

**Проект Концепции развития общественного транспорта в г. Пензе
на 2015-2020 годы**

Содержание

Введение.....	2
1. Характеристика состояния системы общественного транспорта в г. Пензе	3
1.1. Автомобильный транспорт и дороги.....	3
1.1.1. Магистральная сеть.....	3
1.1.2. Улицы и дороги местного значения.....	6
1.2. Городской электрический транспорт.....	7
1.3. Железнодорожный транспорт.....	7
1.4. Воздушный транспорт.....	8
2. Развитие общественного транспорта в г. Пензе.....	9
2.1. Развитие конкуренции на рынке транспортных услуг.....	9
2.2. Совершенствование тарифной политики.....	10
2.3. Создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом.....	11
2.3.1. Мониторинг функционирования общественного транспорта.....	12
2.3.2. Формирование единой маршрутной сети и ее оптимизация.....	12
2.3.3. Создание системы диспетчерского управления общественным транспортом.....	13
2.4. Совершенствование инфраструктуры общественного транспорта.....	14
2.5. Повышение уровня безопасности общественного транспорта.....	15
2.6. Снижение вредного воздействия общественного транспорта на окружающую среду.....	16
2.7. Улучшение кадрового обеспечения транспортных предприятий.....	17
2.8. Создание нормативной правовой базы по вопросам развития общественного транспорта.....	18
2.9. Совершенствование контрольно-надзорных функций.....	19
Заключение.....	21

Введение

Общественный транспорт является одним из важных факторов обеспечения жизнедеятельности г. Пензы, базовой инфраструктурой экономического роста города и значимым фактором повышения уровня жизни.

Его устойчивое, сбалансированное и эффективное развитие должно обеспечить растущий спрос на транспортные услуги.

Согласно Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 №1734-р, общественный транспорт должен перейти на качественное новое целевое состояние, обеспечивающее доступность и высокое качество транспортных услуг в соответствии с социальными стандартами.

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

Современное социально-экономическое развитие города потребовало уточнение приоритетов и задач администрации г. Пензы в сфере развития общественного транспорта в виде Концепции развития общественного транспорта в г. Пензе на 2015-2020 годы.

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

Целью Концепции является создание устойчиво функционирующей и доступной для всех слоев населения единой системы общественного транспорта на основе формирования в городе рынка услуг, регулируемого в интересах общества и хозяйствующих субъектов.

Концепция является основой для:

- формирования и проведения единой политики администрации г. Пензы, в сфере развития общественного транспорта;
- качественного предоставления населению транспортных услуг;
- создания автоматизированных систем управления общественного транспорта;
- снижения транспортных издержек;
- повышения безопасности на общественном транспорте;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду;
- разработки и реализации нормативных правовых актов в интересах города и его жителей.

Правовую и методологическую базу Концепции составляют Конституция Российской Федерации, федеральные законы в сфере транспорта, Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года, и Генеральный план города Пензы.

1 Характеристика состояния системы общественного транспорта в г. Пензе

В настоящее время транспортную систему можно классифицировать как многофункциональную, обеспечивающую переработку и транспортировку всех видов грузов и обслуживание пассажиров города. Принимая во внимание имеющую место перевалку грузов между железнодорожным и автомобильным транспортом, транспортную систему можно считать интермодальной.

Транспортный комплекс территориальной системы представлен всеми видами транспорта – автомобильным, электрическим, железнодорожным и воздушным.

Общей целью предлагаемых Генеральным планом города Пенза (далее просто Генеральным планом) мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры является устойчивое развитие пригородной зоны и города Пензы в целом, сохранение и развитие полноценной городской и досугово-рекреационной среды, с помощью преобразований существующих транспортных сетей, рационального сочетания градостроительного развития транспортных сетей и преобразования вмещающих их территорий.

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры:

- транспортная инфраструктура г. Пензы должна быть рассчитана на обслуживание населения собственно города численностью 545 тыс. чел., с учетом наличия постоянного населения в пригородной зоне до 20 тыс. чел., при росте общей подвижности к 2025 году в 1,2 раза по отношению к 2005 году;

- градостроительные преобразования должны способствовать приоритетному развитию пассажирского транспорта общего пользования. Перевозки пассажиров общественным транспортом в 2025 году могут составить 40% от общего объема внутригородских перевозок;

- развитие улично-дорожной сети и сети пассажирского транспорта общего пользования должно обеспечить повышение безопасности и надежности всех видов передвижений, снижение негативного воздействия транспорта на среду жизнедеятельности до уровня, предусмотренного национальными и международными стандартами;

- плотность сети маршрутов пассажирского транспорта общего пользования на застроенных территориях должна быть в пределах 1,5 - 2,5 км на кв. км. Пропускная способность магистралей и узлов магистральной сети должна определяться с учетом приоритета движения пассажирского транспорта общего пользования;

- улично-дорожная сеть и пассажирский транспорт общего пользования должны обеспечивать передвижение по городской территории со средними затратами времени не более 30-40 минут для 80 - 90 процентов населения;

- сооружения хранения и обслуживания индивидуального автомобильного транспорта должны рассчитываться на уровень автомобилизации 300 авт./1000 жит. в настоящее время и 400 авт./1000 жит. к 2025 году.

1.1 Автомобильный транспорт и дороги

1.1.1 Магистральная сеть

Генеральным планом предлагается дальнейшее развитие сложившейся схемы магистральной улично-дорожной сети.

Основу магистральной улично-дорожной сети, запроектированную в Генеральном плане, составляют улицы общегородского значения с непрерывным и регулируемым движением транспорта. К ним относятся сложившиеся магистрали, по которым осуществляются основные связи планировочных районов между собой и с деловым центром города, а также вновь строящиеся магистрали, необходимые для организации связей вновь осваиваемых планировочных районов с центром города и между собой. Магистрали общегородского значения непрерывного движения и регулируемого движения составляют

неразрывную сеть вместе с внешними автодорогами федерального и территориального значения.

