

## ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

### УТВЕРЖДЕН

протоколом заседания проектного  
комитета по национальному проекту  
"Безопасные и качественные  
автомобильные дороги"  
от 19 ноября 2019 г. № 8

### ПОРЯДОК

**определения субъектов Российской Федерации для реализации  
мероприятия по обновлению подвижного состава наземного  
общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта  
"Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" национального  
проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**

Настоящий Порядок применяется для определения субъектов Российской Федерации, участвующих в реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта (далее - ОПТ) в городских агломерациях, предусмотренного в федеральном проекте "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (далее - НП БКАД).

Порядок основан на использовании комплексного подхода, предусматривающего проведение анализа деятельности исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации и исполнительно-распорядительных органов местного самоуправления муниципальных образований, входящих в городские агломерации на территории субъектов Российской Федерации (далее - органы государственной власти и органы местного самоуправления), в сфере развития ОПТ, в том числе с учетом приоритетности использования транспорта, работающего на природном газе (метан (CH<sub>4</sub>), далее - газомоторное топливо).

Основными условиями оказания федеральной поддержки обновления подвижного состава городского ОПТ в рамках реализации НП БКАД являются:

1) приобретение транспортных средств большого и (или) особо большого класса, включая автобусы, работающие на газомоторном топливе, автобусы с электрическим двигателем (далее – электробусы), троллейбусы, и вагоны

трамвая (далее - подвижной состав)<sup>1</sup>. В случаях, когда снабжение городских агломераций в составе субъекта Российской Федерации природным газом (метаном) посредством магистрального газопровода не осуществляется, и при этом на территории городских агломераций в составе данного субъекта Российской Федерации отсутствуют маршруты городского наземного электрического транспорта, допускается приобретение автобусов, оснащенных дизельным двигателем, экологические характеристики которого соответствуют требованиям экологического класса 5 (Евро-5). Приобретаемый подвижной состав должен иметь 100 % низкий уровень пола в салоне для обеспечения доступности маломобильных групп граждан;

2) приобретение транспортных средств, произведенных на территории Российской Федерации, не ранее, чем за 1 год до принятия решения об оказании федеральной поддержки для обновления подвижного состава ОПТ;

3) обеспечение эксплуатации приобретаемого подвижного состава на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам, проходящих в границах городской агломерации, с началом работы не позднее 6:00 и окончанием не ранее 23:00 в ежедневном режиме, имеющих интервалы движения в часы пик (два двухчасовых пиковых периода, утренний и вечерний, которые определяются исходя из фактически сложившейся транспортной ситуации) не более 10 минут, а в остальное время работы маршрута не более 20 минут (далее - магистральные маршруты).

Для участия субъекта Российской Федерации в мероприятии НП БКАД по обновлению подвижного состава ОПТ в городских агломерациях, высшим органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации в Минтранс России направляется заявка, содержащая сведения о необходимом количестве единиц, видах и классах подвижного состава ОПТ, планируемых к приобретению (далее - Заявка).

Заявка совместно подготавливается:

а) высшим органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации;

б) органами местного самоуправления муниципальных образований, входящих в состав городской агломерации, в границах которых проходят (будут проходить) магистральные маршруты регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам, на которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава;

---

<sup>1</sup> Для целей настоящего Порядка электробусы с возможностью подзарядки от контактной сети троллейбуса следует учитывать как троллейбусы.

в) перевозчиками, которые обслуживают магистральные маршруты регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам в границах городской агломерации, либо намерены заключить государственный или муниципальный контракт на выполнение работ по обслуживанию таких маршрутов.

Заявка представляется для рассмотрения в экспертную комиссию, состав и порядок работы которой устанавливается Минтрансом России (далее - Экспертная комиссия).

Условием рассмотрения Экспертной комиссией Заявок является их соответствие требованиям, приведенным в приложении № 1 к настоящему Порядку. Ответственность за достоверность включенных в Заявку данных и сведений несет высший орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, представивший Заявку.

Перечень городских агломераций, в отношении которых могут подаваться Заявки, приведен в приложении № 2.

Заявка может подаваться ежегодно до окончания срока реализации НП БКАД. На одну городскую агломерацию в течение года подается не более одной Заявки.

В ходе рассмотрения Заявок Экспертной комиссией, проводится оценка эффективности деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления в сфере развития ОПТ, по следующим направлениям:

1) оценка уровня развития инфраструктуры соответствующего вида транспорта на территории муниципальных образований, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава, в том числе:

1а) оценка эффективности реализации государственной политики в области развития рынка природного газа как моторного топлива

1б) оценка уровня развития инфраструктуры городского наземного электрического транспорта;

2) оценка уровня развития ОПТ на территории муниципальных образований в составе городской агломерации, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава;

3) оценка документов транспортного планирования муниципальных образований в составе городской агломерации, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава.

4) экспертная оценка качества подготовки и уровня обоснованности Заявки и качества транспортной политики в городской агломерации.

Каждому направлению присваивается вес, характеризующий значимость соответствующего направления для общей оценки эффективности деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления в сфере развития ОПТ. Рекомендуемые значения весов для каждого направления оценки приведены в таблице 1.

