



СОБРАНИЕ ДЕПУТАТОВ МИАССКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА
ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ
СОРОК ВОСЬМАЯ СЕССИЯ СОБРАНИЯ ДЕПУТАТОВ МИАССКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА ПЯТОГО СОЗЫВА

РЕШЕНИЕ №9

от 22.03.2019 г.

Об утверждении Концепции комплексного развития
дорожно-транспортной инфраструктуры в Миасском
городском округе на 2019 – 2023 годы

Рассмотрев предложение Главы Миасского городского округа Г.М. Тонких об утверждении Концепции комплексного развития дорожно-транспортной инфраструктуры в Миасском городском округе на 2019 – 2023 годы, учитывая рекомендации постоянной комиссии по вопросам городского хозяйства, в соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 г. №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», руководствуясь Федеральным законом от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» и Уставом Миасского городского округа, Собрание депутатов Миасского городского округа РЕШАЕТ:

1. Утвердить Концепцию комплексного развития дорожно-транспортной инфраструктуры в Миасском городском округе на 2019 – 2023 годы согласно приложению к настоящему Решению.
2. Настоящее Решение опубликовать в установленном порядке.
3. Контроль исполнения настоящего Решения возложить на постоянную комиссию по вопросам городского хозяйства.

Председатель Собрания депутатов
Миасского городского округа



Е.А. Степовик

Глава
Миасского городского округа

Г.М. Тонких

Концепция комплексного развития дорожно-транспортной инфраструктуры в Миасском городском округе на 2019 – 2023 годы

1. Цель концепции

Цель концепции комплексного развития дорожно-транспортной инфраструктуры в Миасском городском округе (далее – Концепция) – формирование современной безопасной и качественной среды регулярных перевозок, обеспечивающей минимальные затраты времени и средств при перемещении пассажиров на городском пассажирском транспорте города Миасса.

2. Состояние регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Миасском городском округе и предпосылки разработки Концепции

В настоящее время Миасс – город в Челябинской области, наделенный статусом городского округа Челябинской области, крупный промышленный, научный, туристический и курортный центр. Население Округа составляет около 167 тыс. человек.

Перевозка пассажиров осуществляется электротранспортом, принадлежащим МУП «Управление пассажирских перевозок МГО» и автобусным транспортом, в основном принадлежащим частным транспортным компаниям. Автобусные перевозки осуществляются транспортными компаниями по регулируемым и нерегулируемым тарифам по муниципальному контракту или свидетельству на осуществление перевозок, заключенному (выданному) Администрацией Миасского городского округа. По состоянию на 01.01.2019 г. на маршрутах регулярных перевозок на территории Миасского городского округа работают 30 перевозчиков, обслуживающих 99 маршрутов. Ежедневный выпуск на линию составляет 30 троллейбусов и 27 автобусов.

Перечень муниципальных маршрутов регулярных перевозок утвержден постановлением Администрации Округа от 16.07.2018 г. №3262 «Об утверждении документа планирования регулярных перевозок по муниципальным маршрутам Миасского городского округа». Показатель плотности маршрутной сети равен 4, что в 2 раза выше аналогичного показателя, рекомендуемого для городов с населением 100-250 тыс.чел. При очень высокой плотности уменьшается дальность подходов к транспортным линиям, но увеличивается время ожидания транспортных средств за счет перераспределения подвижного состава по большей протяженности сети. Высокая плотность маршрутной сети при недостаточном числе автобусов приводит к увеличению интервалов движения и росту затрат времени на поездки. Поэтому следует так сбалансировать плотность маршрутной сети и частоту движения автобусов по маршрутам, чтобы добиться минимума общих затрат времени на поездку.

* Понятия «регулярные перевозки», «маршрут регулярных перевозок», «остановочный пункт», «расписание», «перевозчик», «перевозки пассажиров и багажа по заказам», «объекты транспортной инфраструктуры» используются в значениях, указанных в Федеральном законе от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Понятия «муниципальный маршрут регулярных перевозок», «регулярные перевозки по регулируемым тарифам», «регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам» - Федеральным законом от 13.07.15 г. № 220-ФЗ

Коэффициент дублирования маршрутов составляет 7,2 (на каждый км улицы приходится 7,2 маршрутов). Данный коэффициент был получен как частное общей протяженности муниципальных маршрутов регулярных перевозок (автобус, троллейбус) – 1728,4 км и общей протяженности улично-дорожной сети, по которой пролегают данные маршруты – 240 км. В перспективе 2019-2023 годов планируется развитие дорожной сети по направлению объездной дороги (Тургорякское шоссе), а также по улице 8 Июля и Ак.Павлова. В 2019 году запланирована разработка проекта строительства искусственного освещения на объездной дороге (Тургорякское шоссе), и устройство заездных карманов для организации остановок общественного транспорта. Для принятия решения об изменении маршрутной сети необходимо провести логистическое обследование пассажирского потока специализированной организацией в 2020 году.

Пробег городского транспорта по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в соответствии с действующими расписаниями движения составляет по автобусам 2,8 млн. км в год, по электротранспорту – 1,8 млн. км в год. При этом по автобусным маршрутам наблюдается неравномерное распределение транспортной сети, так на маршрутах, проходящих в центральной и северной частях города, имеется избыток транспорта, а на маршрутах, связывающих периферийные районы, – недостаток, приводящий к предельной загрузке транспортных средств и снижению качества перевозок пассажиров.

Логистическое управление пассажирскими перевозками предполагает заинтересованность предприятий в быстрой и комфортной доставке трудящихся к местам приложения труда и проживания, а также предусматривает решение таких задач, как разработка общей концепции построения маршрутной сети, выбор рациональных направлений перевозок, отбор перевозчиков и определение их объема работ, оптимизация распределения объектов инфраструктуры по территории округа.

Анализ сложившейся ситуации на территории Округа в сфере услуг городского пассажирского транспорта указывает на следующие основные проблемы:

1) несовершенство системы управления пассажирским транспортом общего пользования, осуществляющим перевозку пассажиров и багажа по регулярным автобусным маршрутам по нерегулируемым тарифам без привлечения бюджетных ассигнований, которое заключается в отсутствии возможности полноценного контроля за соблюдением перевозчиками установленного расписания, наличием транспорта на рейсах согласно выданным свидетельствам на осуществление перевозок пассажиров;

2) значительный износ парка подвижного состава муниципальной собственности, осуществляющего исполнение перевозок пассажиров для обеспечения муниципальных нужд;

3) несовершенство транспортно-дорожного комплекса;

4) увеличение времени ожидания рейсов пассажирами (сокращение рейсов);

5) отсутствие прямых рейсов по отдельным муниципальным маршрутам во время рабочих перевозок в утренние и вечерние часы;

6) не обеспечены общественным транспортом такие населенные пункты, как с. Михеевка, пос. Красный, п. Наилы в связи с отсутствием дорог, отвечающих требованиям для организации пассажирских перевозок;

7) ввод в эксплуатацию новых микрорайонов обуславливает необходимость продления дорожных маршрутов и создание разворотных колец;

8) отсутствие транспортных средств, предназначенных для перевозки маломобильных групп населения.

Несмотря на то, что большая доля жителей Миасского городского округа пользуется услугами муниципальных маршрутов регулярных перевозок, в последнее время наблюдается рост частного автотранспорта. В связи с этим отмечается снижение пассажиропотока городского пассажирского транспорта (2016 – 7,01 млн. чел. в год, 2017 – 6,6 млн. чел. в год, 2018 год – 6,5 млн. чел. в год). В радиусе 30 км находятся такие города, как Чебаркуль, Златоуст, Карабаш, а также большое количество посёлков и деревень. Совокупная численность жителей, проживающих в 30-минутной транспортной доступности, составляет порядка 500 тыс. человек.

Наличие жалоб со стороны населения на качество предоставляемых коммерческих транспортных услуг обуславливают необходимость совершенствования организации и управления транспортом, осуществляющим перевозку пассажиров по муниципальным маршрутам с применением нерегулируемых тарифов, устанавливаемых перевозчиком.

Основной проблемой организации пассажирских перевозок в настоящее время является отсутствие единой системы управления пассажирским транспортом.

Исходя из стратегических приоритетов основным направлением Концепции является создание условий для обеспечения оптимального взаимодействия и взаимодополняемости частного и муниципального транспорта.

