

Приложение  
к постановлению администрации  
города Мурманска  
от 15.11.2021 № 2902

**Социальный стандарт  
транспортного обслуживания населения при осуществлении  
перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом  
и городским наземным электрическим транспортом  
в границах муниципального образования город Мурманск**

1. Настоящий социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в границах муниципального образования город Мурманск (далее – стандарт) устанавливает уровень и показатели качества транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок и их нормативные значения.

Под транспортным обслуживанием населения в настоящем стандарте понимается выполнение работ по осуществлению перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок. Качество транспортного обслуживания населения представляет собой интегральную оценку уровня транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок и выражается в совокупности характеристик надежности, доступности и комфортности.

2. Показатели качества транспортного обслуживания населения и их нормативные значения, установленные настоящим стандартом, могут применяться при разработке нормативных правовых актов в сфере транспортного и градостроительного планирования, в том числе подготовке документов планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, заключении и исполнении государственных и муниципальных контрактов между государственными и муниципальными заказчиками, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы, связанные с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам, а также при организации и осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа по нерегулируемым тарифам.

3. Показатели качества и их нормативные значения.

3.1. Доступность.

Под доступностью понимается характеристика качества транспортного

обслуживания населения, выраженная в наличии возможности получения населением услуг по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок.

### 3.1.1. Территориальная доступность остановочных пунктов.

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, которое допускается устанавливать для отдельных субъектов Российской Федерации с особыми природно-климатическими условиями, не более, м
Многоквартирный дом	400
Индивидуальный жилой дом	700
Предприятия торговли с площадью торгового зала 1000 кв.м и более	400
Поликлиники и больницы муниципальной, региональной и федеральной системы здравоохранения, учреждения социального обслуживания граждан	300
Терминалы внешнего транспорта	300

### 3.1.2. Доступность транспортных средств для маломобильных групп населения.

Во всех транспортных средствах, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, перевозчиком должна обеспечиваться посадка и высадка, в том числе с использованием специальных подъемных устройств для пассажиров из числа инвалидов, не способных передвигаться самостоятельно, в соответствии с Порядком обеспечения условий доступности для пассажиров из числа

инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи.

Начиная с 01.01.2022 рекомендуется обеспечить предоставление пассажирам возможности дистанционного (с использованием электронных способов и средств связи) получения следующей информации относительно транспортных средств, используемых на конкретном маршруте регулярных перевозок:

- соответствие/несоответствие для проезда маломобильных групп населения (низкий пол, дополнительные поручни, наличие подъемного механизма и т.д.);

- возможность бронирования услуг службы социальных сопровождающих для осуществления маломобильными группами населения поездки, в случае функционирования в пределах конкретного субъекта Российской Федерации или муниципального образования соответствующей службы.

### 3.1.3. Оснащенность остановочных пунктов.

Все остановочные пункты должны быть оснащены указателями, определяющими место остановки транспортного средства для посадки (высадки) пассажиров на остановочных пунктах (за исключением указателей на остановочных пунктах, расположенных на территории автовокзалов, автостанций), содержащими информацию в соответствии с пунктом 11 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 01.10.2020 № 1586.

Под указателями, определяющими место остановки транспортного средства для посадки (высадки) пассажиров на остановочных пунктах, понимаются справочно-информационные стенды и табло, размещенные на остановочных пунктах, а также в транспортных средствах, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, содержащие информацию о маршрутах регулярных перевозок и их расписании.

### 3.1.4. Ценовая доступность поездок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок.

Среднемесячные расходы пассажира на осуществление поездок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в пределах муниципального образования составляют не более 7% от величины среднего арифметического взвешенного среднедушевого денежного дохода населения в Мурманской области, которая рассчитывается для интервалов среднедушевых денежных доходов в распределении населения по величине среднедушевых денежных доходов, расположенных ниже значения среднедушевого денежного дохода населения, в соответствии с формулой:

$$СД_{взв} = \frac{\sum D_i * w_i}{\sum w_i},$$

где:

$СД_{взв}$  - средняя арифметическая взвешенная величина среднедушевого денежного дохода населения в Мурманской области;

$D_i$  - медианная величина среднедушевого денежного дохода в интервале среднедушевого денежного дохода с соответствующей долей населения в распределении населения по величине среднедушевых денежных доходов в Мурманской области;

$w_i$  - доля населения Мурманской области с величиной среднедушевого денежного дохода ниже среднедушевого денежного дохода в Мурманской области.

