ДОКЛАД

«РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ г.ВОЛЖСКОГО»

**1. Анализ исходного состояния проблем, подлежащих решению**

Пассажирский транспорт является одним из основных элементов социальной инфраструктуры города, обеспечивающим потребность жителей в городских, пригородных и междугородных перевозках. Надежная и эффективная работа общественного транспорта для города является важнейшим показателем социально-политической и экономической стабильности.

г. Волжский насчитывает 321 тысячу жителей, пассажирские перевозки в городе осуществляют: МУП «ВАК-1732» - 296 автобусов - 69% пассажиров; ВМУП «Горэлектротранс» - 70 вагонов - 22% пассажиров; частные перевозчики - 410 микроавтобусов марки «Газель»; 38 автобусов марки «ПАЗ» - 9 % пассажиров. В год перевозится около 150 млн. человек.

В последние годы уровень и качество транспортного обслуживания населения города заметно снижается, и это вызывает справедливые нарекания пассажиров и может привести к нагнетанию социальной напряженности в городе. В целом положение на сегодняшний день в сфере общественного пассажирского транспорта в нашем городе можно охарактеризовать как критическое.

Одной из основных причин этого являются недостаточные темпы обновления парка подвижного состава. В ВМУП "Горэлектротранс" последнее поступление трамвайных вагонов было в 1989г. Парк трамвайных вагонов уменьшился со 109 единиц в 1994г до 77 единиц. Трамваи не приобретаются в течении 10 лет.

В Муниципальном унитарном предприятии "Автоколонна-1732" приобретено с 1994 года 135 единиц и выбыло по списанию 235 единицы. Парк автобусов уменьшился за последние 10 лет на 100 единиц.

Как следствие износа подвижного состава - снижается уровень технической надежности и безопасности пассажирского транспорта, возрастает поток сходов с линии по техническим неисправностям. Кроме того, в значительной степени растут затраты на эксплуатацию подвижного состава и себестоимость перевозок пассажиров. С переходом на весенне-летнее расписание, возобновлением дачных маршрутов движения недостаток подвижного состава на маршрутах ощущается особенно остро. Увеличение транспортной подвижности населения, в условиях сокращения провозных возможностей приводит к росту наполняемости салонов. В часы "пик" она почти втрое превышает значения, рекомендованные Международным союзом общественного транспорта, и достигает физического предела. Не обеспечивается не только минимальный уровень комфортности поездок пассажиров, но и необходимые условия соблюдения безопасности при их перевозках. По этой причине поступают многочисленные жалобы, высказываются недовольства, растет социальная напряженность среди населения.

Автобусы малой вместимости (маршрутные таксомоторы) не в полной мере решают проблему пассажирских перевозок в городе.

В настоящее время на городских и пригородных маршрутах работают 644 маршрутных таксомотора. Дальнейшее насыщение городских маршрутов приводит к значительному снижению рентабельности и, как следствие, разочарованию предпринимателей. При этом объем перевозок маршрутными такси не превысил 7 % объема перевозок МУП "Автоколонна-1732" (92,9млн.пас.) и 5 % перевозок пассажиров городского общественного транспорта (124,8 млн. пас.). Кроме того, частные перевозчики, как правило, не решают проблему транспортного обслуживания льготных категорий граждан, которых они, как правило не перевозят.

Финансирование эксплуатационных затрат предприятиям общественного транспорта, обслуживающим льготных пассажиров по регулируемым тарифам на проезд, осуществляется не по фактически выполненным объемам перевозок, а исходя из возможностей бюджетов.

Резкий рост цен на бензин, дизтопливо, смазочные, эксплуатационные и другие материалы, электроэнергию, коммунальные услуги, услуги связи и др. при неизменном (с 1999 г.) тарифе на перевозку пассажиров, усугубляет и без того сложное финансовое положение муниципальных предприятий общественного транспорта. Низкий уровень оплаты труда, высокая текучесть кадров, большая кредиторская задолженность - таковы отдельные экономические характеристики наиболее успешно работающего предприятия, осуществляющего перевозки пассажиров, - лучшего в Волгоградской области.