Оценка эффективности деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления в сфере развития ОПТ по каждому направлению определяется по формулам (1) и (2) как сумма взвешенных оценок по каждому из критериев соответствующего направления:

$$\text{Оценка направления} = \sum_{k=1}^K (\text{вес критерия } k \times \text{оценка по критерию } k) \quad (1)$$

где:

$k$  - порядковый номер критерия в общем перечне критериев по рассматриваемому направлению;

$K$  - общее количество критериев по рассматриваемому направлению.

Оценка направления 1 производится по формуле (2):

$$C_1 = \frac{C_{1a} E_{\text{авт.}} + C_{1б} E_{\text{ГЭТ}}}{E_{\text{авт.}} + E_{\text{ГЭТ}}} \quad (2),$$

где:

$C_{1a}$  - оценка Заявки по направлению 1а, баллы;

$C_{1б}$  - оценка Заявки по направлению 1б, баллы;

$E_{\text{авт.}}$  - приведенная в Заявке сумма планируемых затрат на обновление автобусного парка, тыс. р.;

$E_{\text{ГЭТ}}$  - приведенная в Заявке сумма планируемых затрат на обновление парка городского наземного электрического транспорта, тыс. р.

Оценка по каждому из критериев производится по шкале от 0 (наихудшее значение) до 5 (наилучшее значение) баллов. Критерии оценки по направлениям, значения весов для критериев оценки, и диапазоны значений критериев оценки для присвоения баллов, приведены в таблицах 2-6.

Интегральный показатель эффективности (ИПЭ), на основе которого определяются субъекты Российской Федерации, участвующие в мероприятии по обновлению подвижного состава ОПТ в рамках НП БКАД, рассчитывается по формуле (3) как сумма взвешенных оценок по всем направлениям

проводимой оценки эффективности деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления в сфере развития ОПТ.

$$\text{ИПЭ} = \sum_{n=1}^N (\text{вес направления } n \times \text{оценка направления } n) - \text{г} \quad (3)$$

где:

$n$  - порядковый номер направления в общем количестве направлений;

$N$  - общее количество направлений;

$\text{г}$  - показатель, учитывающий реализацию мероприятий, предусмотренных Заявками субъектов Российской Федерации, поданными в предшествующие годы реализации мероприятия НП БКАД. Если какие-либо из заявленных мероприятий не были успешно реализованы<sup>2</sup> к запланированным срокам,  $\text{г}$  присваивается значение 1. В ином случае  $\text{г}$  присваивается значение 0.

По результатам оценки Заявок Экспертной комиссией, ежегодно формируется рейтинг субъектов Российской Федерации в порядке убывания значений интегрального показателя эффективности, присвоенных соответствующим Заявкам.

Федеральная поддержка в целях обновления подвижного состава ОПТ в городских агломерациях, предоставляется в соответствии с рейтингом Заявок (начиная с Заявок, которым присвоены максимальные значения интегрального показателя эффективности), с учетом ежегодного объема финансирования мероприятия НП БКАД по обновлению подвижного состава ОПТ в городских агломерациях.

Федеральная поддержка в целях обновления подвижного состава ОПТ в городских агломерациях, расположенных в субъектах Российской Федерации, Заявкам которых присвоен максимальный балл (5), оказывается в полном объеме, предусмотренным Заявкой до 2024 года. Федеральная поддержка прочим субъектам Российской Федерации предоставляется в объеме, предусмотренным Заявкой на год, следующий за годом подачи Заявки.

Максимальный размер федеральной поддержки для обновления подвижного состава ОПТ в городской агломерации определяется исходя из численности постоянного населения крупнейшего городского округа

<sup>2</sup> Успешная реализация мероприятий, предусмотренных Заявками субъектов Российской Федерации подтверждается:

- 1) копиями заключенных контрактов на обслуживание магистральных маршрутов регулярных перевозок;
- 2) копиями договоров лизинга, заключенными перевозчиками;
- 3) документацией исполненного движения магистральных маршрутов регулярных перевозок.

в составе агломерации (далее - ядро агломерации), и составляет 2 000 рублей на 1 жителя.

Отсутствие обращения перевозчика, получившего право на приобретение подвижного состава на льготных условиях, для заключения договора лизинга, в течение 4 месяцев со дня получения высшим органом государственной власти субъекта Российской Федерации уведомления от Минтранса России о предоставлении федеральной поддержки, является основанием для лишения данного перевозчика указанного права. При этом Заявка субъекта Российской Федерации считается удовлетворенной в объеме, соответствующем договорам лизинга, заключаемым с перевозчиками, которые в указанный 4-месячный срок обратились с заявкой на заключение договоров лизинга на льготных условиях в рамках мероприятия НП БКАД по обновлению подвижного состава ОПТ в городских агломерациях.

Приобретение подвижного состава в лизинг может осуществляться перевозчиками на основе принципов контракта жизненного цикла.

