каждому предприятию, предоставляющему услуги по перевозке населения.

При такой степени изношенности подвижного состава средний коэффициент использования парка автобусов (кроме автобусов особо малой вместимости) автотранспортных предприятий составляет **0,59**; значение этого показателя по различным автопредприятиям колеблется от **0,40** до **0,88**, как это представлено на рисунке 1.7.

Структура парка автотранспорта (кроме автобусов особо малой вместимости) по сроку службы

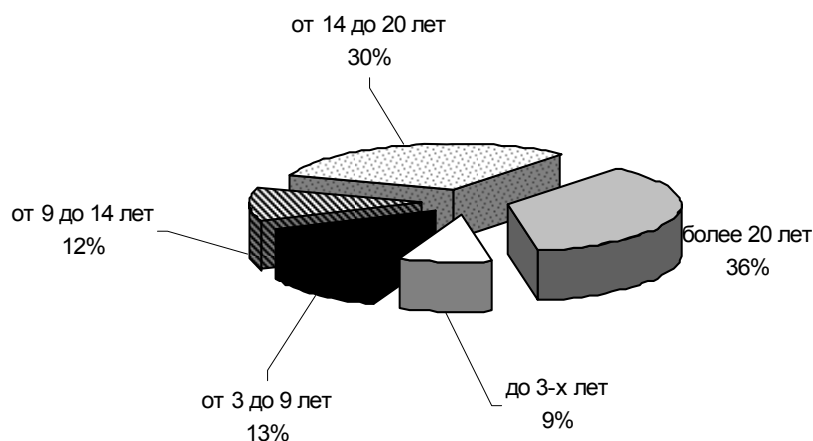


Рисунок 1.4 – Структура общего парка автобусов (кроме автобусов особо малой вместимости) г. Таганрога по сроку службы на конец 2008 г.

Доля автобусов (кроме автобусов особо малой вместимости) со сроком службы более 20 лет



Рисунок 1.5 – Доля автобусов (кроме автобусов особо малой вместимости) со сроком службы более 20 лет в % по автопредприятиям г. Таганрога.

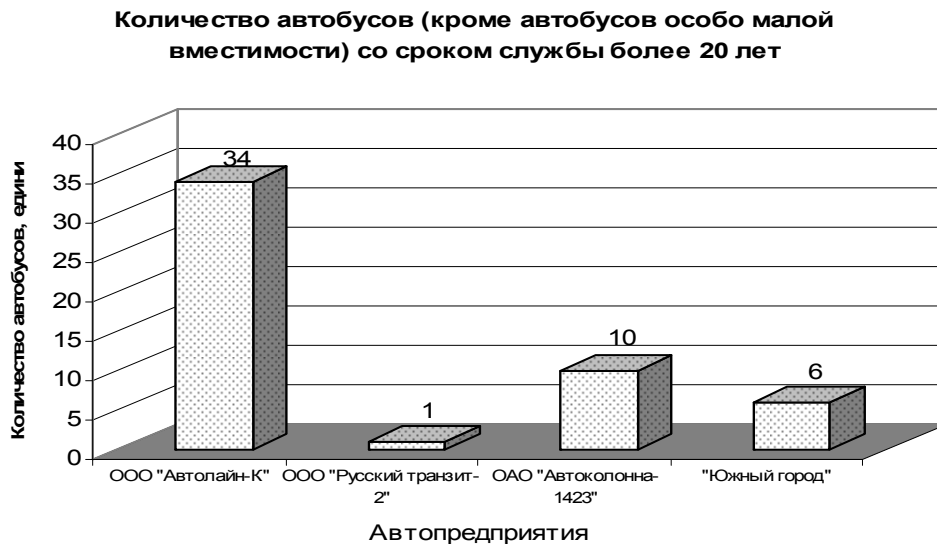


Рисунок 1.6 – Количество автобусов (кроме автобусов особо малой вместимости) автопредприятий г.Таганрога со сроком службы более 20 лет

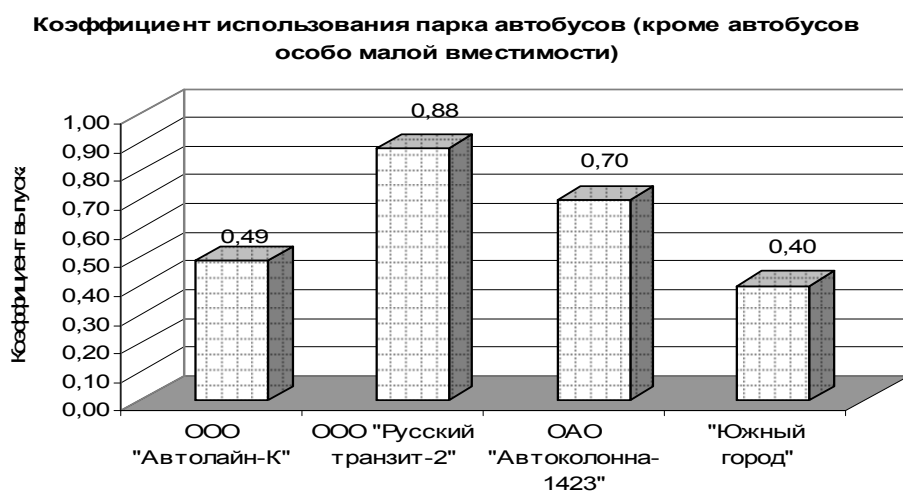


Рисунок 1.7 – Значения коэффициента использования парка автобусов (кроме автобусов особо малой вместимости) автопредприятий г.Таганрога в 2008 г.

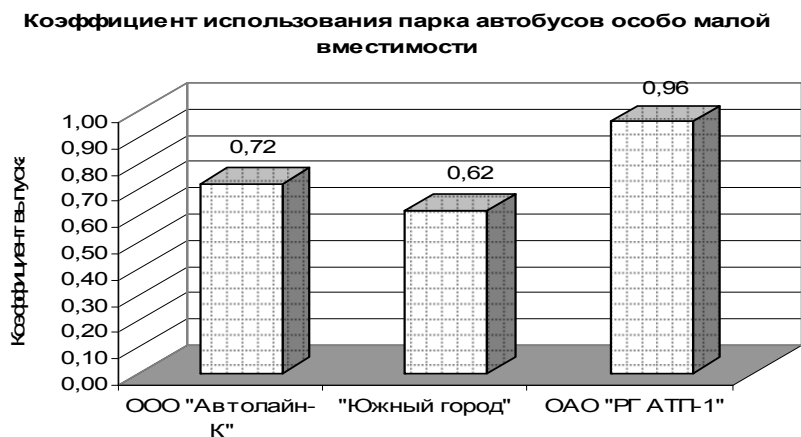


Рисунок 1.8 – Значения коэффициента использования парка автобусов особо малой вместимости автопредприятий г.Таганрога в 2008 г.

Средний возраст парка автобусов особо малой вместимости г.Таганрога на конец 2008 года составил **4,7** лет. Средний коэффициент использования парка автобусов особо малой вместимости автотранспортных предприятий составляет **0,69**; значение этого показателя по различным автопредприятиям колеблется от **0,62** до **0,96**, как это представлено на рисунке 1.8.

Выполнение сменно-суточного плана по числу выполненных рейсов в среднем у автопредприятий г.Таганрога составляет **85 %**. В связи с этим основной проблемой повышения качества транспортного обслуживания является обеспечение условий обновления парка городских автобусов большой (средней, малой) вместимости. Выполнение сменно-суточного плана по количеству рейсов различными автопредприятиями г. Таганрога в 2008 г. проиллюстрировано на рисунке 1.1.

1.4 Безопасность дорожного движения

Для комплексной оценки безопасности дорожного движения необходимо осуществить анализ существующей организации движения на маршрутной сети, эффективность функционирования технических средств организации движения, выявить места концентрации дорожно-транспортных происшествий на улично-дорожной сети. При оценке работы по предупреждению аварийности должен быть проведен анализ системы «водитель-автомобиль-дорога-среда». Результаты проведения анализа ДТП с участием автобусов за период 2008 г. в г.Таганроге приведены в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Количество ДТП с участием автобусов за период 2008 г. в г.Таганроге

	Автолайн-К	РГ АТП-1	Южный город	Автоколонна 1423	Русский транзит-2
Количество ТС	300	50	294	40	17
Нарушение правил высадки пассажиров		1			
Нарушение скоростного	14		25		2

режима					
Нарушение требований дорожных знаков и разметки	12		23	3	1
Неправильный выбор дистанции	10	7	20	5	
Иные нарушения ПДД	8		15	3	2
Всего ДТП	44	18	83	11	5
По вине водителей		7		2	2
Кол-во ДТП, приходящихся на 1 автобус	0,15	0,36	0,28	0,28	0,29

На рисунке 1.9 прослеживается распределение доли ДТП с участием автобусов в г. Таганроге по АТП, на рисунке 1.10 представлено количество транспортных средств по АТП.

Были выявлены причины возникновения ДТП с участием автобусов в г. Таганроге. Результаты представлены на рисунке 1.11.

По приведённым на рисунке 1.11 данным видно, что наибольшее количество ДТП происходит по причинам нарушения требований дорожных знаков, разметки и правил высадки пассажиров.

