



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

РАСПОРЯЖЕНИЕ

5 июля 2023 г.

Москва

№ АК-131-Р

**Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта
«Развитие общественного транспорта» национального проекта
«Безопасные качественные дороги»**

В целях реализации федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги»:

Утвердить прилагаемые:

Методику расчета показателя «Доля автобусов большого класса, обновленных в агломерациях с общей численностью 60 млн человек» в рамках федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги»;

Методику расчета показателя «Численность населения агломераций, в которых достигнуты целевые показатели функционирования городского транспорта» в рамках федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги»;

Методику расчета показателя «Доля городского наземного электрического транспорта, обновленного в рамках реализации инфраструктурных проектов, направленных на комплексное развитие городского наземного электрического транспорта» в рамках федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги»;

Методику расчета показателя «Целевые показатели функционирования городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели» в рамках федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Признать утратившим силу:

распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 29.12.2022 № АК-343-Р «Об утверждении методик расчета показателей федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Первый заместитель Министра

А.А. Костюк

МЕТОДИКА
расчета показателя «Целевые показатели функционирования городского
транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели»
в рамках федерального проекта «Развитие общественного транспорта»
национального проекта «Безопасные качественные дороги»

I. Общие положения

Настоящая Методика применяется для расчета показателя «Целевые показатели функционирования городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели», отражающего результат 1.7 «В агломерациях и городах обеспечена устойчивая организационно-экономическая модель функционирования городского транспорта», предусмотренный в федеральном проекте «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги» (далее – федеральный проект, показатель).

Субъектом официального статистического учета, ответственным за формирование и предоставление (распространение) официальной статистической информации по показателю, является Министерство транспорта Российской Федерации. Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Министерством транспорта Российской Федерации, представляемой органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта в ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» на ежемесячной основе посредством системы оперативного управления «Эталон».

Показатель рассчитывается за период с 01.01.2022.

Единица измерения показателя – единица.

Верификация данных осуществляется уполномоченными сотрудниками Министерства транспорта Российской Федерации на основании проверки сведений, содержащихся в формах «Сведения о пешеходной доступности остановок общественного транспорта в 15 минутах от многоквартирных домов», «Сведения об обеспеченности низкопольными транспортными средствами для удобства маломобильных групп населения», «Сведения о наличии сети точек проката велосипедов и самокатов», «Сведения о комфортности загрузки выполняемых рейсов», «Сведения о своевременности выполнения рейсов», направляемых органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, ответственных за транспортное обслуживание населения, в системе оперативного управления «Эталон».

II. Основные понятия и определения

Городская агломерация – образуемая крупнейшим городским округом –

«ядром агломерации» и муниципальными образованиями – «спутниками» многокомпонентная система с интенсивными производственными, транспортными и культурными связями, в частности, наличием «маятниковой» трудовой миграции населения.

Обеспечение устойчивой организационно-экономической модели функционирования городского транспорта: достижение агломерациями целевых значений по 6 показателям социально-экономической инициативы «Мобильный город»²:

- пешеходная доступность остановок общественного транспорта в 15 минутах от многоквартирных домов;
- количество единиц обновленного подвижного состава – экологичные транспортные средства большого и особо большого класса;
- доля маршрутов, обеспеченных низкопольными транспортными средствами для удобства маломобильных групп населения;
- сформирована сеть точек проката велосипедов и самокатов;
- доля рейсов, выполняющихся с комфортной загрузкой;
- доля рейсов, отправляющихся своевременно.

III. Порядок расчета показателя

1. Расчет значения показателя

Значение показателя рассчитывается по следующей формуле:

$$U = \text{ПСНи} \times \sum_{i=1}^n (F_i^1 \times F_i^2 \times F_i^3 \times F_i^4 \times F_i^5), \text{ где}$$

U – количество городских агломераций, в которых достигнуты целевые показатели городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели;

ПСНи – индикатор достижения значения показателя «количество единиц обновленного подвижного состава – экологичные транспортные средства большого и особо большого класса» (признаку присваивается значение 1, если значение целевого показателя равно или превышает контрольное значение на отчетный период, и значение 0, если значение целевого показателя ниже);

F_i^1 – признак соответствия для i -ой городской агломерации значения показателя «пешеходная доступность остановок общественного транспорта в 15 минутах от многоквартирных домов» целевому значению, установленному паспортом федерального проекта на отчетный период (признаку присваивается значение 1, если значение целевого показателя равно или превышает установленное паспортом федерального проекта на отчетный период, и значение 0, если значение целевого показателя ниже);

F_i^2 – признак соответствия для i -ой городской агломерации значения

² Перечень инициатив социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года утвержден Распоряжением Правительства Российской Федерации от 06.10.2021 г. № 2816-р

показателя «доля маршрутов, обеспеченных низкопольными транспортными средствами для удобства маломобильных групп населения» целевому значению, установленному паспортом федерального проекта на отчетный период (признаку присваивается значение 1, если значение целевого показателя равно или превышает установленное паспортом федерального проекта на отчетный период, и значение 0, если значение целевого показателя ниже);

F_i^3 – признак соответствия для i -ой городской агломерации значения показателя «сформирована сеть точек проката велосипедов и самокатов» целевому значению, установленному паспортом федерального проекта на отчетный период (признаку присваивается значение 1, если значение целевого показателя равно или превышает установленное паспортом федерального проекта на отчетный период, и значение 0, если значение целевого показателя ниже);

F_i^4 – признак соответствия для i -ой городской агломерации значения показателя «доля рейсов, выполняющихся с комфортной загрузкой» целевому значению, установленному паспортом федерального проекта на отчетный период (признаку присваивается значение 1, если значение целевого показателя равно или превышает установленное паспортом федерального проекта на отчетный период, и значение 0, если значение целевого показателя ниже);

F_i^5 – признак соответствия для i -ой городской агломерации значения показателя «доля рейсов, отправляющихся своевременно» целевому значению, установленному паспортом федерального проекта на отчетный период (признаку присваивается значение 1, если значение целевого показателя равно или превышает установленное паспортом федерального проекта на отчетный период, и значение 0, если значение целевого показателя ниже);

n – количество городских агломераций в соответствии с перечнем, установленным федеральным проектом, единица.

Показатель ПСНи рассчитывается в соответствии с пунктом 8.