Величина среднемесячных расходов пассажира на осуществление поездок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок приравнивается к стоимости билета длительного пользования для проезда в автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте по маршрутам регулярных перевозок, предоставляющего право на неограниченное количество поездок в течение месяца.

Средняя стоимость разового проезда на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок ( $C$ ) рассчитывается по формуле:

$$C = \frac{Q_{per} * C_{per} + Q_{nep1} * C_{nep1} + Q_{nep2} * C_{nep2} + \dots + Q_{nepn} * C_{nepn}}{Q_{per} + Q_{nep1} + Q_{nep2} + \dots + Q_{nepn}},$$

где:

$Q_{per}$  - количество рейсов муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам;

$C_{per}$  - стоимость разового проезда на автомобильном транспорте или городском наземном электрическом транспорте при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам;

$Q_{nepn}$  - количество рейсов муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по нерегулируемым тарифам по соответствующему тарифу;

$C_{nepn}$  - стоимость разового проезда на автомобильном транспорте при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам по соответствующему тарифу.

Среднемесячное количество поездок на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте при осуществлении перевозок

пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок определяется в размере 60 поездок.

### 3.2. Надежность.

Надежность представляет собой характеристику качества транспортного обслуживания населения, выраженную в стабильности получения услуг по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок и предсказуемости уровня их качества.

#### 3.2.1. Соблюдение расписания маршрутов регулярных перевозок.

Отправление каждого рейса маршрута регулярных перевозок от каждого остановочного пункта осуществляется в соответствии с установленным расписанием либо в пределах двух минут от указанного в расписании времени. Рекомендуемая доля рейсов регулярных перевозок, осуществленных с опозданием выше двух минут, – не более 15% от общего количества рейсов маршрутов регулярных перевозок соответствующего вида сообщения.

### 3.3. Комфортность.

Под комфортностью понимается характеристика качества транспортного обслуживания населения, выраженная в уровне удобства пользования услугами по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, в том числе отсутствии физиологического и психологического дискомфорта для пассажиров в процессе потребления услуги.

#### 3.3.1. Оснащенность транспортных средств указателями маршрута регулярных перевозок.

Все транспортные средства, используемые для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, оснащаются указателями маршрута регулярных перевозок в соответствии с пунктами 17 - 26 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 01.10.2020 № 1586.

#### 3.3.2. Оснащенность транспортных средств системой безналичной оплаты проезда.

Начиная с 01.01.2022 рекомендуется обеспечить оснащение всех транспортных средств, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, системой безналичной оплаты проезда.

Рекомендуемый перечень возможностей, предоставляемых пассажирам посредством системы безналичной оплаты проезда:

а) использование билетов, подтверждающих заключение договора перевозки между перевозчиком и пассажиром, оформленных в электронном виде и приобретенных посредством электронного инструмента оплаты, включая банковские бесконтактные карты и электронные (транспортные)

карты, в том числе выпущенные в смартфонах (далее – «единый билет») с различными способами идентификации и аутентификации (NFC, QR-коды, Face ID);

- б) совершение комбинированной и мультимодальной поездки;
- в) оплата (регистрация) проезда с применением льготных тарифов для категорий граждан, имеющих право на льготный проезд по маршрутам регулярных перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в соответствии с федеральным законодательством, а также с учетом региональных и местных льгот, действующих в пределах границ определенной территории (субъекта Российской Федерации или отдельного муниципального образования), в том числе в течение ограниченного периода времени (например, в течение конкретного нерабочего праздничного дня);
- г) получение информации в электронной форме о совершенных пассажирами поездках, включая дату, время, стоимость проезда;
- д) приобретение «единого билета» бесконтактно и удаленно – посредством информационно-телекоммуникационной сети Интернет;
- е) использование различных пересадочных тарифов, в том числе между различными видами общественного транспорта;
- ж) использование тарифов по времени действия, количеству поездок, зональных тарифов;
- з) получение скидки при оплате проезда (и провоза багажа) безналичным способом.

