Приложение к

решению Совета

городского округа

город Салават

Республики Башкортостан

**Программа развития городского**

**электрического транспорта на 2013-2017 годы на**

**территории городского округа город Салават Республики Башкортостан**

г. Салават

2013г.

**Содержание:**

Стр.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Паспорт программы | 3 |
|  | Введение | 4 |
| 1 | Содержание проблемы и обоснование ее решения программными методами | 5 |
| 1.1 | Подвижной состав | 6 |
| 1.2 | Контактно-кабельная сеть | 7 |
| 1.3 | Путевое хозяйство | 8 |
| 1.4 | Технологическое оборудование тяговых подстанций и строительство подстанций | 8 |
| 1.5 | Развитие трамвайных маршрутов | 8 |
| 2. | Цели, задачи, сроки и этапы реализации программы | 9 |
| 3. | Участники программы | 10 |
| 4. | Финансовое обеспечение | 11 |
| 5. | Управление реализацией программы | 11 |
| 6. | Программные мероприятия | 12 |
| 7. | Ожидаемые результаты реализации программы | 13 |

Паспорт программы

|  |  |
| --- | --- |
| Полное наименование Программы | Программа развития городского электрического транспорта на 2013-2017 годы на территории городского округа город Салават Республики Башкортостан |
| Основания для разработки программы | Федеральный закон от 06.10.2003г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ»;  Устав городского округа город Салават Республики Башкортостан; |
| Цель разработки программы | Создание условий для улучшения транспортного обслуживания населения за счет повышения эффективности функционирования городского электрического пассажирского транспорта общего пользования. |
| Задачи программы | - развитие городского электрического пассажирского транспорта на основе современной нормативной базы, организационных, финансово-экономических и управленческих механизмов;  - оптимизация структуры парка транспортных средств, обновление подвижного состава за счет приобретения современных транспортных средств и транспортных средств, отвечающих потребностям людей с ограниченными возможностями;  - повышение качества транспортного обслуживания за счет совершенствования его технического и технологического обеспечения, снижения издержек и установления оптимальных тарифов на пассажирские перевозки;  - повышение безопасности транспортной деятельности и улучшение экологической ситуации в городе;  - развитие транспортной системы в новых микрорайонах. |
| Муниципальный заказчик программы | Совет городского округа город Салават Республики Башкортостан и Администрация городского округа город Салават Республики Башкортостан |
| Разработчик и координатор программы | Отдел строительства, транспорта и связи Администрации городского округа город Салават Республики Башкортостан |
| Исполнители программы | Администрация городского круга, дорожные службы, МУП «Трамвайное управление» городского округа город Салават Республики Башкортостан (по согласованию). |
| Финансовое обеспечение программы | Средства бюджета городского округа – 10 млн. руб..  Дополнительными источниками финансирования являются:  - средства республиканского и федерального бюджетов, выделяемые на финансирование целевых программ в области транспортной деятельности – 993960,958 млн. руб.;  - собственные средства МУП «Трамвайное управление» - 8900,2 млн. руб.;  - привлеченные и иные инвестиционные средства – 16880,0 млн. руб. |
| Срок реализации программы | 2013 – 2017годы без разбивки на этапы. |
| Ожидаемые результаты | Создание 62 рабочих мест;  Возможность беспересадочно добираться до социально-значимых объектов города и промышленных предприятий. |

Введение

**Сегодня большинство индустриально развитых стран сделали свой выбор в пользу развития экологически чистого общественного транспорта. Пойдет ли Россия по тому же пути? Станет ли в ближайшее десятилетие наш общественный транспорт динамичнее, комфортнее и экологичнее?**

Согласно Градостроительному кодексу РФ основным принципом градостроительной деятельности является обеспечение устойчивого развития территорий, то есть обеспечение безопасности и благоприятных условий жизнедеятельности человека, ограничение негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду, обеспечение охраны и рационального использования природных ресурсов в интересах настоящего и будущего поколений.

Отсюда возникает необходимость приоритетного развития общественного транспорта перед индивидуальным. Себестоимость перевозок (с учетом стоимости эксплуатации дорог и рельсовых путей, стоянок, депо, подвижного состава и т. п.) на общественном транспорте в 3–5 раз ниже, чем себестоимость перевозок индивидуальным автотранспортом.

Транспорт общего пользования занимает доминирующее положение на рынке транспортных услуг по перевозке пассажиров. Качество транспортных услуг в этой сфере в значительной степени зависит от перевозчика, а именно от технического состояния транспортного средства, его соответствия санитарным и экологическим требованиям, профессиональной подготовки водителя и культуры обслуживания. От эффективности функционирования пассажирской транспортной отрасли, ее безопасности, оперативности реагирования на потребности людей зависит деятельность объектов экономики города.