2. Расчет значений выполнения условий показателей городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели для заданной агломерации

Значения рассчитываются для каждого показателя городского транспорта на условиях устойчивой организационной модели для i -ой агломерации в отчетном периоде по следующим формулам:

$$F_i^1 = \begin{cases} 1, & D_i^X \geq D_{\text{цел}}^X \\ 0, & D_i^X < D_{\text{цел}}^X \end{cases}, \text{ где}$$

D_i^X – фактическое значение для i -ой городской агломерации значения показателя городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели «пешеходная доступность остановок общественного транспорта в 15 минутах от многоквартирных домов» в отчетном периоде X , процент;

$D_{\text{цел}}^X$ – целевое значение показателя городского транспорта на условиях

устойчивой организационно-экономической модели «пешеходная доступность остановок общественного транспорта в 15 минутах от многоквартирных домов», установленное паспортом федерального проекта на отчетный период X, процент.

$$F_i^2 = \begin{cases} 1, W_i^X \geq W_{\text{цел}}^X \\ 0, W_i^X < W_{\text{цел}}^X \end{cases}, \text{ где}$$

W_i^X – фактическое значение для i-ой городской агломерации показателя городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели «доля маршрутов, обеспеченных низкопольными транспортными средствами для удобства маломобильных групп населения» в отчетном периоде X, процент;

$W_{\text{цел}}^X$ – целевое значение показателя городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели «доля маршрутов, обеспеченных низкопольными транспортными средствами для удобства маломобильных групп населения», установленное паспортом федерального проекта на отчетный период X, процент.

$$F_i^3 = B_i^X, \text{ где}$$

B_i^X – фактическое значение для i-ой городской агломерации показателя городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели «сформирована сеть точек проката велосипедов и самокатов» в отчетном периоде X.

$$F_i^4 = \begin{cases} 1, Q_i^X \geq Q_{\text{цел}}^X \\ 0, Q_i^X < Q_{\text{цел}}^X \end{cases}, \text{ где}$$

Q_i^X – фактическое значение для i-ой городской агломерации показателя городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели «доля рейсов, выполняющихся с комфортной загрузкой» в отчетном периоде X, процент;

$Q_{\text{цел}}^X$ – целевое значение показателя городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели «доля рейсов, выполняющихся с комфортной загрузкой» в отчетном периоде X, процент;

$$F_i^5 = \begin{cases} 1, L_i^X \geq L_{\text{цел}}^X \\ 0, L_i^X < L_{\text{цел}}^X \end{cases}, \text{ где}$$

L_i^X – фактическое значение для i-ой городской агломерации значения показателя городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели «доля рейсов, отправляющихся своевременно» в отчетном периоде X, процент;

$L_{\text{цел}}^X$ – целевое значение показателя городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели «доля рейсов, отправляющихся

своевременно» в отчетном периоде X, процент.

3. Расчет значения показателя пешеходной доступности D_i

Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Министерством транспорта Российской Федерации, предоставляемой органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта в ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» на ежемесячной основе посредством системы оперативного управления «Эталон», а также на основании информации, размещаемой органами исполнительной власти на официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Показатель рассчитывается по состоянию на дату расчета.

Единица измерения показателя – процент.

Верификация данных будет осуществляться на основании контрольного пересчета показателя на основании реестров муниципальных и межмуниципальных маршрутов, данных о параметрах маршрутных сетей, размещаемых на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти в информационно-коммуникационной сети «Интернет» в формате GTFS (или аналогах) и предоставляемых базах данных контуров многоквартирных домов, предоставляемых органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и (или) органами местного самоуправления в ГИС-формате, а также путем проверок по данным открытых источников (картографических сервисов, размещаемых в информационно-коммуникационной сети «Интернет»).

3.1. Основные понятия и определения

Для целей расчета показателя, исходя из сферы эффективного применения пассажирского транспорта общего пользования, используется следующее понятие:

Многоквартирный жилой дом – жилое здание, состоящее из девяти и более квартир, а при отсутствии данных о количестве квартир – жилое здание с общей площадью не менее 800 м².

3.2. Порядок расчета показателя

3.2.1. Определение зоны доступности от каждого остановочного пункта

Зона доступности от каждого остановочного пункта определяется в системе управления базами данных (далее – СУБД) на основе данных о координатах остановочного пункта, графа улично-дорожной и пешеходной сети (далее – граф сети).

Граф сети средствами СУБД дополняется отрезком, соединяющим точку остановочного пункта с ближайшей точкой ближайшего ребра графа сети.

15-минутная доступность определяется как доступность на расстоянии, которое за 15 минут способен преодолеть постоянный пользователь услуг транспорта общего пользования. Для целей настоящего расчета таковым признается житель в возрасте старше 7 лет. Исходя из необходимости гарантии 15-минутного

доступа до остановочного пункта для всех возрастных категорий пользователей, среди указанной группы определяется подгруппа с наименьшей скоростью спокойного шага. Таковой является группа жителей старше 70 лет, для которых средняя скорость спокойного шага составляет 3,2 км/ч. Расстояние доступности определяется по формуле:

$$R = 3,2 * (15 / 60) * 1000 = 800 \text{ метров.}$$

Средствами СУБД от точки остановочного пункта по всем направлениям графа отсекаются расстояния 700 метров. На указанном наборе отрезков создается зона с буфером 100 метров, позволяющая произвести замыкание графа сети на контуры жилых домов. Указанная фигура является зоной доступности заданного остановочного пункта.

3.2.2. Определение зоны доступности остановочных пунктов по системе маршрутов транспорта общего пользования агломерации

Средствами СУБД для каждого маршрута M_i , целиком проходящего в границах агломерации, строится зона доступности встречных направлений движения этого маршрута. У маршрута выделяются направления А (прямое) и В (встречное) со своими наборами остановочных пунктов. Если конечная остановка совмещена с начальной встречного направления, она включается в оба направления. Строится объединение M_{iA} зон доступности всех остановок направления M_{iA} , затем объединение зон доступности всех остановок направления M_{iB} :

$$M_{iA} = \cup M_{iA_j}$$

$$M_{iB} = \cup M_{iB_j}$$

Пересечение указанных зон является зоной доступности встречных направлений движения маршрута M_{iAB} :

$$M_{iAB} = M_{iA} \cap M_{iB}$$

Объединение указанных зон доступности по всем маршрутам позволяет определить зону доступности остановочных пунктов по системе маршрутов транспорта общего пользования агломерации:

$$M_{AB} = \cup M_{iAB}$$

К расчету принимаются только маршруты, имеющие не менее 1 рейса в первой половине буднего дня и не менее 1 рейса во встречном направлении во второй половине буднего дня.

3.2.3. Расчет значений показателя доступности многоквартирных жилых домов

Среди контуров строений, получаемых из органов технической инвентаризации застройки, по признакам назначения объекта (жилое), а также количества квартир (не менее 9) либо общей площади (не менее 800 м²) выделяются контуры многоквартирных жилых домов B_k .

