***Содержание:***

1. Самарская транспортная система 2-4

2. Новости в развитии городского транспорта 5-7

2.1 Монорельсовая дорога 7-8

3. Целевая программа городского округа Самара «Развитие городского пассажирского транспорта в городском округе

Самара» на 2009 - 2015 годы. 9-12

3.1 Основные цели, задачи, этапы и сроки реализации

Программы 12-14

3.2 Перечень и характеристика основных мероприятий

 Программы 14-19

3.3 Оценка социально-экономической эффективности от реализации Программы 20-21

3.4.Механизм реализации Программы 21

3.5.Организация управления Программой и контроль за ходом ее исполнения 22

4. Автобусный парк г.Самары 23

5. Историческая справка 24

6. Список использованной литературы 25

***1.Самарская транспортная система.***

Самарский транспортный узел является одним из наиболее крупных узлов глобальной и национальной коммуникационно-информационной сети. Он расположен на пересечении широтного (Запад – Восток) и меридионального (Север – Юг) транспортных коридоров, является сосредоточением коммуникаций регионального уровня, имеет разветвлённую сеть коммуникаций железнодорожного, воздушного, автомобильного, речного и трубопроводного транспорта. Узел определяется параметрами развития транспортной системы Самары во внешних транспортных сетях и включает в себя:

1. Сеть автомобильных дорог федерального, регионального и местного значения, улично-дорожную сеть городских округов Самара и Новокуйбышевск, а также прилегающих к ним на территориях в границах обводной автомобильной дороги других муниципальных образований;

2. Самарский речной порт;

3. Самарский железнодорожный узел;

4. Сеть аэродромов, возглавляемую аэропортом «Курумоч».

Площадь территории и акваторий в указанных границах составляет 541 кв.км, селитебной территории – около 135 кв.км. Самарский узел в транспортной сети находится в одном ряду с такими транспортными узлами как Волгоград, Казань, Пермь, Омск, Тюмень, Уфа, уступая по своему значению только Москве, Санкт-Петербургу и центрам федеральных округов.

Через Самару пролегают кратчайшие пути из Центральной и Западной Европы в Сибирь, Среднюю Азию и Казахстан. По территории города проходит федеральная трасса Москва – Самара – Уфа – Челябинск, по которой перевозят грузы из Европы на Урал и в Сибирь, а также Самара – Уральск – Актюбинск – Чимкент, служащая для связи с республикой Казахстан и другими государствами Средней Азии. Трассы регионального значения связывают город с Саранском, Ульяновском, Димитровградом, Пугачёвом, Энгельсом, Волгоградом, Бугурусланом и Саратовом.

Междугородное и международное автобусное сообщение осуществляется с Центрального автовокзала, автостанции «Аврора» и Пригородного автовокзала. Город имеет постоянное беспересадочное автобусное сообщение с такими крупными центрами, как Москва, Баку, Йошкар-Ола, Казань, Оренбург, Пермь, Саратов, Ульяновск. В летний период регулярно организуются пригородные «дачные» маршруты автобусов.

Международный аэропорт Курумоч принимает большинство типов воздушных судов. Грузовые перевозки осуществляются аэродромом «Безымянка», способным обслуживать взлёт тяжёлых грузовых самолётов типа «Руслан». Аэродром «Смышляевка» используется как база малой авиации. Существует также военный аэродром «Кряж».

Железнодорожные перевозки осуществляет, главным образом, Куйбышевская железная дорога (ОАО «Российские железные дороги»). Электропоезда работают на участках «Самара — Похвистнево — Абдулино», «Самара — Курумоч — Жигулёвское Море — Тольятти — Отвага», «Самара — Сызрань». Самарский железнодорожный вокзалявляется самым высоким зданием вокзала в Европе и крупнейшим вокзалом в России.

Водные транспортные пути, позволяющие принимать суда системы «река – море», имеют развитые подъездные коммуникации, погрузочно-разгрузочные и терминальные комплексы. «Самарский речной порт» – это крупнейший речной узел в Среднем Поволжье. Он имеет выходы в зоны Волго-Камского и Волго-Донского бассейнов, Балтийского, Белого, Азовского, Чёрного, Каспийского, Средиземного морей.