Изменение налоговой политики, рост цен на энергоносители, запасные части, необходимые для эксплуатации транспорта, низкое качество дорог и большая протяженность маршрутов – являются причинами роста затрат перевозчиков.

Наряду с ростом затрат, доходы перевозчиков сокращаются. Причиной уменьшения доходов является снижение спроса на пассажирские перевозки, вследствие увеличения количества личного транспорта, пользование населением услугами такси по предварительным заявкам.

Следствием трудного финансового положения перевозчиков является большой износ транспортных средств, вызванный низкими темпами обновления пассажирского парка, что увеличивает расходы на ремонт и техническое обслуживание. В транспортном парке Миасского городского округа преобладает морально и физически устаревшая техника, работающая во многих случаях за пределами нормативного срока службы. Изношенность пассажирского транспорта не обеспечивает безопасности перевозок пассажиров, ухудшает экологическую ситуацию. Недостаточность бюджетных средств, выделяемых на транспорт, не позволяет максимально реализовать мероприятия, направленные на развитие пассажирского транспорта, на должном уровне решать проблему целевого обновления парка.

Средний срок эксплуатации транспортных средств составляет по автобусам 10 лет и троллейбусам – 18 лет (при нормативном сроке использования 10 лет или с пробега с момента ввода в эксплуатацию 600 тыс.км). Транспортные средства с низким расположением пола отсутствуют. Транспортные средства в полном объеме не оборудованы системой видеонаблюдения, кондиционерами, средствами безналичной оплаты проезда, что создает неудобства для пассажиров.

Несмотря на то, что маршрутная сеть Округа достаточно развита и отвечает отраслевым стандартам качества функционирования сети муниципальных маршрутов регулярных перевозок, предусматривающим до 2 (двух) пересадок при совершении поездки от центра города до других районов, добраться на городском пассажирском транспорте бывает затруднительно. Прилегающие к центру и периферийные районы обслуживаются небольшим количеством маршрутов. Большинство маршрутов связывают отдаленные районы города с центральной частью или проходят непосредственно через нее

Для большей части населения муниципальные маршруты регулярных перевозок являются единственным средством перемещения, следовательно, уровень информированности населения о работе общественного транспорта существенно влияет на его значимость. Население, пользующееся муниципальными маршрутами регулярных перевозок, должно быть проинформировано о таких характеристиках маршрутной сети, как схема и расписание движения маршрутов, изменения и задержки в работе городского пассажирского транспорта. Однако в настоящее время существующая информационная база недостаточно развита.

Таким образом, Миасский городской округ характеризуется плотной и развитой улично-дорожной сетью в городском центре и довольно обширной сетью городского пассажирского транспорта. Тем не менее, система городского пассажирского транспорта является несбалансированной: в городе действует несколько видов городского пассажирского транспорта, однако некоторые их маршруты носят иррациональный характер, связи между линиями и видами транспорта слабо выражены. Охват территории сетью городского пассажирского транспорта носит неоднородный характер. В некоторых частях города наблюдается низкий уровень транспортной доступности. Также пассажирский транспорт в настоящее время характеризуется недостаточным качественным уровнем обслуживания.

3. Основные задачи Концепции

Основными задачами Концепции являются:

3.1. Обеспечение доступности, надежности, комфортности услуг по перевозке пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа в соответствии с социальным стандартом транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденным распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 31.01.2017 № НА-19-р (далее – социальный стандарт).

3.2. Создание равных условий доступа на рынок по перевозке пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок города Округа для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

3.3. Обеспечение сбалансированности расходов местного бюджета на перевозку пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа.

3.4. Повышение качества управления и контроля за перевозкой пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа.

3.5. Развитие транспортной инфраструктуры муниципальных маршрутов регулярных перевозок Миасского городского округа.

4. Механизмы решения основных задач

4.1. Обеспечение доступности, комфортности, надежности услуг по перевозке пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа в соответствии с социальным стандартом (задача 3.1) достигается:

4.1.1. В части территориальной доступности посредством обеспечения пешей доступности остановочных пунктов согласно действующим СНиП и нормативам градостроительного проектирования.

Расстояние кратчайшего пешеходного пути следования от ближайшей к остановочному пункту точки границы земельного участка, на котором расположен объект, до ближайшего остановочного пункта, который обслуживается муниципальным маршрутом регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом не превышает значений в зависимости от категории объекта, установленного в таблице №1.

Таблица №1

Предельные расстояния кратчайшего пешеходного пути от границ участков объектов до остановочных пунктов

Категория объекта	Расстояние кратчайшего пешеходного пути, не более, м	Расстояние кратчайшего пешеходного пути, которое допускается устанавливать для отдельных субъектов Российской Федерации с особыми природно-климатическими условиями (в том числе Челябинская область), не более, м
Многоквартирный дом	500	400
Индивидуальный жилой дом	800	700

Предприятия торговли с площадью торгового зала 1000 м ² и более	500	400
Поликлиники и больницы муниципальной, региональной и федеральной системы здравоохранения, учреждения (отделения) социального обслуживания граждан	300	300
Терминалы внешнего транспорта	300	300

На территории Миасского городского округа вышеуказанное расстояние кратчайшего пешеходного пути к остановочному пункту не во всех районах соответствует утвержденным нормам.

Необходимость строительства новых остановочных пунктов обусловлена развитием городской инфраструктуры, вводом в эксплуатацию новых микрорайонов.

4.1.2. В части доступности остановочных пунктов и транспортных средств для маломобильных групп населения посредством:

1. Приведения остановочных пунктов в нормативное состояние, соответствующее требованиям законодательства в отношении маломобильных групп населения.

Маршрутная сеть Миасского городского округа, учитывая географические особенности расположения, в настоящее время насчитывает 206 остановочных пунктов (город) и 97 (пригород) в каждом направлении движения, согласно реестру остановок.

С целью достижения доступности остановочных пунктов для маломобильных групп населения предлагается в течение 2019-2023 годов провести мероприятия по приведению их в нормативное состояние, отраженные в таблице № 2.

Таблица № 2

Год реализации	Планируемое количество остановочных пунктов, приведенных в нормативное состояние соответствующее требованиям законодательства в отношении маломобильных групп населения
2019	0
2020	не менее 5
2021	не менее 5
2022	не менее 5
2023	не менее 5

1. Использования транспортных средств, предназначенных для перевозки маломобильных групп населения.

В настоящее время в Миасском городском округе отсутствуют транспортные средства, соответствующие требованиям законодательства в отношении маломобильных групп населения, по муниципальным маршрутам по регулируемым и нерегулируемым тарифам. На балансе МУП «УПП МГО» находится 39 единиц электротранспортных средств, из них на ходу 30 единиц, 2 учебные машины, 5 единиц – требуют ремонта и 2 единицы не пригодны к эксплуатации. Перевозки пассажиров автобусами осуществляются за счет 42 единиц транспортных средств.

Для снижения нагрузки на транспортный поток центральных улиц г. Миасса при использовании транспорта большей вместимости будет обеспечена более качественная и безопасная услуга по перевозке жителей города.

Постепенное плановое обновление подвижного состава позволит муниципалитету эффективно решать вопрос по транспортному обеспечению.

4.1.3. В части ценовой доступности посредством:

1. Установления дифференцированной системы регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа посредством внедрения проездных документов, учитывающих частоту пользования муниципальными маршрутами, а также предусматривающих возможность пересадок без дополнительной оплаты и утверждения льготных тарифов на перевозки пассажиров для отдельных категорий лиц, имеющих право на дополнительную меру социальной поддержки в соответствии с действующим законодательством.

На данный момент в Миасском городском округе в соответствии с решением Собрания депутатов Миасского городского округа от 03.08.2018 г. №3 действуют следующие тарифы:

- на перевозки пассажиров автобусами по муниципальным городским маршрутам в размере 18,00 рублей за 1 поездку;
- за провоз одного места багажа, разрешенного к провозу в городском и пригородном сообщении, в размере 18,00 рублей;
- на перевозки пассажиров автобусами по муниципальным пригородным маршрутам в размере 1,80 рублей за 1 пассажиро-километр, но не менее 18 рублей за 1 поездку.
- на перевозки граждан льготной категории населения - на проезд в автобусах городских и пригородных маршрутов Миасского городского округа в размере 10 рублей.
- на перевозки пассажиров троллейбусами по муниципальным городским маршрутам в размере 15,00 рублей за 1 поездку
- за провоз одного места багажа, разрешенного к провозу в городском и сообщении, в размере 15,00 рублей
- на перевозки граждан льготной категории населения троллейбусами – 10 рублей.