Для каждого контура многоквартирного дома B_k средствами СУБД определяется пересечение контура с зоной доступности M_{AB} . Если контур дома пересекается с зоной M_{AB} , то для дома обеспечена пешеходная доступность, и признак доступности для дома выставляется в единицу, иначе в ноль:

$$D_k = B_k \cap M_{AB} \neq \emptyset, \text{ где}$$

D_k – признак доступности остановок общественного транспорта от k -ого многоквартирного дома (1 – доступны, 0 – не доступны).

Показатель доступности рассчитывается как частное от деления количества доступных домов на общее количество домов:

$$D_i = \frac{\sum_{k=1}^{k_{max}} D_k}{k_{max}} \times 100 \%, \text{ где}$$

D_i – пешеходная доступность остановок общественного транспорта от многоквартирных домов в i -ой агломерации;

k_{max} – количество многоквартирных домов в i -ой агломерации.

3.3. Формирование данных

Источник данных:

- 1) координаты остановочных пунктов и трассы маршрутов, которые полностью проходят в границах агломераций: трассы и параметры маршрутной сети в файлах формата GTFS, размещаемые на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти (с размещением на официальных сайтах в информационно-коммуникационной сети «Интернет» архива версий наборов GTFS за весь период с 01.01.2022);
- 2) граф улично-дорожной сети: предоставляется органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и (или) органами местного самоуправления в ГИС-формате (shape-файл, georkg) в координатах (широта, долгота), с указанием категории участка улицы (категория дороги либо участок пешеходного движения);
- 3) контуры многоквартирных домов: предоставляются органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и (или) органами местного самоуправления в ГИС-формате (shape-файл, georkg) в координатах (широта, долгота), с указанием назначения (жилое), количеством квартир и общей площади.

Ответственный за сбор данных: Министерство транспорта Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта.

Уровни агрегирования информации: по городским агломерациям.

Периодичность мониторинга:

- годовая, в срок до 18 апреля года, следующего за отчетным;
- ежемесячная (для внутреннего пользования), в срок до 8-го рабочего дня месяца, следующего за отчетным, путем предоставления значения показателя в систему оперативного управления «Эталон» с приложением файла расчета показателя в формате электронной таблицы.

4. Расчет значения показателя доступности транспортных средств для маломобильных групп населения W_i

Субъектом официального статистического учета, ответственным за формирование и предоставление (распространение) официальной статистической информации по показателю, является Министерство транспорта Российской Федерации. Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Министерством транспорта Российской Федерации, представляемой органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта в ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» на ежемесячной основе посредством системы оперативного управления «Эталон», а также на основании информации, размещаемой органами исполнительной власти на официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Показатель рассчитывается по состоянию на дату расчета.

Единица измерения показателя – процент.

Верификация данных будет осуществляться на основании контрольного пересчета показателя на основании реестров муниципальных и межмуниципальных маршрутов, данных о параметрах маршрутных сетей, размещаемых на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в формате GTFS (или аналогах).

4.1. Основные понятия и определения

В целях данной методики используется следующее понятие:

Маршрут, обеспеченный низкопольными транспортными средствами для удобства маломобильных групп населения – маршрут, в расписании которого 100 % рейсов, либо рейсы с тактовым расписанием 10, 12, 15, 20 или 30 минут выделены (из полного набора рейсов) как рейсы, на которых гарантировано прибытие низкопольных транспортных средств, обеспеченных соответствующим подвижным составом по данным реестра муниципальных (межмуниципальных) маршрутов.

4.2. Порядок расчета показателя

4.2.1. Присвоение маршруту признака обеспеченности низкопольными транспортными средствами

Исходными данными является набор файлов в формате GTFS (или аналогичном), размещаемый на официальных сайтах органов исполнительной власти в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет». Признак обеспеченности маршрута низкопольными транспортными средствами устанавливается как логическое произведение признаков:

$$W_{ij} = S_{ij} \times R_{ij}, \text{ где}$$

W_{ij} – признак обеспеченности j -го маршрута i -ой городской агломерации низкопольными транспортными средствами;

S_{ij} – признак выполнения условия установления тактового расписания для рейсов, выполняемых низкопольным подвижным составом, на j -м маршруте в i -ой городской агломерации. Признак $S_{ij} = 1$ в одном из следующих случаев:

а) если в расписании, размещаемом в формате GTFS на официальных сайтах органов исполнительной власти в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», 100 % рейсов помечены как рейсы, выполняемые низкопольными транспортными средствами;

б) если в расписании, размещаемом в формате GTFS на официальных сайтах органов исполнительной власти в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», отдельные рейсы помечены как рейсы, выполняемые низкопольными транспортными средствами, и при этом интервал движения между такими рейсами составляет менее 10 минут, либо 10, 12, 15, 20 или 30 минут в каждый из периодов суток – утренний час пик, межпиковый период, вечерний час пик, период после вечернего часа пик.

При несоблюдении одного из условий А или В признак $S_{ij} = 0$;

R_{ij} – признак наличия ресурса низкопольного подвижного состава на j -м маршруте в i -ой городской агломерации ($R_{ij} = 1$ если требования к подвижному составу в реестре, содержащем данный маршрут, содержат год производства используемого подвижного состава не ранее, чем год выпуска подвижного состава, приобретаемого с использованием средств федерального проекта, а также требования к обеспечению 100 % низкого пола для данного подвижного состава, при этом данные требования должны быть предъявлены к числу единиц подвижного состава не меньшему, чем частное от деления времени обратного рейса с учетом стоянок на наименьший интервал между рейсами, выполняемыми низкопольным подвижным составом в соответствии с данными набора файлов GTFS; при невыполнении указанных условий $R_{ij} = 0$). Для маршрутов электропоездов условие считается выполненным, если 100 % остановочных пунктов (в каждом из направлений движения маршрута) оборудованы платформой, имеющей разницу высоты пола нового порожнего вагона и платформы от уровня головки рельса не более 8 см, с расстоянием в плане между

подвижным составом и платформой не более 8 см. Платформы должны быть обеспечены пандусным либо лифтовым доступом с уровня пешеходной сети с обоих направлений движения маршрута.

Результат расчета показателя W_{ij} : 1, если маршрут обеспечен низкопольным подвижным составом, и 0 – в противном случае.

Расчет показателя W_{ij} необходимо выполнить для каждого маршрута, который полностью проходит в пределах территории агломерации, включая маршруты электропоездов.

