



**АДМИНИСТРАЦИЯ МИАССКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА
ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

16.08.2019

№ 5155

Об утверждении муниципальной программы «Развитие общественного транспорта в Миасском городском округе на 2020 – 2022 годы»

В целях формирования современной, безопасной и качественной системы регулярных перевозок, руководствуясь Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Уставом Миасского городского округа, Положением «О бюджетном процессе в Миасском городском округе», утвержденным Решением Собрании депутатов Миасского городского округа от 30.10.2015 г. № 9 от 30.11.2018 г. № 6 «О бюджете Миасского городского округа на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов» и постановлением Администрации Миасского городского округа от 18.10.2013 г. № 6596 «О порядке принятия решений о разработке муниципальных программ Миасского городского округа, их формировании и реализации»,

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить муниципальную программу «Развитие общественного транспорта в Миасском городском округе на 2020 – 2022 годы».
2. Начальнику отдела организационной и контрольной работы Администрации МГО обеспечить направление копии настоящего постановления для включения в регистр муниципальных нормативных актов Челябинской области и разместить на официальном сайте Администрации МГО в информационно-коммуникационной сети «Интернет».
3. Контроль исполнения настоящего постановления возложить на заместителя Главы Округа (по городскому хозяйству).

Глава
Миасского городского округа

Г.М. Тонких

Приложение
к постановлению Администрации
Миасского городского округа
от 16.08.2019 № 4155

Муниципальная программа «Развитие общественного транспорта в Миасском городском округе на 2020 – 2022 годы»

I. Паспорт
муниципальной программы Миасского городского округа

Ответственный исполнитель муниципальной программы	Управление ЖКХ, энергетики и транспорта Администрации Миасского городского округа				
Соисполнители муниципальной программы	МКУ "Комитет по строительству" Управление муниципальной собственности Управление архитектуры, градостроительства и земельных отношений МКУ «Управление по делам ГО и ЧС МГО»				
Цель муниципальной программы	Формирование современной безопасной и качественной системы регулярных перевозок, обеспечивающей минимальные затраты времени и средств при перемещении пассажиров на городском пассажирском транспорте города Миасса				
Основные задачи муниципальной программы	1. Обеспечение регулярности пассажирских перевозок на территории Миасского городского округа 2. Обеспечение доступности, комфортности и экологичности услуг по перевозке пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа.				
Целевые индикаторы и показатели муниципальной программы	1. Выполнение предусмотренного расписанием количества рейсов - регулярность сообщения, % 2. Доля муниципальных транспортных средств, соответствующих требованиям законодательства в отношении маломобильных групп населения, а также соответствующего экологическим нормам и требованиям, %				
Этапы и сроки реализации муниципальной программы	Начало реализации данной программы запланировано на 2020 год. 1 этап – 2020 год; 2 этап – 2021 год; 3 этап – 2022 год;				
Объемы бюджетных ассигнований муниципальной программы (тыс. руб.)	Источник финансирования	ИТОГО	2020	2021	2022
	бюджет Челябинской области	-	-	-	-
	бюджет Миасского городского округа	56 455,2	28 227,6	28 227,6	-
	Потребность*	622 080,6	218 725,1	196 379,7	206 975,8

	ИТОГО	678 535,8	246 952,7	224 607,3	206 975,8
Ожидаемые результаты реализации муниципальной программы	<p>В результате реализации Программы планируется достичь следующих основных показателей:</p> <ul style="list-style-type: none"> - регулярность сообщения (процентное отношение фактически выполненных рейсов к количеству рейсов, предусмотренных расписанием): электротранспорта – 95%; автотранспорта – 97% - доля муниципальных транспортных средств, соответствующих требованиям законодательства в отношении маломобильных групп населения, а также соответствующего экологическим нормам и требованиям: 2020 г. – 20% 2021 г. – 31% 2022 г. – 40% 				

II. Содержание проблемы и обоснование необходимости её решения программными методами

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 тарифами по муниципальному контракту или свидетельству на осуществление перевозок, заключенному (выданному) Администрацией Миасского городского округа. В настоящее время на маршрутах регулярных перевозок на территории Миасского городского округа работают 22 перевозчика, обслуживающих 73 маршрута. 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. 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 2020-2022 годов планируется развитие дорожной сети по направлению объездной дороги (Тургоякское шоссе), а также, в связи с застройкой многоквартирными и индивидуальными домами, планируется продление уже существующих

маршрутов в Северном, Центральном, Южном районах, а также в пригородном направлении: пос. Смородинка и пос. Ленинск. 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) увеличение времени ожидания рейсов пассажирами (сокращение рейсов);

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

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

6) 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).