Поддержание в работоспособном состоянии и выпуск на линию изношенных транспортных средств, требует повышенных эксплутационных затрат, ухудшает экологическую обстановку в городах и снижает безопасность дорожного движения.

В последние годы постоянно увеличивается доля автотранспорта в общем выбросе вредных веществ от всех источников загрязнения атмосферы: в 1997г загрязнение атмосферного воздуха передвижными источниками составляло 55,6% от валового объема, в 1998г -56,2 %, а в 1999г- 63,1%, в 2000 г. - 69,3 %, а в 2004 г. уже 72 % Результаты проверок Госкомэкологии, Госсанэпиднадзора и Волжского филиала Российской транспортной инспекции свидетельствуют, что усредненные концентрации оксида углерода многократно превышают предельно допустимые концентрации (ПДК) во всех контрольных точках до 2,2 раз, диоксида азота до 3,2 раз, ацетона 1,3 раз и свинца до 7 раз, это связано с тем, что увеличение вредных выбросов в атмосферу находится в прямой зависимости от количества автотранспорта, которое за последние 5 лет увеличилось в городе на 10 тыс. единиц.

В связи с этим в городе сложилась неудовлетворительная обстановка: г. Волжский находится в числе 10 экологически неблагоприятных городов России. Основной объем перевозок пассажиров в городе (более 80%) осуществляется автобусами. Около 70% автобусного парка ВМУП "Автоколонна-1732" выработали свой ресурс, а темпы обновления подвижного состава только усугубляют техническое состояние подвижного состава.

Потребность в улучшении экологической обстановки жилой зоны города, необходимость разгрузить пассажиропотоки в местах с интенсивным движением транспорта настоятельно требует изменения концепции дальнейшего развития городского транспорта.

**2. Основные направления реформирования ГПТ г. Волжского**

**I. Развитие транспортных предприятий г. Волжского**

Одним из важнейших мероприятий программы развития транспортного комплекса г. Волжского является приобретение подвижного состава для выполнения городских пассажирских перевозок автобусам и. Это обусловлено тем, что на 01.06.2001 г. 190 автобус, т.е. 60% всего состава парка самортизировано на 100%, 20% парка самортизировано на 90%, 10% всего парка самортизировано на 80 % . На сегодняшний день средний возраст парка составляет 11 лет, средний пробег 700 тыс. км. За последние 7 лет парк уменьшился на 110 единиц.

Не менее остро стоит проблема приобретения подвижного состава для поддержания городского электрического транспорта. Средний возраст парка подвижного состава составляет 15 лет, в том числе: 5 единиц возраста -24 года, 31 единица возраста - 20 лет, 9 единиц возраста - 12 лет, 32 единицы возраста - 9 лет. Таким образом, 36 единиц подвижного состава проамортизированы., поэтому необходимо срочное обновление подвижного состава. В 2002 г. планируется приобрести 10 вагонов на сумму 27 млн. руб.

Одним из необходимых мероприятий является капитальный ремонт хозяйства ВМУП 'ТЭТ". В частности энергохозяйство предприятия находится в плачевном состоянии. Аварийная тяговая подстанция № 4 смонтирована в 1975 г. За все время эксплуатации не проводилось ни одного капитального ремонта.

Ежегодно МУП "ВАК-1732" теряет до 1,5 млн. руб. производя социальные перевозки. Компенсация выпадающих доходов предусматривает потерю доходов от применения на пригородном маршруте № 105 городского тарифа по решению местного органа самоуправления. То же касается возмещения стоимости проездных билетов для членов ДНД. По решению органа местного самоуправления МУП "ВАК-1732" должны быть компенсированы льготы по бесплатному проезду лицам, имеющим звание "Почетный гражданин г. Волжского", лиц, награжденных знаком "Герб г. Волжского" и членов Общества "Осиротевшие дети" по ре­шению органов местного самоуправления.