Поток пассажирского транспорта обслуживается Самарским речным вокзалом и рядом дебаркадеров по многим направлениям (например, Проран, Рождествено, Гаврилова поляна, Нижний пляж, Шелехметь, Винновка, Ширяево). В зимний период навигация по некоторым направлениям осуществляется судами на воздушной подушке.

Самарский транспортный узел имеет высокоразвитый комплекс средств телекоммуникаций. С помощью телекоммуникаций осуществляются банковские операции, обмен документацией, управление движением транспортных средств, управление логистикой.
Таким образом, наличие всесторонне развитого транспортного узла является одним из наиболее очевидных преимуществ Самары. Данный фактор даёт мощный импульс развитию на территории города торговли и логистики, способствует совершенствованию промышленного комплекса, а также делает Самару открытой и доступной. В связи с этим, дальнейшее развитие транспортного комплекса должно привести к повышению статуса Самары в глобальной сети городов. Безусловным плюсом для этой цели является наличие разработанной Комплексной транспортной схемы, задающей единый вектор к усилению преимуществ сложившегося транспортного узла.

## **2.Новости в развитии городского транспорта**

Глава Самары Виктор Тархов представил доклад о развитии городского транспорта на сессии Международной Ассамблее столиц и крупных городов **.**27 августа 2010г. в Ульяновске прошла встреча муниципалитетов – членов Международной Ассамблеи столиц и крупных городов и ассоциации городов Поволжья. Участники сессии обсудили ряд наиболее актуальных вопросов развития больших городов – система транспортного обслуживания, сохранения здоровья, электронных библиотек и многое другое. С докладом «Развитие дорожно-транспортной системы городского округа Самара на ближайшие годы и длительную перспективу»  и выступил на одном из круглых столов  самарский градоначальник. Здесь же, на заседании, присутствовал заместитель министра транспорта России Николай Лямов. Что важно, участники сразу договорились посвятить круглый стол не просто рассказам, а совместному обсуждению общих и частных проблем с предложением выхода из них.

В развитии транспортной отрасли Самаре действительно есть, о чем рассказать. Ряд достижений положительно выделяют областной центр на фоне целого ряда муниципалитетов. Самое важное – в нашем городе удалось сохранить муниципальный транспорт. Примерно 80% - таков объем перевозок, которые сегодня осуществляются именно муниципальным транспортом. А это настоящая подушка безопасности для города – гарант того, что в заданное время и по заданному тарифу муниципальный автобус, трамвай, троллейбус и метро отвезет пассажиров по маршруту. «Большинство перевозок сегодня осуществляются муниципальными транспортом, и мы не собираемся снижать эту цифру, это и есть развитие общественного транспорта», - подчеркнул Глава Самары Виктор Тархов. Кроме того, важным фактором в развитии транспорта города является оборудование всего подвижного состава системой спутниковой навигации. Навигаторы позволяют в режиме реального времени отследить, где конкретно находится тот или иной троллейбус или автобус. Кстати, таким же образом сегодня можно отследить и каждую машину скорой помощи, а также коммунальную технику МП «Благоустройство».  Напомним также, что в Самаре проводится поэтапная оптимизация маршрутной сети, благодаря которой передвижение на общественном транспорте становится более комфортным для пассажиров – сокращаются дублирующие маршруты, прибавляется или уменьшается, где это необходимо, количество подвижного состава на различных маршрутах в зависимости от изучения пассажиропотока.

Виктор Тархов в своем выступлении предложил обратить внимание на выделение средств на развитие метрополитенов.

Сразу же после заседания, 27 августа мэр Самары Виктор Тархов прокомментировал значимость проведения подобных встреч для развития муниципалитетов: «Такие встречи - всегда обмен опытом. Очень важно знать, в каком направлении, как., и насколько удачно  развиваются другие города и быстро брать на вооружение действительно стоящие проекты и инициативы.  Я для себя лично почерпнул много интересного – в том числе, и из высказываний заместителя министра транспорта России. Например, было крайне интересно услышать из первых уст о готовящихся законопроектах по развитию транспортной отрасли», - рассказал Виктор Тархов.