Количество ДТП, приходящихся на 1 автобус

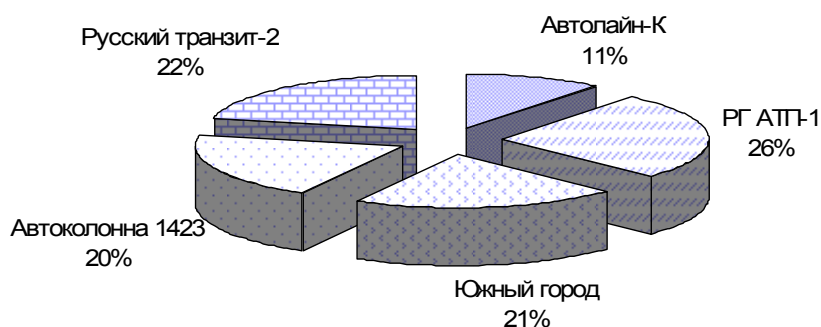


Рисунок 1.9 – Доля ДТП с участием автобусов в г. Таганроге по АТП

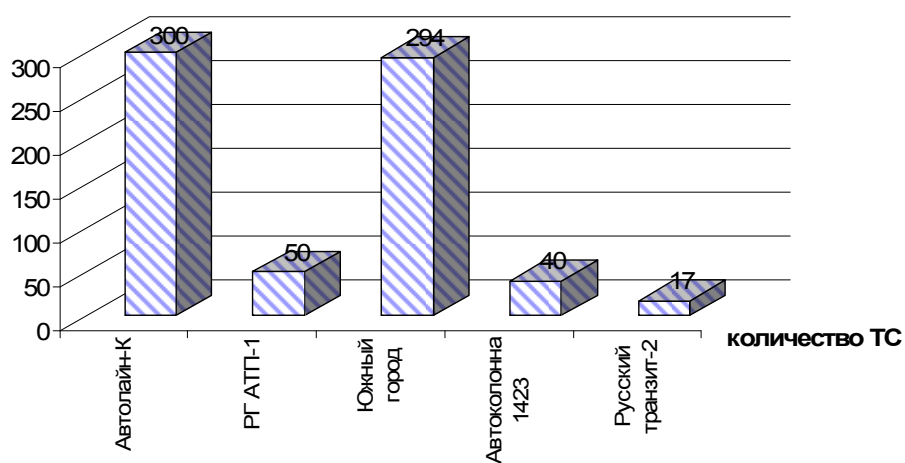


Рисунок 1.10 – Количество транспортных средств по АТП

в г. Таганроге

Причины ДТП с участием автобусов в г. Таганроге

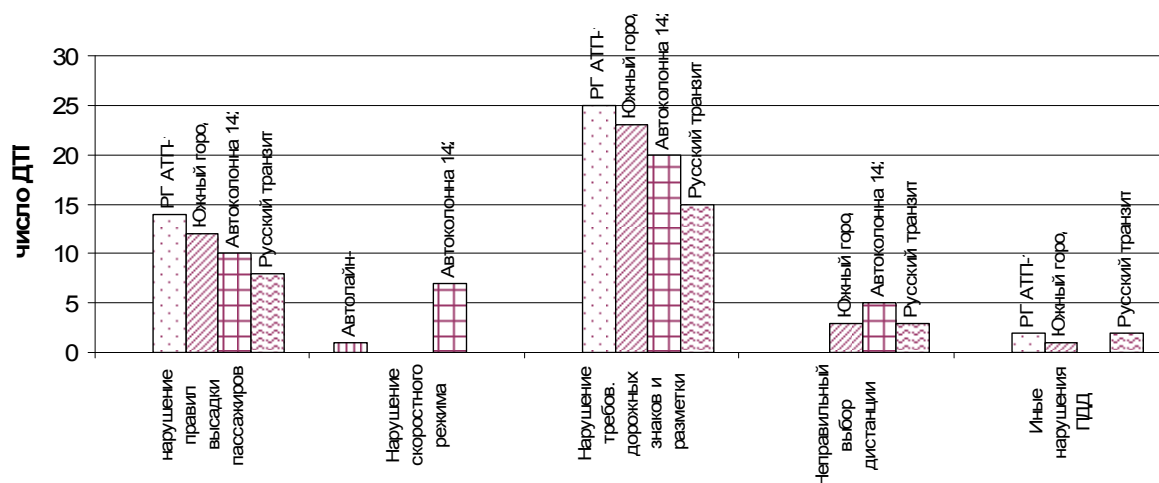


Рисунок 1.11 – Причины ДТП с участием автобусов в г. Таганроге
1.5 Параметры экологической безопасности

Расчет выбросов от автотранспортных предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров в г. Таганроге, выполнен согласно методике определения массы выбросов загрязняющих веществ автотранспортными средствами в атмосферный воздух М., 1993 г., разработанной специалистами НИИАТ, НИИКТП, НИЦИАМТ, МАДИ, утвержденной Министерством транспорта Российской Федерации 02.06.93 г. и согласованной Министерством экологии и природных ресурсов Российской Федерации 28.04.93 г.

Расчет произведен по следующим загрязняющим веществам:

- оксид углерода - CO;
- углеводороды - CH;
- оксиды азота - в пересчете NO₂;
- твердые частицы - С;
- сернистый ангидрид - SO₂;

Расчет соединений свинца не производился в связи с запретом продажи этилированного бензина на территории Ростовской области.

Расчет произведен согласно перечня имеющихся транспортных средств по городу Таганрогу в целом. Средний срок эксплуатации автобусов составляет 16,3 года, микроавтобусов 4,7 года.

Итого суммарный выброс по городу Таганрогу от общественного пассажирского транспорта составил (т/год):

$$\text{CO} = 579,406$$

$$\text{CH} = 125,082$$

$$\text{NO}_x = 157,357$$

$$\text{C} = 3,416$$

$$\text{SO}_2 = 13,902$$

Снижение токсичных выбросов, сокращение расхода топлива, снижение уровня шумового загрязнения достигается улучшением методов и технических средств организации дорожного движения и введением автоматизированных систем управления движением. Основными факторами, за счет которых достигается снижение токсичных выбросов являются: повышение скорости сообщения, снижение задержек транспорта на перекрестках, повышение стабильности

скоростного режима, снижение нерациональных перепробегов транспорта, оптимизацией распределения транспортных потоков на улично-дорожной сети города.

Таким образом, в городе Таганроге сложилась и развивается единая транспортная система городского пассажирского транспорта. Пассажирский транспорт города Таганрога в целом обеспечивает транспортное обслуживание населения и гостей города, однако на дальнейшее её совершенствование существенное влияние оказывают следующие негативные факторы:

- отсутствие современных методов контроля за движением городского пассажирского транспорта и как следствие этого – многочисленные нарушения перевозчиками договорных обязательств на право осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортом общего пользования в городе Таганроге, что негативно сказывается на качестве транспортного обслуживания населения;

- техническая изношенность подвижного состава (средний возраст автобусов большой вместимости составляет 17-19 лет), работающего с превышением нормативного уровня токсичных выбросов в атмосферу;

- недостаточное количество современных моделей подвижного состава транспорта общего пользования с высокими показателями комфортабельности поездки;

- недостаточный уровень информационного сервиса на общественном транспорте;

- завышенный уровень транспортной дискриминации населения, связанный с проживанием определённой части населения города вне зоны нормативной доступности общественного транспорта;

- перегруженность существующей улично-дорожной сети как следствие отставания темпов её развития;

- медленное развитие транспортной инфраструктуры, в т.ч. недостаточное оборудование улично-дорожной сети современными остановочными комплексами.

Для преодоления данных негативных факторов необходима разработка комплекса программных мероприятий по дальнейшему развитию ГПТ, целью которых должно быть улучшение качественных показателей перевозок пассажиров: снижение удельного наполнения подвижного состава, сокращение времени, затрачиваемого пассажирами на передвижение по городу и т.д. Программа должна обеспечить снижение негативного влияния транспортного комплекса на окружающую среду.

Второй раздел.

Основные цели, задачи, сроки и этапы реализации Программы, целевые индикаторы и показатели.

2.1 Основные цели и задачи Программы

Основными целями настоящей Программы являются:

- повышение качества пассажирских перевозок;
- совершенствование системы управления городским пассажирским транспортом;
- улучшение экологической обстановки в городе.

Цели Программы достигаются за счёт решения следующих задач:

- создание единой информационно-коммуникационной системы мониторинга, диспетчеризации и навигации городского пассажирского транспорта;
- увеличение плотности маршрутной сети города;
- уменьшение уровня транспортной дискриминации населения;
- уменьшение среднего времени передвижения на общественном транспорте;
- снижение количества пересадок, коэффициента заполнения салона в часы «пик»;
- обеспечение регулярности движения пассажирского транспорта;
- улучшение показателя комфортабельности поездки;
- улучшение показателей безопасности перевозки пассажиров, экологической безопасности, информационного сервиса;

2.2 Сроки и этапы реализации Программы

Сроки реализации Программы: 2010 – 2012 годы.

Первый этап реализации Программы: 2010 год.

Второй этап реализации Программы: 2011 год.

Третий этап реализации Программы: 2012 год.

2.3 Целевые нормативы качества пассажирских перевозок в г.Таганроге

Мероприятия городской долгосрочной целевой программы «Развитие городского пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры города Таганрога на 2010-2012 годы» разработаны на основе целевых показателей качества обслуживания пассажиров городским пассажирским транспортом.

Целевые нормативы качества в комплексе отражают существующую ситуацию и устанавливают значения целевых показателей на срок действия Программы. С точки зрения программно-целевого планирования, функционирование ГПТ должно осуществляться на основе целевых установок, социальных норм, финансовых и ресурсных ограничений. Перечень целевых показателей не ограничивается только параметрами, характеризующими технологические и технические особенности функционирования ГПТ. Расширение комплекса показателей обусловлено его инфраструктурной особенностью, тесной взаимосвязью городских пассажирских перевозок со всеми ветвями экономики и социальной сферой.

В комплексе целевых показателей работы ГПТ необходимо отразить результаты его функционирования по созданию транспортных условий нормальной деловой и социальной активности населения. Достижение целевых норм обеспечивает устойчивое развитие общества и гарантирует населению города заданный уровень транспортного обслуживания.

Система ГПТ должна обеспечивать сбалансированное сочетание общественного и индивидуального транспорта с учетом местных социально-экономических, технических и экологических особенностей, комфортабельное, надежное и безопасное обслуживание, наряду с рациональным использованием энергетических, земельных и прочих ресурсов.

Определение целевых показателей, прежде всего, базируется на определении общих социально-экономических параметров, которые имеют следующую структуру:

- общие показатели состояния муниципального образования;
- показатели развития транспортной системы;
- прогнозные показатели потенциального развития города.

Социальную компоненту транспортной системы города характеризуют следующие основные параметры: транспортная подвижность населения, сравнительные показатели уровня развития общественного транспорта и уровня автомобилизации, затраты времени на передвижение и уровень доступности транспорта, уровень транспортной дискриминации населения, удобство и комфортабельность поездки, доля общественного транспорта в общем объеме токсичных выбросов в транспортной системе города, уровень безопасности поездки, уровень экологической безопасности, уровень информационного сервиса.

Целевые нормативы для условий г.Таганрога определены на основе показателей, рассмотренных выше и для критериев качества пассажирских перевозок установленных стандартом отрасли ОСТ 200-004-95 «Система показателей качества. Перевозка пассажиров автобусами. Номенклатура показателей».

2.3.1 Плотность маршрутной сети

Одним из основных показателей маршрутной сети, определяющим транспортную доступность, является ее плотность. Плотность маршрутной сети зависит, прежде всего, от плотности магистральных улиц и дорог, т.к. они составляют основу маршрутной сети. В г.Таганроге плотность магистральных улиц и дорог составляет 0,65 км/кв.км при норме 1,5-2 км/кв.км и это значительно усложняет организацию пассажирских перевозок.

Анализ плотности маршрутной сети показал, что существуют значительные колебания этого показателя в различных районах города. При нормативном показателе 2,3 км/кв.км, в центральной части города плотность доходит до 4,2 км/кв.км, но во многих транспортно-экономических районах города плотность маршрутной сети ниже нормативной, она изменяется от 0,7 до 2,3 км/кв.км, средняя плотность маршрутной сети в г.Таганроге на начало 2009 года составляет 2,1 км/кв.км. Это обусловлено низкой плотностью сети магистральных улиц, недостаточными транспортно-эксплуатационными характеристиками дорог, несбалансированностью маршрутов городского пассажирского транспорта. Таким образом, оптимизация маршрутной сети является важнейшим условием повышения качества пассажирских перевозок.

Определение целевых значений плотности маршрутной сети производилось с учётом фактических параметров работы городского пассажирского транспорта: распределения плотности маршрутной сети по районам города, плотности населения, наличия пассажирообразующих объектов среднего расстояния между остановочными пунктами, времени подхода к остановочным пунктам. С учетом этих факторов для обеспечения образцового качества обслуживания плотность маршрутной сети должна быть доведена до 2,5 км/кв.км. Однако, учитывая, что повышение плотности маршрутной сети является очень сложной задачей, целесообразно ориентироваться на уровень плотности 85% степени обеспеченности, который не приводит к ухудшению условий транспортного обслуживания населения, как это представлено на рисунке 2.1.