Социальные перевозки, осуществляемые МУП "ВАК-1732" в течении 20 лет, организованы по указанию управления транспорта на основании писем-обращений директоров специальных коррекционных школ №1, № 2 г. Волжского и п. Краснооктябрьский. Обучаются в этих школах дети слаборазвитые, надеемся, что депутатский корпус Волжской городской Думы решит этот вопрос положительно. В противном случае, учитывая сложившееся материально-техническое положение в МУП "ВАК-1732" предприятие будет вынуждено производить эти перевозки только в объеме выделенного финансирования.

Еще более остро проблема компенсации выпадающих доходов стоит в ВМУП "ГЭТ", для этих целей в 2005 году предприятию необходимо 87 мил. руб.

В зимнее время при низких температурах, в целях своевременного выхода автобусов на линию МУП "ВАК-1732" использовала пароподогрев. Последние годы потребители пара (заводы ГПЗ-15, трубный) отказались от его использования, линией пароподогрева продолжала пользоваться автоколонна, стоимость всей линии пароподогрева для МУП "ВАК-1732", единственного потребителя, очень высока, что соответственно вызвало необходимость строительства котельной. Кредит, выданный РЭК, автоколонна являющаяся областным бюджетополучателем, из-за отсутствия других средств погасить не может. Для погашения кредита необходимы средства в сумме 4,8 млн. руб. согласно контракта ТГ № 02/05.00 от 11 мая 2000 г. с ООО "ТЕРМОГАЗ".

**II Дорожное строительство**

Развитие маршрутной сети общественного транспорта во многом зависит от наличия в городе улиц и дорог обеспечивающих безопасность движения по ним. В настоящее время развитие дорожной сети значительно отстает от строительства жилья в городе и роста численности населения. Особенно негативно это сказывается на организации перевозок пассажиров в новой части города, где проживает большая часть социально активного населения. Основным направлением развития общественного транспорта является строительство выделенных из общего транспортного потока скоростных машин для совместного движения ав­тобусов и трамваев. Перевозки пассажиров должны осуществляться на современных скоростных трамваях и автобусах, соответствующих стандарту не менее "Евро-2". Соответствующие инженерные сооружения ограничат доступ пешеходов к скоростным линиям и практически координально изменят состояние безопасности движения на дорогах города. Пересечения скоростных линий с другими транспортными потоками, должны быть оборудованы специальными светофорными объектами, обеспечивающими безостановочный проезд перекрестков автобусами и трамваями скоростных маршрутов. Все это значительно (примерно в 1,5 раза) повысит эксплуатационные скорости общественного транспорта и сделает его при­влекательным для пассажиров.

Для решения этих проблем предлагается следующее:

1) Строительство скоростной магистрали совмещенной с трамваем и выделенной из остального потока транспорта по ул. Дружба на участке ул. 87-я Гвардейская, ул. Александрова. Это позволит организовать скоростной маршрут (ул Дружба - ул. Александрова - ул. Первомайская), обеспечивающий быструю и комфортную доставку жителей прилегающих микрорайонов на заводы химкомплекса и ВТЗ. А также скоростной маршрут (ул. Дружба- ул. Александрова - ул. Карбышева- ул. Свердлова), связывающий по кратчайшему расстоянию новые микрорайоны с центром города. На участках скоростных маршрутов по улицам Александрова и Карбышева, где нет возможности выделения отдельной полосы движения, скоростную полосу скоростную полосу выделять соответствующей дорожной разметкой.

Для реализации этого проекта этого в городе при поддержке Администрации Волгоградской области разработан и предложен к реализации «пилотный» проект «Городские скоростные дороги пассажирского транспорта». Проект предусматривает реконструкцию и обустройство существующей автодороги с асфальто-бетонным покрытием находящейся в солитебной зоне города. Для городского пассажирского транспорта выделяется отдельная полоса движения с оборудованием необходимыми техническими средствами организации дорожного движения, дающими право преимущественного проезда пассажирскому транспорту общего пользования. Скоростная дорога оборудуется посадочными павильонами закрытого типа с автоматизированной системой оплаты, проезда и контроля льготников, средствами посадки инвалидов. Управление и контроль за работой ГПТ на скоростной магистрали будет осуществляться радионавигационной системой обеспечения безопасности функционирования транспортного комплекса города «Луч».