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 Программы 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 600 тыс.км. пробега с момента ввода в эксплуатацию). 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.

III. Основные цели и задачи муниципальной программы

Цель программы: формирование современной безопасной и качественной системы регулярных перевозок, обеспечивающей минимальные затраты времени и средств при перемещении пассажиров на городском пассажирском транспорте города Миасса.

Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

1. Обеспечение регулярности пассажирских перевозок на территории Миасского городского

округа

2. Обеспечение доступности, комфортности и экологичности услуг по перевозке пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа.

Механизмы решения основных задач

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

1.1. В части территориальной доступности посредством строительства новых остановочных пунктов, что обусловлено развитием городской инфраструктуры, вводом в эксплуатацию новых микрорайонов.

1.2. 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.

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.

На предприятии МУП «УПП МГО» имеются 40 единиц терминалов, 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 г. №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.

Федеральным законом №171-ФЗ от 03.07.2019 г. «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и приостановлении действия отдельных положений статьи 14.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» введен мораторий на действие частей 2-4 и 6 статьи 14.5 КоАП в отношении применения контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов водителями или кондукторами в салоне транспортного средства до 01.07.2020 г.

Обеспечение транспортных средств терминалами для оплаты проезда (наличным и безналичным путем) с использованием онлайн-касс с 01.07.2020 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.

1.4. В части информационной доступности посредством:

1. 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.

2. Предоставления услуги Wi-Fi и разъема для зарядки мобильного телефона 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.

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 видеofиксации, метод автоматизированного учета пассажиров, входящих и выходящих на остановочных пунктах с привязкой полученных данных к географическим координатам (система автоматического подсчета пассажиропотока).

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.

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.

1.7. В части комфорта 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. Обеспечения количества пересадок не более двух при перемещении в любую точку Миасского городского округа путем оптимизации маршрутной сети.

5. Создания приоритета экологичному транспорту.

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

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.

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).

3. Обеспечение сбалансированности расходов бюджета Миасского городского округа на перевозку пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа достигается посредством:

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.

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%.

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.

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.

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

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;

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

4.3. Организации межведомственного взаимодействия по пресечению перевозок

пассажиров, организованных в нарушение Федерального закона № 220-ФЗ.

5. Развитие транспорта совместно со стратегиями развития городов и актуальными градостроительными планами:

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

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

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.

5.3. Строительства 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.

5.4. Продления действующих маршрутов, либо создание новых, исходя из потребности населения;

В Миасском городском округе в соответствии с действующим генеральным планом планируются к освоению в целях жилищного строительства:

- земельные участки в Северном районе в целях застройки многоквартирными домами;
- земельные участки в Центральном районе (мик. №7) в продолжение улиц Дрожная, 40 лет Октября, Ускова и переулка Фонарного в целях строительства индивидуальными домами;
- земельные участки в Центральном районе в продолжение улицы Ракетная в целях строительства индивидуальными домами;
- земельные участки в районе улицы Охотная в целях строительства индивидуальными домами;
- земельные участки в районе улицы Миасских Добровольцев в целях строительства индивидуальными домами;
- земельные участки в с. Смородинка в целях строительства индивидуальными домами;
- земельные участки в п. Ленинск южнее улицы Октябрьской в целях строительства индивидуальными домами.

В соответствии с вышеизложенными планами по застройке земельных участков, в зависимости от логистики предстоящих перевозок будут продлены уже существующие, либо сформированы новые маршруты, по направлениям:

- №3 «Вокзал – Машгородок»

- №34 «ул.Набережная - п.Строителей (ГБ №3)»
- №35 «ул.Набережная - ЦГБ – Парковая»
- №36 «ул.Набережная - п.Динамо»
- №10 «Автозавод - п. Тракторной»

IV. Сроки и этапы реализации муниципальной программы

Реализация мероприятий программы предусматривается в 2020-2022 годах:

1 этап – 2020 год;

2 этап – 2021 год;

3 этап – 2022 год;