4.2.2. Расчет значений показателя доступности транспортных средств для маломобильных групп населения

Показатель доступности рассчитывается как частное от деления количества маршрутов, обеспечивающих доступность транспортных средств для маломобильных групп населения, на общее количество маршрутов:

$$W_i = \frac{\sum_{j=1}^{j_{max}} W_{ij}}{j_{maxi}} \times 100 \%, \text{ где}$$

W_i – доступность транспортных средств для маломобильных групп населения в k -ой агломерации;

W_{ij} – признак обеспеченности j -го маршрута в i -ой городской агломерации низкопольными транспортными средствами;

j_{maxi} – общее количество маршрутов, целиком проходящих в пределах территории i -ой агломерации.

4.3. Формирование данных

Источник данных:

1) перечень маршрутов, которые полностью проходят в границах агломераций: реестры муниципальных и межмуниципальных маршрутов, трассы и параметры маршрутной сети в файлах формата GTFS, размещаемые на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти (с размещением на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти архива версий реестров в редактируемом формате и наборов GTFS за весь период с 01.01.2022);

2) расписания рейсов, гарантированно выполняемых низкопольным подвижным составом: файлы стандартного набора GTFS с перечнем рейсов, размещаемого на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», с указанием признака `wheelchair_accessible=1` для рейсов, по которым гарантировано движение низкопольного подвижного состава;

3) наличие подвижного состава: реестры муниципальных и межмуниципальных маршрутов, размещаемые на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти в информационно-

телекоммуникационной сети «Интернет», с указанием в требованиях к маршруту количества низкопольных транспортных средств с годом выпуска не ранее, чем подвижной состав, закупаемый с использованием средств федерального проекта;

4) выполнение требований для маршрутов электропоездов (в случае обоснования выполнения условия): справка перевозчика об уровне высоты посадочных платформ, проектной высоте пола нового подвижного состава без нагрузки, расстоянии в плане между краем платформы и краем подножки в зоне входа в подвижной состав).

Ответственный за сбор данных: Министерство транспорта Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта.

Уровни агрегирования информации: по городским агломерациям.

Периодичность мониторинга:

- годовая, в срок до 18 апреля года, следующего за отчетным;
- ежеквартальная, в срок до 8-го рабочего дня месяца, следующего за отчетным кварталом;
- ежемесячная (для внутреннего пользования), в срок до 8-го рабочего дня месяца, следующего за отчетным, путем предоставления значения показателя в систему оперативного управления «Эталон» с приложением файла расчета показателя в формате электронной таблицы.

5. Расчет значения показателя наличия сети точек проката велосипедов и самокатов B_i

Субъектом официального статистического учета, ответственным за формирование и предоставление (распространение) официальной статистической информации по показателю, является Министерство транспорта Российской Федерации. Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Министерством транспорта Российской Федерации, предоставляемой органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта в ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» на ежемесячной основе посредством системы оперативного управления «Эталон», а также на основании информации, размещаемой органами власти на официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Показатель рассчитывается по состоянию на дату расчета.

Единица измерения показателя – логическое значение (1 – сеть сформирована, 0 – сеть не сформирована).

Верификация данных будет осуществляться на основании метода тайного покупателя (установки приложения с просмотром числа станций аренды велосипедов и (или) самокатов), просмотра панорам улиц в приложениях сервисов интернет-карт, анализа публикаций в средствах массовой коммуникации.

5.1. Основные понятия и определения

Для целей расчета показателя, исходя из задачи дополнения сервисом проката системы транспорта общего пользования, устанавливаются следующие определения.

Агломерация обеспечена сетью точек проката велосипедов и самокатов при выполнении следующих условий:

1. Аренда велосипедов и (или) самокатов и их возврат осуществляются с помощью мобильного приложения без участия сотрудников проката (обращение к сотрудникам необходимо только в нештатных ситуациях).

2. Сеть точек получения и возврата велосипедов и самокатов в агломерации должна составлять не менее 10 точек, с возможностью прекращения аренды велосипеда и (или) самоката в любой из указанных точек независимо от точки начала аренды.

5.2. Порядок расчета показателя

Исходными данными является перечень ссылок на сайты компаний, обеспечивающих аренду велосипедов и (или) самокатов с помощью мобильных приложений, размещаемый на открытых страницах официальных сайтов органов исполнительной власти в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Признак наличия сети точек проката велосипедов и самокатов для k -ой агломерации устанавливается как логическое произведение признаков:

$$B_i = BA_i \times BC_i, \text{ где}$$

BA_i – признак наличия действующего мобильного приложения для аренды велосипедов и (или) самокатов (устанавливается в 1, если существует хотя бы одно мобильное приложение для аренды велосипедов и (или) самокатов, в котором на территории i -й агломерации обозначены пункты аренды, причем имеются косвенные признаки – публикации в средствах массовой информации, информация служб поддержки сервисов – подтверждающие сохранение активности приложения в предстоящем велосезоне; при несоблюдении условия признак устанавливается в 0);

BC_i – признак наличия не менее 10 точек аренды (устанавливается в 1, если в приложении число точек аренды составляет 10 и более; при невыполнении указанных условий выставляется в 0).

Результат расчета показателя B_i равен 1, если наличие сети точек проката велосипедов и (или) самокатов в i -ой агломерации подтверждается, и 0 – в противном случае.

Расчет показателя B_i необходимо выполнить для каждой агломерации.

5.3. Формирование данных

Источник данных:

- 1) общедоступная страница официального сайта органа исполнительной власти в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» с размещением на ней перечня интернет-сайтов компаний, предоставляющих услуги аренды велосипедов и самокатов на территории агломерации;
- 2) мобильные приложения компаний, предоставляющих услуги аренды велосипедов и самокатов на территории агломерации.

Источники подтверждающих данных:

- 1) информация службы поддержки указанных мобильных приложений;
- 2) публикации в средствах массовой информации, указывающие на работу указанных сервисов в заданной агломерации.

Ответственный за сбор данных: Министерство транспорта Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта.

Уровни агрегирования информации: по городским агломерациям.

Периодичность мониторинга:

- годовая, в срок до 18 апреля года, следующего за отчетным;
- ежеквартальная, в срок до 8-го рабочего дня месяца, следующего за отчетным кварталом;
- ежемесячная, (для внутреннего пользования) в срок до 8-го рабочего дня месяца, следующего за отчетным, путем предоставления значения показателя в систему оперативного управления «Эталон» с приложением файла расчета показателя в формате электронной таблицы.

6. Расчет значения показателя соблюдения расписания движения маршрутных транспортных средств Q_1

Субъектом официального статистического учета, ответственным за формирование и предоставление (распространение) официальной статистической информации по показателю, является Министерство транспорта Российской Федерации. Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Министерством транспорта Российской Федерации, представляемой органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта в ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» на ежемесячной основе посредством системы оперативного управления «Эталон», а также на основании информации, размещаемой органами исполнительной власти на официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Показатель рассчитывается на основе данных о движении транспортных средств по маршрутам в будние дни за двухнедельный период, выбираемый в первую и вторую или вторую и третью неделю октября. Расчетный период не должен содержать праздничных дней.