Стержнем системы магистральных улиц с непрерывным движением транспорта станет магистральная улица меридионального направления, трассирующаяся от нового обхода автодороги "Урал" через всю территорию города до выхода на федеральную трассу Тамбов-Пенза на юге в левобережной части города. Магистраль состоит из вновь пробиваемых участков, соединяющих существующие улицы Гагарина, Кулакова, Нижне-Тамбовскую, Воронова, Бурмистрова, 40 лет Октября. По этой трассе предусматривается нивелировка рельефа и строительство искусственных сооружений (транспортных развязок в разных и одном уровне, путепроводов, тоннелей, мостов), так как на ряде участков она пересекает территории с большим перепадом высот.

В широтном направлении магистральные улицы общегородского значения с непрерывным движением транспорта трассируются в северной части города:

– по Шоссейной улице (трасса существующего обхода), которая полностью включается в систему городских улиц, до ее выхода на основную трассу федеральной дороги "Урал";

– по существующим улицам - пр. Победы, Луначарского и Чаадаева (на участке от моста через р. Суру до пересечения с ул. Долгорукова, которая от ул. Чаадаева в северном направлении трактуется также, как магистральная улица общегородского значения с непрерывным движением транспорта).

Магистральные улицы общегородского значения с регулируемым движением транспорта составлены как существующими улицами, так и вновь пробиваемыми в районах новой проектируемой жилой и промышленной застройки.

а) в меридиональном направлении.

Сохраняют свое значение, как магистральные улицы общегородского значения с регулируемым движением транспорта, следующие улицы:

– от ул. Луначарского – Чехова, Кирова, Калинина, Кривозерье до примыкания к ул. Бурмистрова, являющейся участком магистральной улицы с непрерывным движением транспорта;

– от аэропорта "Пенза" – Центральная, Терновского, Баумана (левобережная часть), мост через Суру, Павлушкина, Тухачевского, Злобина, Свободы до Горбатова пер. и далее по ул. Свободы до пересеченная с новой меридиональной магистральной улицей общегородского значения в правобережной части;

– от пр. Победы – Карпинского, Окружная с пробивкой ее до ул. Тухачевского. На новом участке от ул. Калинина до ул. Тухачевского предусматривается строительство моста через р. Пензу и путепровода через железнодорожные пути;

– от пр. Победы на юг по улице, окаймляющей районы застройки, через железную дорогу по ул. Тульской до новой широтной магистрали, трассирующейся южнее линии железной дороги. На пересечениях, примыканиях и ответвлениях этой магистральной улицы с магистралями непрерывного и регулируемого движения предусматривается строительство развязок, на пересечении с линией железной дороги – путепровод.

Вновь пробиваемые меридиональные магистральные улицы общегородского значения с регулируемым движением транспорта сосредоточены преимущественно в районах нового освоения в северо-западной и юго-восточной части города. Они трассируются:

– от пр. Строителей на север через район новой малоэтажной жилой застройки, огибая районы многоэтажной застройки с примыканием к магистральной улице общегородского значения с непрерывным движением транспорта (старая трасса обхода дороги "Урал") и к новому обходу федеральной трассы "Урал";

– от нового обхода федеральной трассы "Урал" на юг через кварталы новой малоэтажной застройки с включением существующих улиц Новоселов, Стасова и ее продолжения на юг через железную дорогу до примыкания к новой широтной городской

дороге общегородского значения. В створе продолжения улицы Стасова на юг предусматривается строительство путепровода через линию железной дороги;

- от нового обхода федеральной трассы "Урал" на юг через кварталы новой малоэтажной застройки до примыкания к ул. Строителей;

- от ул. Чаадаева, пересекая железнодорожные пути и ручей Прокоп, частично по ул. Ново-Нейтральной и далее на юго-запад до примыкания к ул. Терновского. По трассе предусматривается строительство путепровода с развязкой через западную горловину станции Пенза-II, мостов через ручей Прокоп, реку Старая Сура и р. Сура;

б) в широтном направлении.

В систему магистральных улиц общегородского значения с регулируемым движением транспорта включаются следующие существующей улицы:

- пр. Строителей, ул. 8 Марта, ул. Суворова, ул. Бакунина;

- ул. Славы, ул. Пушкина с пробивкой ее до пр. Строителей (на пересечении с железной дорогой предусматривается строительство путепровода), ул. Лермонтова (требуется нивелировка рельефа на участке от ул. Калинина до ул. Красной);

- улицы Кураева и Либерсона до пересечения ул. Измайлова. По этой трассе ведется строительство транспортного тоннеля при прохождении исторической части города, моста через р. Суру и путепроводов через железнодорожные пути сортировочной станции Пенза-III. Генеральным планом рекомендуется разработка специального проекта по реконструкции ул. Кураева с целью оценки возможности строительства местного проезда над тоннелем в уровне примыкающих улиц, за счет использования перепада рельефа 2,5 м, разделяющего проезжую часть улицы на две разновысотные части;

- ул. Свердлова, ул. Крылова до пересечения с ул. Окружной;

- ул. Измайлова.

Городские дороги общегородского значения продолжают магистральные улицы общегородского значения на внеселитебных территориях.

В северной части города от нового обхода федеральной трассы "Урал" (район СТФ) до изгиба улицы Строителей пробивается трасса городской дороги, которая затем пойдет по ул. Строителей и ул. Литвинова и ее продолжению (новое строительство с путепроводами через ул. Аустрина, линию железной дороги Ртищево-Рузаевка, через ул. Саранскую), и мосту через р. Суру, и далее по новому участку до примыкания к магистрали непрерывного движения в правобережной части города (район Шуист).