Напомним, Международная ассамблея столиц и крупных городов -  это общественное некоммерческое объединение, созданное 2 сентября 1998 года для организации совместных действий в целях социально-экономического развития городов. В состав МАГ входят десятки городов России  и стран СНГ.  «Международная Ассамблея сейчас стала заниматься выработкой типовых решений: в городах сейчас есть очень хорошие примеры решения различных задач – его можно взять как типовой и растиражировать для других городов. В частности, и опыт Самары, конечно, тоже», - отметил исполнительный директор МАГ Владимир Селиванов [1]

***2.1 Монорельсовая дорога***

Запланировано в 2011 году и возобновление маршрута троллейбуса №11 «Губернской рынок — Октябрьская набережная». Для этого будет восстановлено разворотное кольцо с улицы Лесной на Волжский проспект. Из городского бюджета на эти цели выделяется около 1 млн рублей. Еще около 4 млн рублей будет направлено на оборудование поворотной кривой трамвайного полотна на перекрестке улиц Ново-Вокзальной и Ставропольской в сторону Воронежской — в оба направления. В дальнейшем это позволит открыть новые трамвайные маршруты.

По мнению Антона Буслова, все вышеперечисленные меры — это лишь первоочередные направления в деятельности мэрии, сама же транспортная система остается «непрозрачной». Впрочем, как заявил «ВК» первый вице-мэр Самары Виктор Кудряшов, как раз над этим чиновникам предстоит поработать в 2011 году. «В следующем году департамент строительства и архитектуры должен разработать комплексную транспортную схему, — пояснил Виктор Кудряшов. — Она станет своего рода скелетом всей системы движения в городе. Самара не может развиваться в отрыве от такой схемы. От нее напрямую зависит решение проблемы пробок, разгрузка центральной части города и многие другие вопросы».
Отметим, что в дальнейшем при формировании транспортной системы города власти будут отдавать приоритет электрическим видам транспорта, в частности, трамваям. Параллельно будут прорабатываться варианты внедрения легкого рельсового транспорта.

Напомним, идея строительства в Самаре монорельсовой дороги активно обсуждалась еще  в прежней администрации города. И комитет градостроительства и архитектуры даже сделал предварительные расчеты будущих маршрутов и разработал проект, который включал в себя шестнадцать станций. Наиболее возможным вариантом администрация Виктора Тархова считала путь от Хлебной площади через весь город до Красного Пахаря. Строительство монорельсовой дороги планировалось осуществить за счет средств инвесторов. В начале 2010 года шумиха вокруг идеи внедрения альтернативного вида транспорта стихла.

Как пояснил «ВК» Виктор Кудряшов, монорельсовый транспорт может появиться в городе, но пока это далекая перспектива. «Это вопрос даже не завтрашнего дня, — сказал он. — Сначала будет проведена оценка эффективности внедрения нового вида транспорта, произведено экономическое обоснование. Могу вам сказать, что на следующий год в бюджете Самары средства на соответствующее строительство не запланированы».
 **Справка**

Монорельсовая дорога — это вагоны, двигающиеся над землей на высоте от 5 до 15 метров со скоростью 80 км/ч по специальным опорам. Каждый вмещает пятьдесят пассажиров, часть которых, как и в любом общественном транспорте, занимает места для сидения, а другая стоит, придерживаясь за поручни. Преимущества такой транспортной системы — автоматизированная система управления и непрерывный цикл эксплуатации.[2]

3. Целевая программа городского округа Самара «Развитие городского пассажирского транспорта в городском округе Самара» на 2009 - 2015 годы.

В городском округе Самара сложилась и развивается единая транспортная система ГПТ (городской пассажирский транспорт). Уровень автомобилизации в городском округе Самара достиг 300 автомобилей на 1000 жителей. Вместе с тем около 94,7 % перевозок осуществляется наземным городским пассажирским транспортом, включающим в себя автобус, троллейбус, трамвай, на долю метро приходится 5,3 %.