Единица измерения показателя – процент.

Верификация данных будет осуществляться на основании контрольного

пересчета показателя на основании реестров муниципальных и межмуниципальных маршрутов, данных о параметрах маршрутных сетей, размещаемых на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти в информационно-коммуникационной сети «Интернет» в формате GTFS (или аналогах) и предоставляемых базах данных навигационных отметок транспортных средств, работающих на регулярных маршрутах транспорта общего пользования.

6.1. Основные понятия и определения

В целях данной методики используется следующее понятие:

Рейс, предусмотренный расписанием, считается выполненным своевременно по отправлению в заданный день, если в период времени с момента планового времени отправления рейса от начальной остановки до момента того же времени отправления плюс 2 минуты был зафиксирован факт отправления транспортного средства, которое проследовало все перегоны маршрута, предусмотренные расписанием данного рейса.

6.2. Порядок расчета показателя

6.2.1. Определение признака планового рейса, выполненного своевременно в заданный день

Исходными данными является база данных навигационных отметок по всем транспортным средствам, работающим по маршрутам i -ой агломерации. Навигационные отметки должны быть сопоставлены с трассами маршрутных вариантов, с определением порядкового номера первой и последней остановки по трассе маршрутного варианта, между которыми координаты транспортного средства не отклонялись от трассы маршрутного варианта более, чем на 100 метров. Среднее арифметическое между временем фиксации последней отметки координат в 50-метровом круге остановки, начиная с которой рейс проследовал вдоль трассы маршрутного варианта, и временем следующей отметки координат считается временем отправления от начальной остановки этого рейса.

Признак определяется по формуле:

$$Q_{ijk} = r_{ijk} > 0$$

$$r_{ijk} = \sum_{m=1}^l T_j \leq t_m \leq (T_j + 2), \text{ где}$$

Q_{ijk} – признак своевременного выполнения планового рейса j в день k в i -ой агломерации;

r_{ijk} – количество фактических рейсов, выполненных в соответствии с плановым рейсом j в день k в i -ой агломерации;

m – порядковый номер рейса, сопоставленного маршрутному варианту планового рейса j в день k (учитываются только рейсы, сопоставленные

маршрутному варианту на все остановки, через которые должен был пройти плановый рейс j в соответствии с расписанием);

t_m – время отправления рейса m , выполненного в день k , от остановки маршрутного варианта, с которой должен был начинаться рейс j в соответствии с расписанием;

T_j – плановое время отправления рейса j от начальной остановки, предусмотренной расписанием, минут;

2 – предельное время, задержка в пределах которого по отправлению от начального пункта не считается опозданием, минут;

J – запланированный расписаниями маршрутов агломерации рейс (по рейсу известен номер маршрута, по которому он выполняется, номер маршрутного варианта, направление движения, а также порядковые номера начальной и конечной остановки этого рейса среди всех остановок маршрутного варианта в заданном направлении);

1 – общее количество фактически выполненных рейсов, сопоставленных маршрутному варианту на все остановки, через которые должен был пройти плановый рейс j в соответствии с расписанием, в день k в i -ой агломерации.

Расчет производится по каждому дню k -расчетного периода для каждого планового рейса j , предусмотренного расписаниями всех маршрутов в i -ой агломерации.

6.2.2. Определение признака рейса, предусмотренного расписанием, выполняемого своевременно

Признак R_{ij} должен быть рассчитан для каждого планового рейса j , предусмотренного расписанием в i -ой агломерации. Признак определяется по формуле:

$$R_{ij} = \left(\frac{\left(\sum_{k=1}^{k_{\max}} Q_{ijk} \right)}{k_{\max}} \right) > Q_{\text{цел}}^x, \text{ где}$$

R_{ij} – признак своевременного выполнения планового рейса j , предусмотренного расписанием в i -ой агломерации, логическое значение 0 или 1;

$k_{\max}$ – количество будних дней обследования, при двухнедельном периоде равно 10.

6.2.3. Расчет значений показателя соблюдения расписания движения маршрутных транспортных средств

Показатель соблюдения расписания движения маршрутных транспортных средств рассчитывается как частное от деления количества плановых (предусмотренных расписанием на часы пик) рейсов, выполняемых своевременно, от общего числа рейсов, предусмотренных расписанием:

$$Q_i = \frac{\sum_{j=1}^{j_{\max}} R_{ij}}{j_{\max}} \times 100\%, \text{ где}$$

Q_i – показатель соблюдения расписания движения маршрутных транспортных средств в i -ой агломерации, процент;

$j_{\max}$ – общее количество рейсов j , предусмотренных расписанием по всем маршрутам, полностью проходящих в пределах территории агломерации, по всем маршрутным вариантам и направлениям.

6.3. Формирование данных

Источник данных:

1) перечень маршрутов, которые полностью проходят в границах агломераций: реестры муниципальных и межмуниципальных маршрутов, трассы и параметры маршрутной сети в файлах формата GTFS, размещаемые на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти (с размещением на общедоступных в информационно-коммуникационной сети «Интернет» архива версий реестров в редактируемом формате и наборов GTFS за весь период с 01.01.2022);

2) расписания рейсов: файлы стандартного набора GTFS с перечнем рейсов, размещаемого на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

3) навигационные отметки транспортных средств: базы данных навигационных отметок не менее чем за двухнедельный период (за первую и вторую или вторую и третью недели октября года, за который выполняется расчет), содержащие таблицы:

таблица выполненных рейсов, отражающая сопоставление навигационных отметок маршрутным вариантам (идентификатор рейса – вид транспорта – номер маршрута – номер маршрутного варианта – номер направления – порядковый номер начальной остановки движения по маршруту – порядковый номер последней остановки движения по маршруту – дата и время отправления от начального пункта – идентификатор транспортного средства);

таблица навигационных отметок (идентификатор транспортного средства – дата и время – широта – долгота);

справочник транспортных средств (идентификатор транспортного средства – вид транспорта – модель подвижного состава – обслуживающий парк).

Ответственный за сбор данных: Министерство транспорта Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта. Сбор данных навигационных отметок выполняется органами исполнительной власти, установившими соответствующий маршрут через Региональную навигационно-информационную систему.

Уровни агрегирования информации: по городским агломерациям.