То есть указанным выше критериям Градостроительного кодекса РФ в наибольшей степени отвечает именно городской электротранспорт. Ему присущи такие свойства, как экологичность, пассажироемкость, безопасность (ограниченность маневрирования, отсутствие постороннего транспорта на пути, большая масса, крепкий корпус подвижного состава), отсутствие пробок и, наконец, высокие экономические и эксплуатационные показатели. Кроме того, нельзя не отметить трамвай и с эстетической точки зрения. Все это является хорошими предпосылками для развития городского электротранспорта.

В настоящее время наблюдается тенденция к уменьшению объемов перевозок пассажиров общественным транспортом. Данная тенденция объясняется тем, что при выборе вида транспорта из-за низкой скорости и малого комфорта троллейбусов, автобусов и трамваев пассажиры все чаще отдают предпочтение личным и маршрутным автомобилям. Однако опыт ряда европейских государств показывает, что нерегулируемый рост числа автомобилей на улицах городов приводит к заторам на дорогах, увеличению выбросов загрязняющих веществ в окружающую среду и снижению общего уровня безопасности дорожного движения.

1. Содержание проблемы и обоснование необходимости ее решения программными методами.

Городской электрический транспорт играет важную роль в жизнедеятельности города. Его отличие от автомобильного вида транспорта заключается в высокой экологичности, большой провозной способности, достаточно высокой скорости движения, более низкими тарифами за проезд.

Основные задачи городского электротранспорта - это удовлетворение потребности населения во внутригородских передвижениях в установленных рамках и с необходимым минимумом комфорта, а также обеспечения заданного уровня качества, надежности и безопасности всех участников транспортного процесса и окружающей среды. Большое значение имеет приобретение новых типов подвижного состава городского электрического транспорта, отвечающего требованиям международных норм и правил, способного обеспечить экологическую чистоту города, уменьшить эксплуатационные издержки путем экономии потребления электроэнергии.

Система общественного городского электротранспорта не является последовательной экономической системой в общепринятом смысле слова, поскольку размер платы за проезд не соответствует затратам транспортного предприятия на перевозку пассажиров, а объем транспортной продукции не зависит в полной мере от качества транспортной услуги.

Для поддержания необходимого уровня транспортного обслуживания населения предприятие должно регулярно пополняться новым подвижным составом, современной техникой для содержания и обслуживания транспортных средств, расширять и модернизировать свою производственную базу. Как и во всех других отраслях, в сфере городского электротранспорта постоянно повышаются затраты на электроэнергию и горючее, амортизацию, содержание и ремонт основных фондов, заработную плату персонала, а следовательно, растет и себестоимость перевозок. Между тем плата за проезд поднимается гораздо медленнее. Многим категориям населения на городском транспорте предоставлено право льготного проезда, что оказывает прямое влияние на сокращение доходов транспортного предприятия. Предприятие предоставляя услуги населению по тарифам, значительно более низким, чем себестоимость перевозки пассажиров, получает доходы, которые не покрывают полностью эксплуатационные расходы.

В настоящее время на 4-х трамвайных маршрутах протяженностью 36,7км, эксплуатируются 58 трамвайных вагонов, имеющие износ более 65% из которых 38 вагонов при нормативном сроке эксплуатации 16 лет отработали более 20 лет и требуют замены.

Обновление парка трамвайных вагонов осуществляется в крайне недостаточном количестве, что привело к сокращению численности трамвайных вагонов на 24 единицы.

Только за последние три года (2010-2012гг.) из-за физического износа и невозможности дальнейшей эксплуатации были списаны 15 вагонов (отработавших от 30 до 35 лет) и не приобретено ни одного. Таким образом, учитывая только нормативную замену подлежащего к списанию парка потребность в обновлении, составляет 38 единиц.

Изношенность подвижного состава приводит к росту эксплуатационных затрат, увеличивает количество задержек и возвратов с линии по технической неисправности, снижает безопасность дорожного движения, ухудшает качество транспортного обслуживания населения.

Имеется значительный износ основных производственных фондов городского электротранспорта. В первую очередь это относится к станочному оборудованию трамвайного депо, тяговым подстанциям, передаточным устройствам (контактно-кабельной сети) рельсовым путям трамвая.