Таблица 1

Матрица оценки эффективности деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления в сфере развития ОПТ (в муниципальном и межмуниципальном сообщении), по направлениям

№	Направления оценки	Оценка (С)	Вес направления (В)	Взвешенная оценка (Ai=B* C)
1.	Показатели эффективности реализации государственной политики в области развития рынка природного газа как моторного топлива		0,15	
1а	Показатели развития инфраструктуры городского наземного электрического транспорта на территории муниципальных образований в составе городских агломераций, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава			
1б	Показатели развития инфраструктуры городского наземного электрического транспорта на территории муниципальных образований в составе городских агломераций, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава			
2.	Показатели развития ОПТ на территории муниципальных образований в составе городских агломераций, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава		0,35	
3.	Показатели наличия документов транспортного планирования муниципальных образований в составе городских агломераций, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава		0,20	
4.	Экспертная оценка качества подготовки и уровня обоснованности Заявки и качества транспортной политики в агломерации		0,30	
	Итоговая оценка (сумма)		1,00	

Таблица 2

Показатели<sup>3</sup> эффективности реализации государственной политики в области развития рынка природного газа как моторного топлива субъекта Российской Федерации, в границах которого планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава

№	Критерий	Взвешенная оценка C=D*E	Вес критерия (D)	Баллы (E)	Уровни оценки
1.	Количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) и многотопливных автомобильных заправочных станций (МАЗС) с участками реализации сжатого природного газа, на территории муниципального образования (муниципальных образований) для заправки газомоторной техники на конец предшествующего года, ед. (включая АГНКС и МАЗС, планируемые к вводу в эксплуатацию в текущем и следующем году)		1,0	0	0
				1	1 - 2
				2	3 - 4
				3	5 - 6
				4	7 - 8
				5	свыше 8

<sup>3</sup> Предлагаемые показатели соответствуют основным показателям оценки эффективности реализации субъектами Российской Федерации государственной политики в области развития рынка газомоторного топлива. Указанные показатели собираются Минэнерго России в рамках выполнения п. 3 перечня поручений Президента Российской Федерации от 2 мая 2018 г. Пр-743: согласно проекту "дорожной карты" развития рынка газомоторного топлива предусмотрена ежегодная подготовка Минэнерго России государственного доклада по вопросам развития рынка газомоторного топлива, который будет включать результаты мониторинга предлагаемых показателей.

Предлагаемые показатели должны подтверждаться программой развития рынка газомоторного топлива в субъекте Российской Федерации и схемой территориального размещения объектов заправки природным газом (метаном), утвержденными в установленном порядке.



Таблица 3

**Показатели уровня развития инфраструктуры  
городского наземного электрического транспорта  
(в муниципальном и межмуниципальном сообщении) на территории  
муниципальных образований в составе городских агломераций, в границах  
которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава**

№	Критерий	Взвешенная оценка $C=D*E$	Вес критерия (D)	Баллы (E)	Уровни оценки
1.	Протяженность линий городского наземного электрического транспорта, используемых для организации регулярного пассажирского сообщения (включая линии трамвая, троллейбуса, а также маршруты либо участки маршрутов, обслуживаемые электробусами или троллейбусами в режиме автономного хода), на территории муниципального образования (муниципальных образований), включая линии, планируемые к вводу в эксплуатацию в текущем и следующем году, с подтвержденным источником финансирования, м одиночного пути на 1000 чел. населения.		0,7	0	0
				1	1-50
				2	51-100
				3	101-200
				4	201-300
5	301 и более				
2.	Увеличение протяженности линий городского наземного электрического транспорта (одиночного эксплуатационного пути) с 1 января 2010 г. (рассчитывается как разность между протяженностью линий на год реализации мероприятий Заявки, включая линии, планируемые к вводу в эксплуатацию в текущем и следующем году, с подтвержденным источником финансирования, и протяженностью линий на 1 января 2010 г.)		0,3	0	<0 (протяженность линий сокращалась)
				1	0 (протяженность сохранилась)
				2	>0, <+2
				3	>= +2, < +3
				4	>= +3, < 5
5	>=+5				

Таблица 4

Показатели уровня развития ОПТ (в муниципальном и межмуниципальном сообщении) на территории муниципальных образований в составе городских агломераций, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава

№	Критерии	Взвешенная оценка C = D*E	Вес критерия (D)	Баллы (E)	Уровни оценки
1.	Доля маршрутов, работающих по регулируемым тарифам на конец предшествующего года, % от общего количества маршрутов ОПТ (в т.ч. пригородных, межмуниципальных), работающих в пределах муниципального образования (муниципальных образований)		0,2	0	Менее 100%
				5	100%
2.	Доля действующих контрактов на транспортное обслуживание населения ОПТ в пределах муниципального образования (муниципальных образований), предусматривающих перечисление заказчику 100% платы за проезд пассажиров ("брутто-контракты") на текущий год или в соответствии с планом на год реализации мероприятий Заявки, %		0,2	0	менее 10%
				1	10-19%
				2	20-49%
				3	50-79%
				4	80-99%
5	100%				
3.	Доля подвижного состава ОПТ, оборудованного средствами безналичной оплаты проезда с использованием специализированной транспортной карты (электронного проездного билета), либо банковских карт и(или) мобильных телефонов, %		0,1	0	0%
				2	менее 100%
				5	100%
4.	Протяженность полос для движения маршрутных транспортных средств и трамвайных путей, физически обособленных от проезжей части (бордюром либо делителем) в пределах муниципального		0,1	0	Менее 1 км
				1	1-5
				2	5-10
				3	10-20
				4	20-30