2. Утверждения стоимости проезда (тарифа) за перевозку одного пассажира на муниципальных маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам Миасского городского округа.

3. Установления возможности оплаты проезда наличными и безналичными денежными средствами (таблица №3).

Таблица № 3

Год реализации	Количество транспортных средств, оборудованных КТТ для наличной и безналичной оплаты проезда
2019	100%

На предприятии МУП «УПП МГО» имеются 40 единиц терминалов NEW8210, переданных в пользование МУП «УПП МГО» от ООО «УРАЛИНФОТЕК», которые используются на регулярных городских троллейбусных маршрутах. Данные терминалы принимают безналичную оплату проезда как банковскими картами, так и транспортными и социальными картами платежных систем с поддержкой бесконтактных технологий.

С 01.07.2019 года для продажи водителем или кондуктором в салоне транспортного средства проездных документов (билетов) и талонов для проезда в общественном транспорте вводится обязательное применение контрольно-кассовой техники в соответствии со ст.1.2. Федерального закона от 22.05.2003 №54-ФЗ «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов в Российской Федерации», которая гласит, что контрольно-кассовая техника, включенная в реестр контрольно-кассовой техники, применяется на территории Российской Федерации в обязательном порядке всеми организациями и индивидуальными предпринимателями при осуществлении ими расчетов, за исключением случаев, установленных Федеральным законом.

Если к указанному сроку – 01.07.2019 не произойдет изменений в законодательстве, то имеющиеся терминалы необходимо будет дооборудовать фискальными регистраторами, либо потребуется приобрести 30 единиц ККТ.

Обеспечение транспортных средств терминалами для оплаты проезда (наличным и безналичным путем) с использованием онлайн-касс с 01.07.2019 г.:

- перевозки по регулируемым тарифам – 100%
- перевозки по нерегулируемым тарифам – 100%.

4. Сокращения доли муниципальных маршрутов регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам путем сокращения части дублирующих маршрутов.

4.1.4. В части информационной доступности посредством:

1. Обустройства крупных пересадочных остановочных пунктов электронными информационными табло.

На начальном этапе 2019-2020 годы планируется приобретение и установка информационных табличек о расписании движения автобусов по муниципальным маршрутам Миасского городского округа и поддержание их в актуальном состоянии. В перспективе до 2023 года – проведение работ по оснащению крупных остановочных пунктов информационным оборудованием, отображающим прогнозируемое время прибытия наземного городского пассажирского транспорта общего пользования на остановочный пункт (таблица №4).

Таблица №4

Год реализации	Планируемое к оснащению информационным оборудованием количество крупных остановочных пунктов
2019	0
2020	2
2021	2
2022	3
2023	3

2. Развития единого информационного транспортного портала в сети Интернет посредством использования специального мобильного приложения, которое позволяет увидеть в режиме реального времени на карте место вашего текущего нахождения и реальную транспортную обстановку на подходах к нужной остановке. Приложение при открытии определяет ваше местоположение. На карте в реальном времени появляются движущиеся метки автобусов и троллейбусов с указанием номера маршрута и направления движения. По этим меткам есть возможность примерно определить, есть ли на подходе нужный транспорт и сколько его ожидать.

3. Предоставления услуги Wi-Fi в транспортном средстве. Существует очевидная потребность в услуге онлайн-доступа во время длительных перемещений со стороны пассажиров как с целью решения рабочих вопросов, так и в информационно-развлекательных целях. Предоставляя абонентам доступ через Wi-Fi транспортная компания повышает привлекательность своих услуг и конкурентоспособность на рынке. С помощью Wi-Fi в транспорте можно организовать не только доступ в Интернет, но также реализовать несколько инфраструктурных или коммерческих сервисов: видео- и аудиовещание, рекламное телевидение, видеонаблюдение. Последнее в свою очередь является необходимостью в сфере профилактики и противодействия терроризма и защищенности населения в транспортных средствах автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

4.1.5. В части временной доступности посредством:

1. Установления временных и интервальных параметров работы муниципальных маршрутов с учетом потребности населения Миасского городского округа в регулярных перевозках пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

2. По мере роста объема пассажирских перевозок возрастают требования к безопасности и надежности движения. В связи с этим необходимо иметь возможность оперативно получать информацию о местоположении и состоянии транспортных средств с использованием системы «ГЛОНАСС». Оборудование спутниковой навигацией транспортных средств будет эффективно, если будет создана интеллектуальная транспортная система с функцией не только мониторинга, но и диспетчеризации движения общественного транспорта, т.е. предоставление

операторских услуг на основе технологии спутниковой навигации, разработка и эксплуатация единой операторской платформы. Для этого потребуются либо выделенные сети, либо передача данных по каналам сотовых операторов.

Для реализации вышеуказанных мероприятий необходимо создание диспетчерского пункта с целью улучшения качества транспортного обслуживания пассажиров за счет повышения регулярности движения, оперативного контроля за состоянием обслуживания пассажиров на линии, оперативного регулирования движением подвижного состава с соблюдением безопасности движения (в случаях происшедших нарушений движения, изменения распределения пассажиропотоков, проведения координированных действий с другими видами транспорта), а также повышение эффективности использования автобусов за счет рационального использования резерва автобусов на наиболее загруженных направлениях.

3. Оптимизации маршрутной сети, которая включает в себя следующие этапы:

а) проведение обследования пассажирских потоков с использованием различных методов (табличный, талонный, билетный, анкетный, визуальный метод с использованием средств видеофиксации, метод автоматизированного учета пассажиров, входящих и выходящих на остановочных пунктах с привязкой полученных данных к географическим координатам (система автоматического подсчета пассажиропотока на базе «Автограф GSM» и датчиков «IRMA Matrix»).

б) проведение социологического опроса. В целях оценки транспортного поведения населения, уровня качества и эффективности транспортного обслуживания проводится социологический опрос. Как правило, анкета направлена на выяснение следующих данных:

- возрастная и социальная группы респондента;
- используемый вид транспорта и причины его выбора;
- цели поездки, основные характеристики поездки;
- оценка качества транспортного обслуживания, основные проблемы обслуживания пассажиров.

в) анализ существующего состояния городского пассажирского транспорта. На данном этапе производится комплексный анализ транспортной и маршрутной сети, определение показателей функционирования маршрутов по видам транспорта, анализ объектов транспортной инфраструктуры. Определяется функциональная характеристика существующей маршрутной сети, оценивается качество обслуживания населения маршрутами пассажирского транспорта по основным показателям: комфортности поездки; времени, затрачиваемого пассажиром на передвижение; безопасности перевозки; вежливости со стороны персонала и т.д. Также производится анализ особенностей системы организации и управления пассажирским транспортом общего пользования.

г) формирование компьютерной модели распределения пассажиропотоков по вариантам маршрутной сети. На данном этапе работы формируется компьютерная модель транспортной системы города с использованием специального программного комплекса. Разрабатываемая модель позволяет провести расчеты пассажирских потоков с учетом индивидуального и общественного транспорта.

д) определение оптимального варианта маршрутной сети городского пассажирского транспорта на основании данных моделирования и экспертного анализа.

4.1.6. В части надежности посредством:

1. Обеспечения контроля (специалистами Администрации муниципалитета путем выездных проверок, а также организация общественного контроля со стороны жителей) за соблюдением расписания движения транспорта по муниципальным маршрутам.

2. Создания приоритета движению маршрутных транспортных средств над индивидуальным транспортом при выезде с остановок общественного транспорта путем нанесения дорожной разметки для обозначения остановки и устройства переходно-скоростных полос, контроль со стороны ГИБДД, установление камер видеонаблюдения.

3. Осуществления централизованного оперативного управления движением транспорта по муниципальным маршрутам при возникновении чрезвычайных и аварийных ситуаций путем создания диспетчерского пункта.

5. Разработки и реализации мероприятий, направленных на сокращение простоев

городского наземного электрического транспорта по причинам возникновения дорожно-транспортных происшествий, неудовлетворительного технического состояния подвижного состава и инфраструктуры городского наземного электрического транспорта.