### 3.3.3. Температура в салоне транспортных средств.

Рекомендуется оборудовать все транспортные средства, используемые для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, системами отопления, настроенными на поддержание комфортной температуры в салоне транспортного средства в любое время года. Температурный режим: не менее 12 градусов Цельсия при среднесуточной температуре наружного воздуха ниже 5 градусов Цельсия, не более 25 градусов Цельсия при среднесуточной температуре наружного воздуха выше 20 градусов Цельсия.

### 3.3.4. Соблюдение норм вместимости.

Фактическая наполненность транспортного средства, используемого для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, составляет не более трех человек на 1 кв.м свободной площади пола салона транспортного средства, предусмотренной для размещения стоящих пассажиров.

### 3.3.5. Количество пересадок.

Общее количество пересадок, осуществляемых пассажиром в целях перемещения в любую точку муниципального образования, при использовании муниципальных маршрутов регулярных перевозок составляет не более одной.

### 3.3.6. Экологичность.

Все транспортные средства, используемые для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, относятся к экологическому классу ЕВРО-4 и выше.

### 3.3.7. Система информирования пассажиров

Начиная с 01.01.2022 рекомендуется обеспечить предоставление пассажирам возможности:

а) построения маршрута, в том числе с использованием двух и более видов транспорта в границах одного или более субъектов Российской Федерации;

б) отслеживания движения транспортных средств, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, в режиме реального времени (онлайн).

4. Оценка соответствия требованиям настоящего стандарта проводится с использованием интегрального показателя уровня транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, рассчитываемого в соответствии с методикой оценки качества транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах муниципального образования город Мурманск (приложение к настоящему стандарту).

5. Начиная с 01.01.2022 рекомендуется оценку соответствия требованиям настоящего стандарта, установленную пунктом 4 настоящего стандарта, проводить с учетом использования электронных способов и средств связи путем получения обратной связи (отзывов) от пассажиров.

Приложение  
к стандарту

**Методика**

оценки качества транспортного обслуживания населения  
при осуществлении перевозок пассажиров и багажа  
автомобильным транспортом и городским наземным  
электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных  
перевозок в границах муниципального образования город Мурманск

1. Показатели, используемые при определении качества транспортного обслуживания населения, рассчитываются за отчетный период (календарный год).

2. Доступность транспортного обслуживания оценивается с помощью следующих показателей:

- коэффициента территориальной доступности остановочных пунктов;
- коэффициента ценовой доступности поездок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок;
- коэффициента доступности транспортных средств для маломобильных групп населения;
- коэффициента оснащенности остановочных пунктов.

2.1. Коэффициент территориальной доступности остановочных пунктов ( $k_{\text{дост.оп}}$ ) рассчитывается по формуле:

$$k_{\text{дост.оп}} = \frac{Q_{\text{мкд.дост}} + Q_{\text{ид.дост}} + Q_{\text{тп.дост}} + Q_{\text{мед.дост}} + Q_{\text{вн.тр.дост}}}{Q},$$

где:

$Q_{\text{мкд.дост}}$  - количество многоквартирных домов в пределах норматива пешеходной доступности до остановочных пунктов, ед.;

$Q_{\text{ид.дост}}$  - количество индивидуальных домов в пределах норматива пешеходной доступности до остановочных пунктов, ед.;

$Q_{\text{тп.дост}}$  - количество предприятий торговли с площадью торгового зала 1000 кв.м и более в пределах норматива пешеходной доступности до остановочных пунктов, ед.;

$Q_{\text{мед.дост}}$  - количество поликлиник и больниц муниципальной, региональной и федеральной системы здравоохранения, учреждений (отделений) социального обслуживания граждан в пределах норматива пешеходной доступности до остановочных пунктов, ед.;

$Q_{\text{вн.тр.дост}}$  - количество терминалов внешнего транспорта в пределах норматива пешеходной доступности до остановочных пунктов, ед.;

$Q$  - общее количество объектов указанных категорий, функционирующих в муниципальном образовании, ед.