ГПТ городского округа Самара в целом обеспечивает транспортное обслуживание населения и гостей городского округа Самара. Определенную положительную роль в улучшении транспортного обслуживания пассажиров сыграла реализация городской целевой программы «Развитие и модернизация пассажирского транспорта города Самары (2003 - 2007 годы)», утвержденная Постановлением Самарской Городской Думы от 28 ноября 2002 года № 195. Программой предусматривалось приобретение 496 ед. подвижного состава за счет средств бюджета городского округа Самара на сумму 1 085,5 млн. руб. За время действия программы было приобретено 194 ед. подвижного состава на сумму 462,1 млн. руб., в том числе 106 ед. за счет средств бюджета городского округа Самара на сумму 349,3 млн. руб. и 88 ед. за счет иных средств на сумму 112,8 млн. руб.

Неполное исполнение мероприятий программы обусловлено недостаточным финансированием ее мероприятий. Это, в свою очередь, не позволило предоставить жителям транспортные услуги в полном объеме и надлежащего качества.

ГПТ в целом обеспечивает транспортное обслуживание населения городского округа Самара. Однако на условия его работы существенное влияние оказывают следующие факторы:

- отставание от требуемого уровня развития системы метрополитена, вызванное значительным сокращением выделяемых средств из бюджетов всех уровней;

- перегруженность существующей улично-дорожной сети и как следствие отставание темпов ее развития, вызванное сокращением средств, выделяемых на строительство улиц и дорог.

Принимаемые меры по развитию ГПТ не в полной мере позволяют предоставлять населению транспортные услуги, отвечающие современному качественному уровню:

- средняя продолжительность затрат времени на поездку из жилых районов до рабочих мест по городскому округу Самара превышает один час при нормативе 50 - 55 минут;

- на отдельных маршрутах ГПТ условия перевозок пассажиров в часы «пик» неудовлетворительны, заполнение транспортных средств и интервалы движения на маршрутах превышают действующие нормативы более чем в 1,5 раза;

- порядок размещения муниципального заказа на перевозки и нормативная правовая база недостаточны для осуществления взаимодействия операторов различных форм собственности и предоставления им равных возможностей участия на рынке перевозок, четкого выполнения ими обязательств по договору транспортного обслуживания;

- имеющиеся средства контроля движения транспортных средств на линии не позволяют на должном уровне обеспечить проверку выполнения перевозчиками договора транспортного обслуживания.

В городском округе Самара недостаточно используется для пассажирских перевозок водный и железнодорожный транспорт.

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

Настоящая Программа разработана с учетом Генерального плана развития городского округа Самара, Комплексной транспортной схемы и материалов комплексного изучения пассажиропотоков, Программы развития метрополитена и др.

Социальные, экономические и экологические результаты реализации Программы заключаются в следующем:

- средние затраты времени на поездку из жилых районов до рабочих мест снизятся до 24 - 27 мин.;

- среднее наполнение салонов в час «пик» (чел./кв. м свободной площади пола) снизится до 3 по автобусу, 3 - по троллейбусу и 4 - по трамваю;

- средний интервал в час «пик» снизится и составит по автобусу 6 - 7 мин., троллейбусу - 3 - 4 мин., трамваю - 5 - 6 мин.;

- объемы вредных выбросов снизятся на 2,5 тонн по сравнению с ожидаемым уровнем 2008 года;

- повысится скорость движения на выделенных полосах до 30 км/час;

- реорганизуется система наземного ГПТ.

К рискам, связанным с реализацией Программы, следует отнести, в первую очередь, финансирование мероприятий Программы со стороны бюджета городского округа Самара не в полном объеме, возможный отказ инвесторов от участия в предварительно согласованных мероприятиях в связи с изменением инвестиционной привлекательности проектов, осложнения на топливно-энергетическом рынке и т.д.

***3.1 Основные цели, задачи, этапы и сроки реализации Программы***

В условиях роста благосостояния горожан, их возросшей мобильности, свободы выбора между поездкой на общественном или личном транспорте сохранить объемы перевозок наземный ГПТ сможет лишь при существенном повышении как качества подвижного состава, так и качества и комфортности самой поездки.