№	Критерии	Взвешенная оценка $C = D \cdot E$	Вес критерия (D)	Баллы (E)	Уровни оценки
	образования (муниципальных образований) по итогам реализации мероприятий, предусмотренных Заявкой, км одиночного пути (полосы)			5	Более 30
5.	Ценовая доступность ОПТ: доля стоимости безлимитного проездного билета на календарный месяц либо на 30 дней, предоставляющего право неограниченного пользования всеми маршрутами ОПТ в течение срока действия, от величины средней заработной платы по муниципальному образованию (муниципальным образованиям) за предшествующий год, %	0,1	0	0	Более 10% (либо безлимитный проездной билет отсутствует, либо расчет не представлен)
				1	8-10%
				2	6-8%
				3	5-6%
				4	4-5%
				5	Менее 4%
6.	Пешеходная доступность остановочных пунктов ОПТ для многоквартирных жилых домов*: доля многоквартирных домов (9 и более квартир; при отсутствии данных о числе квартир - жилых домов общей площадью не менее 800 м <sup>2</sup> ), находящихся на расстоянии пешего подхода (с учетом обхода естественных и искусственных преград) не более 500 м от контура жилого дома до каждого из остановочных пунктов встречных направлений движения маршрутов ОПТ (по итогам реализации мероприятий, предусмотренных Заявкой), %	0,07	0	0	менее 90% (либо расчет не представлен)
				1	90-93%
				2	94-95%
				3	96-97%
				4	98-99%
				5	100%
7.	Пешеходная доступность остановочных пунктов ОПТ для индивидуальных жилых домов*: доля индивидуальных жилых домов и домов с числом квартир менее 9 (при отсутствии данных о числе квартир - жилых дома общей площадью менее 800 м <sup>2</sup> ), находящихся на расстоянии пешего	0,03	0	0	менее 60% (либо расчет не представлен)
				1	60-70%
				2	70-80%
				3	80-90%
				4	90-99%

№	Критерии	Взвешенная оценка $C = D \cdot E$	Вес критерия (D)	Баллы (E)	Уровни оценки
	подхода (с учетом обхода естественных и искусственных преград) не более 800 м от контура жилого дома до каждого из остановочных пунктов встречных направлений движения маршрутов ОПТ (по итогам реализации мероприятий, предусмотренных Заявкой), %			5	100%
8.	Надежность транспортного обслуживания**: доля рейсов ОПТ, отправившихся от начального остановочного пункта и прибывших в конечный остановочный пункт в соответствии с расписанием либо с задержкой не более 2 минут относительно времени, предусмотренного расписанием, относительно общего числа рейсов, предусмотренных расписанием, за календарную неделю одного из месяцев (сентябрь, октябрь, март либо апрель) в утренний час пик, %	0,1		0	менее 50% (либо расчет не представлен)
				1	50-60%
				2	60-70%
				3	70-80%
				4	80-84%
				5	более 85%
9.	Соблюдение норм вместимости подвижного состава ОПТ***: доля перегонов маршрутной сети, на которых наполнение подвижного состава составляет в среднем не более 4 чел./м <sup>2</sup> свободной площади пола салона, предназначенной для стояния, для усредненного часа пик (по итогам реализации мероприятий, предусмотренных Заявкой), %	0,1		0	менее 80% (либо расчет не представлен)
				1	80-84%
				2	85-89%
				3	90-94%
				4	95-99%
				5	100%

\*Расчет взаимной удаленности контуров жилых домов и точек размещения остановочных пунктов производится в ГИС-системе или средствами управления базами данных. Рекомендуется использовать информацию о контурах, назначении, этажности и площади из данных технической инвентаризации зданий, координаты остановочных пунктов из данных диспетчерской системы ОПТ. Допускается использование открытых источников данных о размещении контуров жилых зданий и остановочных пунктов ОПТ. При отсутствии данных

о сети пешеходных путей, при расчете допускается использование покрытия участка контура здания кругами доступности остановочных пунктов общественного ОПТ. С учетом коэффициента непрямолинейности сети улиц и дорог равного 1,2, радиус круга доступности должен составлять 417 м для многоквартирных и 667 м для индивидуальных жилых домов (с проверкой отсутствия непреодолимых для пешеходов препятствий).

Расчет подтверждается предоставлением используемой базы контуров и параметров зданий, координат и названий остановочных пунктов с указанием источников, метода и результатов расчета (схемой остановочных пунктов с кругами доступности, с обозначением зданий, находящихся за пределами расстояния пешего подхода 500 м).

**\*\*** Расчет производится по базам данных навигационных отметок подвижного состава ОПТ (отметка не реже 1 раза в 30 секунд), информации о трассах маршрутов (основных вариантов маршрутов) и координатах остановочных пунктов, путем сопоставления времени отправления и прибытия транспортных средств в начальные и конечные пункты маршрутов и времени их отправления и прибытия, предусмотренного утвержденным расписанием движения, по всем муниципальным маршрутам регулярного сообщения в пределах муниципального образования (муниципальных образований).