В зависимости от интервала значения показателя ему присваивается балл в соответствии с таблицей 1.

Таблица 1. Оценка значений коэффициента территориальной доступности остановочных пунктов

Значение коэффициента территориальной доступности остановочных пунктов	Балл ( $B_{k_{\text{достоп}}}$ )
$\geq 0$	1
$\geq 0,1$	2
$\geq 0,2$	3
$\geq 0,3$	4
$\geq 0,4$	5
$\geq 0,5$	6
$\geq 0,6$	7
$\geq 0,7$	8
$\geq 0,8$	9
$\geq 0,9$	10

2.2. Коэффициент ценовой доступности поездок по маршрутам регулярных перевозок ( $k_d$ ) рассчитывается по формуле:

$$k_d = \frac{P}{СД_{взв}},$$

где:

$P$  - среднемесячные расходы пассажира на осуществление поездок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок в пределах муниципального образования, руб.;

$СД_{взв}$  - средняя арифметическая взвешенная величина среднедушевого денежного дохода населения в Мурманской области, руб.

В зависимости от интервала значения показателя ему присваивается балл в соответствии с таблицей 2.

Таблица 2. Оценка значений коэффициента ценовой доступности поездок по маршрутам регулярных перевозок

Значение коэффициента ценовой доступности поездок по маршрутам регулярных перевозок	Балл ( $B_{k_d}$ )
менее 0,02 и свыше 0,07	1
от 0,02 менее 0,03 и от 0,06 менее 0,07	4
от 0,03 менее 0,04 и от 0,05 менее 0,06	7
от 0,04 до 0,05 включительно	10

2.3. Коэффициент доступности транспортных средств для маломобильных групп населения ( $k_{tc.mgn}$ ) рассчитывается по формуле:

$$k_{tc.mgn} = \frac{Q_{tc.mgn}}{Q_{tc}},$$

где:

$Q_{tc.mgn}$  - количество транспортных средств, оснащенных вспомогательными средствами для перемещения человека, сидящего в кресле-коляске, при посадке в транспортное средство или высадке из него, ед.;

$Q_{tc}$  - общее количество транспортных средств, предназначенных для перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, ед.

В зависимости от интервала значения показателя ему присваивается балл в соответствии с таблицей 3.

Таблица 3. Оценка значений коэффициента доступности транспортных средств для маломобильных групп населения

Значение коэффициента доступности транспортных средств для маломобильных групп населения	Балл ( $B_{k_{tc.mgn}}$ )
< 0,1	1
≥ 0,1	2
≥ 0,2	3
≥ 0,3	4
≥ 0,4	5
≥ 0,5	6
≥ 0,6	7
≥ 0,7	8
≥ 0,8	9
≥ 0,9	10

2.4. Коэффициент оснащенности остановочных пунктов ( $k_{osnash.op.av.ac}$ ) рассчитывается по формуле:

$$k_{osnash.op.av.ac} = \frac{Q_{osnash.op.av.ac}}{Q_{op.av.ac}},$$

где:

$Q_{osnash.op.av.ac}$  - количество остановочных пунктов, оснащенных средствами зрительного информирования пассажиров с актуальной информацией и прочими элементами обустройства в соответствии с пунктом 11 Правил

перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 01.10.2020 № 1586, ед.;

$Q_{оп,ав,ас}$  - общее количество остановочных пунктов, ед.

В зависимости от интервала значения показателя ему присваивается балл в соответствии с таблицей 4.

Таблица 4. Оценка значений коэффициента оснащенности остановочных пунктов

Значение коэффициента оснащенности остановочных пунктов	Балл ( $B_k$ оснащ.оп,ав,ас)
< 0,1	1
$\geq 0,1$	2
$\geq 0,2$	3
$\geq 0,3$	4
$\geq 0,4$	5
$\geq 0,5$	6
$\geq 0,6$	7
$\geq 0,7$	8
$\geq 0,8$	9
$\geq 0,9$	10

3. Надежность транспортного обслуживания оценивается с помощью показателя «коэффициент соблюдения расписания маршрутов регулярных перевозок».