Существующие улицы северного промрайона – Аустрина, Саранская, Каракозова, а также улицы Чаадаева и Нейтральная (восточные части улиц, после их пересечения с магистралью непрерывного движения) предлагается также классифицировать как городские дороги общегородского значения.

В западной части города предполагается построить продолжение ул. Стасова к югу от железной дороги со строительством путепровода до автодороги Пенза – М. Валяевка и продолжение ул. Мереняшева на север до автодороги Пенза – М. Валяевка.

В южной части система городских дорог уже сложилась – ул. Пушанина, ул. Перспективная и в пределах городской черты дороги Пенза – Мичуринское и Пенза – садоводство.

На северо-востоке городская дорога объединяет отдельные участки местных дорог к северу от федеральной автодороги "Урал", проходящих через Камыши – Хвощи – Победа – Новая жизнь. Эта дорога примыкает к магистрали общегородского значения с непрерывным движением транспорта в районе Согласие.

Магистральные улицы общегородского значения (с регулируемым и непрерывным движением транспорта) в сельтебе дополняются магистральными улицами районного значения и улицами местного значения, а вне сельтебы – дорогами общегородского и местного значения, вливающимися на пригородных территориях во внегородскую сеть автомобильных дорог. Таким образом, сеть магистралей общегородского значения представляет собой связную сеть Пензенского транспортного комплекса.

Местоположение магистралей районного значения определяется с учетом планировочной схемы районов застройки и с условием подключения к сети магистралей общегородского значения в узлах, отстоящих, как правило, от других узлов сети на расстоянии 400 - 600 м.

Генеральным планом предусматривается, что сеть районных магистралей будет составлена существующими и вновь пробиваемыми улицами в районах новой застройки.

В сеть магистральных улиц районного значения входят ул. Рахманинова и ее продолжение на запад в районах новой застройки, ул. Лядова, ул. Тернопольского, ул. Ладожская, которую предполагается пробить вдоль линии железной дороги в районы новой застройки; в центре города (полностью или частично) – улицы Мира, Чкалова, Тамбовская, Красная (на участке от ул. Лермонтова до ул. Тамбовской), ул. Урицкого с продолжением через остров Пески, ул. Мереняшева, переходящая в городскую дорогу местного значения. В правобережной части города в сеть районных магистралей, помимо вновь пробиваемых, войдут существующие улицы (полностью или частично) Клары Цеткин, Дружбы, Тарханова, Стрельбищенская, Луговая. Предусматривается строительство двух мостов через две протоки р. Суры в южной части острова Пески в створе новых районных магистралей.

Общая протяженность магистральных улиц и дорог на застроенной территории по обмеру чертежа составляет 231 км, в том числе, на 1-ю очередь – 156,4 км. Плотность магистральной сети улиц составит 2,1 км/кв. км, в том числе, на 1-ю очередь – 1,5 км/кв. км.

Протяженность магистральной сети должна постоянно уточняться по мере формирования планировочных решений для отдельных частей города в проектах планировки.

Объем нового строительства магистральных улиц и дорог на территории города составит – на первую очередь 54,5 км и к расчетному сроку еще 74,6 км (относительно современного положения).

При планировании нового строительства следует учесть большой объем реконструкции. Большая часть существующих магистралей нуждается в проведении работ по повышению качества проезжих частей, пешеходных путей сообщения, ремонта или нового строительства ливневой канализации и других инженерных сетей, на некоторых улицах расширения проезжей части.

В ранее освоенных районах Генеральным планом предусматриваются мероприятия, направленные на реконструкцию существующих магистралей общегородского и районного значения, в том числе: расширение проезжих частей перед пересечениями, устройство полноценного поперечного профиля с максимально возможным сохранением застройки и зеленых насаждений, выделение полос для движения маршрутных транспортных средств, создание или реконструкция центральных островков на основе расчетов уровня безопасности движения, пропускной способности магистралей и пересечений, достройка недостающих участков сети.

Пробивка новых участков магистралей со сносом застройки предусматривается только в исключительных случаях в комплексе с реновацией застройки. Предполагается, что новое строительство и реконструкция магистралей на застроенных территориях будет приводить к повышению стоимости земель и недвижимости.

Местоположение магистральных улиц и дорог и искусственных сооружений показано на основном чертеже Генерального плана и на чертеже "Схема транспортной инфраструктуры". Местоположение магистралей может уточняться в ходе разработки проектов планировки.

1.1.2 Улицы и дороги местного значения

Задачи упорядочения и развития улично-дорожной сети местного значения получают в Генеральном плане новую постановку, обусловленную, прежде всего, новыми условиями землепользования. Проектом Генерального плана предлагается более строго подразделять местную улично-дорожную сеть на улицы местного значения и внутриквартальные проезды.

Улицы местного значения являются кварталообразующими. Внутриквартальные проезды обеспечивают связь улиц местного значения и магистралей более высокого класса с отдельными земельными участками.

Внутриквартальные проезды должны включаться в сеть улиц и дорог общего пользования.

Основной задачей формирования местной сети в микрорайонах многоэтажной застройки является обеспечение подъездов к участкам, расположенным в глубине кварталов.

Улицы и проезды на территориях бывших садоводств должны быть включены в городскую улично-дорожную сеть общего пользования. Этот процесс должен сопровождаться реконструкцией дорожного полотна, устройством инженерных коммуникаций, в первую очередь, ливневой канализации.

Протяженность сети улиц и проездов местного значения в новых районах застройки будет определяться, главным образом, размерами земельных участков, сформированных в проектах планировки и проектах межевания для каждого района на основе функционального и правового зонирования территории.