Расчет подтверждается предоставлением выборки из базы данных навигационных отметок, включая следующие данные:

навигационные отметки транспортных средств с указанием номера маршрута (варианта маршрута) за неделю в период с 7:00 до 9:00;

трассы основных маршрутов (вариантов маршрутов);

координаты и наименования остановочных пунктов (посадочных площадок);

пронумерованный перечень остановочных пунктов по каждому варианту маршрута;

расписание маршрутов с указанием времени отправления и прибытия каждого рейса на начальный и конечный остановочный пункт, а также результатов расчета в формате MS Excel по предоставленным базам данных (перечень рейсов, предусмотренных расписанием, с указанием номера маршрута и вида транспорта, даты и времени отправления и прибытия рейса по расписанию, сопоставленный с фактически выполненными рейсами, отправленными от начального пункта своевременно, либо не позже 2 минут от предусмотренного времени отправления, с указанием фактического времени отправления и прибытия, с расчетом отклонения времени прибытия в конечный пункт от времени, предусмотренного расписанием), и итогового расчета (отношение своевременно выполненных рейсов к числу рейсов, предусмотренных расписанием).

**\*\*\*** Оценка соблюдения норм вместимости подвижного состава производится на основе результатов обследования пассажиропотоков на маршрутной сети ОПТ, либо расчетов с использованием математической модели транспортной системы муниципального образования (муниципальных образований) в составе городской агломерации.

Таблица 5

Показатели наличия документов транспортного планирования муниципальных образований в составе городских агломераций, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава

№	Критерий	Взвешенная оценка $C = D * E$	Вес критерия (D)	Баллы * (E)	Уровни оценки
1.	Наличие утвержденного стандарта качества транспортного обслуживания населения региона, либо утвержденных Социальных стандартов качества транспортного обслуживания муниципальных образований в составе городской агломерации (в соответствии с распоряжением Минтранса России от 31 января 2017 г. № НА-19-р)		0,1	0	Социальный стандарт не утвержден в установленном порядке
				1	Социальный стандарт утвержден, но не соответствует предъявляемым требованиям
				4	Социальный стандарт утвержден, но частично не соответствует требованиям федерального Социального стандарта
				5	Социальный стандарт утвержден и соответствует требованиям федерального Социального стандарта
2.	Наличие утвержденной программы (программ) комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования (муниципальных образований) в соответствии с действующими требованиями, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации		0,25	0	программа не утверждена в установленном порядке
				1	программа утверждена, но не соответствует предъявляемым требованиям

№	Критерий	Взвешенная оценка $C = D * E$	Вес критерия (D)	Баллы * (E)	Уровни оценки
	от 25 декабря 2015 г. № 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов"			3	программа утверждена, но частично не соответствует предъявляемым требованиям
				5	программа утверждена и соответствует предъявляемым требованиям
3.	Наличие документа (документов) планирования регулярных перевозок муниципального образования (муниципальных образований) в соответствии с Федеральным законом 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" (в т.ч. в составе комплексной схемы транспортного обслуживания населения городской агломерации)		0,35	0	документ не утвержден в установленном порядке
				1	документ утвержден, но не соответствует предъявляемым требованиям
				3	документ утвержден, но частично не соответствует предъявляемым требованиям
				5	документ утвержден и соответствует предъявляемым требованиям
4.	Наличие утвержденной комплексной схемы (комплексных схем) организации дорожного движения на территории муниципального образования (муниципальных образований), в соответствии с требованиями, утвержденными приказом Минтранса России от 17.03.2015 №43 "Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения"; а для КСОДД, утвержденных после		0,3	0	документ не утвержден в установленном порядке
				1	документ утвержден, но не соответствует предъявляемым требованиям
				3	документ утвержден, но частично не

№	Критерий	Взвешенная оценка $C = D * E$	Вес критерия (D)	Баллы * (E)	Уровни оценки
	30 мая 2019 г., - приказом Минтранса России от 26 декабря 2018 г. № 480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения"			5	соответствует предъявляемым требованиям  документ утвержден и соответствует предъявляемым требованиям

---

\* При оценке документов транспортного планирования нескольких муниципальных образований в границах городской агломерации, итоговый балл рассчитывается как среднее арифметическое значение.



Таблица 6

**Экспертная оценка качества подготовки и уровня обоснованности Заявки и качества транспортной политики агломерации, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава**

№	Критерии	Взвешенная оценка $C = D * E$	Вес критерия (D)	Баллы (E)	Уровни оценки
1.	Наличие и корректность оценки социально-экономического эффекта (сопоставления затрат и выгод) реализации мероприятий Заявки*		0,4	0	Оценка не производилась.
				1	Не приведена методология оценки затрат и выгод и (или) исходные данные для расчетов, или имеются существенные замечания к полноте и достоверности исходных данных или корректности выполнения расчетов;
				3	Приведены методология оценки затрат и выгод и исходные данные; Существенные замечания к корректности расчетов, полноте и достоверности исходных данных отсутствуют.
				5	Оценка затрат и выгод производилась с использованием расчета по математической модели транспортной системы; Приведены методология оценки затрат и выгод и исходные данные; Существенные замечания к корректности расчетов, полноте и достоверности исходных данных отсутствуют.
2.	Степень достижения целевого показателя ФП "Дорожная сеть"		0,25	0	Менее 100%