Коэффициент соблюдения расписания маршрутов регулярных перевозок ( $k_{расп}$ ) рассчитывается по формуле:

$$k_{расп} = \frac{Q_{рейс_{расп}}}{Q_{рейс}},$$

где:

$Q_{рейс_{расп}}$  - количество рейсов при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, выполненных в момент времени, установленный расписанием, или в пределах допустимых отклонений от расписания движения, рейс;

$Q_{рейс}$  - общее количество рейсов при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, рейс.

В зависимости от интервала значения показателя ему присваивается балл в соответствии с таблицей 5.

Таблица 5. Оценка значений коэффициента соблюдения расписания маршрутов регулярных перевозок

Значение коэффициента соблюдения расписания маршрутов регулярных перевозок	Балл ( $B_{k_{\text{расн}}}$ )
< 0,65	1
$\geq 0,65$	2
$\geq 0,70$	3
$\geq 0,75$	4
$\geq 0,80$	5
$\geq 0,85$	6
$\geq 0,88$	7
$\geq 0,90$	8
$\geq 0,93$	9
$\geq 0,95$	10

4. Комфортность транспортного обслуживания оценивается с помощью следующих показателей:

- коэффициента оснащенности информирования пассажиров;
- доли рейсов с нормативной температурой в салоне транспортного средства;
- коэффициента соблюдения норм вместимости;
- коэффициента соблюдения норм по количеству пересадок;
- доли транспортных средств высоких экологических классов;
- коэффициента оснащенности транспортных средств системой безналичной оплаты проезда;
- доли рейсов, отображаемых в системе информирования пассажиров.

4.1. Коэффициент оснащенности транспортных средств средствами информирования пассажиров ( $k_{\text{оснащ.тс}}$ ) рассчитывается по формуле:

$$k_{\text{оснащ.тс}} = \frac{Q_{\text{оснащ.тс}}}{Q_{\text{тс}}},$$

где:

$Q_{\text{оснащ.тс}}$  - количество транспортных средств, предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, оснащенных средствами информирования пассажиров, в

соответствии с пунктами 17 - 26 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 01.10.2020 № 1586, ед.;

$Q_{tc}$  - количество транспортных средств, предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, ед.

В зависимости от интервала значения показателя ему присваивается балл в соответствии с таблицей 6.

Таблица 6. Оценка значений коэффициента оснащенности транспортных средств средствами информирования пассажиров

Значение коэффициента оснащенности транспортных средств средствами информирования пассажиров	Балл ( $B_{k_{osnash.tc}}$ )
$< 0,1$	1
$\geq 0,1$	2
$\geq 0,3$	4
$\geq 0,4$	6
$\geq 0,5$	8
$\geq 0,7$	9
$\geq 0,9$	10

4.2. Коэффициент оснащенности транспортных средств системой безналичной оплаты проезда ( $k_{osnash.tc.sis.bezn.oplat.proezd.}$ ) рассчитывается по формуле:

$$k_{osnash.tc.sis.bezn.oplat.proezd.} = \frac{Q_{osnash.tc.sis.bezn.oplat.proezd.}}{Q_{tc}},$$

где:

$Q_{osnash.tc.sis.bezn.oplat.proezd.}$  - количество транспортных средств, предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок и оснащенных системой безналичной оплаты проезда, ед.:

$Q_{tc}$  - количество транспортных средств, предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, ед.

Начиная с 01.01.2022 в зависимости от интервала значения показателя рекомендуется присваивать ему балл в соответствии с таблицей 7.