4.1.7. В части комфортности посредством:

1. Установления требований к максимальному сроку эксплуатации транспортных средств, не превышающему срок службы, указанный заводом изготовителем, но не более десяти лет для автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

2. Установления требований к характеристикам транспортного средства, влияющим на качество перевозок – наличие низкого пола, кондиционера, оборудования для перевозок маломобильных групп населения, электронного информационного табло, системы контроля температуры воздуха в салоне, системы безналичной оплаты проезда, оборудования для использования газомоторного топлива (для автотранспорта) и иные характеристики.

3. Соблюдения норм вместимости транспортных средств путем контроля со стороны водителей и кондукторов.

4. Благоустройства площадок для разворота и отстоя транспорта в начальных и конечных пунктах маршрута (общественные уборные и контейнерные площадки для ТБО).

5. Обеспечения количества пересадок не более двух при перемещении в любую точку Миасского городского округа путем оптимизации маршрутной сети.

6. Создания приоритета экологичному транспорту. В таблице №5 представлена информация о планировании приобретения транспорта соответствующего экологическим нормам и требованиям.

Таблица №5

Год реализации	Планируемое к приобретению количество единиц ТС, соответствующего требованиям законодательства в отношении маломобильных групп населения, а также экологическим нормам и требованиям
2019	0
2020	5
2021	5
2022	5
2023	5

4.2. Создание равных условий доступа на рынок по перевозке пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (задача 3.2) достигается:

4.2.1. На муниципальных маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам посредством заключения долгосрочных (не менее 3 лет) муниципальных контрактов с перевозчиками в порядке, установленном законодательством в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, в том числе с привлечением субъектов малого предпринимательства.

4.2.2. На муниципальных маршрутах регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам посредством выдачи свидетельств об осуществлении перевозок по муниципальным маршрутам и карт муниципальных маршрутов по результатам открытых конкурсов на право осуществления регулярных перевозок на муниципальных маршрутах по нерегулируемым тарифам или без проведения открытого конкурса в соответствии с требованиями Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 220-ФЗ).

4.3. Обеспечение сбалансированности расходов бюджета Миасского городского округа на перевозку пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа (задача 3.3) достигается посредством:

4.3.1. Перехода к модели взаимодействия с перевозчиками, предусматривающей обязанность перечисления полученной ими платы за проезд пассажиров и провоз багажа заказчику в соответствии с Федеральным законом № 220-ФЗ при условии перехода на безналичную оплату проезда в общественном транспорте и использовании онлайн-касс.

4.3.2. Рационализации (оптимизации) мероприятий по организации муниципальных маршрутов регулярных перевозок в части:

1) исключения необоснованного дублирования муниципальных маршрутов регулярных перевозок Миасского городского округа;

2) установления (изменения) муниципальных маршрутов регулярных перевозок Миасского городского округа, обеспечивающих движение транспортных средств по кратчайшему пути с учетом потребностей населения Округа в регулярных перевозках пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом путем пересмотра карты маршрутов перевозок Округа, исходя из потребности населения;

3) соответствия расписания движения транспорта по муниципальным маршрутам регулярных перевозок Миасского городского округа и его вместимости пассажиропотоку;

4) установления приоритета использования транспорта с большей удельной провозной способностью над частотой движения путем выпуска транспорта в часы-пик с большей провозной способностью;

5) увеличения доли пассажиров, перевозимых на муниципальном транспорте на маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа до 40%.

4.3.3. Формирования регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа на основании экономически обоснованных статей затрат, связанных с выполнением работ по осуществлению регулярных перевозок, с учетом их индексации на период действия муниципальных контрактов с перевозчиками.

4.3.4. Обеспечения сбалансированности доходов и расходов бюджета Миасского городского округа с перечнем мероприятий по развитию муниципальных маршрутов регулярных перевозок, утвержденным Документом планирования регулярных перевозок по муниципальным маршрутам Миасского городского округа.

На данный момент осуществление перевозок происходит в условиях роста цен на заработную плату, запасные части, топливо, электричество и другие эксплуатационные материалы. Исходя из вышеизложенного необходимо рассмотреть вопрос при формировании бюджета округа на 2020-2023 годы об увеличении финансирования в достаточном объеме, необходимом для осуществления перевозок по муниципальным маршрутам Миасского городского округа с применением регулируемых тарифов.

4.3.5. Осуществления контроля за исполнением перевозчиками обязательств по муниципальным контрактам на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, в том числе в части учета пассажиропотока и перечисления платы за проезд пассажиров и провоз багажа заказчику при условии перехода на безналичную систему оплаты проезда и онлайн-кассы.

4.4. Повышение качества управления и контроля за перевозкой пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа (задача 3.4) достигается посредством:

4.4.1. Внедрения и развития на территории Миасского городского округа единых информационных технологий в части:

1) навигационного контроля за движением транспорта по муниципальным маршрутам регулярных перевозок Миасского городского округа;

2) автоматизированных систем учета пассажиропотока и безналичной оплаты проезда на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа;

3) систем видеонаблюдения в транспортных средствах и контроля количества перевезенных пассажиров;

4.4.2. Создания и развития систем общественного контроля за работой муниципальных маршрутов регулярных перевозок Миасского городского округа;

4.4.3. Организации межведомственного взаимодействия по пресечению перевозок пассажиров, организованных в нарушение Федерального закона № 220-ФЗ.

4.5. Развитие транспортной инфраструктуры муниципальных маршрутов регулярных перевозок Миасского городского округа (задача 3.5) достигается посредством:

4.5.1. Обустройства и поддержания в нормативном состоянии остановочных пунктов, в том числе повышения удобства навигации и ожидания транспорта на крупных пересадочных пунктах.

4.5.2. Капитального ремонта контактной сети городского наземного электрического транспорта в связи с большим износом действующей сети.

По состоянию на текущий момент на балансе МУП «УПП МГО» находятся: высоковольтные кабельные линии (6-10кВ) в количестве – 19,4 км. и силовые кабельные линии (0,6кВ) в количестве – 9,44 км

На кабельных линиях периодически проводятся профилактические испытания согласно ПТЭЭП в сроки устанавливаемые системой планово-предупредительного ремонта. Состояние кабельных линий - удовлетворительное. Протяженность контактной сети – 104км (в один провод).

За всё время эксплуатации контактной сети, капитальный ремонт не проводился. При капитальном ремонте участка контактной сети замену контактного провода, опор, стальных крюков, закладных деталей в инженерных сооружениях, устройств грузовой компенсации натяжения контактных проводов производят в зависимости от их состояния. Все остальные элементы контактной сети, в том числе и спец. части, меняют независимо от срока службы и фактического состояния.

Износ контактного провода на прямых участках находится в пределах допустимых норм, периодически происходят обрывы контактного провода и несущего троса. Часть специальных частей контактной сети (стрелки, пересечения, изоляторы и т.д.) нуждается в замене.

Имеющиеся в данный момент на предприятии две автовышки для ремонта контактной сети подлежат замене или капитальному ремонту (год выпуск АГП – 1992 год).

Для поддержания в рабочем состоянии контактной сети периодически проводятся ремонтные (при наличии з/ч) и регламентные работы согласно ППР.

4.5.3. Строительство разворотных площадок и площадок для межрейсового отстоя автомобильного транспорта;

Развитие городской инфраструктуры, строительство новых микрорайонов вызывает необходимость обустройства новых разворотных площадок (таблица №6). Для их устройства требуется разработка проектов на строительство разворотных площадок с выделением земельного участка и получения технических условий (при наличии земельного участка). В дальнейшем, при необходимости - согласование данных проектов с Министерством дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области. Далее, на основании проекта, возможно строительство.

Таблица № 6

Год реализации	Разворотные площадки
2019-2020	Микрорайон «О» (район Машгородок)
2020-2023	Переустройство остановочного комплекса и продление маршрута № 1 (Автозавод - ул. Пушкина)

В настоящее время на территории Миасского городского округа реализуется муниципальная программа «Комплексное развитие транспортной и дорожной инфраструктуры Миасского городского округа», целью которой является формирование условий для устойчивого функционирования транспортной системы, ориентированных на предоставление качественного транспортного обслуживания всем слоям населения.