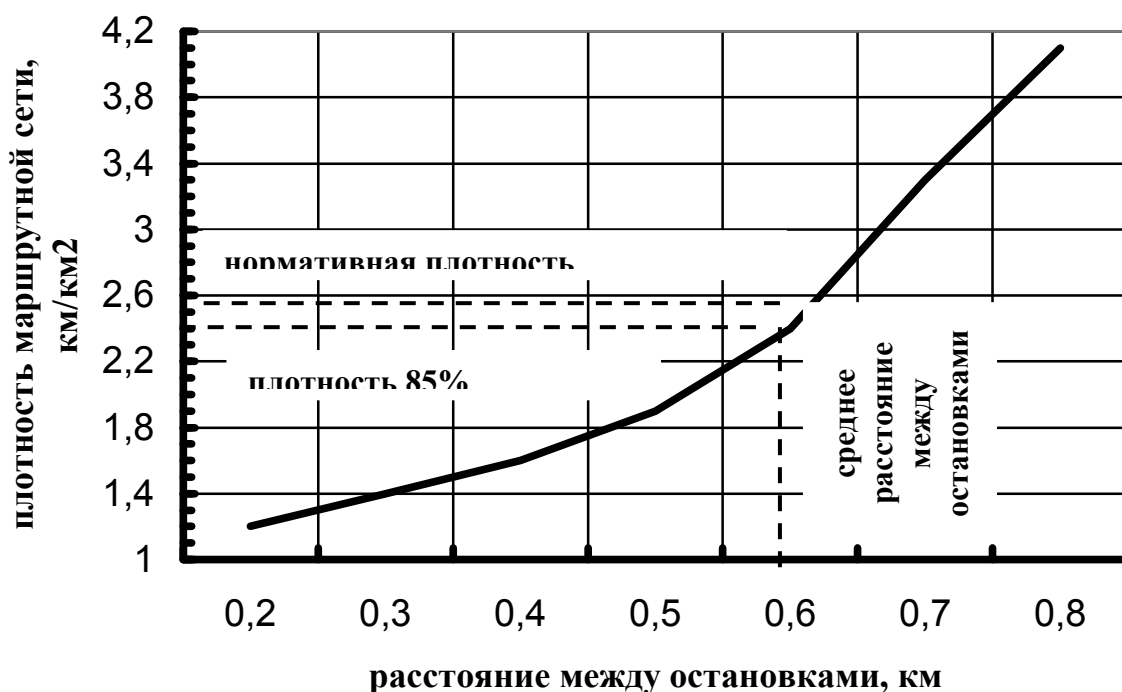


Рисунок 2.1 – Определение рациональной плотности маршрутной сети

Таким образом, целевой показатель плотности маршрутной сети в г. Таганроге составляет 2,3 км/кв.км.

2.3.2 Уровень транспортной дискриминации населения

Этот дополнительный показатель показывает, **какая часть населения города проживает вне зоны нормативной доступности**. Уровень транспортной дискриминации населения г. Таганрога на начало 2009 г. составляет 17% в целом по городу и 5,5% без учета садовых товариществ. Для определения причин, вызывающих транспортную дискриминацию необходимо оценить пространственно-временные факторы инфраструктурного комплекса муниципалитета. Мероприятия по развитию маршрутной сети должны устранить транспортную дискриминацию. **Целевой показатель транспортной дискриминации принимается 12 %.**

2.3.3 Сравнительные показатели уровня развития общественного транспорта и уровня автомобилизации

Соотношение между уровнем автомобилизации и уровнем развития общественного транспорта в значительной степени влияет на конфигурацию и параметры маршрутной сети и на общие экономические характеристики функционирования системы ГПТ. Оптимальное соотношение общественного и индивидуального транспорта гарантирует всем категориям населения обеспечение нормальных транспортных условий и решение таких проблем, как осуществление социальных режимов для тех слоев населения, которые не имеют индивидуальных транспортных средств, создание условий экономической стабильности в городе, снижение негативного влияния транспорта на окружающую среду.

Потребное количество автобусов определяется на основе нормативного значения интервала движения, эксплуатационной скорости, плотности маршрутной сети, и других технико-эксплуатационных показателей. Для обеспечения достаточного качества транспортного обслуживания в часы «пик» при эксплуатационной скорости 18-20 км/ч и интервале движения 2-3 мин. показатель насыщенности составляет от 2,2 до 3,7 автобусов на 1 км сети, что приводит к следующему количеству подвижного состава на линии, приведенному на рисунке 2.2.

Приведённая зависимость показывает, что целевой показатель количества подвижного состава городских автобусов при доведении плотности маршрутной сети г. Таганрога до нормативной, составляет 250-300 автобусов (кроме автобусов особо малой вместимости). Насыщенность маршрутов подвижным составом достигнет уровня 1 автобус на 1000 жителей.

С каждым годом изменяется соотношение между количеством подвижного состава общественного транспорта и числом автомобилей, находящихся в индивидуальном пользовании. Анализ темпов автомобилизации позволил установить возможные тенденции изменения парка транспортных средств, эксплуатирующихся в городе. Предполагаемый уровень автомобилизации на конец 2012 г. составит 230-250 легковых автомобилей на 1000 жителей.

Для обеспечения в этих условиях достаточного уровня качества транспортного обслуживания населения соотношение между объёмами перевозок на общественном и индивидуальном транспорте должно составлять соответственно **75% к 25%**.

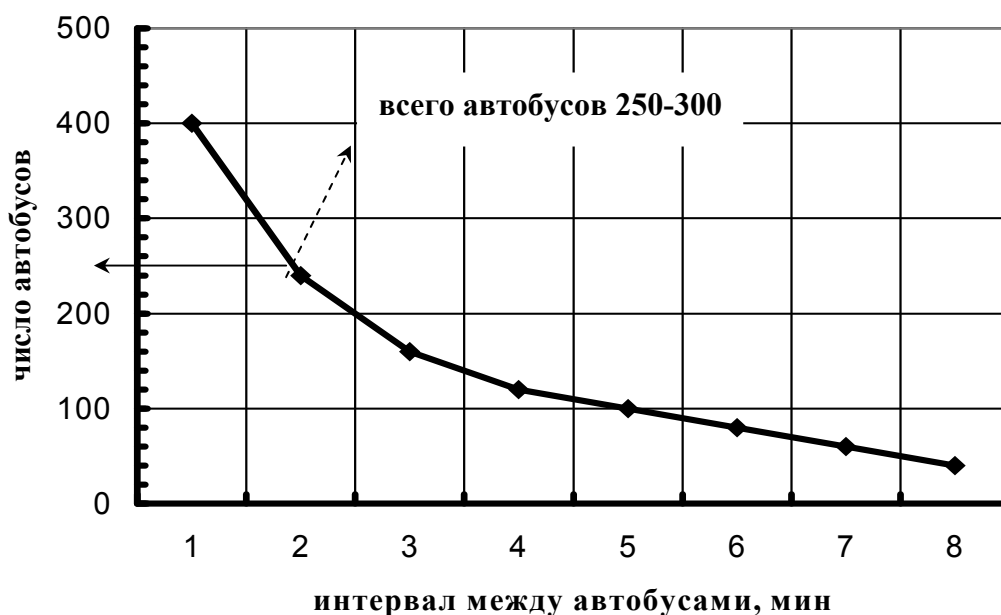


Рисунок 2.2 – Количество подвижного состава для перспективной сети

2.3.4 Затраты времени на передвижение и уровень доступности транспорта

Общая доступность транспорта также относится к числу показателей, характеризующих качество городской транспортной инфраструктуры. Это выражается в затратах времени на поездку и уровне удобства использования общественного транспорта в требуемое время. Затраты времени на поездку включают время подхода (отхода) к (от) остановочному пункту, время ожидания, время передвижения и пересадки.

Система ГПТ может считаться надежной, если она позволяет каждому жителю осуществить поездку из любого пункта отправления в любой пункт назначения за нормативное время. Уровень транспортной доступности измеряется в процентах, как отношение фактических средних затрат времени на поездку к нормативному времени поездки.

В результате оптимизационных расчетов установлено, что для условий г. Таганрога (конфигурация и плотность маршрутной сети, среднее расстояние поездки, эксплуатационная скорость автобусов и т.д.) нормативное среднее время передвижения для достижения уровня образцового качества обслуживания не должно превышать **36 минут**.

2.3.5 Удобство и комфортабельность поездки

Анализ результатов работы подвижного состава показывает, что одной из основных проблем организации совместной работы автобусов различных предприятий на одних и тех же маршрутах является соблюдение регулярности движения. К таким постоянно действующим возмущающим факторам как транспортные заторы, светофорное регулирование, помехи со стороны других автомобилей в плотных транспортных потоках добавились новые. Эти факторы связаны с ослаблением контроля за регулярностью движения и конкуренцией водителей автобусов в борьбе за пассажира.

Таким образом, оценка реальных показателей регулярности движения на маршрутной сети является актуальной задачей для г. Таганрога. Эта информация необходима для выбора адекватных параметров при оптимизации маршрутной сети и для формирования критериев оценки регулярности при работе автобусов на линии, соответствующих реальной ситуации.

Условием регулярности считаются отклонения от планового времени не превышающие ± 2 минуты. Потому целевым показателем регулярности является это нормативное значение.

Однако при осуществлении постоянного мониторинга за местонахождением подвижного состава на маршрутной сети необходимо разработать нормативы регулярности движения, адаптированные к уровню точности разных вариантов навигационных систем.

Коэффициент использования вместимости характеризует степень наполнения подвижного состава и самым непосредственным образом определяет удобство и комфортабельность поездки.

Целевым показателем является значение динамического коэффициента заполнения салона равное 0,3 (0,65 в часы пик).

Удобство поездки и привлекательность общественного транспорта зависят от среднего числа пересадок, приходящегося на 1 поездку. Этот показатель в основном определяется соответствием маршрутной сети корреспонденциям пассажиропотоков. Фактически в г. Таганроге число пересадок на одну поездку составляет 0,24. Целевой показатель, который необходимо достигнуть в результате оптимизации маршрутной сети, определен на уровне **0,22** пересадок на одну поездку.

Комфортабельность поездки с точки зрения пассажира характеризуется также: наличием исправных систем отопления и вентиляции в салонах транспортных средств, удобным расположением кресел в салонах, обеспечивающим свободное продвижение пассажиров по салону в городских условиях, чистотой в подвижном составе. Целевым показателем является соответствие этим требованиям **100 % подвижного состава.**

2.3.6 Доля провозной способности городского электротранспорта от общей провозной способности общественного транспорта

В настоящее время этот показатель составляет около **28%**. В городах развитых стран значение этого показателя находится на уровне не менее 45%.

Для условий г. Таганрога необходимо повысить долю провозной способности городского электротранспорта от общей провозной способности общественного транспорта до уровня **30-40%**.

2.3.7 Безопасность перевозки пассажиров

Безопасность поездки является одним из основных критериев оценки качества организации перевозочного процесса. Условия обеспечения безопасности перевозок – это комплекс мероприятий по повышению квалификации инженерно-технических работников и водителей, повышению уровня контроля за соблюдением требований по безопасности движения, организация приоритетного движения маршрутного транспорта.

Целевой показатель безопасности дорожного движения – отсутствие дорожно-транспортных происшествий по вине водителей маршрутных автобусов.