Для решения вопроса обновления подвижного состава трамваев, капитального ремонта путевого хозяйства, контактной кабельной сети, замены оборудования тяговых подстанций, строительства новой трамвайной линии, кроме собственных средств предприятия, необходимо целевое финансирование. Реализация программы «Развитие городского электротранспорта города Салавата на 2013-2017гг. на территории городского округа город Салават Республики Башкортостан» позволит возродить городской электротранспорт и сделать экологически чистый вид транспорта приоритетным для нашего города.

1.1. Подвижной состав МУП «Трамвайное управление» городского округа город Салават Республики Башкортостан

Инвентарный парк трамваев насчитывает 70 единиц, из них

-пассажирские – 58 единиц

- специальные - 12 единиц, в т.ч.

- снегоочистители – 5 единиц

грузовые с платформой – 3 единицы

- специальные – 4 единицы

Износ подвижного состава составляет 65,7%.

Число единиц подвижного состава по времени эксплуатации, штук

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Всего, из них | Ед.изм | До 5 лет | 5 – 10 | 10 - 15 | 15 – 20 | 20 – 25 | 25лет и более |
| 58 | ед. | 3 | 5 | 12 | 0 | 35 | 3 |

Нормативный срок эксплуатации трамвая – 16 лет.

Фактически на линии ежедневно работает – 44 единицы трамвая.

коэффициент использования парка составляет – 75,8%

Списание и приобретение трамвайных вагонов

по МУП «Трамвайное управление» городского округа г. Салават РБ

за период с 2001г. по 2012год**.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№**  **п/п** | Списание и приобретение трамвайных вагонов | **Ед. изм.** | **2001** | **2002** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **Итого** |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** | **15** | **16** |
| 1 | Списано трамвайных вагонов | ед. | 9 | 3 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 0 | 6 | 4 | 8 | 3 | 41 |
| 2 | Приобретено трамвайных вагонов | ед. | 2 | 4 | 1 | 2 | 2 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 |

1.2. Контактно-кабельная сеть

Контактно-кабельная сеть выполнена контактным проводом типа МФ-85 развернутая длина контактной сети трамвая – 36,7км. В процессе эксплуатации контактная сеть трамвая изнашивается и при достижении предельно допустимой степени износа нуждается в замене.

По действующим нормам контактный провод марки МФ-85 считается изношенным на 100% при уменьшении сечения на 25%, т.е. до 7,9 мм соответственно увеличивается электрическое сопротивление на 25-27% и потери электрической энергии. Необходимость в замене контактных проводов определяется с учетом необходимых капиталовложений в стоимость контактных проводов и работ по их замене, с одной стороны, а с другой убытками для предприятия от повышения эксплуатационных расходов за счет возрастания потерь электроэнергии при изношенной контактной сети.

Состояние контактно–кабельной сети требует замены проводов. Износ контактно–кабельной сети составляет 51,8%. Необходимость замены контактного провода по контактной сети трамвая -18 км.

1.3. Путевое хозяйство

Общая протяженность трамвайных путей в настоящее время составляет 36,7км одиночного пути. Рельсовая сеть трамвая состоит из рельс: ТВ-60, Р-65, Р-50, Р-43.  88% протяженности пути уложено на деревянных шпалах, из них 52% пришли в негодность (гнилость шпал).

Исходя из вышеизложенного, на настоящий момент 18,7 км одиночного пути находятся в неудовлетворительном состоянии и требуют капитального ремонта.

Кроме того, для надежности обеспечения безопасности пассажирских перевозок необходимо провести капитальный ремонт путепроводов, по которым проходят трамвайные пути.

1.4. Технологическое оборудование тяговых подстанций и

строительство подстанций

Проведенное обследование трех соответствующих тяговых подстанций, обслуживающих электротранспорт города показало, что для полноценного функционирования трамваев, необходимо произвести частичную реконструкцию технологического оборудования с обязательной заменой устаревшего оборудования и подстанционных кабелей, а также необходимо построить ТП-4 в юго-восточном районе города для дальнейшего строительства новой трамвайной линии связывающей густонаселенные районы города с промышленными зонами.

1.5. Развитие трамвайных маршрутов

Жилищное строительство города Салават развивается в восточном и юго-восточном направлениях. Существующая маршрутная сеть городского электротранспорта охватывает лишь западные районы города, связывая с промышленной зоной, и не имеет маршрутов движения в восточном и юго-восточном районах, имеющих наиболее высокую плотность населения.

В 2004 году была разработана проектно-сметная документация на строительство трамвайной линии, протяженностью 11,2км в однопутном исчислении. Общая сметная стоимость в ценах 2012года составляет 720 960 тыс. рублей.