Периодичность мониторинга:

– годовая, в срок до 18 апреля года, следующего за отчетным;

– ежемесячная (для внутреннего пользования), в срок до 8-го рабочего дня месяца, следующего за отчетным, путем предоставления значения показателя

в систему оперативного управления «Эталон» с приложением файла расчета показателя в формате электронной таблицы.

7. Расчет значения показателя наполняемости транспортных средств на регулярных маршрутах L_i

Субъектом официального статистического учета, ответственным за формирование и предоставление (распространение) официальной статистической информации по показателю, является Министерство транспорта Российской Федерации. Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Министерством транспорта Российской Федерации, представляемой органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта в ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» на ежемесячной основе посредством системы оперативного управления «Эталон», а также на основании информации, размещаемой органами исполнительной власти на официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Показатель рассчитывается на основе данных за годовой период до даты расчета.

Единица измерения показателя – процент.

Верификация данных будет осуществляться на основании выборочного пересчета показателя на основании реестров муниципальных и межмуниципальных маршрутов, данных о параметрах маршрутных сетей, размещаемых на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в формате GTFS (или аналогах) и предоставляемых базах данных систем автоматизированного мониторинга пассажиропотока (АСМПП), а также путем выборочных выездных проверок.

7.1. Основные понятия и определения

В целях данной методики используется следующее понятие:

Рейс считается выполненным с комфортной загрузкой, если на всех межостановочных перегонах рейса наполнение салона транспортного средства, зафиксированное АСМПП, не превысило расчетного значения вместимости при нормативе не более 4 человек на 1 м² площади пола, предназначенной для стоящих пассажиров, установленного для класса вместимости (с учетом вида транспорта) транспортного средства, выполняющего рейс.

7.2. Порядок расчета показателя

7.2.1. Определение часов пик

Исходными данными является база данных обследований пассажиропотока средствами АСМПП по маршрутам агломерации.

Средствами системы управления базы данных (СУБД) производится

суммирование количества пассажиров, вошедших в транспортное средство по всем рейсам, отправившимся от начальной остановки в каждый из часов суток будних дней.

Утренним часом пик считается час, для которого сумма вошедших пассажиров по всем рейсам, отправившимся в этот час всех будних дней за последний год, является максимальной среди всех часов с 3 до 15 часов; вечерним часом пик считается час, для которого сумма вошедших пассажиров по всем рейсам, отправившимся в этот час всех будних дней за последний год, является максимальной среди всех часов с 15 до 24 часов.

7.2.2. Определение признака рейса, выполненного с комфортной загрузкой

Исходными данными является база данных обследований пассажиропотока средствами АСМПП по маршрутам агломерации.

Признак определяется по формуле:

$$r_{jk} = 3\text{Макс}_{jk} \leq \text{ВМ}_{\text{категорияПС}}, \text{ где}$$

r_{jk} – признак фактически выполненного рейса k (выполняемого в соответствии с рейсом j , предусмотренным расписанием) с комфортной загрузкой;

3Макс_{jk} – максимальная загрузка транспортного средства, выполняющего фактический рейс k в соответствии с плановым рейсом j , предусмотренным расписанием, на всем протяжении маршрута (по данным проведенного обследования пассажиропотоков);

$\text{ВМ}_{\text{категорияПС}}$ – вместимость подвижного состава при норме плотности размещения 4 человека на 1 м² площади пола, предназначенной для стоящих пассажиров, определяется в зависимости от вида транспорта и класса вместимости транспортного средства, на котором установлен комплект оборудования АСМПП при выполнении фактического рейса k (в соответствии с плановым рейсом j), по таблице 1.

Таблица 1 – значения вместимости подвижного состава при норме плотности размещения 4 человека на 1 м² площади пола, предназначенной для стоящих пассажиров

	Категория транспортного средства	Значение показателя $\text{ВМ}_{\text{категорияПС}}$
1	Автобус особо малого класса (МК)	18
2	Автобус малого класса (МК)	38
3	Автобус среднего класса (СК)	43
4	Автобус большого класса (БК)	62
5	Автобус особо большого класса (ОБК)	99
6	Троллейбус (электробус) большого класса (ТБК)	67
7	Троллейбус (электробус) особо большого класса (ТОБК)	103
8	Трамвай 2-осный	52
9	Трамвай 4-осный (ширина кузова менее 2400 мм)	86

9	Трамвай 4-осный сочлененный (ширина кузова менее 2400 мм)	97
9	Трамвай 4-осный (ширина кузова 2400 мм и более)	95
10	Трамвай 4-осный сочлененный (ширина кузова 2400 мм и более)	111
11	Трамвай 6-осный	162
12	Трамвай 8-осный	226
13	Вагон электропоезда	221

Для расчета выбираются только рейсы r_{ij} , выполненные в будние дни с началом рейса в пределах утреннего и/или вечернего часа пик, по маршрутам, трасса которых полностью проходит в пределах территории агломерации.

Соотнесение фактически выполненного рейса j с плановым рейсом i , предусмотренным расписанием, выполняется путем приписывания рейса j к плановому рейсу i , разница времени начала с которым (разница фактического и планового времени начала рейса) является минимальной. Если фактический рейс выполнен со временем отправления строго между временами отправления двух плановых рейсов, он приписывается к тому из двух ближайших по времени плановых рейсов, по которому выполнялось меньше обследований.

7.2.3. Определение признака рейса, предусмотренного расписанием, выполняемого с комфортной загрузкой за период обследования

Признак должен быть рассчитан для каждого рейса j , предусмотренного расписанием и отправляющегося от начальной остановки в утренний или вечерний час пик.

Признак R_j определяется по формуле:

$$R_j = \left(\frac{\left(\sum_{n=1}^{n_{max}} r_{jk} \right)}{n_{max}} \right) > L_{цел}^x, \text{ где}$$

R_j – признак выполнения планового рейса j , предусмотренного расписанием, с комфортной загрузкой;

r_{jk} – признак фактически выполненного рейса k (выполняемого в соответствии с рейсом j , предусмотренным расписанием) с комфортной загрузкой;

n_{max} – количество будних дней обследования рейса j , предусмотренного расписанием, при двухнедельном периоде равно 10.

7.2.4. Расчет значений показателя наполняемости транспортных средств на регулярных маршрутах

Показатель наполняемости транспортных средств L_i рассчитывается как частное от деления количества плановых (предусмотренных расписанием на часы пик) рейсов, выполняемых с комфортной загрузкой, от общего числа рейсов, предусмотренных расписанием на часы пик:

$$L_i = \frac{\sum_{j=1}^{j_{\max}} R_j}{j_{\max}} \times 100 \%, \text{ где}$$

L_i – наполняемость транспортных средств на регулярных маршрутах i -ой агломерации;

R_j – признак выполнения планового рейса j , предусмотренного расписанием, с комфортной загрузкой (по статистическим показателям) по i -ой агломерации;

$j_{\max}$ – общее количество рейсов, предусмотренных расписанием с отправлением от начальной остановки в утренний или вечерний час пик.