Основными целями разработанной Программы являются:

- обеспечение комфортных условий жизнедеятельности населения городского округа Самара путем развития устойчиво функционирующей, экономически эффективной, привлекательной и доступной для всех слоев населения системы ГПТ;

- сокращение средних затрат времени на поездку из жилых районов до мест приложения труда и снижение уровня наполнения салонов подвижного состава;

- повышение уровня комфортности транспортной системы и ее доступности, особенно для малообеспеченных слоев населения городского округа Самара;

- повышение экологических параметров транспортной системы;

- повышение эффективности функционирования транспортного комплекса городского округа Самара за счет внедрения рыночных отношений и технических средств диспетчерского управления и контроля движения транспортных средств, автоматизированного изучения пассажиропотока и сбора выручки от перевозки.

В целях достижения поставленных задач предполагается четыре этапа выполнения Программы:

1 этап - 2009 год. Предполагается сконцентрировать основные усилия на:

- реализации предпроектных предложений по обеспечению приоритетного движения маршрутных транспортных средств по выделенным полосам;

- совершенствовании рынка пассажирских перевозок;

- обеспечении практической реализации новых федеральных и региональных нормативных правовых актов по регулированию перевозочной деятельности в сфере пассажирских перевозок;

- допуске перевозчиков на рынок пассажирских перевозок на конкурсной основе;

- осуществлении контроля и управления перевозочным процессом перевозчиками всех форм собственности с использованием средств спутниковой навигации;

- применении электронных средств в технологии оплаты проезда в ГПТ;

- оптимизации маршрутной сети всех видов ГПТ и повышении пропускной способности остановочных пунктов.

2 этап - 2010 год. Предполагается расширить внедрение выделенных полос для обеспечения движения маршрутов общественного транспорта.

3 этап - 2011 год. Предполагается переход к созданию интегрированной транспортной системы, предусматривающей взаимодействие всех видов ГПТ.

4 этап - 2012 - 2015 годы. Предполагается создание интегрированной транспортной системы, предусматривающей взаимодействие всех видов ГПТ.

***3.2 Перечень и характеристика основных мероприятий Программы***

Выполнение Программы возможно при условии достижения следующих целевых индикаторов и показателей для каждого этапа их решения.

Основными задачами Программы являются:

- сокращение средних затрат времени на поездку из жилых районов до мест работы и снижение уровня наполнения салонов подвижного состава;

- повышение уровня комфортности транспортной системы и ее доступности, особенно для малообеспеченных слоев населения городского округу Самара;

- повышение экологических параметров транспортной системы;

- повышение эффективности функционирования транспортного комплекса городского округа Самара за счет внедрения рыночных отношений.

Программа включает в себя комплекс мероприятий для решения поставленных задач:

1. Повышение скорости движения общественного транспорта.

Проблема повышения скорости движения общественного транспорта является одной из важнейших задач повышения качества и эффективности работы ГПТ в городском округе Самара. В рамках настоящей Программы предусматривается разработка Департаментом транспорта предпроектных предложений по обеспечению приоритетного движения маршрутных транспортных средств по выделенным полосам на Московском шоссе, строящейся магистрали по пр. Карла Маркса и др. Данные мероприятия не требуют финансирования.

После обустройства в соответствии с утвержденными проектами выделенных полос МП «Пассажиравтотранс», МП «ТТУ» и перевозчики других форм собственности, допущенные в установленном порядке к работе на маршрутной сети, организуют по ним движение ГПТ.

Программа учитывает принятую Правительством Самарской области Концепцию развития дорог общего пользования городского округа Самара на период до 2015 года в части обеспечения повышения скорости движения транспорта за счет создания развязок на основных магистралях города, надземных (подземных) переходов через проезжую часть, повышения пропускной способности остановочных пунктов.

2. Создание интегрированной транспортной системы, предусматривающей взаимодействие ГПТ с другими видами транспорта.

Предусматривается упорядочение перевозок легковыми такси с учетом современных требований к обслуживанию пассажиров данным видом транспорта на территории городского округа Самара.

Разработка и создание комплексной маршрутной сети ГПТ, во взаимосвязи охватывающей все виды перевозок: трамваем, троллейбусом, автобусом, метро, железнодорожным и речным транспортом.