Для создания четкой системы управления комплексом обеспечения безопасности движения на автотранспортном предприятии и повышения эффективности работы по профилактике дорожно-транспортных происшествий предложена декомпозиция всех проводимых на предприятиях профилактических мероприятий и операций по обеспечению безопасности движения на периодические и непериодические регламентные мероприятия и операции.

Мероприятия необходимые для уменьшения количества ДТП следующие:

- организация приоритетного проезда общественного транспорта;

- уточнение, изменение мест нахождения остановочных пунктов общественного транспорта;
- перенос остановок общественного транспорта за перекрестки дорог и улиц;
- устройство остановочных полос для общественного транспорта;
- строительство автопавильонов, площадок для стоянки автобусов, стоянок автомобилей, площадок отдыха;
- строительство пунктов отдыха и питания водителей;
- установка информационно-указательных знаков о направлении движения к ближайшим стоянкам;

Предрейсовые операции безопасности движения:

- медицинский контроль водителей. Эта операция является одной из важнейших операций и предусматривает проверку физического и психофизиологического состояния водителей перед выездом в рейс;
- проверка наличия удостоверения на право управления транспортным средством. Она предусматривает выявление водителей, у которых задержано удостоверение;
- выявление нарушений правил дорожного движения. Эта операция предусматривает проверку путевых листов и талонов предупреждений у водителей для выявления нарушений правил дорожного движения;
- выпуск автомобилей в рейс. Эту операцию выполняют механики контрольно-технических пунктов, проверяется общее техническое состояние автомобиля, направляемого в рейс, проводится диагностика тормозной системы и рулевого управления а также других узлов, непосредственно влияющих на безопасность движения;
- инструктаж водителей перед выездом в рейс.

Операции безопасности движения месячные:

- контроль за работой водителей. Эту операцию осуществляют работники всех служб автотранспортного предприятия по месячному графику;
- ежемесячный инструктаж водителей;
- проверка месячного фонда рабочего времени водителей;
- собрания водителей в колоннах автотранспортного предприятия;
- ежемесячный инструктаж ремонтных рабочих;
- ежемесячный инструктаж механиков контрольно-технического пункта;
- инструктивные занятия с начальниками колонн, водителями-наставниками и бригадирами водителей. Эти занятия предусматривают разбор нарушений правил дорожного движения, дорожно-транспортных происшествий и других отклонений по каждой колонне и бригаде. На занятиях даются методические рекомендации по организации безаварийной работы и обучению водителей;
- выпуск наглядной агитации.

Сезонные мероприятия по безопасности движения:

К ним относятся в основном, инструктажи проводимые в осенний и зимний периоды. Это связано с сезонным изменением дорожных условий – появлением туманов, гололеда и т.д.

Операции безопасности движения, годовые:

- изучение и проверка знаний правил дорожного движения;
- занятия с водителями по безопасности движения;
- занятия по мастерству вождения автомобиля;
- медицинское переосвидетельствование водителей;
- периодические осмотры дорог;
- психофизиологическое обследование водителей;

- занятия с инженерно-техническими работниками автотранспортного предприятия.

2.3.8 Экологическая безопасность

Целевые показатели – соответствие токсичных выбросов транспортных средств нормативным требованиям.

Создание приоритетных условий движения маршрутного транспорта на перегруженных магистралях.

Общего снижения выбросов загрязняющих веществ так же можно достичь путем перехода автобусного парка на модели, соответствующие более жестким экологическим требованиям EURO II и выше. В настоящее время на территории Российской Федерации действуют нормы выбросов EURO II, в то время как в странах Европейского Сообщества введены нормы выбросов EURO V. В связи с тем, что средний возраст автобусного парка по г.Таганрогу составляет 16,3 года, расчеты проведены при соответствии автопарка экологическим требованиям EURO 0.

Снижение выбросов CO при ужесточении экологических нормативов с EURO 0 до EURO IV показано на рисунке 2.3, сажи – на рисунке 2.4.

Количество выбросов загрязняющих веществ на одного перевезенного пассажира на 1 км на примере CO составляет: для автобусов особо малой вместимости - 1,134 г/пасс*км; для автобусов – 0,10 г/пасс*км; на примере C_nH_m для автобусов особо малой вместимости – 0,26 г/пасс*км; для автобусов – 0,03 г/пасс*км. Таким образом, сокращение подвижного состава автобусов особо малой вместимости с заменой их на автобусы большой (средней, малой) вместимости и электротранспорт позволит улучшить экологическую ситуацию в городе.

На основе анализа фактических выбросов и нормативных требований к экологической безопасности транспортных средств установлено, что целевыми показателями по токсичным выбросам могут быть следующие: **снижение выбросов окиси углерода на 40 %**, углеводородов на 30 %, оксидов азота на 30 %, твердых частиц на 45 %.

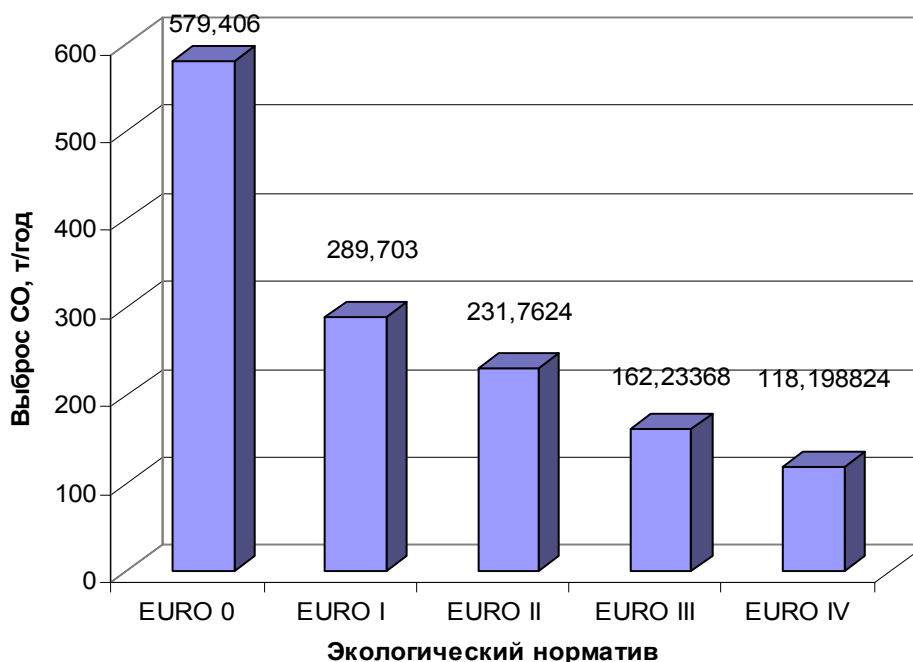


Рисунок 2.3 – Снижение выбросов CO при ужесточении экологических нормативов

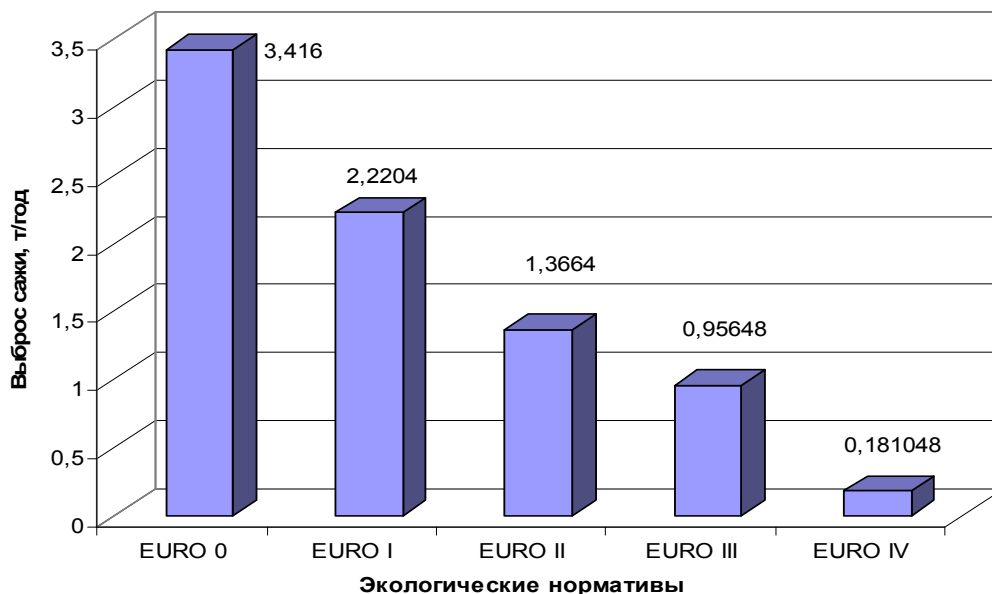


Рисунок 2.4 – Снижение выбросов сажи (С) при ужесточении экологических нормативов

2.3.9 Информационный сервис

Кроме вышеперечисленных показателей, характеризующих качество перевозок пассажиров необходимо отметить показатель информационного сервиса, который предполагает оценку качества информации о функционировании городского пассажирского транспорта. Данный показатель предполагает оценку информации не только во время поездки, но и до начала пользования услугами ГПТ.

Этот показатель может определяться:

- долей транспортных средств, оборудованных системой объявления остановок и другой необходимой информации пассажирам в салоне;
- долей остановочных пунктов, снабженных информационными табло, в которых указывается: наименование остановочных пунктов, перечень маршрутов всех видов транспорта, проходящих через данный остановочный пункт, указание интервалов движения автобусов на маршрутах в пиковое и межпиковое время, указание начала и окончания работы подвижного состава на маршрутах.

Целевой показатель информационного сервиса должен составлять 100 %.

2.4 Совершенствование системы управления городским автомобильным пассажирским транспортом

2.4.1 Функции органа управления ГПТ

Целью совершенствования пассажирских перевозок в городе является формирование устойчиво развивающейся, эффективно и надежно функционирующей, экологически ориентированной системы ГПТ, отвечающей потребностям населения и доступной всем его слоям.