V. Система мероприятий муниципальной программы

Таблица 1

№ п/п	Мероприятие	Ед. изм.	Количество				Объем финансирования, тыс. руб.				Источник финансирования	Исполнители	Индикатор
			всего				всего						
				2020	2021	2022		2020	2021	2022			
Задача 1. Обеспечение регулярности пассажирских перевозок на территории Миасского городского округа													
1	Субсидии предприятиям электротранспорта	тыс. км	1 518,52	506,17	506,17	506,17	35 400,00	17 700,0	17 700,0	-	бюджет МГО	Управление ЖКХ, энергетики и транспорта	1
			3 526,05	1 175,35	1 175,35	1 175,35	177 000,00	53 100,0	53 100,0	70 800,0	Потребность		
			5 044,56	1 681,52	1 681,52	1 681,52	212 400,00	70 800,0	70 800,0	70 800,0	итого		
2	Субсидии предприятиям автотранспорта по городским автобусным маршрутам	тыс. км	626,70	208,90	208,90	208,90	8 214,00	4 107,0	4 107,0	-	бюджет МГО	Управление ЖКХ, энергетики и транспорта	1
			2 282,79	760,93	760,93	760,93	48 986,10	14 959,7	14 959,7	19 066,7	Потребность		
			2 909,49	969,83	969,83	969,83	57 200,10	19 066,7	19 066,7	19 066,7	итого		
3	Субсидии предприятиям автотранспорта по пригородным автобусным маршрутам	тыс. км	761,49	253,83	253,83	253,83	9 244,40	4 622,2	4 622,2	-	бюджет МГО	Управление ЖКХ, энергетики и транспорта	1
			3 807,54	1 269,18	1 269,18	1 269,18	73 955,50	23 111,1	23 111,1	27 733,3	Потребность		
			4 569,03	1 523,01	1 523,01	1 523,01	83 199,90	27 733,3	27 733,3	27 733,3	итого		
4	Субсидии предприятиям автотранспорта по пригородным садовым (сезонным) автобусным маршрутам	тыс. км	1 012,44	337,48	337,48	337,48	3 596,80	1 798,4	1 798,4	-	бюджет МГО	Управление ЖКХ, энергетики и транспорта	1
			694,30	231,43	231,43	231,43	26 076,80	8 092,8	8 092,8	9 891,2	Потребность		
			1 706,74	568,91	568,91	568,91	29 673,60	9 891,2	9 891,2	9 891,2	итого		
5	Создание единого диспетчерского пункта транспортного обслуживания округа на базе ЕДДС*	шт.	-	-	-	-	-	-	-	-	бюджет МГО	МКУ «Управление по делам ГО и ЧС МГО»	1
			1,00	1,00	-	-	10 000,00	-	10 000,0	-	Потребность		
			1,00	1,00	-	-	10 000,00	-	10 000,0	-	Итого		
6	Ремонт контактной сети	шт.	-	-	-	-	-	-	-	-	бюджет МГО	Управление ЖКХ,	
			1,00	1,00	-	-	9 553,80	3 184,6	3 184,6	3 184,6	Потребность		

	электротранспорта *		1,00	1,00	-	-	9 553,80	3 184,6	3 184,6	3 184,6	итого	энергетики и транспорта Управление ЖКХ, энергетики и транспорта	1
7	Оформление земельного участка и проектной документации, получение технических условий. (разворотное кольцо микрорайона «О»)*	шт.	-				-	-	-	-	бюджет МГО	Управление архитектуры, градостроительства и земельных отношений	1
			1,00	1,00	-	-	1 500,00	1 500,0	-	-	Потребность		
			1,00	1,00	-	-	1 500,00	1 500,0	-	-	итого		
8	Приобретение материалов, спец.частей для продления линии контактной сети и их монтаж.*	шт.	-				-	-			бюджет МГО	Управление муниципальной собственности	1
			900,00	900,00	-	-	7 276,90	5 776,9	1 500,0	-	Потребность		
			900,00	900,00	-	-	7 276,90	5 776,9	1 500,0	-	итого		
9	Разработка проекта газовой котельной МУП «УПП МГО»*	шт.	-				-	-			бюджет МГО	МКУ "Комитет по строительству "	1
			1,00	1,00	-	-	700,00	-	700,0	-	Потребность		
			1,00	1,00	-	-	700,00	-	700,0	-	итого		
10	Строительство блочной водонагревной газовой котельной МУП «УПП МГО»*	шт.	-				-	-			бюджет МГО	МКУ "Комитет по строительству "	1
			1,00	1,00	-	-	5 431,50	-	5 431,5	-	Потребность		
			1,00	1,00	-	-	5 431,50	-	5 431,5	-	итого		

Задача 2. Обеспечение доступности, комфортности и экологичности услуг по перевозке пассажиров на муниципальных маршрутах регулярных перевозок Миасского городского округа.