1.2 Городской электрический транспорт

Протяженность контактной сети троллейбусов составляет – 126,75км.

Троллейбусная маршрутная сеть формировалась с учетом транспортного обслуживания производственных предприятий города.

В связи с вводом в эксплуатацию новых микрорайонов города и возникшими потребностями населения в пассажирских перевозках троллейбусная сеть требует пересмотра путем открытия новых и изменением схем движения существующих маршрутов.

Для достижения указанной цели необходимо:

-строительство контактной сети;

-применение троллейбусов с увеличенным автономным ходом на базе дизель-генераторной установке.

1.3 Железнодорожный транспорт

К основным целям развития железнодорожного транспорта как элемента транспортной инфраструктуры города Пензы относится выполнение его функций как части федеральной транспортной системы, реализация федеральных и региональных планов развития железнодорожного транспорта в комплексе с другими видами транспорта.

В соответствии с Федеральной целевой программой "Модернизация транспортной системы России" развитие Пензенского железнодорожного узла связано с пропуском груженых и порожних составов грузовых поездов на направлении – Курган – Пенза – Рязск – Мичуринск – Воронеж – Старый Оскол.

В подпрограмме "Железнодорожный транспорт" на этом направлении грузового движения предусматриваются мероприятия по реконструкции станций, включающие работы по удлинению приемоотправочных и сортировочных путей, для обеспечения пропуска грузовых поездов, состоящих из 71 условного вагона. Предполагается, что на этом направлении будет обеспечено движение грузовых поездов весом до 6 тыс. тонн, а в перспективе – до 9 - 12 тыс. тонн. На этом же направлении в подпрограмме предусматривается пропуск порожних поездов, состоящих из 100 вагонов, так как здесь наблюдается устойчивая тенденция к прохождению поездов, состоящих из порожних вагонов, и имеется техническая возможность организовать движение длинносоставных порожних поездов.

По сведениям Пензенского отделения филиала ОАО "РЖД" "Куйбышевская железная дорога" все мероприятия по дальнейшему развитию узла будут осуществляться в пределах существующей полосы отвода железной дороги и дополнительных городских территорий для развития деятельности железнодорожного транспорта не требуется.

Генеральным планом предусматривается строительство путепроводов через железнодорожные пути на пересечениях их с запроектированными новыми магистральными улицами и дорогами. Кроме того, необходимо реконструировать старые негабаритные железнодорожные путепроводы над улицами Ерик (пер. Горбатов), Урицкого и Чехова.

1.4 Воздушный транспорт

Генеральным планом учитываются мероприятия инвестиционной программы развития аэропорта, разработанной ОАО "Аэропорт "Пенза", которые дополняют мероприятия, изложенные в подпрограмме "Гражданская авиация" ФЦП "Модернизация транспортной системы России", и включают:

- помимо реконструкции ВПП и искусственных покрытий аэродрома, удлинение ВПП на 700 м;
- реконструкцию и модернизацию линейно-кабельного оборудования;
- модернизацию и реконструкцию здания аэровокзала;
- строительство грузового терминала;
- строительство новой гостиницы на 200 - 250 мест, а также другие мероприятия.

Предлагается также реконструкция привокзальной площади с целью улучшения обслуживания растущих пассажиропотоков, в увязке с проектом модернизации аэровокзала.

2 Развитие общественного транспорта в г. Пензе

Целью развития общественного транспорта в г. Пензе в течение 2015-2020 годов является формирование единой системы общественного транспорта, удовлетворяющей растущие потребности населения, в том числе граждан с ограниченной способностью к передвижению, в гарантированных, доступных и безопасных пассажирских перевозках, обеспечивающих повышение качества жизни населения и экономический рост.

Данная система должна обеспечить координацию и оптимизацию работы различных видов общественного транспорта, а также транспортную и ценовую доступность населения в городе. Это окажет значительное влияние на улучшение качества обслуживания населения, повышение эффективности использования транспортных средств и сокращение материальных и трудовых затрат.

Для достижения указанной цели развития общественного транспорта необходимо реализовать комплекс задач и мероприятий, обеспечивающих:

- развитие конкуренции на рынке транспортных услуг;
- совершенствование тарифной политики;
- создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом;
- совершенствование инфраструктуры общественного транспорта;
- повышение уровня безопасности общественного транспорта;
- снижение вредного воздействия общественного транспорта на окружающую среду;
- улучшение кадрового обеспечения транспортных предприятий;
- создание нормативной правовой базы по вопросам развития общественного транспорта;
- совершенствование контрольно-надзорных функций.

2.1 Развитие конкуренции на рынке транспортных услуг.

Для обеспечения качественного транспортного обслуживания населения г. Пензы необходимо развивать конкурентный рынок в сфере общественного транспорта. Это обеспечит работу механизма "цена - качество" и сделает цену и качество предметом конкуренции, а также оптимизирует между ними баланс.

Формирование рынка услуг общественного транспорта должно предусматривать соблюдение требования эффективной конкуренции, а так же недопущение монополизации рынка, в том числе:

- регулярное обследование пассажиропотоков для эффективного распределения общественного транспорта по разным маршрутам его движения;
- распределение маршрутов общественного транспорта между перевозчиками должно осуществляться исключительно на конкурсной основе;
- организационно-технические, экономические и другие критерии для определения победителя конкурса должны быть максимально детализированы;
- заключаемые контракты на транспортное обслуживание должны определять требования к качеству и безопасности перевозок, порядок получения компенсации убытков от перевозок льготных категорий пассажиров и использования регулируемых тарифов и фиксировать стоимость проезда;
- совершенствование системы допуска к транспортной деятельности на основе механизма подтверждения соответствия транспортных средств и услуг установленным требованиям;
- поддержку малого и среднего бизнеса на общественном транспорте.