Ввод в эксплуатацию дополнительного маршрута движения электротранспорта позволит:

- обеспечить жителей густонаселенных восточного и юго-восточного районов беспересадочной доставкой в промышленные зоны города;

- без пересадок добираться к центральному рынку, автовокзалу, железнодорожному вокзалу и другим культурно-бытовым объектам города;

- оптимизировать транспортные потоки путем перераспределения пассажиропотоков на вновь вводимые маршруты городского электротранспорта, имеющие обособленный путь движения, тем самым разгрузить городские автодороги и решить проблему транспортных заторов.

2. Основные цели и задачи реализации Программы

Основные цели:

Развитие и восстановление городского электротранспорта, как наиболее перспективного и экологически чистого вида городского пассажирского транспорта общего пользования.

Основные задачи:

- обновление парка подвижного состава городского электротранспорта , в том числе приобретение низкопольных трамвайных вагонов, оборудованных электрогидравлическими подъемниками для посадки и высадки инвалидов-колясочников;

- строительство нового трамвайного маршрута;

- ремонт путепроводов, на маршрутах трамвайного движения;

- оптимизация действующей маршрутной сети и развития транспортной инфраструктуры;

- капитальный ремонт контактно-кабельной сети электротранспорта; капитальный ремонт путевого хозяйства;

- обновление технологического оборудования и строительство новой тяговой подстанции.

Городской электротранспорт представляет собой систему, включающую в себя полный технологический цикл: подготовку и выпуск подвижного состава; его эксплуатацию на линии; обслуживание элементов обеспечения перевозок (рельсовый путь, контактно-кабельная сеть ит.д.); оперативное и стратегическое управление; финансовый анализ и планирование. Поэтому транспортному предприятию городского электротранспорта присущ непрерывный процесс производства, как в области управления, так и в области самого обеспечения и технического обслуживания объектов предприятия.

Городской электротранспорт обеспечивает более 70% трудовых поездок населения города и является важнейшей составной частью городской инфраструктуры.

Устойчивость перевозочного процесса городского электротранспорта как элемент транспортного обслуживания является необходимым условием функционирования предприятий и организаций города, тем самым обеспечивается поддержание на должном уровне социальной (особенно для малообеспеченной части населения города) и экономической составляющих городской инфраструктуры.

В результате реализации программных мероприятий, определенный эффект будет иметь улучшение работы городского электротранспорта, улучшение транспортного обслуживания населения, которое будет достигнуто в результате:

- строительства нового трамвайного маршрута;

- ремонта путепроводов, по которым проходят трамвайные пути;

- обновления подвижного состава, в том числе приобретение низкопольных трамвайных вагонов, оборудованных электрогидравлическими подъемниками для посадки и высадки инвалидов-колясочников;

- снижения шума на трамвайных путях;

- повышения скорости движения трамвая на обособленном полотне, что позволит увеличить количество рейсов и соответственно количество перевозимых пассажиров;

- существенное улучшение экологической ситуации города;

- повышения безопасности функционирования городского электротранспорта;

- сокращения затрат предприятия на осуществление пассажирских перевозок и рост доходов, снижение затрат на электроэнергию за счет потерь в контактных сетях и трамвайных путях.

3. Участники Программы

Участниками Программы являются:

- предприятие электротранспорта МУП «Трамвайное управление» городского округа город Салават Республики Башкортостан, осуществляющие перевозку пассажиров по регулярным пассажирским маршрутам в соответствии с действующим законодательством;

- дорожные службы городского округа.

4. Финансовое обеспечение Программы

Источниками финансирования мероприятий Программы являются:

- средства городского бюджета на приобретение материалов для проведения ремонта трамвайного пути;

- средства республиканского и федерального бюджетов, выделяемые на финансирование целевых программ в области транспортной деятельности;

- собственные средства МУП «Трамвайное управление» городского округа город Салават Республики Башкортостан;

- привлеченные и иные инвестиционные средства на приобретение материалов для проведения ремонта трамвайного пути.

5. Управление реализацией Программы

Управление реализацией Программы осуществляет головной координатор (заказчик).

Заказчик:

- организует выполнение Программы в целом и координирует действия ее участников;

- принимает решение об организации проведения конкурсов на размещение средств городского бюджета для выполнения мероприятий программы;

- прекращает финансирование программы в случае выявления нецелевого и неэффективного использования выделенных бюджетных средств;

- разрабатывает проекты распорядительных документов по вопросам реализации Программы.