№	Критерии	Взвешенная оценка $C = D * E$	Вес критерия (D)	Баллы (E)	Уровни оценки
	"Доля дорожной сети городской агломерации, находящаяся в нормативном состоянии" на конец предшествующего года, %			5	100% и более
3	Экспертная оценка транспортной политики в агломерации (в том числе на основании документов, перечисленных в п.8 приложения № 1)		0,35	0	Документы согласно п.8 приложения № 1 не представлены
				1	Документы согласно п.8 приложения представлены, но недостаточны для анализа проводимой в агломерации транспортной политики и программы поддержки ОПТ
				3	Документы согласно п.8 приложения представлены, и позволяют оценить уровень обоснованности Заявки в свете проводимой в агломерации транспортной политики и программы поддержки общественного пассажирского транспорта
				5	Документы согласно п.8 приложения представлены и свидетельствуют о последовательной и целенаправленной транспортной политике в агломерации, направленной на поддержку ОПТ и создание приоритетных условий для его работы

\* При проведении оценки социально-экономического эффекта мероприятий, предусмотренных Заявкой, рекомендуется руководствоваться положениями проекта постановления Правительства Российской Федерации "Об утверждении Методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции)

и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением бюджетных средств и государственных гарантий Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, а также предоставлением налоговых льгот", подготовленного Минэкономразвития России, с учетом необходимости дополнительной оценки эффекта, связанного со снижением выбросов загрязняющих веществ.

## **ТРЕБОВАНИЯ**

**к содержанию Заявки на участие в мероприятии по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках НП БКАД**

Заявка должна содержать:

1. Наименование субъекта Российской Федерации и муниципальных образований, входящих в состав городской агломерации на территории субъекта Российской Федерации, наименование городской агломерации на территории субъекта Российской Федерации;

2. Перечень магистральных маршрутов, на которых предполагается осуществлять эксплуатацию приобретаемого в лизинг подвижного состава, в соответствии с таблицей 1.

3. Значения критериев оценки заявки для муниципальных образований в составе городской агломерации, в границах которых проходят либо будут проходить магистральные маршруты, указанные в пункте 2 Заявки, в соответствии с таблицей 2.

## С В Е Д Е Н И Я

о магистральных маршрутах, на которых будет осуществляться эксплуатация приобретаемого подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта

№ п/п	№ маршрута	Перечень остановочных пунктов	Протяженность маршрута, км		Время работы, ч:м		Часы пик		Максимальный интервал движения в часы "пик" буднего дня, мин	Максимальный интервал движения во внепиковые часы (от 6:00 до 23:00 кроме часов "пик"), мин	Вид и класс подвижного состава	Максимальное число единиц подвижного состава на линии (в пиковые часы)	Планируемое к приобретению число единиц подвижного состава
			в направлении	в обратном направлении	Начало, ч:м	Окончание, ч:м	Начало, ч:м	Окончание, ч:м					

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.

**КРИТЕРИИ**  
оценки Заявки

№	Критерий	Единица измерения	Значение на конец предшествующего года	Источники данных и подтверждающие документы
1.	Количество автомобильных, газонаполнительных, компрессорных станций (АГНКС) и многотопливных автомобильных заправочных станций (МАЗС) с участками реализации сжатого природного газа, на территории муниципального образования (муниципальных образований) для заправки газомоторной техники на конец предшествующего года, ед. (включая АГНКС и МАЗС, планируемые к вводу в эксплуатацию в текущем и следующем году)	единиц		Форма федерального статистического наблюдения № 1-ДГ "Сведения об автомобильных дорогах общего пользования и сооружениях на них федерального, регионального или межмуниципального значения"; Форма федерального статистического наблюдения №3-ДГ (мо) "Сведения об автомобильных дорогах общего пользования местного значения и искусственных сооружениях на них, находящихся в собственности муниципальных образований" Иные документы, подтверждающие планы по развитию системы АГНКС в текущем и следующем году
2.	Протяженность линий городского наземного электрического транспорта (включая линии трамвая, троллейбуса, а также маршруты либо участки маршрутов,	м одиночного пути на 1 000 чел. населения ядра агломерации		Форма федерального статистического наблюдения №65-ЭТР "Сведения о городском электрическом транспорте"; Реестры маршрутов регулярных перевозок в

№	Критерий	Единица измерения	Значение на конец предшествующего года	Источники данных и подтверждающие документы
	<p>обслуживаемые электробусами или троллейбусами в режиме автономного хода), используемых для организации регулярного пассажирского сообщения, на территории муниципального образования (муниципальных образований), включая линии, планируемые к вводу в эксплуатацию в текущем и следующем году</p>			<p>муниципальном и межмуниципальном сообщении</p>
3.	<p>Увеличение протяженности линий городского электрического транспорта (одиночного эксплуатационного пути), с 1 января 2010 г</p>	км		<p>Форма федерального статистического наблюдения №65-ЭТР "Сведения о городском электрическом транспорте"; Реестры маршрутов регулярных перевозок в муниципальном и межмуниципальном сообщении.</p>
4.	<p>Доля маршрутов в пределах муниципального образования (муниципальных образований), работающих по регулируемым тарифам на конец предшествующего года</p>	<p>% от общего количества маршрутов ОПТ</p>		<p>Реестры маршрутов регулярных перевозок в муниципальном и межмуниципальном сообщении</p>