5. Прогнозные результаты реализации Концепции

Предполагаемые результаты реализации Концепции рассчитаны в соответствии с методикой расчета показателей результатов реализации концепции развития городского пассажирского транспорта общего пользования Миасского городского округа (Приложение № 1 к Концепции комплексного развития дорожно-транспортной инфраструктуры в Миасском городском округе на 2019 – 2023 годы) и представлены в таблицах № 7-8.

Таблица № 7

№	Показатели	Единица измерения	Значение показателя					
			2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год
1	планируемое количество остановочных пунктов, приведенных в нормативное состояние соответствующее требованиям законодательства в отношении маломобильных групп населения	%	0	0	5	5	5	5
2	планируемое количество приобретенных транспортных средств, соответствующих требованиям законодательства в отношении маломобильных групп населения, а также соответствующего экологическим нормам и требованиям	шт.	0	0	5	5	5	5
3	Доля транспортных средств, оборудованных онлайн-кассами (с 01.07.19.)	%	0	100	100	100	100	100
4	Планируемое количество остановочных комплексов, оборудованных информационными табло	шт.	0	0	5	5	5	5
5	Логистическое обследование пассажирского потока	ед.	0	0	1			

	специализированной организацией							
6	Разработка и согласование новой маршрутной сети, с учетом результатов логистического обследования	ед.	0	0	0	1		
7	Создание единого диспетчерского пункта	ед.	0	0	0	1		
8	Разработка проекта на строительство объездной дороги и проведение работ	ед.	0	1	1	1	1	1

Показатели результатов реализации концепции развития городского пассажирского транспорта общего пользования Миасского городского округа*

Таблица 8

1	Коэффициент дублирования между муниципальными маршрутами регулярных перевозок
2	Выполнение рейсов на муниципальных маршрутах регулярных перевозок по видам транспорта: автобус, троллейбус
3	Регулярность движения транспортных средств на муниципальных маршрутах регулярных перевозок по видам транспорта: автобус, троллейбус
4	Количество перевезенных пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в год

*оценка вышеуказанных показателей будет возможна после 2021 года, когда будет произведено логистическое обследование пассажирского потока, разработана новая маршрутная сеть и создан диспетчерский пункт.

6. Нормативные акты, подлежащие разработке и принятию для реализации Концепции

В целях реализации настоящей Концепции:

6.1. к компетенции Собрания депутатов Миасского городского округа относятся:

6.1.1. принятие порядка формирования регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа – в части учета всех статей расходов при формировании стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и

пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования;

6.1.2. рассмотрение и принятие тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа – в части рассмотрения вопроса о повышении тарифов на перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом;

6.1.3. рассмотрение и принятие расходной части бюджета, необходимой для реализации мероприятий, предусмотренных Концепцией;

6.1.4. рассмотрение и согласование новой Муниципальной маршрутной сети Миасского городского округа.

6.2. к компетенции Администрации Миасского городского округа относятся:

6.2.1. определение расходного обязательства в сфере транспортного обслуживания населения в границах Миасского городского округа, возникающего в связи с осуществлением полномочий по вопросам местного значения городского округа – в части увеличения бюджетного финансирования перевозок пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом для обеспечения дополнительного финансирования;

6.2.2. формирование документа планирования регулярных перевозок по муниципальным маршрутам Миасского городского округа - в части сокращения дублирующих маршрутов регулярных перевозок Миасского городского округа, пересмотр действующих маршрутов, их продление, исходя из потребности населения, путем внесения изменения в вышеуказанный документ;

6.2.3. определение порядка взаимодействия участников автоматизированной системы учета пассажиропотока и безналичной оплаты проезда на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа - разработка документа в целях обеспечения единой государственной политики в сфере организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, совершенствования учета и оплаты проезда, организации эффективной системы расчетов с перевозчиками за оказанные услуги по перевозке пассажиров.

ПРИЛОЖЕНИЕ №1
к Концепции комплексного развития дорожно-транспортной инфраструктуры в Миасском городском округе на 2019 – 2023 годы

МЕТОДИКА
РАСЧЕТА ПОКАЗАТЕЛЕЙ РЕЗУЛЬТАТОВ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ
РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МИАССКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА***

N	Наименование показателя	Единица измерения	Расчет показателя		Исходные данные для расчета значений показателя	Исходные данные для расчета значений показателя	периодичность сбора исходных данных
			формула расчета	буквенное обозначение переменной в формуле расчета			
1	Кoeffициент дублирования между муниципальными маршрутами регулярных перевозок**	ед.	$K_d = \frac{\Pi_{\text{общ}}}{\Pi_{\text{улс}}}$	Кд – коэффициент дублирования; $\Pi_{\text{общ}}$ – протяженность всех маршрутов; $\Pi_{\text{улс}}$ – протяженность Улично-дорожной сети, по которой проходят маршруты.	функциональный орган - диспетчерский пункт, как структурное подразделение Администрации и МГО, осуществляющих управление в сфере дорог и транспорта	определяется исходя из данных, указанных в паспортах маршрутов и проектах организации дорожного движения на Улично-дорожной сети Миасского	ежегодно, до 1 апреля следующего года, отчеты за отчетный период
1	2	3	4	5	6	7	8

			городского округа	
<p>2</p> <p>Выполнение рейсов на муниципальных маршрутах регулярных перевозок по видам транспорта* (утвержден Распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 31 января 2017 г. № НА-19-р «Об утверждении и социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажом автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»)</p>	<p>%</p> $V_{\text{факт}} = \frac{P_{\text{вып}}}{P_{\text{плани}}} \times 100\%$	<p>Вфакт – процент выполнения рейсов (отдельно по каждому виду: автобус, троллейбус);</p> <p>$P_{\text{вып}}$ - количество выполненных рейсов (отдельно по каждому виду транспорта);</p> <p>$P_{\text{плани}}$ - количество плановых рейсов (отдельно по каждому виду транспорта).</p> <p>Выполненным считается рейс, выполненный от начального до конечного остановочного пункта, при следующих условиях: наличие данных о прохождении маршрутным транспортным средством начального и конечного остановочных пунктов;</p> <p>наличие данных о прохождении более 50% остановочных</p>	<p>функциональный орган - диспетчерский пункт, как структурное подразделение Администрации и МГО, осуществляющей (ее) функции управления в сфере дорог и транспорта</p>	<p>согласно данным навигационного контроля за работой муниципальных маршрутов регулярных перевозок, осуществляемого по подведомственным функциональным органам администрации Мясского городского округа, осуществляющей функции управления в области развития городского пассажирского транспорта общего пользования, муниципальной учреждением,</p>

			<p>пунктов по утвержденному маршруту следования; отклонение от утвержденного расписания на маршруте составляет не более +20/-5 минут; отсутствие отклонений от установленного маршрута следования, которые не согласованы водителем маршрутного транспортного средства с диспетчером поведомственного функциональному органу администрации Миасского городского округа, осуществляющему функции управления в области развития городского пассажирского транспорта общего пользования, муниципального</p>		<p>исполняющим функции контроля за соблюдением регулярности движения общественного транспорта на муниципальных маршрутах регулярных перевозок</p>	
--	--	--	--	--	---	--

3	<p>Регулярность движения транспортных средств на муниципальных маршрутах регулярных перевозок по видам транспорта*</p>	<p>РД = $\frac{R_{\text{вып}}}{R_{\text{пл}}} \times 100\%$</p>	<p>РД - регулярность движения (отдельно по каждому виду: автобус, троллейбус); R_{вып} - количество фактически выполненных регулярных рейсов (отдельно по каждому виду транспорта); R_{пл} - количество запланированных рейсов (отдельно по каждому виду транспорта).</p> <p>Регулярным считается выполненный рейс, если при его выполнении отклонение от утвержденного расписания движения на маршруте составляет не более +5/-5 минут для не менее 50% остановочных пунктов по маршруту следования</p>	<p>функциональный орган - диспетчерский пункт, как структурное подразделение Администрации и МГО, осуществляющей (ее) функции управления в сфере дорог и транспорта</p>	<p>согласно данным навигационного контроля за работой муниципальных маршрутов регулярных перевозок, осуществляемого ГО подведомственным функциональному органу администрации Мясасского городского округа, осуществляющей функции управления в области развития городского пассажирского транспорта общего пользования, муниципальных учреждений, исполняющим функции контроля за соблюдением регулярности движения</p>	<p>ежегодно о, до 1 апреля следую щего за отчетны м периодо м</p>
---	--	--	--	---	---	---