Реализация проекта позволит:

- увеличить производительность за счет повышения эксплуатационной скорости как минимум в 2 раза;

- снизить себестоимость перевозок (цена проезда);

- существенно улучшить безопасность движения на общественном транспорте; уменьшить количество автобусов на маршруте, что значительно улучшит экологию в городе;

- автоматизировать систему контроля перевозки льготных категорий пассажиров, для получения наиболее достоверной информации о размерах дотации транспортным предприятиям.

Отдельные проекты предлагаемого проекта уже внедрены в городе. Так, оборудование 50 автобусов радионавигационной системой «Луч» дало существенное повышение оперативности в управлении перевозками, дало возможность быстро влиять на изменения условий движения. Проведен капитальный ремонт пл. Свердлова, ул. Свердлова, ул. Карбышева (до Горгаза).

Оборудование 2-х светофоров в городе приемниками улавливающими сигнал из кабины водителя для преимущественного проезда общественного транспорта позволило за счет сокращения простоев у светофоров дополнительно, без увеличения количества автобусов, делать 20 рейсов.

В 2005 году планируется в рамках строительства «скоростной магистрали» произвести капитальный ремонт ул. Карбышева от Горгаза до пл. Карбышева, включая кольцо.

Реализация предлагаемого «пилотного» проекта позволит на примере г. Волжского найти и отработать пути решения проблем безопасного, экологичного и надежного транспортного обслуживания населения средних городов России.

2) Строительство ул. Карбышева на участке между ул. Александрова и ул. Оломоуцкой, от ул. 40 лет Победы до 80-я Гвардейской. Строительство этого участка позволит связать маршрутами общественного транспорта новую часть города с его центром, минуя ул. Мира, в настоящее время перегруженную транспортом. Введение в строй этого участка, в перспективе даст возможность организовать по ул. Карбышева скоростную автобусную и трамвайную линию, уменьшив в 2 раза время на поездку пассажиров.

3) Для разгрузки городских улиц и дорог от транзитного транспорта необходимо на основе комплексного обследования транспортных потоков разработана и уже начато строительство объездной дороги с учетом строительства мостов через реку Волга и Ахтуба. При проектировании предусмотреть 2-х уровневые транспортные развяжи на пересечениях объездной дороги с основными транспортными магистралями города. В 2005 году планируется строительство обводной дороги от знака «Волжский» до а/д № 6 реконструкция существующей автодороги по ул. Логинова.

Строительство обводной дороги является важнейшей частью создания на территории г. Волжского мудьтимодального транспортного терминала, который будет одной из основных составляющих транспортного коридора Север-Юг.

При поддержке Минтранса РФ научным центром по комплексным транспортным проблемам разработано «Предварительное технико-экономическое обоснование проекта Волжского регионального консолидирующего центра на основе терминальных комплексов и логистических технологий».

Проект является инвестиционным с 2005 по 2010 г. планируется привлечь инвестиций в сумме 40 млн. долларов.

Инвестиционная программа разбита на 3 этапа:

1. Создание логистического информационно-аналитического центра.

2. Сооружение в Волжском речном порту контейнерного терминала с проектной мощностью 500 тыс. тонн контейнерных грузов в год.

Строительство данного терминала намечено ФЦП «Модернизация транспортной системы России» на период до 2010 года. ОАО «Гипроречтранс» г. Москва выполнило предварительное ТЭО по данному проекту.

3. Строительство товарно-сервисных центров в Михайловке, Камышине, Урюпинске. Калаче на Дону мощностью 250 тыс. тонн в год.

4. Срок окупаемости инвестиций 5,7 лет. Бюджетный эффект за б лет реализации составит 63,1 млн. долларов.