7.3. Формирование данных

Источник данных:

1) перечень маршрутов, которые полностью проходят в границах агломераций: реестры муниципальных и межмуниципальных маршрутов, трассы и параметры маршрутной сети в файлах формата GTFS, размещаемые на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти (с размещением на общедоступных страницах официальных сайтов в информационно-коммуникационной сети «Интернет» версий реестров в редактируемом формате и наборов GTFS за весь период с 01.01.2022);

2) расписания рейсов, выполняемых в часы пик: файлы стандартного набора GTFS с перечнем рейсов, размещаемого на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

3) данные о загрузке фактически выполненных рейсов: базы данных АСМПП не менее чем за годовой период до даты предоставления информации, содержащий таблицы:

а) Таблица обследованных рейсов (идентификатор рейса – вид транспорта – номер маршрута – дата и время отправления от начального пункта – идентификатор транспортного средства).

б) Таблица входа-выхода по остановкам обследованных рейсов (идентификатор рейса – порядковый номер остановки отправления – дата и время отправления от остановки – количество вошедших на остановке – количество вышедших на остановке – количество оставшихся в салоне после остановки).

с) Справочник транспортных средств (идентификатор транспортного средства – вид транспорта – модель транспортного средства – класс вместимости).

Ответственный за сбор данных: Министерство транспорта Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта. Установка датчиков АСМПП на подвижной состав, выполняющий рейсы по соответствующим маршрутам, выполняется органами исполнительной власти, установившими соответствующий маршрут. Количество оборудуемых транспортных средств определяется исходя из необходимости обследования каждого рейса, предусмотренного расписанием, не менее 3 раз за сезон года (зиму, весну, лето, осень), при этом оборудованное АСМПП транспортное средство должен переключаться между рейсами и маршрутами

перевозчика – владельца оборудованного транспортного средства таким образом, чтобы обследовать каждый из предусмотренных расписанием рейсов не менее 3 раз за сезон.

Уровни агрегирования информации: по городским агломерациям.

Периодичность мониторинга:

- годовая, в срок до 18 апреля года, следующего за отчетным;
- ежемесячная (для внутреннего пользования), в срок до 8-го рабочего дня месяца, следующего за отчетным, путем предоставления значения показателя в систему оперативного управления «Эталон» с приложением файла расчета показателя в формате электронной таблицы.

8. Расчет выполнения условия по количеству обновленного подвижного состава

Выполнение условия по количеству обновленного подвижного состава ПС_и рассчитывается по следующей формуле:

$$ПС_{и} = \begin{cases} 1, & ПС_{эк} \geq ПС_t \\ 0, & ПС_{эк} < ПС_t \end{cases}, \text{ где}$$

$$ПС_{эк} = \sum_{i=1}^n ПС_{и}$$

ПС_{эк} – количество обновленного подвижного состава – экологических транспортных средств большого и особо большого класса;

ПС_и – количество обновленного подвижного состава – экологических транспортных средств большого и особо большого класса (приобретенного в собственность или полученного в пользование на ином законном основании с использованием средств федерального проекта) в пределах i-ой городской агломерации, единица. К расчету принимаются только транспортные средства с электрическим двигателем или работающие на природном газе;

N – количество городских агломераций в соответствии с перечнем, установленным федеральным проектом, единица;

ПС_t – контрольное значение, установленное паспортом федерального проекта в отчетном периоде t.

9. Расчет значения показателя численность обновленного подвижного состава – экологических транспортных средств большого и особо большого класса в пределах i-ой городской агломерации ПС_и

Субъектом официального статистического учета, ответственным за формирование и предоставление (распространение) официальной статистической информации по показателю, является Министерство транспорта Российской Федерации. Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Министерством транспорта Российской Федерации,

представляемой органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта в ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» на ежемесячной основе посредством системы оперативного управления «Эталон», а также на основании информации, размещаемой органами исполнительной власти на официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

При расчете показателя используются только сведения по муниципальным и межмуниципальным маршрутам пассажирского транспорта общего пользования, проходящих в пределах территорий агломераций с общей численностью 60 млн человек, перечень которых определен федеральным проектом.

Показатель рассчитывается по состоянию на дату расчета.

Единица измерения показателя – единица.

9.1. Основные понятия и определения

В целях данной методики используются следующие понятия:

Транспортные средства большого класса (БК) – группа транспортных средств, характеризующихся определенными габаритами в части длины согласно Федеральному закону 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».

Транспортные средства особо большого класса (ОБК) – группа транспортных средств, характеризующихся определенными габаритами в части длины согласно Федеральному закону 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».

Электропоезда, для целей настоящей методики, отнесены к транспортным средствам особо большого класса.

9.2. Порядок расчета показателя

Показатель $ПСН_i$ рассчитывается по следующей формуле:

$$ПСН_i = \sum_{m=1}^4 \sum_{k=1}^5 M_{\text{категория ПС } mki} \times K_{\text{категория ПС } k} \times E, \text{ где}$$

$ПСН_i$ – количество обновленного ПС (приобретенного в собственность или полученного в пользование на ином законном основании с использованием средств федерального проекта) в пределах i -ой городской агломерации, единица;

$M_{\text{категория ПС } mki}$ – количество подвижного состава m -ого вида транспорта и k -ого класса вместимости (учитывается только подвижной состав большого и особо большого класса электропоездов, трамвая, троллейбуса и электробуса, автобуса), использующего определенный вид топлива (учитывается только подвижной состав с тяговыми электродвигателями либо работающий на метане),

приобретенного с использованием средств федерального проекта и поставленных на учет в отчетном периоде организациями, осуществляющими перевозки пассажиров по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в пределах i -ой городской агломерации и используемых на маршрутах, целиком проходящих по территории i -ой городской агломерации, единица. Учитывается только не бывший в употреблении подвижной состав. На год проведения расчета должен учитываться только подвижной состав из числа приобретенных с использованием средств федерального бюджета, возраст которых не превышает срока службы (в соответствии со сроками службы, определяемыми для видов транспорта приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20.10.2021 № 351, для электропоездов – 30 лет). По электропоездам, количество подвижного состава определяется в вагонах. Показатель $M_{\text{категорияПС}ki}$ рассчитывается накопительным итогом с 01.01.2022;

$K_{\text{категорияПС}k}$ – коэффициент приведения подвижного состава различных классов и видов транспорта к автобусу большого класса (определяется в соответствии с таблицей 9.2.1);

E – коэффициент, учитывающий экологическую безопасность подвижного состава. В зависимости от конструктивных особенностей приобретаемого подвижного состава, он может принимать значения согласно таблице 9.2.3.