3. Совершенствование рыночных отношений.

В целях обеспечения безопасности перевозок, повышения качества предоставляемых услуг, создания равных условий доступа перевозчикам на рынок транспортных услуг предусматривается заключение договоров с коммерческими транспортными организациями на конкурсной основе на право перевозки пассажиров по городским маршрутам. В случае предоставления вышеуказанными организациями проезда по установленным тарифам, они получают право на компенсацию выпадающих доходов от перевозки граждан транспортом общего пользования из бюджетов соответствующих уровней.

4. Развитие материально-технической базы ГПТ. Приобретение нового подвижного состава: автобусов, троллейбусов и трамваев на 2009 - 2015 годы.

В целях обеспечения замены подвижного состава, выработавшего свой срок, предлагается закупать ежегодно до 2 единиц автобусов за счет собственных средств МП «Пассажиравтотранс». За 2009 - 2011 годы предусматривается приобрести за счет средств бюджета городского округа Самара 38 троллейбусов, 44 трамвайных вагона на замену отслуживших нормативный срок. За счет других источников - 144 автобуса, 37 троллейбусов, 43 трамвайных вагона.

Подвижной состав будет пополняться современными моделями, предоставляющими пассажирам более высокий уровень комфорта с улучшенными экологическими и экономическими характеристиками. Все автобусы будут приобретаться с двигателями, соответствующими нормам ЕВРО-3 и выше, часть из них будет оборудована аппарелями для перевозки маломобильных категорий населения. Подвижной состав электротранспорта будет иметь тяговые установки с энергосберегающими технологиями. Будет внедряться подвижной состав с низким уровнем пола, обеспечивающий комфортные условия пассажирам при посадке и высадке, повышение скорости сообщения. Это позволит обеспечить доступность транспортных услуг маломобильным группам населения.

Будет осуществлена замена павильонов ожидания ГПТ с истекшим сроком эксплуатации на конструкции нового образца за счет средств других источников финансирования.

5. Снижение негативного воздействия ГПТ на экологию городского округа Самара.

Оценка воздействия транспортной системы на экологию городского округа Самара и разработка мероприятий по его снижению является важнейшей задачей настоящей Программы. Оценка общих годовых валовых выбросов вредных веществ от функционирования производственно-технической базы осуществлена с учетом строительства новых объектов согласно предлагаемому варианту развития. При оценке валовых выбросов учитывались факторы загрязнения почвы, водного и воздушного бассейнов от деятельности производственно-технической базы предприятий ГПТ.

Общие годовые валовые выбросы от функционирования подвижного состава определены с учетом его среднего возраста и темпов обновления, а также закупки нового подвижного состава с экологическими параметрами ЕВРО-3 и выше.

Уровень вредных выбросов от движения подвижного состава городского транспорта приведен с учетом выбросов электростанций. Уровень вредных выбросов от движения автобусов в базовом варианте снижается с учетом стопроцентного внедрения подвижного состава с экологическими параметрами не ниже ЕВРО-3.

Планируется предусмотреть участие в областной программе развития пассажирского транспорта в части разработки комплекса мер, стимулирующих переход на компримированный природный газ пассажирского транспорта.

6. Кадровое обеспечение предприятий пассажирского транспорта.

В целях нормативного обеспечения предприятий городского наземного пассажирского транспорта и привлечения к работе на основных производственных должностях жителей городского округа Самара и пригородной зоны предусматривается разработать и реализовать комплекс мер социального и материального обеспечения работников.

7. Дополнительные мероприятия из основных направлений реформирования и развития пассажирского транспортного комплекса городского округа Самара:

- Проведение Департаментом транспорта комплексного транспортного обследования в городском округе Самара, включающего в себя изучение пассажиропотоков и пропускной способности остановочных пунктов маршрутного пассажирского транспорта, определение транспортной потребности населения в перевозках по маршрутам, видам транспорта, определения количества подвижного состава по вместимости для удовлетворения выявленной транспортной потребности. Изучение пассажиропотоков в связи с внедрением системы «электронный проездной» дополнительного финансирования не требует.