Все это создаст условия для дальнейшего повышения эффективности работы и роста конкурентоспособности предприятий общественного транспорта, привлечения инвестиций в развитие общественного транспорта и обеспечит стимулирование внедрения новейших технологий и использования современных транспортных средств.

2.2 Совершенствование тарифной политики

Проблема предприятий общественного транспорта заключается в том, что они не могут стать в современных условиях прибыльными за счет более эффективной работы, а не за счет повышения тарифов. И сегодня в целом они остаются убыточными. Особенность функционирования общественного транспорта в г. Пензе заключается в необходимости согласования экономических интересов транспортных предприятий и общественных интересов с учетом потребностей всех слоев населения и предполагает строго взвешенный подход к формированию тарифов за пользование услугами общественного транспорта.

Сегодня для удовлетворения требований населения к транспортным услугам по количественным, качественным и экономическим параметрам и одновременном обеспечении рентабельности предприятий общественного транспорта необходимо сдерживать рост тарифов на общественном транспорте.

Основными способами снижения роста тарифов являются государственное регулирование и создание рыночной экономики, при осуществлении которых следует учитывать следующие основные моменты:

- государственное регулирование зачастую оказывается слишком жестким, что приводит к ослаблению рыночных стимулов и оттоку капиталов из отрасли;
- отмена регулирования тарифов сопряжена с риском резкого повышения платы за проезд, а сохранение регулирования к ухудшению транспортного обслуживания населения. При регулировании тарифов наблюдаются единообразный пакет транспортных услуг и у перевозчиков отсутствуют стимулы к введению новшеств в транспортном обслуживании;
- механизм рыночной конкуренции также имеет свои недостатки, так как конкуренция часто оказывается недостаточной, недобросовестной и в итоге приводит к снижению качества транспортного обслуживания населения;
- при наличии конкуренции привлечение частных перевозчиков может уменьшить бюджетную нагрузку и повысить качество предоставляемых транспортных услуг, а при ее отсутствии – ухудшить качество транспортного обслуживания населения, а также вызвать рост стоимости проезда;
- заключение контрактов на транспортное обслуживание на конкурсной основе является достаточно эффективным средством создания конкуренции. Система конкурсов позволяет достичь более эффективных и высоких показателей уровня транспортных услуг. Для этого необходимо создать продуманную и взвешенную систему конкурсов, основанных

на объективных оценках уровня претендентов и вынесения частных решений с максимальным исключением субъективных подходов. При этом одним из вариантов обеспечения общего уровня рентабельности пассажирских перевозок может быть формирование лотов, объединяющих низкорентабельные и убыточные социально значимые маршруты с рентабельными;

– заключение контрактов с перевозчиками на длительный период времени (от 3 до 5 лет) может послужить стимулом для инвестирования в сферу пассажирских перевозок финансовых средств и привлечет новых перевозчиков;

– предоставление субсидий на транспортное обслуживание населения в целях компенсации перевозчику убытков, возникших вследствие регулирования тарифов и перевозки льготных категорий граждан, должно предполагать использование механизмов мобилизации внутрихозяйственных резервов транспортных предприятий, оптимизации их производства и т.п.

В современных условиях совершенствование тарифной политики заключается в создании эффективного механизма, основанного на использовании различных сочетаний элементов рыночного и государственного регулирования рынка транспортных услуг с учетом их социальной значимости.

Основными задачами совершенствования тарифной политики являются:

- мониторинг тарифов в целях ограничения их инфляционного влияния;
- ограничение тарифов для обеспечения доступности транспортных услуг и недопущения их оказания ниже себестоимости (демпинга) или долгосрочного применения заниженных цен, не позволяющих обеспечить безопасность транспортного процесса;
- обеспечение ценовой прозрачности рынка за счет расширения практики применения принципа "объявленного тарифа";
- обеспечение в интересах пользователей транспортных услуг стабильности и унификации тарифов.

Для отдельных видов общественного транспорта в г. Пензе тарифная политика будет характеризоваться следующим.

В сфере автомобильного и электрического общественного транспорта тарифное регулирование предполагает повышение ценовой доступности услуг общественного транспорта для менее обеспеченных слоев населения.

Ценообразование на перевозки в коммерческом режиме должно основываться на учете конъюнктуры рынка и повышенного качества транспортных услуг.

В целом, совершенствование тарифной политики в течение рассматриваемого периода развития общественного транспорта характеризуется:

- высоким уровнем государственного регулирования;
- доминирующей ролью государственного и муниципального секторов в предоставлении транспортных услуг;
- высоким уровнем субсидирования как оборотного, так и основного капитала перевозчиков;
- обязательством государства по обеспечению установленного минимального уровня услуг транспортного обслуживания;
- скоординированным и интегрированным подходом к общественному транспорту.

2.3 Создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом в г. Пензе

Создание информационно-аналитической системы управления общественным транспортом обусловлено необходимостью повышения эффективности управления общественным транспортом и мониторинга его функционирования.

Основными задачами данной системы являются:

- осуществление мониторинга функционирования общественного транспорта;
- формирование и оптимизация единой маршрутной сети общественного транспорта;

- осуществление диспетчерского управления общественным транспортом;
- автоматизация продажи проездных документов на автомобильный и городской электрический общественный транспорт.

2.3.1 Мониторинг функционирования общественного транспорта

Осуществление мониторинга функционирования общественного транспорта в рамках вышеуказанной системы позволит органам местного самоуправления:

- вести централизованный учет и хранить информацию об объектах общественного транспорта, его инфраструктуре (в том числе подвижной состав, остановочные пункты) и хозяйствующих субъектах, предоставляющих транспортные услуги на территории г. Пензы;
- исключить дублирование в работе по сбору и хранению информации;
- обрабатывать и анализировать актуальные данные по общественному транспорту;
- исключить риск использования устаревших данных при проведении анализа и принятии управленческих решений в сфере общественного транспорта;
- повысить эффективность межведомственного взаимодействия за счет общедоступного использования собранных сведений;
- исключить многократное предоставление хозяйствующими субъектами идентичную (однотипную) информацию в органы власти, контролирующие общественный транспорт.