4) Продолжение строительства новой трамвайной ветки по ул. Александрова - ул. Дружбы - ул. 40 лет Победы позволит связать маршрутами общественного транспорта новую часть города с его центром, минуя ул. Мира, в настоящее время перегруженную транспортом. Введение в строй этого участка в перспективе даст возможность организовать по ул. Карбышева скоростную автобусную и трамвайную линию, уменьшив в 2 раза время на поездку пассажиров. Изменение маршрутной схемы движения трамваев предполагает увеличение перевозки пассажиров в 1,5 раза.

5) В 2005 году планируется произвести капитальный ремонт ул. Мира от ул. Пионерской до ул. Химиков, пр. Ленина от п. Рабочий до п. Металлург-2, ул. 40 лет Победы от ул. Карбышева до пр. Ленина, ул. Энгельса от пл. Карбышева до кольца ВПЗ-15, а/дорога п. Металлург-1, а/дороги п. Краснооктябрьский, а/дорога п. Рабочий, а/дорога от шлюзов до ГЭС, мост над шлюзами, пролетных строений Волжской ГЭС.

6) Строительство разворотной площадки на автомагистрали в двух направлениях автобусного маршрута до кладбища № 2 (ост. «Церковь»).

**III Реформирование существующей маршрутной сети**

В связи с началом подъема объемов производства промышленных предприятий, строительством новых микрорайонов и расширением черты города, сдвигом центра тяжести численности населения и строну новых микрорайонов и развитием маршрутных таксомоторных перевозок и сложившейся пассажиропотоках произошли серьезные изменения, требующие реформирования маршрутом сети города. Обоснование изменения маршрутной сети можно сделан, только на основе проведенного комплексного обследования транспортных потоков и как составляющей ее части пассажиропотоков. В результате обследования нужно получить следующие основные данные:

- транспортная схема города и перспективный план ее развития

- оптимальная схема движения маршрутов общественного транспорта, включая маршрутное такси

- рекомендации по количеству и видам подвижного состава на разработанных маршрутах

- экономическая эффективность предлагаемых решений

До проведения комплексного обследования, задачами ближайшего времени следует считать:

- организацию маршрутов или изменение схем движения существующих, с целью, разгрузить ул. Мира и ул. Ленина, используя ул. дружбы, Пушкина и Карбышева

- продление существующих маршрутов по мере строительства дорог в новых микрорайонах

- Привлечение частных перевозчиков с перегруженных маршрутов на социально значимые маршруты с малыми пассажиропотоками.

**IV Улучшение экологической обстановки**

Одним из важнейших направлений улучшения экологической обстановки в городе является наряду с дальнейшим развитием перевозок электротранспортом перевод муниципального транспорта и частных маршрутных автобусов на газовое топливо

Как показывает расчет выполненный по пробегам автомобилей ВМУП "Медтранса"' за 2000 г. увеличение финансирования на переоборудование автомобилей не потребуется и экономия на один автомобиль в среднем составит 28 000 руб.

Перевод частных маршрутных автобусов на газовое топливо будет достигнуто путем проведения открытых конкурсов на право обслуживания городских маршрутов, одним из условий которого будет использование экологически чистого топлива.

Не менее важным является завершение строительства очистных сооружений на территории ВМУП "АК-1732", которое начато в 1992 г. (объем работ выполнен на 80 %), вызванное крайней необходимостью очищения сточных вод с примесью масел по требования природоохранных органов.

Как одно из важнейших направлений по уменьшению негативного влияния транспорта на экологическую обстановку является завершение строительства объездной дороги позволяющее направить транзитный, в основном большегрузный транспорт, за городскую черту.

Строительство автовокзала в "новой' части города также позволит оздоровить экологическую обстановку, поскольку все пригородные маршруты, проходящие по трассе Волжский — пойма, будут выведены с проспекта Ленина и так перегруженного транспортом.