Управление процессом пассажирских перевозок состоит в принятии и реализации комплекса технических, технологических, экономических, организационных и других

решений. Орган управления транспортной системой города должен в комплексе

осуществлять следующие **функции**:

- Формирование и проведение политики Администрации города Таганрога в области наземного автомобильного пассажирского транспорта, направленной на удовлетворение потребностей жителей города в пассажирских перевозках;
- Планирование развития и разработка критериев оптимизации маршрутной сети;
- Формирование маршрутной сети на основании реального спроса населения на перевозки, устанавливаемый путем анализа статистических данных и мониторинга пассажиропотоков, проводимого не реже 1 раза в год (а при необходимости – выборочный обсчет на отдельных направлениях) и плотности сети;
- Создание условий свободного развития рынка пассажирских перевозок, а также транспортных предприятий, независимо от форм собственности, осуществляющих пассажирские перевозки на территории города;
- Определение условий доступа на рынок, с соблюдением условий добросовестной конкуренции, антимонопольного законодательства и обеспечения возможностей свободного доступа на рынок всех операторов, независимо от организационно-правовой формы и формы собственности, а также пресечение несанкционированных перевозок;
- Координация и регулирование работы городского транспорта общего пользования, осуществляющего пассажирские перевозки, независимо от форм собственности;
- Осуществление контроля за работой подвижного состава городского пассажирского транспорта всех форм собственности;
- Разработка муниципальной нормативной правовой базы по вопросам перевозки пассажиров и багажа, а также обеспечению безопасности перевозочного процесса;
- Определение показателей качества обслуживания пассажиров, проведение сравнительной оценки качества услуг ГПТ, оказываемых предприятиями всех форм собственности и осуществление контроля культуры и качества обслуживания пассажиров;
- Формирование рациональной системы перевозок, предусматривающих сокращение транспортных издержек и расходов городского бюджета на содержание муниципального автомобильного пассажирского транспорта, разработка и осуществление мероприятий, направленных на сокращение непроизводительных расходов и использование ресурсосберегающих технологий;
- Регулирование тарифной политики, в части установления тарифов, сформированных в соответствии с экономическим обоснованием затрат перевозчиков всех форм собственности;
- Обеспечение выполнения социальной политики государства в части транспортного обслуживания льготных категорий граждан;
- Централизованное диспетчерское управление автомобильным транспортом общего пользования с применением электронных систем в реальном режиме времени и внедрением научно обоснованных методов контроля на линии;
- Разработка и участие в разработке инвестиционных программ по приобретению нового подвижного состава, развитию производственной технической базы транспортного комплекса города, материально-ресурсному обеспечению пассажирской транспортной отрасли;
- Обеспечение взаимодействия с организациями и предприятиями по вопросам выполнения перевозок в чрезвычайных ситуациях, содержание технических средств и материальных ценностей пассажирских предприятий в мобилизационный период;
- Обеспечение функциональной обратной связи с потребителями транспортных услуг (пассажирами), в том числе информационное обеспечение пассажиров в реальном режиме времени.

2.4.2 Мероприятия по совершенствованию системы управления городским автомобильным пассажирским транспортом г. Таганрога

2.4.2.1 Инвентаризация и закрепление в собственности муниципального образования маршрутной сети

Важной составляющей при определении основных направлений развития автомобильного транспорта общего пользования является инвентаризация и закрепление в собственности муниципального образования маршрутной сети. При этом должно учитываться, что маршрутная сеть это совокупность маршрутов общественного пассажирского автомобильного транспорта ограниченная административными границами муниципального образования и предназначенная для обеспечения пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования на данной территории. Городская сеть транспортных коммуникаций общего пользования предназначена для предоставления транспортных услуг всем физическим и юридическим лицам на территории города.

Развитие и совершенствование городской сети транспортных коммуникаций общего пользования осуществляются с учетом их комплексного использования, повышения эффективности и устойчивости функционирования. Координация деятельности по развитию городской сети транспортных коммуникаций общего пользования осуществляется уполномоченным органом местного самоуправления по управлению транспортом.

Маршрутная сеть общественных пассажирских перевозок, со всеми организационными и техническими составляющими ее обустройства, находится в ведении, формируется и содержится за счет средств бюджета коммунальными службами местного самоуправления.

Составляющей маршрутной сети является маршрут пассажирского транспорта, обустроенный, в соответствии с действующими нормативами, участок дорожно-уличной сети, имеющий начальный и конечный пункт отправления и предназначенный для осуществления пассажирских перевозок транспортом общего пользования.

Допуск на маршрутную сеть общественного пассажирского автомобильного транспорта, осуществляющего перевозку пассажиров по согласованным тарифам, в рамках обеспечения выполнения заказа производится заказчиком по итогам открытого конкурса. *С целью координации работы подвижного состава и повышения качества услуг по перевозке пассажиров обслуживание отдельных маршрутов по возможности должно выполнять одно автотранспортное предприятие.*

Муниципальные маршруты на конкурсной основе передаются на обслуживание перевозчикам, с которыми орган управления организацией пассажирских перевозок заключает контракты, предусматривающие использование установленных тарифов и льгот в оплате проезда и обязанность заказчика полностью или частично финансировать перевозки за счет бюджетных средств. Такой порядок обеспечивает органам местного самоуправления возможность управлять развитием городской транспортной системы.

Взаимоотношения с операторами должны строиться только на договорной основе с максимальным закреплением в договоре всех требований к оператору, а также вопросов ответственности заказчика и оператора. Кроме договорной системы должна действовать административная система законодательства, регулирующая ответственность перевозчика вне рамок договорной ответственности. Т.е. в соответствии с полномочиями, делегированными Кодексом об административных правонарушениях РФ субъекту РФ органы местного самоуправления должны выступить инициатором реформирования нормативной правовой базы, регулирующей деятельность транспортной отрасли в части пассажирских перевозок, на уровне органов законодательной и исполнительной власти

субъекта РФ. При этом реформирование нормативной правовой базы должно производиться в сторону ужесточения ответственности перевозчика по вопросам безопасности пассажирских перевозок.

2.4.2.2 Разработка системы оценки качества услуг городского пассажирского автомобильного транспорта

Одной из основных целей в сфере пассажирских перевозок является **повышение качества** перевозок в системе ГПТ. Для формирования эффективной системы сервисного обслуживания пассажиров на общественном транспорте необходимо: во-первых, измерять и оценивать параметры качества пассажирского сервиса; во-вторых, свести к минимуму, а лучше ликвидировать, несоответствие между ожидаемым и фактическим уровнем качества.

Максимальный учет факторов пассажирского сервиса позволяет формировать рациональную систему управления общественным автомобильным транспортом с отходом от "рынка продавца" и ориентацией на условия "рынка покупателя".

При формировании критериев эффективности функционирования ГПТ решаются следующие задачи: проведение плано-проектных расчетов; оценка качества работы предприятий и организаций ГПТ; оценка работы водителей; оценка качества отдельных маршрутов и маршрутной сети в целом; оценка требований пассажиров к уровню транспортного обслуживания; оценка качества оказываемых услуг для сравнения качества услуг городского пассажирского транспорта в различных городах.

Субъектом оценки качества перевозок в системе городского пассажирского автомобильного транспорта являются пассажиры. Поэтому одной из задач является необходимость разработки метода определения уровня качества перевозки, оценивающего эффект качественных изменений в системе ГПТ с точки зрения пассажиров – потребителей транспортных услуг.

Необходимо разработать метод определения комплексного, интегрированного показателя уровня качества, который будет включать следующие показатели:

- **надежность** услуг ГПТ – пассажир должен быть уверен, что время ожидания услуги будет находиться в определенных пределах, гарантированных расписанием движения на маршрутах в различные периоды времени;
- **регулярность** – пассажир должен быть уверен, что транспортное средство придет вовремя;
- **безопасность** – пассажиры должны себя чувствовать в безопасности;
- **комфортность** – средства передвижения и другие услуги при поездке и ожидании должны быть удобными;
- **информативность** – пассажиры должны легко понимать, как пользоваться услугами, используя информацию;
- **доступность** – система перевозок на общественном транспорте должна быть доступна для потребителей;
- **стоимостная оценка** – показатель, характеризующий величину транспортного тарифа.

Возможно оценивать качество перевозок ГПТ на трех уровнях:

- **первый уровень** – оценка качества услуг по перевозке пассажиров на отдельных городских маршрутах;
- **второй уровень** – оценка качества услуг по перевозке пассажиров отдельным транспортным предприятием, выполняющим городские пассажирские перевозки;
- **третий уровень** – оценка качества услуг по перевозке пассажиров в городской пассажирской транспортной системе в целом.

Метод должен быть использован для разработки критериев оценки участников конкурса на право выполнения городских пассажирских перевозок и при распределении

наиболее рентабельных маршрутов между участниками конкурса, а также при разработке критериев оценки качества услуг ГПТ для организации конкурса с целью определения предприятия с наилучшими качественными показателями.

Созданию условий для справедливой конкуренции и регулированию рынка транспортных услуг на единой маршрутной сети города способствует организация открытых конкурсов, целью которых является обеспечение наиболее комфортного и безопасного обслуживания пассажиров на городских маршрутах, а также своевременное и полное удовлетворение потребностей населения в общественных пассажирских перевозках. Критерии, по которым оцениваются предприятия, могут быть различными. Выбор критериев зависит от территориальных особенностей маршрутной сети, форм собственности автотранспортных предприятий и соответствия требованиям научно-технического прогресса.

Результаты рейтинговой оценки могут использоваться для начисления баллов в конкурсе на получение права организации пассажирских перевозок на городских маршрутах.

2.4.2.3 Создание единой информационно-коммуникационной системы мониторинга, диспетчеризации и навигации городского пассажирского транспорта

Необходимо контролировать движение транспортных средств по маршрутам, разрабатывать и реализовывать оперативные управляющие воздействия, направленные на обеспечение выполнения расписания движения и соблюдение установленных нормативов качества транспортного обслуживания пассажиров, принимать меры по ликвидации последствий сбоев в движении подвижного состава ГПТ, вести учет и анализ эксплуатационных показателей, оперативно взаимодействуя с перевозчиками, дорожной и другими службами.

Для формирования эффективно и надежно функционирующей системы городского пассажирского транспорта необходимо осуществить переход системы диспетчерского управления подвижным составом от контрольной системы к управляющей в реальном масштабе времени.

Потребность в диспетчерском регулировании перевозок обуславливается вероятностными характеристиками системы перевозок, проявляющимися в сбоях перевозочного процесса. В связи с этим необходимо кроме осуществления контроля за выполнением расписания движения автобусов и учета регулярности рейсов, осуществлять:

- **регулирование движения подвижного состава на основе оперативно собираемой информации о состоянии движения, условиях перевозок и пассажиропотоках путем создания автоматизированной системы мониторинга пассажиропотоков на общественном транспорте Таганрога;**
- **рациональное использование резерва подвижного состава;**
- **координация работы на линии всех видов пассажирского транспорта;**
- **корректировку движения подвижного состава на маршруте и перераспределение его по маршрутам с целью устранения возникших сбоев перевозочного процесса.**

Транспортные средства (ТС) являются важнейшей частью как материального производства, так и жизнедеятельности современного общества. Они осуществляют перевозку пассажиров в масштабах предприятий, городов, регионов и в глобальном масштабе, выполняют целый ряд специальных задач. Поэтому ТС, как правило, входят в сложную систему, объединяющую ТС, транспортную инфраструктуру и подсистемы управления функционированием транспортно-технологических комплексов. Рациональная организация транспортно-технологических процессов должна включать в себя в общем случае три взаимосвязанных информационно-управляющих контура:

- планирования и послерейсового контроля результатов перевозок;
- навигации, оперативного контроля и управления передвижением транспортных средств;
- непосредственного управления движением транспортных средств.

Сложность такой системы определяется не столько большим количеством и разнообразием ее элементов, сколько плохой предсказуемостью поведения и слабой управляемостью системы. Это усугубляется также наличием в системе большого количества субъективных элементов, являющихся её неотъемлемой частью, таких как водители, операторов, диспетчеров и менеджеров различного уровня.

Эффективность функционирования такой сложной системы существенно зависит от уровня автоматизации работы субъективных элементов системы, в первую очередь – в звене диспетчер-водитель. А необходимые для этого технические средства автоматизации определяются как общим уровнем развития техники, так и особенностями применения ТС.

С точки зрения применения ТС можно подразделить на два основных вида: маршрутные и немаршрутные.

Маршрутные ТС в штатном режиме работы не требуют жесткого оперативного контроля: достаточно выдачи маршрутного задания, выборочного рейсового и послерейсового контроля. В нештатном режиме, как правило, достаточно тревожной кнопки. Вместе с тем, постановка задачи информационного оповещения ожидающих пассажиров о времени прибытия на остановки пассажирского транспорта требования ужесточаются вплоть до постоянного контроля за передвижением ТС.