2.3.2 Формирование единой маршрутной сети и ее оптимизация

Формирование единой маршрутной сети общественного транспорта предполагает ведение реестра маршрутов общественного транспорта.

Реестр должен представлять собой информационную систему учета в электронном и бумажном носителях сведений о маршрутах общественного транспорта (включая его номер, путь следования, с указанием остановочных пунктов, места конечных остановочных пунктов). Данные реестра должны быть открытыми и общедоступными, подлежат опубликованию в средствах массовой информации и размещаться в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

Для улучшения и упорядочения движения общественного транспорта, обеспечения комфортных условий пересадки пассажиров с одного транспорта на другой и эффективности использования подвижного состава необходимо осуществить оптимизацию маршрутной сети с применением логистических принципов развития транспорта.

Оптимизация маршрутной сети обусловлена необходимостью:

- исключения дублирования маршрутов движения общественного транспорта;
- сокращения транзитных маршрутов общественного транспорта, проходящих через центр города;
- распределения подвижного состава по маршрутам с учетом пропускной способности дорог, допустимой скорости движения и в соответствии с его потребностями на маршруте;
- открытия новых маршрутов общественного транспорта для удовлетворения потребностей населения.

В ходе оптимизации маршрутной сети целесообразно:

- обустроить объекты инфраструктуры общественного транспорта (конечные и промежуточные остановочные пункты);
- разделить транспортные потоки в пространстве за счет выделения специальных полос и улиц для движения общественного транспорта, а также во времени за счет использования методов регулирования движения, обеспечивающих приоритет для движения общественного транспорта.

Одним из наиболее эффективных способов принятия решений по оптимизации структуры и процессов функционирования общественного транспорта является использование модели транспортной системы города (транспортная модель), которая

позволяет отображать закономерности транспортных процессов и оценивать последствия принятия управленческих решений.

Необходимо совершенствование данной системы для того, чтобы обеспечить:

- моделирование сети общественного транспорта в г. Пензе;
- предоставление гражданам в сети Интернет информации по вопросам общественного транспорта и их кратчайшим маршрутам;

Оптимизация маршрутной сети общественного транспорта посредством информационно-аналитической системы "Транспортная модель г. Пензы» предусматривает распределение пассажиропотоков на разных направлениях маршрутной сети по результатам их мониторинга и с учетом потребностей населения.

Одним из способов исследования пассажиропотоков может являться автоматизация процесса оплаты проезда и учета оказанных услуг пассажирских перевозок на общественном транспорте путем внедрения системы безналичной оплаты проезда в общественном транспорте, в том числе для льготных категорий граждан, с использованием пластиковых карт.

Исследование пассажиропотоков при помощи данной системы позволяет:

- получить достоверные результаты при значительном сокращении затрат и времени на обследование;

- обоснованно совершенствовать использование подвижного состава;

- проводить изменения маршрутов и расписания движения общественного транспорта;

- гибко менять систему организации труда водителей;

- определять фактический пассажиропоток по крупным и узловым остановкам общественного транспорта для организации эффективного взаимодействия между маршрутами и между различными видами транспорта, в том числе персонифицированный учет поездок граждан льготных категорий;

- создать прозрачный механизм компенсации выпадающих доходов транспортных предприятий за перевозку граждан льготных категорий и исключить перекрестное субсидирование.

2.3.3 Создание системы диспетчерского управления общественным транспортом

Осуществление диспетчерского управления обеспечивает оперативное управление общественным транспортом и формирует объективную информацию о его функционировании.

Для этого необходимо в рамках информационно-аналитической системы управления общественным транспортом информационно объединить центральную диспетчерскую службу и диспетчерские пункты транспортных предприятий.

Диспетчерское управление обеспечит:

- повышение качества транспортного обслуживания населения за счет непрерывного автоматизированного контроля движения в режиме реального времени,

- координацию и синхронизацию работы всех видов общественного транспорта за счет увязки интервалов движения по периодам дня на соприкасающихся маршрутах;

- повышение эффективности использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных потерь времени на маршруте и рационального использования подвижного состава и резерва на наиболее загруженных направлениях;

- повышение безопасности пассажирских перевозок за счет оперативного оповещения водителей транспортных средств об авариях и чрезвычайных ситуациях на маршрутной сети и информационного обеспечения мероприятий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций посредством организации связи водителей транспортных средств, участников дорожно-транспортных происшествий с представителями оперативных служб (скорая помощь, милиция и др.);

- предоставление информации населению о расписаниях движения общественного транспорта через информационно-телекоммуникационную сеть Интернет, информационные

киоски, в Call-центрах по городской и сотовой телефонной связи и через другие средства информирования населения;

–оперативное информирование пассажиров на остановках общественного транспорта с помощью остановочных табло об ожидаемом времени прибытия (отправления) автобуса, троллейбуса, номере маршрута и фактическом времени прибытия очередного транспортного средства.

–полный переход на автоматизированный учет и контроль организации работы транспортного комплекса;

–формирование для органов местного самоуправления и транспортных предприятий отчетности о выполнении транспортной работы по маршрутам за оперативные сутки.

При этом предполагается использование спутниковой навигационной системы типа ГЛОНАСС/GPS. Источником первичной информации являются датчики, установленные на транспортных средствах.