11	Обеспечение автобусных остановок информационным и табличками о расписании движения автобусов по муниципальным маршрутам Миасского городского округа	шт.	-	-	-	-	-	-	-	-	бюджет МГО	Управление муниципальной собственности	2
			200,00	200,00	-	-	500,00	500,0	-	-	Потребность		
			200,00	200,00	-	-	500,00	500,0	-	-	итого		
12	Приобретение электротранспорта (низкопольные троллейбусы)*	шт.	-	-	-	-	-	-	-	-	бюджет МГО	Управление муниципальной собственности	2
			8,00	4,00	2,00	2,00	124 000,00	62 000,0	31 000,0	31 000,0	Потребность		
			8,00	4,00	2,00	2,00	124 000,00	62 000,0	31 000,0	31 000,0	итого		
13	Приобретение автотранспорта (низкопольные автобусы, оборудованные механической откидной аппарелью в проеме 2-й двери и местом для крепления инвалидной коляски) на газомоторном топливе*	шт.	-	-	-	-	-	-	-	-	бюджет МГО	Управление муниципальной собственности	2
			15,00	5,00	5,00	5,00	135 000,00	45 000,0	45 000,0	45 000,0	Потребность		
			15,00	5,00	5,00	5,00	135 000,00	45 000,0	45 000,0	45 000,0	итого		
14	Разработка комплексной схемы организации транспортного обслуживания населения муниципального образования общественным	шт.	-	-	-	-	-	-	-	-	бюджет МГО	Управление ЖКХ, энергетики и транспорта	2
			1,00	1,00	-	-	1 500,00	1 500,0	-	-	Потребность		
			1,00	1,00	-	-	1 500,00	1 500,0	-	-	итого		

	транспортом, в том числе учитывающие пригородные перевозки*												
15	Проведение работ по оборудованию крупных остановочных комплексов электронными информационным и табло *	шт.	-			-	-	-	-	бюджет МГО	Управление муниципальной собственности	2	
			8,00	-	4	4	600,00	-	300,0	300,0			Потребность
			8,00	-	4	4	600,00	-	300,0	300,0			итого
	Итого по программе		-			678 535,8	246 952,7	224 607,3	206 975,8				
	том числе		-			56 455,2	28 227,6	28 227,6	-	бюджет МГО			
			-			622 080,6	218 725,1	196 379,7	206 975,8	Потребность			

*мероприятия, предусмотренные «Концепцией комплексного развития дорожно-транспортной инфраструктуры в Миасском городском округе на 2019 – 2023 годы».

VI. Ресурсное обеспечение муниципальной программы

Источником финансирования мероприятий программы являются средства местного, бюджета и иные поступления.

Таблица 2 (тыс. руб.)

Источник финансирования	ИТОГО	2020	2021	2022
бюджет Миасского городского округа	56 455,2	28 227,6	28 227,6	-
потребность	622 080,6	218 725,1	196 379,7	206 975,8
ИТОГО	678 535,8	246 952,7	224 607,3	206 975,8

Финансирование программы осуществляется в пределах средств, утвержденных в бюджете Миасского городского округа на соответствующий финансовый год. При реализации программы возможно привлечение средств бюджетов вышестоящих уровней, выделяемых Миасскому городскому округу в качестве субсидий для реализации программных мероприятий, а также привлечение средств из внебюджетных источников.

Приобретение автотранспорта (автобусов) на газомоторном топливе возможно за счет Государственной программы Российской Федерации «Внедрение газомоторной техники с разделением на отдельные программы по автомобильному, железнодорожному, морскому, речному, авиационному транспорту и технике специального назначения» (мероприятие 1.1. «Субсидирование приобретения автобусов, работающих на газомоторном топливе»).

VII. Организация управления и механизм реализации муниципальной программы

Основные мероприятия, предусмотренные программой, могут уточняться и дополняться в зависимости от изменений законодательства РФ или Челябинской области, возможностей источников финансирования.

