



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

29 декабря 2022

Москва

№ АК-343-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».

Первый заместитель Министра

А.А. Костюк

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Минтранса России
от _____ № _____

МЕТОДИКА
расчета показателя «Доля автобусов большого класса, обновленных
в агломерациях с общей численностью 60 миллионов человек»
федерального проекта «Развитие общественного транспорта»

I. Общие положения

Настоящая Методика применяется для расчета показателя «Доля автобусов большого класса, обновленных в агломерациях с общей численностью 60 миллионов человек», предусмотренного в федеральном проекте «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги» (далее – федпроект, показатель).

Субъектом официального статистического учета, формирующим официальную статистическую информацию по показателю, является Минтранс России. Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Минтрансом России, 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 власти на официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Показатель рассчитывается нарастающим итогом, начиная с 01.01.2022.

Единица измерения показателя – процент.

При расчете показателя используются только сведения по муниципальным, межмуниципальным и межрегиональным маршрутам пассажирского транспорта общего пользования, целиком проходящих пределах территорий 105 городских агломераций с общей численностью 60 миллионов человек, участвующих в реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги», перечень которых утвержден протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 19.11.2019 № 8, приложение № 2 к Порядку 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».

II. Основные понятия и определения

Автобус 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 внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

III. Порядок расчета показателя

1. Расчет базового значения парка автобусов в городских агломерациях (далее – базовая численность автобусов).

Базовая численность автобусов рассчитывается как общая сумма численности автобусов большого и особо большого классов в городских агломерациях по состоянию на 01.01.2022:

$$ПСБ = \sum ПСБ_i, \text{ где:}$$

$$ПСБ_i = \sum (N_{\langle \text{категория ПС} \rangle i} * K_{\langle \text{категория ПС} \rangle})$$

ПСБ – базовая численность автобусов по состоянию на 01.01.2022, приведенная единица;

ПСБ_i – базовая численность автобусов в пределах i-ой городской агломерации, приведенная единица;

$N_{\langle \text{категория ПС} \rangle i}$ – количество автобусов определенного класса, используемых на маршрутах, целиком проходящих в пределах i-й городской агломерации по состоянию на 01.01.2022, единица;

$K_{\langle \text{категория ПС} \rangle}$ – коэффициент приведения автобуса различных классов к автобусу большого класса (определяется в соответствии с таблицей 1).

Таблица 1 – Коэффициент приведения автобуса

	Категория автобуса	Коэффициент приведения	Значение коэффициента приведения
1	Автобус особо большого класса (ОБК)	$K_{\text{ОБК}}$	1,45
2	Автобус большого класса (БК)	$K_{\text{БК}}$	1,00

2. Расчет количества автобусов большого класса, обновленных в городских агломерациях (далее – количество обновленного ПС).

Количество обновленных автобусов (приобретенного в собственность или полученного в пользование на ином законном основании) рассчитывается как сумма количеств обновленных автобусов (приобретенных в собственность или полученного в пользование на ином законном основании с использованием средств федерального проекта) во всех городских агломерациях по следующей формуле:

$$ПСН = \sum ПСН_i, \text{ где:}$$

$$ПСН_i = \sum (M_{\langle \text{категория ПС} \rangle i} * K_{\langle \text{категория ПС} \rangle} * E)$$

ПСН_i – количество обновленных автобусов (приобретенных в собственность или полученных в пользование на ином законном основании с использованием средств федерального проекта) в пределах i-ой городской агломерации, приведенная единица;

$M_{\langle \text{категория ПС} \rangle i}$ – количество автобусов определенного класса (учитываются только автобусы большого и особо большого класса), приобретенных с использованием средств федерального проекта и поставленных на учет в отчетном периоде организациями, осуществляющими перевозки пассажиров по муниципальным и межмуниципальным и межрегиональным 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.