Таблица 9.2.1 – коэффициенты приведения транспортных средств к автобусу большого класса.

	Категория транспортного средства	Коэффициент приведения	Значение коэффициента приведения
1	Автобус большого класса (БК)	$K_{БК}$	1,00
2	Автобус особо большого класса (ОБК)	$K_{ОБК}$	1,60
3	Троллейбус и/или автобус с электродвигателем большого класса (ТБК)	$K_{ТБК}$	1,08
4	Троллейбус и/или автобус с электродвигателем особо большого класса (ТОБК)	$K_{ТОБК}$	1,66
5	Трамвай 2-осный	$K_{ТМ2}$	0,84
6	Трамвай 4-осный	$K_{ТМ4}$	1,53
7	Трамвай 4-осный сочлененный	$K_{ТМ4С}$	1,79
8	Трамвай 6-осный	$K_{ТМ6}$	2,61
9	Трамвай 8-осный	$K_{ТМ8}$	3,65
10	Вагон электропоезда	$K_{Э}$	3,56

Значения коэффициентов приведения вместимости получены на основе усредненных значений вместимости транспорта общего пользования при нормативе вместимости 4 пассажира на 1 м² площади пола, предназначенной для стоящих пассажиров (наиболее комфортный уровень норматива, реалистично достижимый при имеющемся и возможном целевом уровне пассажирских тарифов и бюджетных субсидий, таблица 9.2.2).

Таблица 9.2.2 – усредненные значения вместимости транспорта общего пользования при различных нормативах вместимости пассажиров на м² площади пола, предназначенной для стоящих пассажиров

№	Класс	Пример марки и модели	Сидячих мест, шт.	Площадь пола (для стоящих пассажиров), м ²	Вместимость, при кол-ве пассажиров на 1 м ² пола				Отношение вместимости к базовому типу
					5	4,5	4	3	
1	Ав БК	КАМАЗ 5299	29	8,4	70	66	62	54	1,00
2	Ав ОБК	КАМАЗ 6299-40-5Т	44	13,9	113	106	99	85	1,60
3	Тб БК	КАМАЗ 62825	35	8,1	75	71	67	59	1,08
4	Авт Эл-дв БК	КАМАЗ 6282	35	8,1	75	71	67	59	1,08
5	Тб ОБК	КАМАЗ 6292 (условно)	48	13,9	117	110	103	89	1,66
6	Авт Эл-дв ОБК	КАМАЗ 6292	48	13,9	117	110	103	89	1,66
7	Тм 2-осный	Gotha T57	22	7,6	60	56	52	44	0,84
8	Тм 4-осный одиночный	71-911ЕМ	34	15,4	111	103	95	80	1,53
9	Тм 4-осный сочлененный	Богатырь	34	19,4	131	121	111	92	1,79
10	Тм 6 осный	Витязь	60	25,6	188	175	162	136	2,61
11	Тм 8 осный	Лев	70	39,0	265	245	226	187	3,65
12	Электро-поезд	Иволга (усредненный вагон)	72	37,4	258	240	221	183	3,56

Таблица 9.2.3 – значения коэффициента экологической безопасности подвижного состава

Значение коэффициента Е (экологичность подвижного состава)	Конструктивные особенности приобретаемого подвижного состава
1,0	Для тяги используется только сжатый или сжиженный метан
1,1	Для тяги используется только электроэнергия из бортового и/или внешнего источника

9.3. Формирование данных

Источник данных:

1) для определения маршрутов, трассы которых полностью проходят в границах агломераций: трассы и параметры маршрутной сети в файлах формата GTFS, размещаемые на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти (с размещением на официальных сайтах в информационно-

коммуникационной сети «Интернет» архива версий наборов GTFS за весь период с 01.01.2022);

2) для определения количества подвижного состава, обновленного с использованием средств федерального проекта: реестры муниципальных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок, размещаемые на общедоступных страницах официальных сайтов органов исполнительной власти в информационно-коммуникационной сети «Интернет», с указанием в составе характеристик транспортных средств для подвижного состава, приобретаемого с использованием средств федерального проекта, года производства используемого подвижного состава не ранее, чем год выпуска подвижного состава, приобретаемого с использованием средств федерального проекта (для обработки данных рекомендуется размещать реестры в формате электронных таблиц, доступных для редактирования, с размещением на официальных сайтах органов исполнительной власти в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» архива версий реестров за весь период с 01.01.2022);

3) информация Министерства транспорта Российской Федерации об использовании средств федерального бюджета для обновления автобусов большого класса в городских агломерациях;

4) по электропоездам: графики движения электропоездов с указанием номера поезда и маршрута (маршрут должен корреспондировать со списком маршрутов электропоездов, указанных в наборе файлов GTFS, и полностью проходить по территории агломерации); справка перевозчика об уровне высоты посадочных платформ, проектной высоте пола нового подвижного состава без нагрузки, расстоянии в плане между краем платформы и краем подножки в зоне входа в подвижной состав);

5) о присвоении номеров подвижному составу, приобретаемому в период с 01.01.2022.

Ответственный за сбор данных: Министерство транспорта Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта (в части размещения и актуализации реестров маршрутов регулярных перевозок в требуемых форматах и с необходимыми характеристиками).

Уровни агрегирования информации: по городским агломерациям.

Периодичность мониторинга:

- годовая, в срок до 18 апреля года, следующего за отчетным;
- ежемесячная (для внутреннего пользования), в срок до 8-го рабочего дня месяца, следующего за отчетным, путем предоставления значения показателя в систему оперативного управления «Эталон» с приложением файла расчета показателя в формате электронной таблицы.

IV. Формирование данных

Источник данных: расчет показателей проекта по параметрам пешеходной доступности, обновлению подвижного состава, обеспеченности маршрутов низкопольными транспортными средствами, формирования точек сети велопроката / проката самокатов, доли рейсов, выполняемых с комфортной загрузкой, и доли

рейсов, выполняемых своевременно.

Ответственный за сбор данных: Министерство транспорта Российской Федерации.

Уровни агрегирования информации: по Российской Федерации.

Периодичность мониторинга:

- годовая, в срок до 18 апреля года, следующего за отчетным;
- ежемесячная (для внутреннего пользования), в срок до 8-го рабочего дня месяца, следующего за отчетным, путем предоставления значения показателя в систему оперативного управления «Эталон» с приложением файла расчета показателя в формате электронной таблицы.