Таблица 7. Оценка значений коэффициента оснащенности транспортных средств системой безналичной оплаты проезда

Значение коэффициента оснащенности транспортных средств системой безналичной оплаты проезда	Балл ( $B_{k_{\text{оснащ.тс.сис.безн.оплат.проезд.}}}$ )
менее 0,1	1
от 0,1 (включительно) и менее 0,3	2
от 0,3 (включительно) и менее 0,4	4
от 0,4 (включительно) и менее 0,5	6
от 0,5 (включительно) и менее 0,7	8
от 0,7 (включительно) и менее 0,9	9
от 0,9 (включительно) и более	10

4.3. Доля рейсов с нормативной температурой в салоне транспортного средства ( $D_{\text{рейс.темп.}}$ ) рассчитывается по формуле:

$$D_{\text{рейс.темп.}} = (D_{\text{конд}} * D_{\text{дней}>25} + D_{\text{отопл}} * D_{\text{дней}<5} + D_{\text{дней}<20 \text{ и}>5}) * 100$$

где:

$D_{\text{конд}}$  - доля рейсов, задействованных в транспортном обслуживании населения по регулярным маршрутам, с нормативной температурой в салоне при среднесуточной температуре на улице более 20 градусов Цельсия;

$D_{\text{отопл}}$  - доля транспортных средств, задействованных в обслуживании населения по регулярным маршрутам, с нормативной температурой в салоне при среднесуточной температуре на улице менее 5 градусов Цельсия;

$D_{\text{дней}>25}$  - доля дней в году со среднесуточной температурой более 25 градусов Цельсия;

$D_{\text{дней}<5}$  - доля дней в году со среднесуточной температурой менее 5 градусов Цельсия;

$D_{\text{дней}<20 \text{ и}>5}$  - доля дней в году со среднесуточной температурой более 5, но менее 20 градусов Цельсия;

В зависимости от интервала значения показателя ему присваивается балл в соответствии с таблицей 8.

Таблица 8. Оценка значений доли рейсов с нормативной температурой в салоне транспортного средства

Значение доли рейсов с нормативной температурой в салоне транспортного средства (%)	Балл ( $B_{d_{\text{рейс.темп.}}}$ )
< 10	1
$\geq 10$	2

Значение доли рейсов с нормативной температурой в салоне транспортного средства (%)	Балл ( $B_{d_{рейс.темп}}$ )
$\geq 20$	3
$\geq 30$	4
$\geq 40$	5
$\geq 50$	6
$\geq 60$	7
$\geq 70$	8
$\geq 80$	9
$\geq 90$	10

4.4. Коэффициент соблюдения норм вместимости ( $k_{BM}$ ) рассчитывается по формуле:

$$k_{BM} = \frac{Q_{рейс_{BM}}}{Q_{рейс}},$$

где:

$Q_{рейс_{BM}}$  - количество рейсов, выполненных транспортными средствами при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, с соблюдением норм вместимости, рейс;

$Q_{рейс}$  - общее количество рейсов, выполненных транспортными средствами при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, рейс.

В зависимости от интервала значения показателя ему присваивается балл в соответствии с таблицей 9.

Таблица 9. Оценка значений коэффициента соблюдения норм вместимости

Значение коэффициента соблюдения норм вместимости	Балл ( $B_{k_{BM}}$ )
$< 0,1$	1
$\geq 0,1$	2
$\geq 0,2$	3
$\geq 0,3$	4

Значение коэффициента соблюдения норм вместимости	Балл ( $B_{k_{\text{вм}}}$ )
$\geq 0,4$	5
$\geq 0,5$	6
$\geq 0,6$	7
$\geq 0,7$	8
$\geq 0,8$	9
$\geq 0,9$	10

4.5. Коэффициент соблюдения норм по количеству пересадок ( $k_{\text{пересад}}$ ) рассчитывается по формуле:

$$k_{\text{пересад}} = \frac{N_{\text{пересад,норм}}}{N_{\text{пересад}}},$$

где:

$N_{\text{пересад,норм}}$  - численность пассажиров, совершающих нормативное количество пересадок при перемещении в любую точку муниципального образования в рамках одной поездки при использовании муниципальных маршрутов регулярных перевозок, чел.;

$N_{\text{пересад}}$  - общая численность пассажиров, совершающих пересадки при перемещении в любую точку муниципального образования в рамках одной поездки при использовании муниципальных маршрутов регулярных перевозок, чел.