№	Критерий	Единица измерения	Значение на конец предшествующего года	Источники данных и подтверждающие документы
5.	Доля действующих контрактов на транспортное обслуживание населения ОПТ в пределах муниципального образования (муниципальных образований), предусматривающих перечисление заказчику платы за проезд пассажиров ("брутто-контракты") на текущий год или в соответствии с планом на год реализации мероприятий Заявки	%	от общего числа заключенных контрактов (государственных и муниципальных)	Государственные и (или) муниципальные контракты на осуществление регулярных перевозок. Проекты таких контрактов и план-график закупок
6.	Доля подвижного состава ОПТ, оборудованного средствами безналичной оплаты проезда с использованием специализированной транспортной карты (электронного проездного билета), либо с использованием банковских карт и(или) мобильных телефонов	%		Сведения перевозчиков об эксплуатируемом подвижном составе
7.	Протяженность полос для движения маршрутных транспортных средств, и трамвайных путей, расположенных обособленно от постороннего транспорта в пределах муниципального	км	одиночного пути (полосы)	КСОДД и (или) ПОДД муниципального образования (муниципальных образований), иные обосновывающие документы



№	Критерий	Единица измерения	Значение на конец предшествующего года	Источники данных и подтверждающие документы
	образования (муниципальных образований), на конец предшествующего года			
8.	Ценовая доступность ОПТ	% (доля стоимости безлимитного проездного билета на месяц либо на 30 дней)		Государственные и (или) муниципальные контракты на осуществление регулярных перевозок
9.	Территориальная доступность остановочных пунктов ОПТ для индивидуальных жилых домов	% (доля домов на расстоянии нормативной доступности от остановочных пунктов)		Данные геоинформационных систем о расположении остановочных пунктов и контурах зданий. Результаты обследования маршрутов и остановочных пунктов ОПТ; Карты маршрутов регулярных перевозок.
10.	Территориальная доступность остановочных пунктов ОПТ для многоквартирных жилых домов	% (доля домов на расстоянии нормативной доступности от остановочных пунктов)		Данные геоинформационных систем о расположении остановочных пунктов и контурах зданий. Результаты обследования маршрутов и остановочных пунктов ОПТ; Карты маршрутов регулярных перевозок.
11.	Надежность транспортного обслуживания	% (доля рейсов, выполненных в утренний час пик, с отклонением от расписания, не превышающем 2 мин)		Результаты обследования маршрутов и остановочных пунктов ОПТ; Документация исполненного движения перевозчиков.

№	Критерий	Единица измерения	Значение на конец предшествующего года	Источники данных и подтверждающие документы
12.	Соблюдения норм вместимости подвижного состава ОПТ	%(доля перегонов маршрутной сети, на которых наполнение подвижного состава в час пик составляет не более 4 чел./м <sup>2</sup> )		Результаты обследования маршрутов ОПТ; Результаты расчетов по математической модели транспортной системы муниципального образования (муниципальных образований).

В состав Заявки также включаются следующие материалы и документы:

1. Перечень запланированных до 2024 года мероприятий по обновлению подвижного состава ОПТ (включая приобретение подвижного состава, установление новых и/или изменение параметров существующих маршрутов ОПТ в границах муниципальных образований в составе городской агломерации), в разбивке по годам, содержащий следующую информацию:

а) перечень и характеристики магистральных маршрутов, на которых планируется использование приобретаемого подвижного состава, с указанием планируемых объемов перевозок, суточного числа рейсов, интервала движения (либо расписания), режима работы маршрута;

б) схемы магистральных маршрутов, на которых планируется использование приобретаемого подвижного состава;

в) требуемое число единиц подвижного состава по маршрутам, виду и классу транспортных средств (с учетом коэффициента выпуска подвижного состава на линию);

г) укрупненную оценку затрат на приобретение подвижного состава, необходимого для реализации запланированных мероприятий, в разбивке по годам;

д) результаты оценки социально-экономического эффекта (с использованием метода сопоставления затрат и выгод) организации регулярных перевозок по магистральным маршрутам, указанным в подпункте "а" настоящего пункта.

2. Гарантийные письма высшего органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления муниципалитетов, участвовавших в формировании Заявки, содержащие обязательства по внесению изменений в комплексную схему транспортного обслуживания

населения (КСОТ) городской агломерации (при наличии), документы планирования регулярных перевозок муниципальных образований в составе городской агломерации, и (или) документы планирования регулярных перевозок субъекта Российской Федерации, предусматривающих реализацию мероприятий, перечисленных в пункте 1 настоящего перечня документов, прилагаемых к Заявке, в случае принятия Минтрансом России решения о предоставлении в лизинг перевозчикам, обслуживающим магистральные маршруты, указанные в пункте 1 Заявки, подвижного состава ОПТ на льготных условиях;

3. Перечень перевозчиков, выразивших готовность приобрести в лизинг и осуществлять эксплуатацию приобретенного подвижного состава, содержащий:

а) сведения о действующих государственных или муниципальных контрактах на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа по магистральным маршрутам в границах городской агломерации;

б) сведения об опыте работы перевозчика (в т.ч. об опыте эксплуатации типов подвижного состава, указанных в Заявке);

в) сведения о возможностях предприятий по организации эксплуатации типов подвижного состава, указанных в Заявке (в т.ч. о наличии необходимой ремонтной базы и площадей для хранения подвижного состава) и увеличения этих возможностей.