4	Доля транспортных средств, оборудованных онлайн-кассами (с 01.07.19.)** (Федеральный закон «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов в Российской Федерации» от 22.05.2003 №54-ФЗ)	%	Доц=ТСок/ТСобщ*100	Доц – Доля транспортных средств, оборудованных онлайн-кассами; ТСок-количество транспортных средств, оборудованных онлайн-кассами (отдельно по каждому виду: автобус, троллейбус);; ТСобщ- общее количество транспортных средств (отдельно по каждому виду: автобус, троллейбус);	функциональный орган - Диспетчерский пункт, как структурное подразделение Администрации и МГО, осуществляющих управление в сфере дорог и транспорта	определяется исходя их данных, указанных перевозчиками	ежегодн о, до 1 апреля года, следую щего за отчетны м периодо м
5	Количество перевезенных пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа в год по видам транспорта*	млн. чел.	$P = \sum_i^n P_i,$ $P_i = P_i^{reg} + P_i^s + P_i^c,$ $P_i^{reg} = \sum_{j=1,2,3} (P_{ij}^{reg,obv} * N_j^{obv} + P_{ij}^{reg,lvax} * N_j^{lvax} + P_{ij}^{reg,svax} * N_j^{svax}),$ $P_i^s = \sum_{j=1,2,3} (P_{ij}^s,obv} * N_j^{obv} + P_{ij}^s,lvax} * N_j^{lvax} + P_{ij}^s,svax} * N_j^{svax}),$ $P_i^c = \sum_{j=1,2,3} (P_{ij}^c,obv} * N_j^{obv} + P_{ij}^c,lvax} * N_j^{lvax} + P_{ij}^c,svax} * N_j^{svax}).$	Р - количество перевезенных пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа в год; Рi - количество перевезенных пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок	функциональн ый орган - диспетчерский пункт, как структурное подразделения Администрации и МГО, осуществляющ ий(ее) функции управления в сфере дорог и транспорта (отчет по результатам	Порядок расчета количества перевезенных пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа: исходными данными для расчета	ежегодн о до 1 апреля года, следую щего за отчетны м периодо м

		<p>Миасского городского округа в год на i-м виде транспорта; i - вид транспорта (автобус, троллейбус); P_{it}^m - количество перевезенных пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа в год на i-м виде транспорта, оплативших проезд по разовым билетам; P_i^s - количество перевезенных пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа в год на i-м виде транспорта с использованием льготных проездных документов; P_i^c - количество</p>	<p>обследования пассажиропотока на муниципальных маршрутах регулярных перевозок)</p>	<p>являются значения суточного пассажиропотока в будние, пятничные и выходные дни, определенные по итогам обследования пассажиропотока на муниципальных маршрутах регулярных перевозок, применяемым</p>	<p>определенным периодам. Расчет производится по периодам январь-апрель (в марте), май-август (в июле), сентябрь-декабрь (в октябре) между проведением обследований пассажиропотока с учетом</p>
--	--	--	--	---	---

			<p>перевезенных пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Мясского городского округа в год на i-м виде транспорта с использованием электронных социальных проездных документов;</p> <p>j - период проведения обследования;</p> <p>j = 1 - период с 1 января по 30 апреля в отчетном году, расчет проводится по данным обследования пассажиропотока, проведенного в марте отчетного года;</p> <p>j = 2 - период с 1 мая по 31 августа в отчетном году, расчет проводится по данным обследования пассажиропотока, проведенного в июле отчетного года;</p> <p>j = 3 - период с 1 сентября по 31</p>		<p>количества будних, пятничных и выходных дней в расчетный период.</p> <p>В</p> <p>предшествующие нерабочим праздничным дням рабочие дни</p> <p>пассажиропотока принимается равным значению пятничного пассажиропотока, в нерабочие праздничные дни - значению пассажиропотока в выходной день</p>	
--	--	--	---	--	---	--

			<p>Декабря в отчетном году, расчет проводится по данным обследования пассажиропотока, проведенного в октябре отчетного года;</p> <p>$R_{ij}^{отч}$, $R_{ij}^{пл. ливн}$, $R_{ij}^{пл. вблн}$</p> <p>- количество перевезенных пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Мясского городского округа, оплативших проезд по разовым билетам, на i-м виде транспорта в будний, предвыходной и выходной дни, определенное в j-й период проведения обследования;</p> <p>$R_{ij}^{отч}$, $R_{ij}^{пл. ливн}$, $R_{ij}^{пл. вблн}$</p> <p>- количество перевезенных пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>Мясского городского округа с использованием льготных проездных документов на i-м виде транспорта в будний, предвыходной и выходной дни, определенное в j-й период проведения обследования;</p> <p>$R_{ij}^{с.б/д}$, $R_{ij}^{с.пн/ск}$, $R_{ij}^{с.вых}$ -</p> <p>количество перевезенных пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Мясского городского округа с использованием электронных социальных проездных документов на i-м виде транспорта в будний, предвыходной и выходной дни, определенное в j-й период проведения обследования;</p>		
--	--	--	---	--	--

					$N_j^{бвд}$ - количество будних дней в j-й период проведения обследования; $N_j^{небвд}$ - количество пятничных и предшестствующих нерабочим праздничным дням рабочих дней в j-й период проведения обследования; $N_j^{вых}$ - количество выходных и нерабочих праздничных дней в j-й период проведения обследования
--	--	--	--	--	--

*показатели, применяемые в настоящий момент при оценке выполнения муниципальных контрактов по перевозке пассажиров автомобильным транспортом и наземным электротранспортом.

**показатели, которые вводятся для совокупной оценки качества оказываемых услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом и наземным электротранспортом.

***оценка вышеуказанных показателей будет возможна после 2021 года, когда бюджет произведено логистическое обследование пассажирского потока, разработана новая маршрутная сеть и создан диспетчерский пункт.



СОБРАНИЕ ДЕПУТАТОВ МИАССКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА
ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ
СОРОК ВОСЬМАЯ СЕССИЯ СОБРАНИЯ ДЕПУТАТОВ МИАССКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА ПЯТОГО СОЗЫВА

РЕШЕНИЕ №10

от 22.03.2019 г.

О внесении изменений в Решение Собрании депутатов Миасского городского округа от 24.01.2014 г. №2 «Об установлении расходных обязательств Миасского городского округа по реализации полномочий в области образования»

Рассмотрев предложение Главы Миасского городского округа Г.М.Тонких о внесении изменений в Решение Собрании депутатов Миасского городского округа от 24.01.2014 г. №2 «Об установлении расходных обязательств Миасского городского округа по реализации полномочий в области образования», учитывая рекомендации постоянной комиссии по социальным вопросам, в соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 29.12.2012 г. №273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», руководствуясь Федеральным законом от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» и Уставом Миасского городского округа, Собрание депутатов Миасского городского округа РЕШАЕТ:

1. Внести изменения в Решение Собрании депутатов Миасского городского округа от 24.01.2014 г. №2 «Об установлении расходных обязательств Миасского городского округа по реализации полномочий в области образования» (далее – Решение), а именно:

1) приложение к Решению изложить в новой редакции согласно приложению к настоящему Решению;

2) по всему тексту Решения наименование «Муниципальное казённое учреждение Миасского городского округа «Образование» заменить на «Управление образования Администрации Миасского городского округа» в соответствующем падеже.

2. Настоящее Решение опубликовать в установленном порядке.

3. Контроль исполнения настоящего Решения возложить на постоянную комиссию по социальным вопросам.