МУП «Трамвайное управление» осуществляет подготовку ежегодной аналитической информации о ходе реализации Программы с рассмотрением на заседании профильной депутатской комиссии;

6. Программные мероприятия

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Заказчик объекта | Вид собственности | Год начала и окончания строительства | Мощность в соответствующих единицах | Общая сметная стоимость в ценах 2012г.  (т. руб.) | 2013г. в ценах 2012г.  (т. руб.) | 2014г. в ценах 2012г.  (т. руб.) | 2015г. в ценах 2012г.  (т. руб.) | 2016г. в ценах 2012г.  (т. руб.) | 2017г. в ценах 2012г.  (т. руб.) | Источник финансирования |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Городской округ город Салават МУП «Трамвайное управление»  1. Строительство трамвайной линии по ул. Ленинградская (4,4км)-ул.Губкина  (2,8км-ул.Калинина  (4,0км)-протяженность 11,2км (проект №00.0046-01113) | собст. Республики Башкортостан | С 2014г. по 2017г. | 11,2 км | 720960,958 | - | 270498,268 | 160840,28 | 214210,92 | 75411,49 | Бюджет  РБ |
| 2.Приобретение подвижного состава (трамвайных вагонов) |  | С 2013г. по 2017г. | 30 ед. | 272000,0 | 108800,0 | 40800,0 | 40800,0 | 40800,0 | 40800,0 | Бюджет  РБ |
| 3. Приобретение материалов для проведения ремонта трамвайного пути |  | 2013-2017гг. | 6 км | 10000,0 |  |  |  | 5000,0 | 5000,0 | Бюджет г. Салават |
| 16880,0 |  | 4000,0 | 4000,0 | 4440,0 | 4440,0 | Привлеченные и иные инвестиционные средства |
| 4. Приобретение контактного провода и комплектующих для ремонта контактных сетей |  | 2013-2017гг | 6км | 8900,2 | 1200,0 | 2200,2 | 1200,0 | 2500,0 | 1800,0 | Средства п/я |
| 5. проведение экспертизы и капитального ремонт путепроводов:  - путепровод  в сторону ОАО «Салаватстекло» через малую объездную и ж/д пути «Уфа-Оренбург»;  - путепровод через железнодорожные пути -176 км «Уфа-Оренбург»; | ссобст. Республики Башкортостан | 2013-2017гг. |  | 1000,0 – на экспертизу  (стоимость ремонта будет рассчитана по результатам экспертизы) | 1000,0 |  |  |  |  | Бюджет  РБ |
| ИТОГО |  |  |  | **1029741,158** | **111000,0** | **317498,468** | **206840,28** | **266950,92** | **127451,49** |  |
| Из них |  |  |  | 10000,0 |  |  |  | 5000,0 | 5000,0 | Бюджет г.Салават, |
|  |  |  |  | 16880,0 |  | 4000,0 | 4000,0 | 4440,0 | 4440,0 | привлеченные и иные инвестиционные средства |
|  |  |  |  | 993960,958 | 109800,0 | 311298,268 | 201640,28 | 255010,92 | 116211,49 | Бюджет РБ |
|  |  |  |  | 8900,2 | 1200,0 | 2200,2 | 1200,0 | 2500,0 | 1800,0 | Собст. средства п/я |

7. Ожидаемые результаты реализации Программных мероприятий

В ходе реализации Программы произойдет постепенная замена морально устаревшего и физически изношенного подвижного состава, которая позволит:

- существенно улучшить экологическую ситуацию в городе;

- повысить объем и качество услуг предоставляемых городским электротранспортом;

- повысить безопасность функционирования городского электротранспорта.

Ввод в эксплуатацию дополнительного маршрута движения электротранспорта позволит:

- обеспечить жителей восточного и юго-восточного районов беспересадочной доставкой к промышленным предприятиям города: ОАО «Газпром нефтехим Салават», ОАО «Салаватнефтемаш» и соседствующие с ними предприятия северной промышленной зоны, а также в район южной промышленной зоны – предприятия ОАО «Салаватстекло», ООО «СалаватГидравлика»;

- без пересадок добираться к социально-значимым объектам города: автовокзал, железнодорожный вокзал, городской рынок;

- оптимизировать транспортные потоки путем перераспределения пассажиропотоков на вновь вводимые маршруты городского электротранспорта, имеющие обособленный путь движения, тем самым разгрузить городские автодороги и решить проблему транспортных заторов;

- существенно улучшить экологическую ситуацию в городе. Частичная замена автомобильного транспорта позволит сократить валовые выбросы вредных веществ в атмосферу на 87,1тн/год, снизить приземную концентрацию вредных веществ вблизи жилых домов.

Экономическая целесообразность строительства дополнительного маршрута обусловлена дополнительной прибылью МУП «Трамвайное управление» городского округа город Салават Республики Башкортостан в размере 38,9 млн. рублей и созданием 62 рабочих мест.