**V Дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры**

Для контроля и управления движения общественного транспорта необходимо продолжить и завершить работы по оснащению ЦДС и подвижного состава т.ч. маршрутных такси и транспорт коммунальных служб оборудованием радионавигационной системы "ЛУЧ". В программе необходимо предусмотреть строительство двух- трех газозаправочных станций , которые позволят перевести часть подвижного состава на газовое топливо и значительно улучшить экологическое состояние города.

**VI Улучшение безопасности дорожного движения**

Ухудшившееся за последний год положение по обеспечению безопасности дорожного движения незамедлительных мер по устранению очагов аварийности и предупреждению ДТП: установку и реконструкцию светофорных объектов, установку и замену плоских дорожных знаков, нанесение разметки проезжей части, разработку технических средств организации дорожного движения. Мероприятия составляется на основании распоряжения областной администрации от 16.07.1997 г. № 634-р "О разработке целевой программы повышения безопасности дорожного движения на территории Волгоградской области на период 1998-2005 г.", а также решения постоянно действующей промышленно-транспортной комиссии Волжской городской Думы, актов обследования органами ГИБДД состояния городских дорог и комплектации их техническими средствами организации дорожного движения.

**VII Внебюджетные источники финансового обеспечения программы**

В условиях хронического недофинансирования ГПТ г. Волжского актуальное значение приобретает поиски дополнительных финансовых источников для улучшения транспортного обслуживания населения г. Волжского и повышение безопасности дорожного движения. Дополнительным источником может служить размещение придорожной и бортовой рекламы на муниципальном транспорте. Для этого необходимо в градостроительном фонде определить статью расходов на нужды программы развития транспорта.

**VIII Местная законодательная база реформирования ГПТ г. Волжского**

Наряду с состоянием парка новых автобусов и трамваев в связи с недостаточным финансированием (более 80 % эксплуатируемых сверх установленных сроков), свыше 60 %; износ в целом основных производственных фондов гаражного и станочного оборудования, трамвайных депо, тяговых подстанций и передаточных линий, огромное негативное воздействие на работу транспорта оказывают противоречия в действующим законодательстве в отсутствии рамочного федерального закона об основах государственной политики и регулирования городского пассажирского транспорта (далее ГПТ), существующие законодательные и другие общие и специальные нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность ГПТ, принятые, в основном, в 80-х и начале 90-х годов, противоречивы и в ряде случаев уже не отражают современные реальности.

Для нашего региона растет количество протестов надзорных органов и судебных разбирательств по вопросам ГПТ, в то время как в ряде регионов, таких как Ставропольский край, Краснодарский край, Воронежская область, Астраханская область и др. этот вопрос урегулирован.

В сфере законодательства сложились следующие основные проблемы и противоречия:

1. Не установлено конкретное содержание деятельности органов местного самоуправления в организации транспортного обслуживания населения.

2. Не установлены обязательства федеральных органов исполнительной власти администраций субъектов федерации, а также ответственность муниципальных образований за неполную компенсацию предоставленных ими льгот по оплате проезда на ГПТ,

З. Не определены механизмы формирования на ГПТ конкурентной среды, в том числе конкурсный доступ перевозчиков на городскую маршрутную сеть и принципы договорных отношений между операторами ГПТ и органами местного самоуправления.

На основании вышеизложенного и в соответствии с действующим законодательством, по которому организация транспортного обслуживания населения относится к ведению органов местного самоуправления, необходимо в кратчайшие сроки принять нормативно-правовые акты, позволяющие органам местного самоуправления г. Волжского получить:

1. Исключительное право на организацию транспортного обслуживания населения на маршрутной сети города. Им также предоставляется право регулировать доступ на маршрутную сеть всех операторов общественного транспорта.

К исключительным полномочиям органа местного самоуправления необходимо отнести: - формирование маршрутной сети ГПТ;

- установление расписаний, графиков и условий движения транспортных средств на маршрутах ГПТ;

- определение условий доступа операторов на маршрутную сеть.