Руководителем программы является начальник Управления ЖКХ, энергетики и транспорта Администрации Миасского городского округа, который несет ответственность за ее реализацию, конечные результаты, целевое и эффективное использование выделяемых на выполнение программы финансовых средств, а также определяет формы и методы управления реализацией программы.

Ответственным исполнителем мероприятий, предусмотренных программой, является Управление ЖКХ, энергетики и транспорта Администрации Миасского городского округа.

Ответственный исполнитель:

1) обеспечивает разработку муниципальной программы, ее согласование и внесение в установленном порядке на утверждение Главе Миасского городского округа;

2) формирует структуру муниципальной программы, а также перечень соисполнителей и участников муниципальной программы;

3) организует реализацию муниципальной программы и несет ответственность за достижение целевых индикаторов и показателей муниципальной программы и конечных результатов ее реализации, а также за эффективное использование бюджетных средств;

4) в срок до 15 июля текущего года представляет по запросу Управления экономики Администрации Миасского городского округа сведения, необходимые для проведения мониторинга реализации муниципальной программы;

5) запрашивает у соисполнителей информацию, необходимую для подготовки ответов на запросы Управления экономики Администрации Миасского городского округа;

6) проводит оценку эффективности мероприятий;

7) запрашивает у соисполнителей информацию, необходимую для подготовки годового отчета;

8) в срок до 28 февраля года, следующего за отчетным подготавливает годовой отчет и представляет его в Управление экономики Администрации Миасского городского округа. Управление ЖКХ, энергетики и транспорта Администрации Миасского городского округа ежегодно готовит бюджетную заявку на финансирование программы из бюджета округа на очередной финансовый год.

Соисполнителями муниципальной программы являются:

Управление муниципальной собственностью Администрации Миасского городского округа;

Управление архитектуры, градостроительства и земельных отношений Администрации Миасского городского округа.

Соисполнители:

1) участвуют в разработке мероприятий муниципальной программы, в отношении которых они являются соисполнителями;

2) представляют в установленный срок ответственному исполнителю необходимую информацию для подготовки ответов на запросы Управления экономики Администрации Миасского городского округа, а также отчет о ходе реализации мероприятий муниципальной программы;

3) представляют ответственному исполнителю информацию, необходимую для подготовки годового отчета;

4) осуществляют реализацию мероприятий муниципальной программы в рамках своей компетенции;

5) представляют ответственному исполнителю копии актов, подтверждающих сдачу и прием в эксплуатацию объектов, строительство которых завершено, актов выполнения работ и иных документов, подтверждающих исполнение обязательств по заключенным муниципальным контрактам в рамках реализации мероприятий муниципальной программы.

Оценка достижения эффективности деятельности по реализации программных мероприятий осуществляется выполнением индикативных показателей.

Механизм реализации программы включает:

1) выполнение программных мероприятий за счет средств местного бюджета;

2) подготовку докладов и отчетов о реализации программы и обсуждение достигнутых результатов;

3) корректировку программы;

4) уточнение объемов финансирования программы.

При необходимости внесения изменений в программу Управление ЖКХ, энергетики и транспорта Администрации Миасского городского округа организует соответствующую работу в порядке, установленном законодательством РФ.

Расходы на осуществление мероприятий Программы осуществляются в соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 05.04.2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Общий контроль за исполнением Программы осуществляет Администрация Миасского городского округа

VIII. Ожидаемые результаты реализации муниципальной программы

Приобретение низкопольного авто- и электротранспорта поможет решить вопрос обеспечения доступной среды в сфере общественного транспорта для маломобильных групп населения.

Устранение существующих барьеров для инвалидов во всех сферах их жизнедеятельности является важной социальной задачей.

Отсутствие условий доступности является главным препятствием для всесторонней интеграции инвалидов в общество, а, следовательно, не позволяет людям, имеющим ограничения в здоровье, быть равноправными членами гражданского общества и в полном объеме реализовывать свои конституционные права.

Актуальность данной проблемы определяется большим количеством граждан с инвалидностью, приводящей к ограничению жизнедеятельности, что вызывает необходимость участия в процессе интеграции инвалидов многих органов исполнительной власти, специализированных учреждений и структур, деятельность которых направлена на формирование у инвалида максимальной самостоятельности и готовности к независимой жизни в обществе.