2.4 Совершенствование инфраструктуры общественного транспорта

Для улучшения качества транспортного обслуживания и удовлетворения спроса населения г. Пензы на транспортные услуги необходимо восстановить и обновить парк транспортных средств и усовершенствовать производственную базу транспортных предприятий и другие объекты инфраструктуры общественного транспорта, для чего необходимо:

–приобретение подвижного состава современного технического уровня, повышенной комфортности и приспособленного для перевозок пассажиров-инвалидов и других категорий маломобильных граждан;

–внедрение высокоэффективных технологий строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры общественного транспорта.

Вопрос обновления подвижного состава весьма капиталоемкий и его полное решение нельзя перекладывать на транспортные предприятия. Необходима государственная поддержка.

В связи с чем, обновление подвижного состава на маршрутной сети целесообразно осуществить за счет средств федерального, областного и местного бюджетов, а также за счет приобретения транспортных средств в лизинг.

В результате совершенствования инфраструктуры общественного транспорта будет достигнуто:

–улучшение качества перевозок пассажиров за счет сокращения их времени в пути, повышения комфортности и безопасности их перевозки;

–обновление парка подвижного состава;

–снижение убыточности перевозок транспортных предприятий за счет уменьшения транспортных издержек и эксплуатационных затрат;

–снижение вредного воздействия общественного транспорта на окружающую среду.

2.5 Повышение уровня безопасности общественного транспорта

По действующему законодательству обеспечение безопасности перевозок является прямой обязанностью перевозчиков вне зависимости от их организационно-правовой формы. К возлагаемым на перевозчиков задачам по обеспечению безопасности перевозок относятся:

–содержание подвижного состава в технически исправном состоянии, предупреждение неисправностей и отказов при эксплуатации на линии;

–обеспечение профессиональной надежности водителей;

–организация перевозочного процесса в соответствии с технологией, обеспечивающей безопасные условия перевозки пассажиров.

Как показывает практика, частные перевозчики далеко не в полной мере выполняют возложенные на них обязанности.

Обеспечение безопасности общественного транспорта должно осуществляться в соответствии с действующим законодательством путем реализации на всех видах транспорта правовых, экономических, организационных и иных мер для повышения состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности.

Задачами в части повышения уровня безопасности транспортной системы являются:
обеспечение безопасности движения;

–обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с Главным управлением МЧС России по Пензенской области;

–обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

–обеспечение мобилизационной готовности транспортного комплекса;

–развитие средств и систем надзора в сфере транспорта;

–обеспечение потребности транспортного комплекса в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.

Надлежащее обеспечение безопасности перевозок, снижения темпов роста аварийности и риска возможных дорожно-транспортных происшествий на общественном транспорте обеспечивается посредством:

–своевременной замены физически и морально устаревших транспортных средств;

–осуществления контроля выполнения нормативных требований эксплуатации транспортных средств и транспортной инфраструктуры, в том числе применение современных технических средств контроля за скоростными режимами движения транспортных средств, а также режимами труда и отдыха водителей;

–обеспечения участников движения информацией о возможных опасностях и способах их преодоления;

–повышения антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств путем их оснащения современными системами контроля пассажиров и несанкционированного доступа;

–стимулирования использования транспортных средств, соответствующих действующим требованиям по безопасности;

–совершенствования процедур регулирования допуска перевозчиков на рынок в части соблюдения требований безопасности дорожного движения за счет формирования условий участия в конкурсах (наличие базы технического обслуживания и ремонта, возможности проведения предрейсового и послерейсового технического осмотра автомобилей и медицинского контроля здоровья водителей, обеспечение условий автостоянки, подбора персонала соответствующей квалификации);

–разработка комплекса мер по обеспечению антитеррористической безопасности на транспорте, направленного на усовершенствование системы мер по организации и проведению антитеррористических мероприятий на объектах общественного транспорта и его инфраструктуры.

–координация действий всех заинтересованных структур по обеспечению антитеррористической безопасности на общественном транспорте.

Развитие общественного транспорта в г. Пензе также должно быть связано с обеспечением военной безопасности в соответствии с действующим законодательством и предусматривать:

–поддержание готовности общественного транспорта к обеспечению военной безопасности города в части выполнения массовых воинских перевозок в полном объеме и в заданные сроки;

–обеспечение мобилизационной подготовки и совершенствование региональной нормативно-правовой базы;

2.6 Снижение вредного воздействия общественного транспорта на окружающую среду

Все более актуальной становится проблема обеспечения охраны окружающей среды от вредного воздействия транспортных средств, в том числе общественного транспорта.

Снижение вредного воздействия всех видов общественного транспорта на здоровье человека и окружающую среду достигается за счет перехода на применение транспортных средств, работающих на экологически видах топлива и альтернативных источниках энергии, а так же снижение энергоемкости транспортных средств.

Для чего необходимо:

–разработать и ввести механизм стимулирования транспортных организаций, использующих такие транспортные средства и источники топливно-энергетических ресурсов;

–усилить контроль технического состояния эксплуатируемых транспортных средств по экологическим показателям, ограничения выбросов и утилизации отходов транспортных предприятий.

2.7 Улучшение кадрового обеспечения транспортных предприятий

Задачи развития общественного транспорта могут быть решены только при условии обеспечения данной отрасли достаточным количеством высокопрофессиональных специалистов.