Немаршрутные ТС обуславливают потребность в постоянном дистанционном наблюдении за их передвижением и состоянием (**мониторинге**) и/или централизованном оперативном управлении (**диспетчеризации**), а в необходимых случаях – в автономном местоопределении и обеспечении разнообразной информацией по ходу передвижения (**автономной навигации**, в дальнейшем - навигации).

Наиболее сложной задачей является диспетчеризация, в особенности в области такого динамичного и слабоуправляемого вида ТС, как автомобильный транспорт.

В 1960-70-80-х гг. XX в. в «автомобильных» странах мира делались всевозможные попытки хотя бы частично автоматизировать процессы управления движением автотранспорта. Долгожданный «технический провыв» в этой области был обеспечен в 1990-х гг. на основе бурного развития телекоммуникационных средств, радионавигации, радиоэлектроники, компьютерной техники и геоинформационных технологий. В настоящее время проблема полной автоматизации процессов навигации, мониторинга и диспетчерского управления передвижением наземных ТС успешно решена. В США, Западной Европе, Японии и ряде других стран созданы и успешно эксплуатируются современные информационно-коммуникационные системы (ИКС) на транспорте, обеспечивая транспортно-технологическим комплексам беспрецедентную надежность, безопасность, комфортность и управляемость. В большинстве развитых странах мира использование инфокоммуникационных систем, технологий и услуг стало нормой повседневной жизнедеятельности, одним из решающих условий и факторов ускорения социально-экономического развития, обеспечения безопасности населения и объектов инфраструктуры этих государств.

Мировой опыт показал, что использование современных научно-технических достижений в этой области способно в 1,5...2,0 раза повысить эффективность многих видов деятельности по управлению региональным и муниципальным хозяйством, особенно в такой сфере, как использование и развитие автотранспорта.

2.4.2.4 Создание контрольно-ревизорской службы

Одним из основных направлений работы Администрации города в обеспечении пассажирских перевозок является переход от количественных показателей транспортного

обслуживания горожан к повышению качественных, в том числе комфортности поездки. Однако развитие рынка пассажирских перевозок в современных условиях имеет ряд недостатков, сказывающихся на качестве предоставляемых услуг: невысокая продолжительность работы подвижного состава (ПС) на линии; невысокий коэффициент выпуска ПС на линию из-за технических неисправностей; нарушения регулярности движения ПС.

Для устранения указанных недостатков и выполнения задач, стоящих перед пассажирскими транспортными предприятиями, необходимо усиление контроля за работой городского пассажирского транспорта, за культурой и качеством обслуживания пассажиров. Создание Контрольно-ревизорской службы (КРС) на пассажирском транспорте в целях обеспечения централизованного контроля за работой городского транспорта общего пользования всех форм собственности позволит не только обеспечить более полный сбор выручки, получаемой транспортными предприятиями от перевозки пассажиров, но и осуществлять контроль и управление процессом пассажирских перевозок.

Роль КРС в транспортном обслуживании населения непосредственно связана с обеспечением качественных перевозок населения и культурой их обслуживания. Основными вопросами, влияющими на выполнение плана перевозок и уровень культуры, являются: увеличение времени работы ПС на линии; снижение интервалов движения, особенно в часы пик; повышение скорости и регулярности движения; совершенствование существующих и внедрение новых форм организации движения; оптимизация маршрутной сети города, внедрение современных технологий по взиманию платы за проезд. Это важные вопросы в работе службы, так как своевременная и выполненная на высоком уровне доставка жителей к необходимому пункту назначения положительно влияет на работу предприятий и организаций города.

Контроль за работой пассажирского транспорта общего пользования, независимо от формы собственности, на городских и пригородных маршрутах должен осуществляться штатными сотрудниками КРС, являющейся *структурным подразделением «Отдела транспорта г. Таганрога»*.

Бюджетное финансирование деятельности КРС обеспечит независимость и непредвзятость в выявлении и контроле за устранением нарушений и злоупотреблений со стороны операторов рынка пассажирских перевозок. Структура КРС должна определяться Положением о контрольно-ревизорской службе, типовыми структурами и нормативами численности. Численность работников КРС зависит от количества подвижного состава, работающего на линии, из расчета 100 транспортных единиц – один работник КРС.

КРС должна состоять из контрольно-ревизорского отдела *«Отдела транспорта»*, сотрудникам которого выдается удостоверение КРС, дающее право составлять протоколы по выявленным административным правонарушениям; контрольно-ревизорских групп или контролеров-ревизоров *транспортных предприятий*.

Структура КРС, права и обязанности начальника, сотрудников службы отражаются в Положении о контрольно-ревизорской службе. Руководитель (заместитель руководителя) Отдела транспорта осуществляет непосредственное руководство контрольно-ревизорской группой или контролеров-ревизоров предприятия, планирует их работу, закрепляет за маршрутами, выдает им наряд-задание, проверяет исполнение заданий, ежемесячно подводит результаты выполненной работы и предоставляет необходимую информацию о результатах работы.

КРС непосредственно осуществляет контроль за:

- соблюдением Правил перевозки пассажиров и багажа;
- применением тарифов на перевозку пассажиров и багажа;
- соблюдением установленного порядка оформления путевой и билетно-учетной документации;

- качественной подготовкой транспортных средств к работе на линии (внешний вид, наружная и салонная экипировка и т.д.);
- информационным обеспечением ПС (согласно ГОСТу 25869-09);
- наличием и исправным состоянием переговорных устройств;
- выполнением сменно-суточных планов и договорных обязательств;
- выполнением расписаний движения;
- выполнением положения о рабочем времени и времени отдыха водителей ПС;
- соблюдением водителями должностных обязанностей.

Выявленные нарушения оформляются соответствующим актом или протоколом об административном правонарушении. Представитель КРС имеет право делать записи в путевых и билетно-учетных листах, с последующей передачей материалов в соответствующие инстанции для привлечения нарушителей к ответственности. На основе выявленных нарушений разрабатывает необходимые и профилактические мероприятия с целью устранения и предупреждения недостатков и систематически осуществляет контроль за их выполнением.

Сотрудники КРС и лица, привлекаемые к проверкам, несут ответственность за: объективность и правильность рапортов и актов; неиспользование предоставляемых прав по контролю; сокрытие нарушений и злоупотреблений, допускаемых водителями и сотрудниками транспортных предприятий; правильность наложения штрафа.

КРС организует рейды и массовые проверки работы пассажирского транспорта на городских, садовых и пригородных маршрутах по соблюдению выполнения правил пассажирских перевозок населения без предварительного уведомления предприятий, выполняющих пассажирские перевозки. Проверка работы транспорта на линии осуществляется сотрудниками КРС при наличии задания – маршрутного листа. Одним из основных показателей деятельности КРС является периодичность проверок транспортных единиц или количество проверок каждого среднеходного транспортного средства в день или неделю. В общее количество проверок за определенный период (месяц, квартал, год) включаются все проверки, подтвержденные документально.

2.5 Оптимизация маршрутной сети города Таганрога

В настоящее время актуальность формирования рациональной маршрутной сети города обусловлена сочетанием комплекса различных факторов, в том числе:

- значительным увеличением парка личных автомобилей;
- кардинальными изменениями в структуре пассажирообразующих пунктов и объёмах перевозок пассажиров в связи с реформированием экономики, перепрофилированием многих производственных предприятий, появлением новых мест деловой активности;
- стихийным формированием существующей маршрутной сети путем постоянной надстройки новых одиночных маршрутов без системной проработки всех аспектов развития сети;
- реформированием системы управления и привлечением к перевозке пассажиров операторов различных форм собственности.

Одной из главных проблем, требующих первоочередного решения при организации городских пассажирских перевозок, является определение конфигурации маршрутной сети, ее оптимизация, предусматривающая сокращение затрат времени пассажиров на перемещение, определение частоты движения подвижного состава на маршрутах.

2.6 Создание автоматизированной системы управления перевозками и движением

Основной задачей совершенствования управления городским пассажирским транспортом г. Таганрога на период действия Программы является создание единой

информационно-коммуникационной системы мониторинга, диспетчеризации и навигации городского пассажирского транспорта – Спутниковой Системы мониторинга и управления движением городского пассажирского транспорта г. Таганрога (ССМ ГПТ).

2.6.1 Актуальность создания Спутниковой Системы мониторинга и управления движением городского пассажирского транспорта г. Таганрога

Продолжающийся процесс наращивания проблем наземного транспортного комплекса г. Таганрога, в том числе, проблем обеспечения безопасности пассажирских перевозок, приводит, в частности, к необходимости создания эффективной ССМ ГПТ.

По сути ССМ ГПТ является разновидностью интеллектуальных транспортных систем (ИТС).

В индустриально развитых зарубежных странах ведутся активные работы по созданию и внедрению ИТС на основе новейших достижений в области инфокоммуникационных технологий и электроники.

В США, Японии и государствах Западной Европы реализованы и реализуются федеральные программы развития ИТС сроком от 5 до 10 лет с объёмами ежегодного финансирования до 200 млн. долларов. Координация проводимых мероприятий в этой области осуществляется специально сформированными по инициативе правительств этих стран научно-промышленными консорциумами такими, как ITS America (США), VERTIS (Япония), ERTICO (страны ЕС), число организаций-участниц которых составляет более 1000.

В зарубежных источниках приводятся следующие данные по эффективности использования реально функционирующих ИТС:

- снижение уровня загрязненности воздушной среды.....	до 50 %
- снижение уровня опозданий на общественном транспорте....	до 50 %
- снижение расходов при управлении перевозками грузов автомобильным транспортом.....	до 25 %
- уменьшение времени в пути.....	до 25 %
- сокращение количества заторов.....	50...60 %
- сокращение дорожно-транспортных происшествий.....	15...40 %
- увеличение уровня выживаемости благодаря бортовым автоматическим системам вызова неотложной помощи.....	15 %
- увеличение скорости передвижения транспорта.....	16...22 %

При этом использование навигационной аппаратуры за рубежом на общественном транспорте различного назначения стало повсеместной практикой, и акценты смещаются в направлении активного освоения рынка частного транспорта.

Таким образом, бурный прогресс информационных технологий и все более широкое их внедрение в практику управления транспортом являются объективным путем повышения эффективности работы транспортного комплекса г. Таганрога.

2.6.2 Принципы, цели и задачи создания ССМ ГПТ г. Таганрога

С учетом ресурсных ограничений ССМ ГПТ строится по целевому принципу, в первую очередь для решения задач обеспечения безопасности перевозок.

Вторичными следует считать решение задач:

- сокращение средних затрат времени на поездку из жилых районов до мест приложения труда;
- снижение уровня наполнения салонов подвижного состава;
- повышение уровня комфортности транспортной системы и ее доступности, особенно для мало мобильных слоев населения города;
- повышение экологических параметров транспортной системы;

- повышение эффективности функционирования транспортного комплекса города Таганрога за счет внедрения рыночных отношений.

При этом очевидно, что «первичная» задача ни в коей мере не противоречит «вторичным» задачам – более того – способствует их успешному решению.

Задача создания ССМ ГПТ обязательно должна решаться в контексте её дальнейшего наращивания и взаимодействия с другими транспортными информационными системами в едином информационном поле.