- Совершенствование работы отдела организации дорожного движения при Департаменте транспорта с функциями, обеспечивающими решение текущих и перспективных проблем в области организации дорожного движения в городском округе Самара.

- Разработка и реализация Целевой программы городского округа Самара по обеспечению безопасности дорожного движения в рамках соответствующих долгосрочных Федеральной и областной программ.

- Проведение политики в отношении перевозчиков, осуществляющих пригородные перевозки, по ограничению маршрутов пригородного сообщения не далее границ городской черты с целью снижения загруженности городских магистралей.

- Снижение затрат муниципальных предприятий пассажирского транспорта на осуществление перевозочно-хозяйственной деятельности за счет внедрения новых стандартов управления, проведения комплекса мероприятий, направленных на снижение себестоимости перевозок и повышения эффективности технологического процесса предприятий.

- Создание нескольких ОАО на базе отдельных предприятий муниципального пассажирского транспорта, передача им части маршрутной сети городского округа Самара, что позволит обновить на этой основе подвижной состав, работающий на данных маршрутах.

- Разработка и утверждение нормативной правовой базы по инженерному обустройству и развитию маршрутной сети городского округа Самара.

- Подготовка и утверждение Методики определения уровня расчетных тарифов, применяемых при взаиморасчетах с перевозчиками.

- Осуществление регулирования покилометровых тарифов и предоставления льгот при перевозках населения на садово-дачные массивы исходя из размеров целевого бюджетного финансирования данных перевозок на конкретный год. При доставке населения на садово-дачные массивы проведение политики постепенного замещения муниципального транспорта частными перевозчиками.

***3.3 Оценка социально-экономической эффективности от реализации Программы***

ГПТ в целом обеспечивает транспортное обслуживание населения городского округа Самара. Однако на условия его функционирования существенное влияние оказывают следующие факторы:

- отставание от требуемого уровня развития, вызванное недостаточным количеством средств, выделяемых из бюджета городского округа Самара;

- большая изношенность парка транспортных средств;

- перегруженность существующей улично-дорожной сети;

- отсутствие необходимой нормативной правовой базы, регулирующей деятельность перевозчиков на рынке транспортных услуг, взаимоотношения перевозчиков и пассажиров.

Учитывая отмеченное отставание в развитии транспортного комплекса городского округа Самара, на первый план выдвигается задача приоритетного развития общественного пассажирского транспорта.

В целях обеспечения комфортных условий проживания населения городского округа Самара путем развития устойчиво функционирующей, экономически эффективной, привлекательной и доступной для всех слоев населения, в том числе инвалидов и других маломобильных категорий, системы ГПТ, повышения эффективности использования средств бюджета городского округа Самара разработана Программа, реализация которой приведет к:

- сокращению средних затрат времени населения городского округа Самара на поездку из жилых районов до рабочих мест и снижению уровня наполнения салонов подвижного состава;

- повышению уровня комфортности поездок пассажиров и доступности транспортной системы, особенно для малообеспеченных слоев населения городского округа Самара;

- улучшению экологических параметров транспортной системы;

- повышению эффективности функционирования транспортного комплекса городского округа Самара за счет внедрения рыночных отношений.

***3.4.Механизм реализации Программы***

Головным исполнителем мероприятий Программы является Департамент транспорта.

Департамент транспорта осуществляет деятельность по выполнению мероприятий Программы:

- обеспечивает координацию деятельности исполнителей Программы;

- разрабатывает в пределах своей компетенции правовые акты, необходимые для реализации Программы;

- проводит анализ и формирует предложения по рациональному использованию финансовых ресурсов Программы;

- уточняет механизм реализации и суммы затрат по мероприятиям Программы.

***3.5.Организация управления Программой и контроль за ходом ее исполнения***

Общий контроль за реализацией мероприятий Программы осуществляет Администрация городского округа Самара. Глава городского округа Самара назначает персонального руководителя Программы - заместителя Главы городского округа Самара - руководителя Департамента транспорта, отвечающего за ее реализацию и обладающего правом вносить предложения об изменении размеров финансовых средств, направляемых на решение отдельных задач Программы.