В зависимости от интервала значения показателя ему присваивается балл в соответствии с таблицей 10.

Таблица 10. Оценка значений коэффициента соблюдения норм по количеству пересадок

Значение коэффициента соблюдения норм по количеству пересадок	Балл ( $B_{k_{\text{пересад}}}$ )
$< 0,1$	1
$\geq 0,1$	2
$\geq 0,2$	3
$\geq 0,3$	4
$\geq 0,4$	5
$\geq 0,5$	6
$\geq 0,6$	7

Значение коэффициента соблюдения норм по количеству пересадок	Балл ( $B_{k_{\text{пересад}}}$ )
$\geq 0,7$	8
$\geq 0,8$	9
$\geq 0,9$	10

4.6. Доля транспортных средств высоких экологических классов ( $D_{\text{эко}}$ ) рассчитывается по формуле:

$$D_{\text{эко}} = \frac{Q_{TC_{\text{эко}}}}{Q_{TC}} \times 100(\%),$$

где:

$Q_{TC_{\text{эко}}}$  - количество транспортных средств экологических классов ЕВРО-4 и выше, предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, ед.;

$Q_{TC}$  - количество транспортных средств, предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, ед.

В зависимости от интервала значения показателя ему присваивается балл в соответствии с таблицей 11.

Таблица 11. Оценка значений доли транспортных средств высоких экологических классов

Значение доли транспортных средств высоких экологических классов (%)	Балл ( $B_{D_{\text{эко}}}$ )
$< 10$	1
$\geq 10$	2
$\geq 20$	3
$\geq 30$	4
$\geq 40$	5
$\geq 50$	6
$\geq 60$	7
$\geq 70$	8
$\geq 80$	9
$\geq 90$	10

4.7. Доля рейсов, отображаемых в системе информирования пассажиров, ( $D_{рейс.в\ сист.информир.}$ ) рассчитывается по формуле:

$$D_{рейс.в\ сист.информир.} = \frac{Q_{рейс.в\ сист.информир.}}{Q_{рейс.}} \times 100(\%),$$

где:

$Q_{рейс.в\ сист.информир.}$  - количество рейсов транспортных средств, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, отображаемых в режиме реального времени (онлайн) в системе информирования пассажиров и доступных для построения маршрута, ед.;

$Q_{рейс.}$  - общее количество рейсов транспортных средств, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, ед.

Начиная с 01.01.2022 в зависимости от интервала значения показателя рекомендуется присваивать ему балл в соответствии с таблицей 12.

Таблица 12. Оценка значений показателя доли рейсов, отображаемых в системе информирования пассажиров

Значение доли рейсов, отображаемых в системе информирования пассажиров	Балл ( $B_{D_{рейс.в\ сист.информир.}}$ )
менее 10	1
от 10 (включительно) и менее 30	2
от 30 (включительно) и менее 40	4
от 40 (включительно) и менее 50	6
от 50 (включительно) и менее 70	8
от 70 (включительно) и менее 90	9
от 90 (включительно) и более	10

5. Уровень качества транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок (КО) рассчитывается по формуле:

$$KO = \frac{B_n}{B_m} \times 100\%,$$

где:

$B_n$  - количество набранных баллов, посчитанное суммированием баллов, присвоенных показателям, в соответствии с п. 2 - 4 настоящей методики;

$B_m$  - максимально возможное количество баллов, равное: 130 баллам и начиная с 01.01.2022 – 150 баллам для населенных пунктов с численностью

населения менее 250 человек; 120 баллам и начиная с 01.01.2022 – 140 баллам для остальных населенных пунктов.

По итогам расчетов формируется вывод о качестве транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в соответствии со значениями таблицы 13.

Таблица 13. Оценка качества транспортного обслуживания населения

Интервальные значения	Качество транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок
$KO \leq 30\%$	неудовлетворительное
$30\% < KO \leq 50\%$	минимальное
$50\% < KO \leq 80\%$	среднее
$KO > 80\%$	высокое

---