4. Утвержденные документы транспортного планирования (ПКРТИ, документ планирования регулярных перевозок, КСОДД) муниципальных образований в составе городской агломерации, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава (в случае, если разработка данных документов является обязательной для муниципального образования).

5. Документы, подтверждающие расчетные значения критериев оценки Заявки, указанные в таблице 2.

6. Гарантийное письмо (гарантийные письма) перевозчиков о готовности, в случае заключения государственного или муниципального контракта на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа по магистральным маршрутам, приобрести в лизинг необходимое число единиц подвижного состава для обслуживания данных маршрутов (с учетом коэффициента выпуска подвижного состава на линию), указанное в Заявке.

Данные гарантийные письма необходимы для предварительной оценки потребности субъекта Российской Федерации в подвижном составе ОПТ, и не дают перевозчикам преимуществ в рамках закупочных процедур на право

заключения государственного или муниципального контракта на обслуживание магистральных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа.

7. Документация (проект документации) о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, в отношении магистральных маршрутов ОПТ, предложенных в Заявке. Данная документация должна предусматривать:

а) требования к эксплуатируемому на маршрутах подвижному составу, включая требования к классу, оснащённости системой безналичной оплаты поезда, возможности использования газомоторного топлива, иные необходимые требования;

б) право перевозчика, с которым будет заключен государственный либо муниципальный контракт на выполнение перевозок по магистральному маршруту, на приобретение подвижного состава в лизинг на льготных условиях (вне зависимости от того, участвовал ли данный перевозчик в подготовке Заявки);

в) обязательства перевозчика осуществлять на данном маршруте эксплуатацию подвижного состава, приобретаемого в лизинг на льготных условиях.

8. Дополнительные обосновывающие материалы, раскрывающие содержание транспортной политики в рассматриваемой агломерации, в том числе:

а) наличие и содержание действующей государственной (муниципальной) программы, направленной на развитие ОПТ;

б) описание предпринимаемых мер по сохранению и развитию инфраструктуры ОПТ, обновлению подвижного состава, снижению объемов выбросов загрязняющих веществ при эксплуатации подвижного состава, повышению безопасности перевозок;

в) меры стимулирования населения к использованию ОПТ, в том числе создание приоритета в движении подвижного состава, развитие пассажирских сервисов и пассажирской инфраструктуры, тарифная политика, льготы, дестимулирование автомобилепользования и т.д.

9. В случае, если в Заявку включены трамвайные вагоны, требуется в отношении части сети трамвайных путей, на которой проходят маршруты, где предполагается использовать закупаемые вагоны, необходимо приложить заключение органа (организации), не подведомственного органам государственной власти субъекта Российской Федерации, органам местного самоуправления, о соответствии инфраструктуры трамвая (путь, контактная сеть, энергохозяйство) требованиям ПТЭ трамвая, утвержденным

распоряжением Минтранса России от 30 ноября 2001 г. № АН-103-р, либо письменное подтверждение запланированных работ по ремонту/реконструкции путей с их приведением в нормативное состояние в утвержденных документах транспортного планирования, с учетом подтверждения источников финансирования мероприятий.

**П Е Р Е Ч Е Н Ь**

**городских агломераций, участвующих в реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**

К рассмотрению принимаются Заявки субъектов Российской Федерации, на территории которых расположена одна из 104 городских агломераций, участвующих в реализации НП БКАД (Абаканская, Ангарская, Архангельская, Астраханская, Барнаульская, Белгородская, Бийская, Биробиджанская, Благовещенская, Братская, Брянская, Владивостокская, Владикавказская, Владимирская, Волгоградская, Волжская, Вологодская, Воронежская, Грозненская, Дзержинская, Екатеринбургская, Ивановская, Ижевская, Иркутская, Йошкар-Олинская, Казанская, Калининградская, Калужская, Кемеровская, Кировская, Костромская, Краснодарская, Красноярская, Курганская, Курская, Кызылская, Липецкая, Магаданская, Магнитогорская, Майкопская, Махачкалинская, Мурманская, Набережно-Челнинская, Нальчикская, Нарьян-Марская, Нижегородская, Нижневартовская, Нижнекамская, Нижне-Тагильская, Новгородская, Новокузнецкая, Новороссийская, Новосибирская, Омская, Оренбургская, Орловская, Орская, Пензенская, Пермская, Петрозаводская, Петропавловск-Камчатская, Псковская, Ростовская, Рязанская, Салехардская, Самарско-Тольятинская, Саранская, Саратовская, Севастопольская, Симферопольская, Смоленская, Сочинская, Ставропольская, Старооскольско-Губкинская, Стерлитамакская, Сургутская, Сыктывкарская, Таганрогская, Тамбовская, Тверская, Томская, Тульская, Тюменская, Улан-Удэнская, Ульяновская, Уфимская, Хабаровская, Ханты-Мансийская, Чебоксарская, Челябинская, Череповецкая, Черкесская, Читинская, Шахтинская, Элистинская, Энгельсская, Южно-Сахалинская, Яблоновская, Якутская, Ярославская агломерации, а также агломерация г. Анадырь, агломерация г. Горно-Алтайск, агломерация г. Комсомольск-на-Амуре, агломерация г. Магас и г. Назрань).