2. Орган местного самоуправления (уполномоченные им организации) выступают в качестве заказчика услуг на перевозки по муниципальным маршрутам и осуществляют финансовую поддержку работы на этих маршрутах не только муниципальных транспортных предприятий, но и иных операторов всех форм собственности. Отношение между органов и оператором устанавливаются на основе муниципального заказа и договора (контракта). При предоставлении отдельным специализированным транспортным предприятиям право на обслуживание муниципальных маршрутов на условиях общественной монополии, их деятельность осуществляется под полным контролем органа местного самоуправления. Перевозки сверх муниципального заказа по остальным маршрутам утвержденной сети организуются исходя из платежеспособного спроса населения в условиях справедливой конкуренции, регулируемой органом местного самоуправления (уполномоченными им организациями), также на основе договора (контракта).

3. При наличии конкурентной среды доступ на маршрутную сеть осуществляется преимущественно на основе открытых конкурсных процедур, проводимых органом местного самоуправления (уполномоченными им учреждениями, предприятиями). Между победителем конкурса и органом местного самоуправления или его представителем заключается гражданско-правовой договор (контракт), которым оператором передается право осуществления транспортного обслуживания населения на маршруте (группе маршрутов) на определенный срок, позволяющей при эффективной работе окупить вложенные инвестиции. В договоре (контракте) оговариваются права и обязательства сторон.

4. Реализуются равные права конкурсного доступа на всю маршрутную сеть города и пригорода операторов любой организационно-правовой формы, имеющих соответствующие лицензию и сертификат.

5.Все операторы, допущенные к работе на маршрутной сети города (пригорода), регистрируют в органе местного самоуправления публичный договор определяющий их обязательства по перевозке любого пассажира, соблюдающего заранее объявленные условия по оплате проезда и установленные в городе правила пользования ГПТ.

6. Тарифы на перевозки по муниципальным маршрутам устанавливаются органами власти субъекта федерации или, при делегировании полномочий органами местного самоуправления. Предприятия выполняющие муниципальный заказ, реализуют транспортные услуги по тарифам, возмещающие их текущие затраты и, по возможности, обеспечивающим процесс воспроизводства основных фондов. В случае, когда тарифы не обеспечивают процесс воспроизводства основных фондов таких предприятий, муниципальные образования обеспечивают финансирование необходимых для воспроизводства инвестиций.

Тарифы на перевозки по остальным маршрутам устанавливаются по результатам конкурса, а затем индексируются в установленной порядке на условиях их заблаговременной регистрации в органе местного самоуправления и извещения пассажиров.

7. Обязательства по перевозке льготных категорий населения, а также по обеспечению движения транспортных средств в периоды времени или на маршрутах с малыми пассажиропотоками, обязанности применения заниженных социально-ориентированных тарифов могут быть возложены на оператора только одновременно с обязательствами заказчика услуг по полному и своевременному возмещению затрат, связанных с выполнением указанных перевозок. Эти обязательства являются неотъемлемой частью договора (контракта) на транспортное обслуживание в соответствии с муниципальным заказом. Операторы вправе по собственной инициативе брать на себя обязательства по перевозке льготных категорий населения.

8. Органы власти субъектов федерации и органы местного самоуправления:

- проводят тарифную политику, исходя из обеспечения доступности поездок по муниципальным маршрутам ГПТ для всех групп населения, включая малообеспеченные;

- осуществлять поддержку текущей деятельности и развития ГПТ, прежде всего по обеспечению муниципального заказа.

**IX Организационные мероприятия**

Предлагаемые в данной программе мероприятия не потребуют финансовых затрат, а лишь определяют и объединяют усилия всех заинтересованных служб города направленных на улучшение качества транспортного обслуживания населения и повышения безопасности дорожного движения, к ним относятся;

1. Обследование дорожных условий в городе.

2. Дальнейшее развитие диспетчерской службы маршрутных такси, введение линейного диспетчера по рейсовому контролю.

3. Контрольные проверки работающих маршрутных такси.

4. Регулярное проведение городских комиссий по безопасности дорожного движения.

Начальник управления транспорта и дорожных коммуникаций

М. А. Поляков