Реализация Программы осуществляется на основе муниципальных контрактов на закупку и поставку продукции для муниципальных нужд, заключаемых заказчиком с исполнителями, отобранными в установленном законодательством Российской Федерации порядке.

Текущее управление реализацией Программы осуществляется муниципальным заказчиком - Головным исполнителем Программы - Департаментом транспорта.

Для обеспечения мониторинга хода реализации Программы Департамент транспорта представляет Департаменту экономического развития Администрации городского округа Самара, Департаменту финансов Администрации городского округа Самара и Думе городского округа Самара отчеты о выполнении Программы, заявки на финансирование Программы по установленной форме в соответствии с действующими муниципальными правовыми актами.

Ход и результаты выполнения мероприятий Программы могут рассматриваться на заседаниях Коллегии Администрации городского округа Самара с заслушиванием отчетов персонального руководителя Программы.

## **4. Автобусный парк Самары**

В 2007 году автобусный парк Самары насчитывал примерно 650—700 пассажирских автобусов малой, большой и особо большой вместимости. Большую часть составляют автобусы российского производства. Костяк парка составляют белорусские автобусы МАЗ. Имеется небольшое количество автобусов ЛАЗ-695, ПАЗ-3205, ПАЗ-4234, КАвЗ-3976. Наиболее новые отечественные автобусы в Самаре — ЛиАЗ-5256, а также сочлененные АКА-6226, изготовленные на Голицынском автобусном заводе по лицензии фирмы «Mercedes-Benz». Основные импортные модели автобусов в Самаре — «Икарусы» (одиночные 260 и сочлененные 280) венгерского производства и «Мерседесы» (одиночные O 345 и сочлененные O 345G) турецкого производства (по немецкой лицензии). Есть также небольшое количество польских автобусов «Автосан». В последние годы маршруты города (№ 2, № 70) стали обслуживать автобусы китайского производства под маркой «Ютонг» (YUTONG). С конца 2007 года парк начал пополняться автобусами производства «Скания-Питер» Scania Omnilink CKUB 4x2. Вышли на маршруты в 2007 году — 19 штук, в декабре 2008 — 27 штук, и в

***5. Историческая справка.***

**Самарский автобус** (до 1991 года Куйбышевский автобус) был запущен в эксплуатацию в 1926, впервые открыто автобусное движение с твердым маршрутом. С 1934 г. три 16-ти местных автобуса марки ГАЗ-03-30 перевозили пассажиров от фабрики кухни до Хлебной площади и поселка им. Шмидта. Через два года город получил 10 автобусов, а в ноябре 1936 года в трест пришло 10 грузовых такси. Затем перевозки осуществлялись автобусами ЗИС-8.

К 1966 году большое развитие получили пассажирские перевозки — транспортом перевозилось около 220 миллионов пассажиров. На начало 1971 года в городах области действовало 138 автобусных, 9 микроавтобусных городских, 194 пригородных и междугородных маршрутов.

В 2007 году действовало 66 маршрутов обслуживаемых 3 автобусными парками города.

Стоимость проезда в муниципальных и коммерческих автобусах, работающих по муниципальному заказу, на 1 января 2010 г. составляла 12 рублей при оплате по транспортной карте, 7 рублей при оплате по карте школьника или карте студента, 15 рублей — наличными.Список использованной литературы:

1. Постановление Главы города Самары от 07 февраля 2003 года № 60 «Об утверждении Порядка разработки и финансирования городских целевых программ».

2. Распоряжение Главы городского округа Самара от 26 марта 2008 года № 51-р «Об утверждении Плана действий Администрации городского округа Самара по реализации основных направлений социально-экономической политики на 2008 год»

3. Целевая программа городского округа Самара «Развитие городского пассажирского транспорта в городском округе Самара» на 2009 – 2015 годы (исполнитель- Департамент транспорта Администрации городского округа Самара)

4. Приложение к Решению Думы городского округа Самара от 31 июля 2008 г. № 627

Интернет ресурсы:

5. http://city.samara.ru/node/2008

6. http://news.mail.ru/inregions/volgaregion/63/5069533/

7. http://ru.wikipedia.org/wiki/