Исходя из вышесказанного, ССМ ГПТ строится как открытая информационная система на базе имеющегося научно-технологического задела, обеспечивает возможность вхождения в неё уже разработанных и разрабатываемых различных информационно-вычислительных и управляющих подсистем, совместимых на уровне интерфейсов.

В дальнейшем развитие ССМ ГПТ и повышение её функциональных и эксплуатационных возможностей должно идти по пути модернизации этих подсистем, а также наращивания её вновь разрабатываемыми подсистемами, реализующими совместимость на аппаратно-программном уровне.

Основными целями создания и внедрения ССМ ГПТ являются:

- повышение безопасности пассажирских перевозок и дорожного движения в целом, снижение дорожно-транспортных происшествий (ДТП);
- экстренное реагирование на проявление фактов правонарушений, хулиганства, вандализма и т.п. на ТС;
- экстренное оказание целенаправленной медицинской, технической и др. помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, повышение эффективности аварийно-спасательных работ при ликвидации различных аварийных ситуаций;
- рационализация пассажирских перевозок (в частности, сокращение времени и стоимости перевозок);
- расширение перечня и повышение качества услуг, предоставляемых как для перевозчиков, так и перевозчиками для пассажиров;
- создание новых рабочих мест в сфере обслуживания пассажирских перевозок;
- снижение экологического ущерба от транспортного движения.

ССМ ГПТ решает следующие основные задачи:

- осуществляет разработку схем рациональных сквозных и промежуточных маршрутов и графиков движения ТС на базе логистических методов с расчетом доставки «точка-точка»;
- осуществляет оперативное и централизованное управление прохождением ТС по всем маршрутам и точкам в соответствии с рассчитанными (заданными) графиками и маршрутами движения;
- обеспечивает рациональное управление размещением и прохождением ТС транспортных терминалов, конечных станций с отстойно-разворотными площадками, и т.п.;
- производит мониторинг состояния ТС и предоставляет оперативную информацию удаленному потребителю о местонахождении ТС, и его состоянии;
- осуществляет своевременные действия по предотвращению аварийных нештатных и критических ситуаций;
- обеспечивает оперативное реагирование и ликвидацию последствий аварийных и критических ситуаций (в первую очередь угрозы безопасности пассажиров, хулиганство и т.п.);
- накапливает и анализирует статистические данные по параметрам движения и эксплуатации ТС и пассажиропотоков;
- осуществляет регламентированный обмен информацией с аналогичными или другими по назначению информационно-вычислительными и управляющими системами, включенными в единое информационное поле.

В 2007-2008 году городские пассажирские перевозки (кроме такси) в г. Таганроге осуществляли 6 автотранспортных предприятий:

2.6.3 Общие требования к ССМ ГПТ г. Таганрога

ССМ ГПТ в полнофункциональном виде должна функционировать в составе двух контуров, а именно, муниципально-управленческом и коммерческом.

ССМ ГПТ в муниципально-управленческом контуре должна обеспечивать выполнение следующих основных задач:

- оперативное управление городским транспортом в составе следующих транспортных подразделений: трамвайного (до 60 ТС), троллейбусного (до 30 ТС), автобусного (до 100 ТС), микроавтобусного (до 350 ТС), специального и коммунального – до 100 ТС;
- оперативный контроль работы на маршруте каждого ТС и водителя;
- формирование и ведение базы данных о транспортных средствах предприятий по форме, установленной Заказчиком (согласуется в рабочем порядке);
- планирование перевозок маршрутных и специальных ТС, включая формирование маршрутов расписаний и исходного файла нарядов для предприятий;
- оптимизацию маршрутной сети, расписаний и графиков движения ТС, сбор, обработку и интеграцию собранных данных с внешними приложениями, учитывающими планирующие финансовые, материальные и трудовые ресурсы по форме, установленной Заказчиком (формы согласуется в рабочем порядке).

ССМ ГПТ в коммерческом контуре должна обеспечить возможность централизованной охраны транспорта и объектов недвижимости (гаражей, дач и т.д.) граждан на коммерческой основе.

ССМ ГПТ должна обеспечить информационное взаимодействие с оперативными и диспетчерскими службами города.

ССМ ГПТ должна обеспечить взаимодействие с системой информирования населения.

СТОИМОСТЬ внедрения ССМ ГПТ

№ п/п	Статьи расходов	Стоимость, руб.
1.	Оборудование ДЦ (диспетчерского центра) - Аппаратные средства и общесистемное ПО, СПО Диспетчерского центра, 5 АРМ, его настройка, обучение диспетчеров	1170,0 тыс. руб.
2.	Бортовое оборудование на 512 ТС, его установка	7392,7 тыс. руб.
	Итого:	8562,7 тыс. руб.

Третий раздел.
Система программных мероприятий.

№ п/п	Наименование мероприятия	Исполнитель	Сроки выполнения	Источники финансирования	Всего, тыс. руб.	Объём финансирования, тыс. руб.		
						2010 год	2011 год	2012 год
1. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ГОРОДСКИМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ								
1.1	Создание и организация работы Центральной городской транспортно-диспетчерской службы (ЦГТДС) при Отделе транспорта г.Таганрога на 5 рабочих мест.	Отдел транспорта г.Таганрога	2011	Без финансовых затрат				
1.2	Приобретение аппаратного серверного блока, рабочей станции диспетчера, блока бесперебойного питания и программного обеспечения ССМ ГПТ с целью организации центрального поста слежения за движением транспорта общего пользования на 5 рабочих мест. Инсталляция и настройка программного обеспечения ССМ ГПТ, обучение диспетчеров работе с программой.	Отдел транспорта г.Таганрога	2011	Бюджет г.Таганрога	1170,0		1170,0	
1.3	Приобретение бортового оборудования ССМ ГПТ и его установка на подвижной состав транспорта общего пользования. Ежемесячная абонентская плата за услуги связи.	Руководители АТП	2011	Внебюджетные источники				
1.4	Создание единой информационно-коммуникационной системы мониторинга, диспетчеризации и навигации городского пассажирского транспорта – Спутниковой системы мониторинга и управления движением ГПТ г.Таганрога.	Отдел транспорта г.Таганрога, Руководители АТП	2012	Без финансовых затрат				
1.5	Осуществление контроля за работой подвижного состава ГПТ всех форм собственности с применением ССМ ГПТ в реальном режиме времени и внедрением научно-обоснованных методов контроля на линии.	Отдел транспорта г.Таганрога	2012	Без финансовых затрат				

1.6	Регулирование тарифной политики в части установления тарифов, сформированных в соответствии с экономическим обоснованием затрат перевозчиков всех форм собственности.	Отдел ценовой политики Администрации г.Таганрога	2010-2012	Без финансовых затрат				
1.7	Приобретение датчиков контроля входящих и выходящих пассажиров и их установка на подвижной состав транспорта общего пользования с целью использования ССМ ГПТ для проведения мониторинга пассажиропотоков.	Руководители АТП	2012	Внебюджетные источники				
2. ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК								
2.1	Оптимизация маршрутной сети города с целью упорядочения движения ГПТ по улично-дорожной сети города и максимального обеспечения транспортом общего пользования всех жилых и экономических районов города.	Отдел транспорта г.Таганрога	2010	Бюджет г.Таганрога	2000,0	2000,0		
2.2	Оборудование пассажирских автомобильных транспортных средств системой объявления остановок и другой необходимой информации пассажирам в салоне.	Руководители АТП	2010-2012	Внебюджетные источники				
2.3	Обеспечение наличия и исправности систем отопления и вентиляции, чистоты и эстетики оформления салона с целью обеспечения комфортабельности перевозок пассажиров.	Руководители АТП	2010-2012	Без финансовых затрат				
2.4	Максимальное снижение отклонений от планового расписания движения с целью обеспечения регулярности движения автомобильного транспорта общего пользования.	Руководители АТП	2010-2012	Без финансовых затрат				
2.5	Снижение коэффициента заполнения салона подвижного состава автомобильного транспорта общего пользования в часы «пик» за счёт замены транспортных средств на модели с большим количеством мест.	Руководители АТП	2010-2012	Внебюджетные источники				

3. ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

3.1	Систематическое проведение проверок дорожных условий на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования. с целью устранения недостатков в содержании улично-дорожной сети города.	Отдел транспорта г.Таганрога	2010-2012	Без финансовых затрат				
3.2	Строительство пунктов питания и отдыха водителей на конечных остановках.	Руководители АТП	2010-2012	Внебюджетные источники				
3.3	Обеспечение регулярности проведения ежедневных предрейсовых операций безопасности движения (медицинский, документальный и технический контроль, инструктаж водителей).	Руководители АТП	2010-2012	Без финансовых затрат				
3.4	Проведение дополнительных месячных операций безопасности движения (контроль месячного фонда рабочего времени водителей, инструктивные занятия с бригадирами и водителями-наставниками, собрания водителей, инструктажи ремонтных рабочих и механиков контрольно-технических пунктов, выпуск наглядной агитации).	Руководители АТП	2010-2012	Без финансовых затрат				
3.5	Проведение сезонных инструктажей водительского состава по безопасности движения при переходе с осеннее-зимней на весеннее-летнюю эксплуатацию транспорта (или наоборот).	Руководители АТП	2010-2012	Без финансовых затрат				
3.6	Проведение годовых операций безопасности движения (изучение и проверка знаний Правил дорожного движения, занятия по мастерству вождения и проведение соответствующих конкурсов, занятия с инженерно-техническими работниками, психофизиологические обследования водителей, переоснащение кабинетов по БДД и др.).	Руководители АТП	2010-2012	Без финансовых затрат				

4. ПОВЫШЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

4.1	Замена изношенного подвижного состава пассажирского автотранспорта и переход на модели, соответствующие более жёстким экологическим требованиям.	Руководители АТП	2010-2012	Внебюджетные источники				
-----	--	------------------	-----------	------------------------	--	--	--	--

4.2	Обеспечение контроля за содержанием токсичных выбросов в отработанных газах подвижного состава транспорта общего пользования.	Руководители АТП	2010-2012	Без финансовых затрат				
5. МЕРЫ СОЦИАЛЬНОЙ ПОДДЕРЖКИ НАСЕЛЕНИЯ ГОРОДА ТАГАНРОГА								
5.1	Реализация мер социальной поддержки пенсионеров, получающих пенсии по Федеральным законам «О государственном пенсионном обеспечении» от 15.12.2001 № 166-ФЗ и «О трудовых пенсиях» от 17.12.2001 № 173-ФЗ и не имеющих права на получение компенсационных денежных выплат, установленных федеральными и областными нормативными правовыми актами, школьников, учащихся средних специальных и начальных профессиональных учебных заведений и студентов высших учебных заведений очной формы обучения.	Отдел транспорта г.Таганрога	2010-2012	Бюджет г.Таганрога	42344,3	12878,0	14152,9	15313,4
5.2	Приобретение автомобильных транспортных средств общего пользования, оборудованных устройствами для перевозки инвалидов.	Руководители АТП	2010-2012	Внебюджетные источники				
ВСЕГО				Бюджет г.Таганрога	45514,3	14878,0	15322,9	15313,4

Ресурсное обеспечение Программы:

Объём финансирования по п.5.1 третьего раздела Программы корректируется после проведения очередного обследования пассажиропотока на маршрутах регулярных перевозок и багажа транспортом общего пользования в городе Таганроге и утверждения результатов обследования, а также в случае изменения стоимости проезда к возмещению за одного перевезенного пенсионера, школьника, учащегося среднего специального, начального профессионального учебного заведения, студента высшего учебного заведения очной формы обучения..