Для чего необходимо обеспечить соответствующую подготовку специалистов и руководителей в сфере эксплуатации и управления общественным транспортом и его инфраструктурой и реализовать следующие мероприятия:

–совершенствование системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров в соответствии с изменяющимися требованиями рынка, в том числе по новым направлениям в области логистики, транспортных услуг, межтранспортного взаимодействия и других областях;

–широкое применение специализированных тренажеров для подготовки специалистов различных видов транспорта;

–проведение долгосрочной политики, направленной на повышение престижности транспортных профессий, стимулирование трудоустройства выпускников учебных заведений по специальности и на мотивацию приобретения качественных знаний и практических навыков, которые позволят сократить период адаптации молодых специалистов к производственным условиям;

–укрепление связи между работодателями и образовательными учреждениями в части согласования интересов и требований к отбору студентов, мониторингу заказчиком образовательных услуг учебного процесса, качеству подготовки и заключительному контролю знаний при расширении системы гарантированного трудоустройства успешных выпускников по специальности и заранее определенной должности;

–расширение практики предоставления рабочих мест для прохождения производственной и преддипломной практики студентам образовательных учреждений транспортного комплекса;

–создание системы наставничества, преемственности и накопления уникального опыта в сфере общественного транспорта;

–разработка требований к уровню квалификации водителей транспортных средств с учетом особенностей управления различными видами транспортных средств, а также с учетом особенностей осуществления конкретных видов пассажирских перевозок;

–формирование в транспортных организациях управленческих кадров, мотивированных на достижение корпоративных стратегических целей;

–проведение регулярных обучающих семинаров по вопросам формирования тарифов организациями общественного транспорта;

–обеспечение подготовки специалистов по мобилизационной подготовке на каждом виде общественного транспорта.

Существенную роль в повышении престижности транспортных профессий и уровня оплаты труда на общественном транспорте должна сыграть социальные гарантии по увеличению оплаты труда и предоставление персоналу транспортных предприятий социального пакета.

Для чего необходимо:

–укрепить экономическое положение транспортных предприятий, повышение их конкурентоспособности и экономической эффективности деятельности.

–обеспечение социальных гарантий,

–расширение и совершенствование корпоративных социальных пакетов (пенсионное обеспечение, размер оплачиваемого отпуска, медицинское обслуживание, продолжительность отдыха, возможность укрепления здоровья (занятие спортом, организация отдыха) и решения жилищного вопроса и обучения) на основе соглашений, отражающих текущий баланс интересов работодателей, работников отрасли и государства;

–соблюдение дифференциации оплаты труда в зависимости от квалификации работника;

–поощрение социальной ответственности бизнеса, а также использование в интересах развития кадрового потенциала договоров о социальном партнерстве.

2.8 Создание нормативной правовой базы по вопросам развития общественного транспорта

Эффективное и динамичное развитие общественного транспорта, конкурентоспособность транспортных предприятий во многом будут зависеть от разработки и принятия ряда важных нормативных правовых актов, регламентирующие следующие вопросы:

– порядок формирования реестров общественного транспорта и его инфраструктуры, а также межведомственного взаимодействия в части его ведения;

– порядок формирования и оптимизации маршрутной сети;

–порядок открытия, изменения и закрытия маршрутов общественного транспорта регулярного сообщения;

– порядок выделения сети социально значимых маршрутов на территории г. Пензы;

– порядок формирования и ведения реестра маршрутов общественного транспорта;

– порядок обследования пассажиропотоков на маршрутах регулярных сообщений.

2.9 Совершенствование контрольно-надзорных функций

Сегодня возникла потребность в совершенствовании контроля работы общественного транспорта.

Для защиты прав пассажиров как потребителей транспортных услуг, обеспечения их безопасности и осуществления контроля соблюдения участниками транспортного процесса своих обязанностей необходимо выполнить следующие мероприятия.

Ужесточить систему применения административных санкций в сфере общественного транспорта, рассмотреть вопрос о возможности введения административной ответственности:

–за нарушение расписания движения транспортных средств по маршруту регулярного сообщения;

–за осуществление перевозок пассажиров без разрешения на право работы по маршруту,

–за осуществление перевозок пассажиров по маршруту без разрешения на право работы на маршруте лицом, ранее подвергнутым административному наказанию за данное правонарушение;

–за нарушение периодичности (или) объема технического обслуживания транспортных средств,

–за отсутствие на остановочных пунктах маршрутов сведений для пассажиров о движении транспортных средств;

–за невыполнение предписаний должностного лица уполномоченного органа;

–за воспрепятствование осуществлению государственного контроля в сфере транспортного обслуживания населения.

Расширить круг должностных лиц, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях в транспортной сфере и рассматривать дела по таким нарушениям.

Законодательно регламентировать возможность снятия транспортного средства с маршрута регулярного сообщения – прекращение пассажирских перевозок в момент и в пункте выявления нарушения требований, предусмотренных законом, с передачей транспортного средства на ответственное хранение до устранения выявленного нарушения;

Разработать и утвердить Положение о порядке снятия транспортных средств с маршрута регулярных сообщений.

Применение предлагаемых административных норм позволит повысить безопасность пассажирских перевозок и улучшить качество транспортных услуг, а также установить ответственность перевозчиков, должностных лиц, водителей и пассажиров за соблюдение установленных прав и обязанностей в сфере транспортного обслуживания населения.

Заключение

Настоящая Концепция содержит основные направления организации и развития общественного транспорта на 2015-2020 годы, которые должны быть реализованы путем комплекса взаимосвязанных мероприятий, решений и программ и подлежат уточнению и доработке в процессе их осуществления при условии сохранения основных стратегических ориентиров Концепции.

Реализация положений настоящей Концепции к 2020 году обеспечит:

- рост конкурентоспособности предприятий общественного транспорта;
- повышение эффективности управления общественным транспортом;
- увеличение количества перевезенных пассажиров;
- повышение качества и безопасности транспортного обслуживания населения г.

Пензы;

- сокращение транспортных издержек транспортных предприятий;
- снижение негативного влияния общественного транспорта на окружающую среду.

Основные мероприятия по реализации Концепции развития общественного транспорта в г. Пензе на 2015-2020 годы приведены в приложении.