Председатель Собрании депутатов
Миасского городского округа

Е.А. Степовик

Глава
Миасского городского округа

Г.М. Тонких



ПРИЛОЖЕНИЕ
к Решению Собрания депутатов
Миасского городского округа
от 22.03.2019 г. №10

Финансирование расходов из бюджета городского округа
(направление расходов)

Учреждение	Направление расходов
<p>Управление образования Администрации Миасского городского округа: административный персонал, отдел информатизации, отдел воспитания, дополнительного образования и социализации обучающихся, отдел общего образования и методического сопровождения образования, отдел дошкольного образования, отдел кадрового и юридического обеспечения, РММЦ, отдел по работе с молодежью.</p>	<p>Заработная плата и начисления на выплаты по оплате труда, транспортные услуги, арендная плата за пользование имуществом (за исключением земельных участков и других обособленных природных объектов), работы, услуги по содержанию имущества, прочие работы, услуги, страхование, безвозмездные перечисления государственным (муниципальным) бюджетным и автономным учреждениям, пособия по социальной помощи населению в натуральной форме, социальные пособия и компенсации персоналу в денежной форме, иные выплаты текущего характера физическим лицам, увеличение стоимости основных средств, увеличение стоимости лекарственных препаратов и материалов, применяемых в медицинских целях, увеличение стоимости прочих оборотных запасов (материалов), увеличение стоимости прочих материальных запасов однократного применения</p>
<p>МКДОУ №№ 3, 18, 31, 33, 37, 43, 47, 48, 50, 70, 85. МБДОУ №№ 1, 2, 5, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 17, 23, 25, 27, 28, 30, 38, 39, 40, 44, 46, 49, 51, 53, 54, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 66, 69, 72, 79, 81, 84, 86, 87, 92, 93, 98, 99, 101, 102, 108, 109, 199.</p>	<p>Заработная плата, начисления на выплаты по оплате труда, прочие несоциальные выплаты персоналу в денежной форме (обслуживающий персонал, главный бухгалтер, бухгалтер), услуги связи, транспортные услуги, коммунальные услуги, арендная плата за пользование имуществом (за исключением земельных участков и других обособленных природных объектов), работы, услуги по содержанию имущества, прочие работы, услуги, социальные пособия и компенсации персоналу в денежной форме, налоги, пошлины и сборы, штрафы за нарушение законодательства о налогах и сборах, законодательства о страховых взносах, штрафы за нарушение законодательства о закупках и нарушение условий контрактов (договоров), увеличение стоимости основных средств и увеличение стоимости прочих оборотных запасов (материалов) (за исключением расходов на приобретение учебников и учебных пособий, средств обучения, игр, игрушек), увеличение стоимости продуктов питания, увеличение стоимости строительных материалов, увеличение стоимости прочих материальных запасов</p>

	однократного применения
<p>МКОУ «СОШ» №№ 1, 2, 3, 7, 9, 11, 29, 30, 31, 35, 42, 73, МКОУ «ООШ» №№ 5, 8, 14, 15, 23, 28, 32, 36, 60, МБОУ «СОШ» №№ 18, 22, МБОУ «Гимназия №26», МАОУ «Лицей № 6», МАОУ «Гимназия № 19», МАОУ «СОШ» №№ 4, 10, 16, 20, 21,44, МАОУ «СОШ №17» имени Героя России Шендрика В.Г., МАОУ «СОШ № 13» им. Д.И. Кашигина</p>	<p>Заработная плата и начисления на выплаты по оплате труда, прочие несоциальные выплаты персоналу в денежной форме (обслуживающий персонал, заместитель директора по АХЧ, главный бухгалтер, бухгалтер), услуги связи (за исключением расходов по оплате услуг ИНТЕРНЕТа), транспортные услуги, коммунальные услуги, арендная плата за пользование имуществом (за исключением земельных участков и других обособленных природных объектов), работы, услуги по содержанию имущества, прочие работы, услуги, социальные пособия и компенсации персоналу в денежной форме, налоги, пошлины и сборы, штрафы за нарушение законодательства о налогах и сборах, законодательства о страховых взносах, штрафы за нарушение законодательства о закупках и нарушение условий контрактов (договоров), увеличение стоимости основных средств и увеличение стоимости прочих оборотных запасов (материалов) (за исключением учебных расходов), увеличение стоимости лекарственных препаратов и материалов, применяемых в медицинских целях, увеличение стоимости продуктов питания, увеличение стоимости строительных материалов, увеличение стоимости прочих материальных запасов однократного применения</p>
<p>МКС(К)ОУ «СКО школа-интернат I-II вида» СКО школа-интернат VIII вида.</p>	<p>Заработная плата и начисления на выплаты по оплате труда (обслуживающий персонал, кроме шеф-повара, повара, подсобного рабочего, инспектора по кадрам, медицинского персонала), услуги связи (за исключением расходов по оплате услуг ИНТЕРНЕТа), транспортные услуги, коммунальные услуги, работы, услуги по содержанию имущества, прочие работы, услуги, социальные пособия и компенсации персоналу в денежной форме, налоги, пошлины и сборы, штрафы за нарушение законодательства о налогах и сборах, законодательства о страховых взносах, штрафы за нарушение законодательства о закупках и нарушение условий контрактов</p>

	(договоров), увеличение стоимости основных средств и увеличение стоимости прочих оборотных запасов (материалов) (за исключением учебных расходов), увеличение стоимости строительных материалов, увеличение стоимости прочих материальных запасов однократного применения
<p>МАОУ ДОД «ДДТ Юность» им. В.П. Макеева.</p>	<p>Заработная плата и начисления на выплаты по оплате труда, услуги связи, транспортные услуги, коммунальные услуги, арендная плата за пользование имуществом (за исключением земельных участков и других обособленных природных объектов), работы, услуги по содержанию имущества, прочие работы, услуги, социальные пособия и компенсации персоналу в денежной форме, налоги, пошлины и сборы, штрафы за нарушение законодательства о налогах и сборах, законодательства о страховых взносах, штрафы за нарушение законодательства о закупках и нарушение условий контрактов (договоров), увеличение стоимости основных средств, увеличение стоимости строительных материалов, увеличение стоимости прочих оборотных запасов (материалов), увеличение стоимости прочих материальных запасов однократного применения</p>
<p>МКУ МГО «ЦППМСП»</p>	<p>Заработная плата и начисления на выплаты по оплате труда, услуги связи, транспортные услуги, коммунальные услуги, арендная плата за пользование имуществом (за исключением земельных участков и других обособленных природных объектов), работы, услуги по содержанию имущества, прочие работы, услуги, социальные пособия и компенсации персоналу в денежной форме, налоги, пошлины и сборы, штрафы за нарушение законодательства о налогах и сборах, законодательства о страховых взносах, увеличение стоимости основных средств и увеличение стоимости прочих оборотных запасов (материалов) (за исключением учебных расходов), увеличение стоимости прочих материальных запасов однократного применения</p>

<p>Муниципальное казенное учреждение Миасского городского округа «Централизованная бухгалтерия»: отдел по координации хозяйственной деятельности образовательных учреждений, служба обслуживающего персонала, централизованная бухгалтерия</p>	<p>Заработная плата и начисления на выплаты по оплате труда, прочие несоциальные выплаты персоналу в денежной форме, услуги связи, транспортные услуги, коммунальные услуги, арендная плата за пользование имуществом (за исключением земельных участков и других обособленных природных объектов), работы, услуги по содержанию имущества, прочие работы, услуги, страхование, социальные пособия и компенсации персоналу в денежной форме, налоги, пошлины и сборы, штрафы за нарушение законодательства о налогах и сборах, законодательства о страховых взносах, штрафы за нарушение законодательства о закупках и нарушение условий контрактов (договоров), увеличение стоимости основных средств, увеличение стоимости горюче-смазочных материалов, увеличение стоимости прочих оборотных запасов (материалов), увеличение стоимости прочих материальных запасов однократного применения</p>
--	--



СОБРАНИЕ ДЕПУТАТОВ МИАССКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА
ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ
СОРОК ВОСЬМАЯ СЕССИЯ СОБРАНИЯ ДЕПУТАТОВ МИАССКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА ПЯТОГО СОЗЫВА

РЕШЕНИЕ №11

от 22.03.2019 г.

О внесении изменений в Решение Собрания депутатов Миасского городского округа от 30.03.2007 г. №8 «Об утверждении положения «Об экспертной комиссии по наименованию муниципальных объектов в Миасском городском округе» и ее состава»

Рассмотрев предложение Главы Миасского городского округа Г.М. Тонких о внесении изменений в Решение Собрания депутатов Миасского городского округа от 30.03.2007 г. №8 «Об утверждении положения «Об экспертной комиссии по наименованию муниципальных объектов в Миасском городском округе» и ее состава», учитывая рекомендации постоянной комиссии по вопросам законности, правопорядка и местного самоуправления, в соответствии с Положением «О порядке присвоения наименования муниципальным объектам в Миасском городском округе», утвержденным Решением Собрания депутатов Миасского городского округа от 31.03.2006 г. №6, руководствуясь Федеральным законом от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» и Уставом Миасского городского округа, Собрание депутатов Миасского городского округа РЕШАЕТ:

1. Внести изменения в Решение Собрания депутатов Миасского городского округа от 30.03.2007 г. №8 «Об утверждении положения «Об экспертной комиссии по наименованию муниципальных объектов в Миасском городском округе» и ее состава», а именно изложить приложение 2 к вышеназванному Решению в редакции согласно приложению к настоящему Решению.
2. Настоящее Решение опубликовать в установленном порядке.
3. Контроль исполнения настоящего Решения возложить на постоянную комиссию по вопросам законности, правопорядка и местного самоуправления.