Источниками финансирования Программы являются средства бюджета г.Таганрога, предприятий и организаций, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа транспортом общего пользования в г.Таганроге.

Общий объём финансирования Программы из бюджета г.Таганрога составляет 45514,3 тыс. руб.

Объёмы финансирования по годам: 2010 год – 14878,0 тыс. руб., 2011 год – 15322,9 тыс. руб., 2012 год – 15313,4 тыс. руб.

Основным механизмом привлечения средств внебюджетных источников финансирования является стимулирование рынка пассажирских перевозок путём конкурсного отбора перевозчиков, обеспечивающих наиболее качественное оказание транспортных услуг населению.

Четвёртый раздел.

Нормативное обеспечение Программы

При разработке проекта Программы использовались следующие нормативные правовые акты и документы:

- Федеральный закон от 06.10.2003г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 21.07.2005г. №94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд»;
- Федеральный закон от 08.11.2007г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 №112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»;
- Приказ Минтранс РФ от 08.01.1997г. №2 «Об утверждении «Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами»;
- Решение коллегии Администрации Ростовской области от 14.02.2008г. №6;
- Общероссийский классификатор основных фондов ОК 13-94 (утверждён Постановлением Госстандарта РФ от 26.12.1994г. №359);
- Постановление Администрации города Таганрога от 20.08.2009 №3789 «О городских долгосрочных целевых программах и ведомственных целевых программах»;
- Решение Городской Думы г.Таганрога от 25.10.2007г. №536 «Об утверждении Положения «О бюджетном устройстве и бюджетном процессе муниципального образования «Город Таганрог»»;
- Постановление Мэра города Таганрога от 26.01.2007 № 147 «О предоставлении льготного проезда в городском пассажирском транспорте общего пользования отдельным категориям граждан»;
- Постановление Мэра города Таганрога от 17.07.2008 № 3589 «О порядке покрытия убытков предприятий, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров транспортом общего пользования в городе Таганроге, от перевозки пенсионеров, получающих пенсии по Федеральным законам «О государственном пенсионном обеспечении» от 15.12.2001 № 166-ФЗ и «О трудовых пенсиях» от 17.12.2001 № 173-ФЗ и не имеющих права на получение компенсационных денежных выплат, установленных федеральными и областными нормативными правовыми актами»;
- Постановление Мэра города Таганрога от 17.07.2008 № 3590 «О порядке предоставления льготного проезда в транспорте общего пользования по маршрутам регулярных перевозок в границах города Таганрога школьникам, учащимся средних специальных и начальных профессиональных учебных заведений и студентам высших учебных заведений очной формы обучения и о порядке покрытия убытков предприятий, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров транспортом общего пользования в городе Таганроге, от перевозки вышеуказанных категорий граждан».

Для достижения целей реализации Программы необходимо принять следующие нормативные правовые акты местного самоуправления г.Таганрога:

- О создании Центральной городской транспортной диспетчерской службы при Отделе транспорта г.Таганрога;
- О тарифах на регулярные перевозки пассажиров и багажа (при наличии соответствующего экономического обоснования);
- Об утверждении заказа на регулярные перевозки пассажиров и багажа транспортом общего пользования и проведении конкурса на право осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа транспортом общего пользования в городе Таганроге;

- Об утверждении отчетов о ходе работ по Программе развития ГПТ и транспортной инфраструктуры г.Таганрога на 2010-2012 годы по результатам за год и за весь период действия Программы.

Пятый раздел.

Механизм реализации Программы, организация управления Программой и контроль за ходом её реализации

Управление реализацией Программы и контроль за ходом её выполнения осуществляются в соответствии с «Порядком принятия решения о разработке городских долгосрочных целевых программ, их формирования и реализации», утверждённым постановлением Администрации города Таганрога от 20.08.2009 №3789.

Руководитель Программы – Отдел транспорта г.Таганрога несёт ответственность за текущее управление реализацией Программы, конечные результаты, рациональное использование выделяемых на её выполнение финансовых средств.

Реализация мероприятий Программы осуществляется на основе муниципальных контрактов (договоров), заключаемых в соответствии с действующим законодательством, а также условий, порядка и правил, утверждённых федеральными, областными и муниципальными нормативными правовыми актами.

Муниципальный заказчик Программы – Отдел транспорта г.Таганрога направляет:

- ежеквартально в срок до 15 числа месяца, следующего за отчётным периодом, в Управление экономического развития Администрации г.Таганрога и Финансовое управление г.Таганрога отчёт по установленной форме;

- по запросу Управления экономического развития Администрации г.Таганрога и Финансового управления г.Таганрога – статистическую, справочную и аналитическую информацию о подготовке и реализации Программы;

- ежегодно в срок до 15 числа месяца, следующего за отчётным периодом, в Управление экономического развития Администрации г.Таганрога и Финансовое управление г.Таганрога – отчёт о ходе работ по Программе, а также об эффективности использования финансовых средств.

Отдел транспорта г.Таганрога с учётом выделяемых на реализацию Программы финансовых средств ежегодно уточняет целевые показатели и затраты по программным мероприятиям, механизм реализации Программы, состав исполнителей в докладе о результатах и основных направлениях его деятельности в установленном порядке. В доклад включается информация о результатах реализации Программы за истекший год и за весь период реализации Программы.

В случае несоответствия результатов выполнения Программы целям и задачам, а также невыполнения показателей результативности, утверждённых Программой, Отдел транспорта г.Таганрога готовит предложения о корректировке сроков реализации Программы и перечня программных мероприятий и согласует предложения с рабочей группой по проведению оценки эффективности реализации городских долгосрочных целевых программ и ведомственных целевых программ (далее – рабочая группа).

При завершении периода реализации Программы в целом Отдел транспорта г.Таганрога подготавливает и представляет согласованный с Управлением экономического развития Администрации г.Таганрога и Финансовым управлением г.Таганрога отчёт о ходе работ по Программе и эффективности использования финансовых средств за весь период её реализации на рассмотрение рабочей группы и вносит соответствующий проект постановления Администрации г.Таганрога.

Отчёты о ходе работ по Программе по результатам за год и за весь период действия Программы подлежат утверждению постановлением Администрации г.Таганрога не позднее одного месяца до дня внесения отчёта об исполнении бюджета города в Городскую Думу города Таганрога.

Шестой раздел.

Оценка эффективности социально-экономических и экологических последствий от реализации Программы

В процессе реализации программных мероприятий предполагается достижение целевых нормативов качества пассажирских перевозок в городе по следующим направлениям:

- увеличение плотности маршрутной сети города с 2,1 км/кв. км до 2,3 км/кв. км;
- улучшение характеристик комфортабельности поездки за счёт увеличения показателя средней вместимости автобусного парка от 24,3 до 26,9 пассажиромест;
- улучшение характеристик комфортабельности поездки за счёт увеличения доли (от 90 до 100%) транспортных средств общего пользования, имеющих исправные системы отопления и вентиляции салонов;
- улучшение показателей безопасности перевозки пассажиров до уровня отсутствия ДТП по вине водителей транспортных средств общего пользования;
- улучшение экологической безопасности – уменьшение среднего возраста автобусного парка по г. Таганрогу с 7,4 до 6,4 лет;
- увеличение доли транспортных средств общего пользования, оборудованных системой объявления остановок и другой необходимой информации пассажирам в салоне от 50 до 100% (достижение показателя информационного сервиса 100%);

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются:

Наименование показателей результативности (целевых индикаторов)	Ед. изм	Ожидаемые конечные результаты, предусмотренные Программой			
		Всего	2010 год	2011 год	2012 год
Плотность маршрутной сети города	Км/кв.км	2,3	2,1	2,2	2,3
Средняя вместимость автобусного парка	К-во мест	26,9	24,3	25,6	26,9
Доля автобусов, имеющих исправные системы отопления и вентиляции салонов	%	100	90	95	100
Количество ДТП по вине водителей автобусов	К-во ДТП	0	0	0	0
Средний возраст автобусного парка	Лет	6,4	7,4	6,9	6,4
Доля автобусов, оборудованных системой объявления остановок и другой необходимой информации пассажирам в салоне	%	100	50	75	100

Эффективность расходования бюджетных средств при реализации мероприятий настоящей Программы по критериям оценки в количественном выражении оценить не представляется возможным. Однако расход бюджетных средств для создания автоматизированной системы управления движением ГПТ обеспечит в полной мере выполнение функций и задач диспетчерской службы в части контроля за работой перевозчиков по соблюдению установленных расписаний и интервалов движения транспорта общего пользования по установленным маршрутам что, как следствие, позволит осуществлять пассажирские перевозки на новом, более качественном уровне.

Реализация мероприятий Программы позволит повысить устойчивость функционирования городского пассажирского транспорта и качество транспортного обслуживания населения.

Поэтапная замена изношенного подвижного состава автомобильного пассажирского автотранспорта позволит обеспечить качество транспортного обслуживания населения на более высоком уровне, а также сократить удельные выбросы токсичных веществ и отработанных газов, что будет являться фактором снижения степени экологических последствий влияния жизнедеятельности человека на окружающую среду.

Вкладом Программы в экономическое развитие города Таганрога будет повышение степени социальной устойчивости и трудовой активности его населения, а также привлекательности города как объекта туристического бизнеса.

**Заместитель Главы Администрации –
управляющий делами**

С.В.Дробный

Приложение к долгосрочной целевой программе «Развитие городского пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры города Таганрога на 2010-2012 годы»

**Методика оценки эффективности
долгосрочной целевой программы
«Развитие городского пассажирского транспорта
и транспортной инфраструктуры города Таганрога
на 2010 – 2012 годы»**

Оценка эффективности реализации Программы по показателям результативности за отчетный финансовый год и за весь период её реализации производится в следующем порядке:

Наименование показателей результативности (целевых индикаторов)	Порядок расчёта показателей результативности (целевых индикаторов)
Плотность маршрутной сети города	Показатель рассчитывается путём деления суммарной протяжённости улиц и дорог города с организованным движением транспорта общего пользования (в км) на площадь города (в кв. км). Протяжённость улиц и дорог города с организованным движением транспорта общего пользования рассчитывается по данным паспортов маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа.
Средняя вместимость автобусного парка	Показатель средней вместимости автобусного парка рассчитывается путём деления общей вместимости автобусов (согласно технических характеристик транспортных средств) организаций, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа, на списочное количество автобусов. Данные для расчёта предоставляются транспортными организациями, осуществляющими (на конкурсной основе) регулярные перевозки пассажиров и багажа автобусами в г. Таганроге.
Доля автобусов, имеющих исправные системы отопления и вентиляции салонов	Показатели отражают техническое состояние подвижного состава и рассчитываются исходя из данных, предоставленных транспортными организациями, осуществляющими (на конкурсной основе) регулярные перевозки пассажиров и багажа автобусами в г. Таганроге.
Средний возраст автобусного парка	
Доля автобусов, оборудованных системой объявления остановок и другой необходимой информации пассажирам в салоне	
Количество ДТП по вине водителей автобусов	Данные для расчёта показателя предоставляет ОГИБДД УВД по г. Таганрогу.