Многие инвалиды испытывают затруднения в передвижении в связи с неприспособностью общественного транспорта к их нуждам. Таким образом, большинство социально значимых объектов из-за отсутствия элементарных приспособлений недоступны для инвалидов, в связи с чем проблема создания доступной среды жизнедеятельности инвалидов и МГН остается актуальной на всей территории Миасского городского округа.

Приобретение автотранспорта на газомоторном топливе позволит уменьшить объем вредных выбросов в окружающую среду за счет использования газомоторного топлива, снизит транспортные издержки.

Продление маршрутной сети в направлении вновь строящихся многоквартирных домов и домов индивидуальной застройки позволит обеспечить общественным транспортом новые микрорайоны муниципалитета.

Вклад программы в достижении стратегической цели и тактической задачи выражается в достижении следующих целевых показателей и индикаторов:

- пробег электротранспорта, выполненный в объеме 8 448,29 тыс.км;
- пробег автотранспорта по городским автобусным маршрутам, выполненный в объеме 4 684,26 тыс.км;
- пробег автотранспорта по пригородным автобусным маршрутам, выполненный в объеме 7 323,39 тыс.км;
- пробег автотранспорта по пригородным садовым (сезонным) автобусным маршрутам, выполненный в объеме 1 686,90 тыс.км;
- обеспечение автобусных остановок информационными табличками о расписании движения автобусов по муниципальным маршрутам Миасского городского округа в количестве 200 шт.;
- проведение логистического исследования пассажиропотока в Миасском городском округе;
- создание единого диспетчерского пункта;
- приобретение электротранспорта (низкопольные троллейбусы) – 8 шт.;
- приобретение автотранспорта (низкопольные автобусы, оборудованные механической откидной аппаратурой в проеме 2-й двери и местом для крепления инвалидной коляски) на газомоторном топливе – 15 шт.

Таблица 3

№ п/п	Целевые индикаторы	Плановые значения по годам		
		2020 год	2021 год	2022 год
1	Выполнение предусмотренного расписанием количества рейсов - регулярность сообщения, %			
	электротранспорт	95	95	96
	автотранспорт	97	97	98
2	Доля муниципальных транспортных средств, соответствующих требованиям законодательства в отношении маломобильных групп населения, а также соответствующего экологическим нормам и требованиям, %	20	31	40

IX Методика оценки эффективности муниципальной программы

Оценка эффективности использования бюджетных средств по мероприятиям муниципальных программ (О(б)):

$$O(б) = \frac{\text{ДИП (оценка достижения плановых индикативных показателей)}}{\text{ПИБС (Оценка полноты использования бюджетных средств)}}$$

Оценка эффективности по муниципальной программе в целом равна сумме показателей эффективности по мероприятиям муниципальной программы.

Оценка эффективности использования ресурсов по всем источникам (О), исчисляется только в случае, если фактический объем привлечения внебюджетных источников составляет не менее 5 % от фактического использования бюджетных средств.

$$O = \frac{\text{ДИП (оценка достижения плановых индикативных показателей)}}{\text{ПИР (оценка полноты использования ресурсов по всем источникам)}}$$

Оценка достижения плановых индикативных показателей (ДИП):

$$\text{ДИП} = \frac{\text{Фактические индикативные показатели}}{\text{Плановые индикативные показатели}}$$

Оценка полноты использования бюджетных средств (ПИБС):

$$\text{ПИБС} = \frac{\text{Фактическое использование бюджетных средств}}{\text{Плановое использование бюджетных средств}}$$

Оценка полноты использования ресурсов (ПИР) по всем источникам:

$$\text{ПИР} = \frac{\text{Фактический объем использования ресурсов}}{\text{Плановый объем использования ресурсов}}$$

Значение	Эффективность использования бюджетных средств
более 1,4	очень высокая эффективность использования расходов (значительно превышает целевое значение)
от 1 до 1,4	высокая эффективность использования расходов (превышение целевого значения)
от 0,5 до 1	низкая эффективность использования расходов (не достигнуто целевое значение)
менее 0,5	крайне низкая эффективность использования расходов (целевое значение исполнено менее чем на половину)

Оценка эффективности будет тем выше, чем выше уровень достижения индикативных показателей и меньше уровень использования бюджетных средств.