Председатель Собрания депутатов
Миасского городского округа

Е.А. Степовик

Глава
Миасского городского округа

Г.М. Тонких



ПРИЛОЖЕНИЕ
к Решению Собрания депутатов
Миасского городского округа
от 22.03.2019 г. №11

Состав
экспертной комиссии по наименованию муниципальных объектов
в Миасском городском округе

1. Заместитель Председателя Собрания депутатов Миасского городского округа – председатель экспертной комиссии.
2. Заместитель Главы Миасского городского округа (по имущественному комплексу) – заместитель председателя экспертной комиссии.
3. Начальник Управления архитектуры, градостроительства и земельных отношений Администрации Миасского городского округа – заместитель председателя экспертной комиссии.
4. Главный специалист отдела по вопросам Генерального плана и Правил землепользования и застройки Управления архитектуры, градостроительства и земельных отношений Администрации Миасского городского округа – секретарь экспертной комиссии.
5. Заместитель начальника Управления архитектуры, градостроительства и земельных отношений (главный архитектор) Администрации Миасского городского округа.
6. Начальник отдела по вопросам Генерального плана и Правил землепользования и застройки Управления архитектуры, градостроительства и земельных отношений Администрации Миасского городского округа.
7. Начальник Управления культуры Администрации Миасского городского округа.
8. Директор муниципального бюджетного учреждения «Городской краеведческий музей» Миасского городского округа» (по согласованию).
9. Ведущий архивист муниципального бюджетного учреждения «Миасский окружной архив» Миасского городского округа.
10. Начальник Миасского отдела Управления Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии по Челябинской области (по согласованию).
11. Начальник отдела по Миасскому городскому округу филиала ФГБУ «Федеральная кадастровая палата Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии» по Челябинской области (по согласованию).

В состав комиссии включается начальник территориального отдела Управления ЖКХ, энергетики и транспорта Администрации Миасского городского округа и депутат Собрания депутатов Миасского городского округа по территориальной принадлежности вопроса.



СОБРАНИЕ ДЕПУТАТОВ МИАССКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА
ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ
СОРОК ВОСЬМАЯ СЕССИЯ СОБРАНИЯ ДЕПУТАТОВ МИАССКОГО
ГОРОДСКОГО ОКРУГА ПЯТОГО СОЗЫВА

РЕШЕНИЕ №12

от 22.03.2019 г.

О присвоении наименования улице в с. Сыростан
Миасского городского округа

Рассмотрев предложение Главы Миасского городского округа Г.М. Тонких о присвоении наименования улице в с. Сыростан Миасского городского округа, учитывая рекомендации постоянной комиссии по вопросам законности, правопорядка и местного самоуправления, рекомендации экспертной комиссии (протокол от 03.10.2018 г.) по наименованиям объектов, расположенных на территории Миасского городского округа, в соответствии с Положением «О порядке присвоения наименований муниципальным объектам в Миасском городском округе», утвержденным Решением Собрании депутатов Миасского городского округа от 31.03.2006 г. №6, руководствуясь Федеральным законом от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» и Уставом Миасского городского округа, Собрание депутатов Миасского городского округа

РЕШАЕТ:

1. Присвоить улице, расположенной на территории Горнолыжного курорта «Солнечная долина» в с. Сыростан Миасского городского округа, наименование - улица «Известная».
2. Утвердить Схему расположения улицы «Известная» в с. Сыростан Миасского городского округа согласно приложению к настоящему Решению.
3. Настоящее Решение опубликовать в установленном порядке.
4. Контроль исполнения настоящего Решения возложить на постоянную комиссию по вопросам законности, правопорядка и местного самоуправления.

Председатель Собрании депутатов
Миасского городского округа

Е.А. Степовик

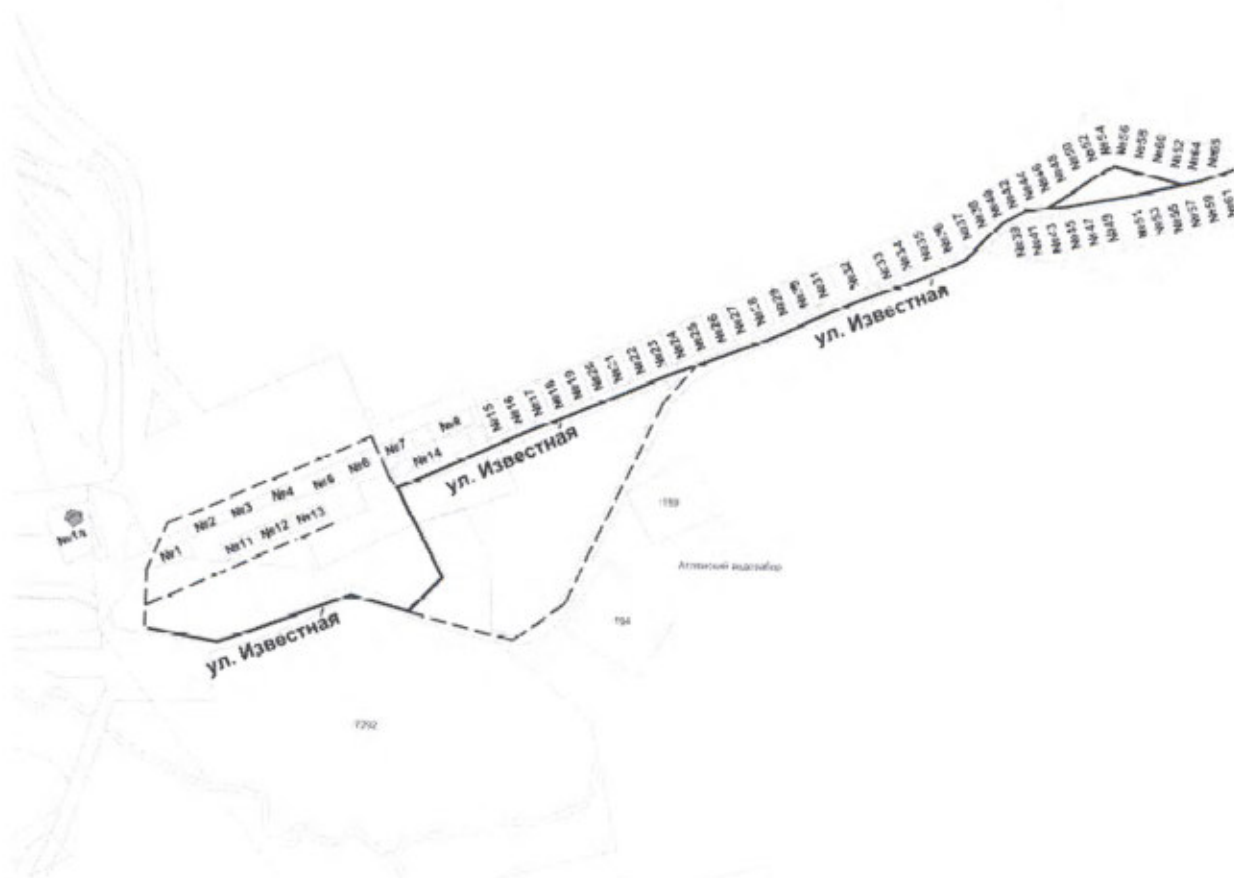
Глава
Миасского городского округа

Г.М. Тонких



ПРИЛОЖЕНИЕ
к Решению Собрания депутатов
Миасского городского округа
от 22.03.2019 г. №12

Схема расположения улицы Известная
в с. Сыростан Миасского городского округа



Условные обозначения:
№1 - №65 - номера земельных участков по ул. Известная