E – коэффициент, учитывающий экологическую безопасность подвижного состава. В зависимости от конструктивных особенностей приобретаемого подвижного состава, он может принимать значения согласно таблице 2.

Таблица 2 – Коэффициент экологической безопасности

Значение коэффициента E (экологическая безопасность подвижного состава)	Конструктивные особенности приобретаемого подвижного состава
0,8	Используется дизельное топливо, бензин, пропан-бутановая смесь
1,0	Используется только сжатый или сжиженный метан

3. Расчет значений показателя.

Фактическое значение показателя рассчитывается за отчетный период X нарастающим итогом с 01.01.2022 по следующей формуле:

$$P = (ПСН_x + ПСН_{x-1}) / ПСБ \times 100 \%, \text{ где:}$$

P – доля автобусов большого класса в городских агломерациях (автобусы), обновленных в рамках федпроекта, процент;

$ПСН_x$ – количество обновленных автобусов большого класса в отчетный период X, приведенная единица;

$ПСН_{x-1}$ – количество обновленных автобусов большого класса за весь

предыдущий период начиная с 01.01.2020, приведенная единица.

IV. Формирование данных

Источник данных: информация, представляемая органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта.

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

Уровни агрегирования информации: по Российской Федерации, по субъектам Российской Федерации.

Периодичность мониторинга:

– годовая, в срок не позднее срока предоставления (распространения) официальной статистической информации пользователям, предусмотренного Федеральным планом статистических работ;

– ежемесячная (для внутреннего пользования), в срок до 5 числа месяца, следующего за отчетным.

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Минтранса России
от _____ № _____

МЕТОДИКА
расчета показателя «Численность населения агломераций, в которых достигнуты целевые показатели функционирования городского транспорта» федерального проекта «Развитие общественного транспорта»

I. Общие положения

Настоящая Методика применяется для расчета показателя «Численность населения агломераций, в которых достигнуты целевые показатели функционирования городского транспорта», предусмотренного в федеральном проекте «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги» (далее – федпроект, показатель).

Субъектом официального статистического учета, формирующим официальную статистическую информацию по показателю, является Минтранс России. Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Минтрансом России, 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 нарастающим итогом, начиная с 01.01.2022.

Единица измерения показателя – миллион человек.

При расчете показателя используются сведения по следующим показателям эффективности социально-экономической инициативы «Мобильный город» для городских агломераций:

- пешеходная доступность остановок общественного транспорта в 15 минутах от многоквартирных домов;
- обновление подвижного состава большого и особо большого класса высоких экологических классов;
- обеспеченность низкопольными транспортными средствами для удобства маломобильных групп населения;
- наличие сети точек проката велосипедов и самокатов;
- комфортность загрузки выполняемых рейсов;
- своевременность выполнения рейсов.

Верификация данных будет осуществляться на основании контрольного пересчета значений показателя на основе значений указанных выше показателей по городским агломерациям за истекший календарный год, полученных через систему «Эталон».

II. Основные понятия и определения

Показатель позволяет провести количественную оценку численности населения агломераций, в которых достигнуты целевые показатели функционирования городского транспорта, что, в свою очередь, дает возможность оценить темпы и результативность реализации мероприятий в рамках федпроекта, а также сформировать дополнительные мероприятия по повышению результативности.

К пассажирскому транспорту городских агломераций относятся следующие виды транспорта: городской и пригородный автобусный, трамвайный, троллейбусный.

III. Порядок расчета показателя

1. Расчет логического значения достижения целевых показателей функционирования городского транспорта для каждой агломерации в соответствии с перечнем, установленным Федеральным проектом.

Для каждой агломерации рассчитывается логическое значение достижения показателей, логическое значение 0 или 1:

$$ДП_i = ДП1_i * ДП2_i * ДП3_i * ДП4_i * ДП5_i * ДП6_i, \text{ где:}$$

ДП1_i – признак соответствия для i-ой агломерации значения показателя «пешеходная доступность остановок общественного транспорта в 15 минутах от многоквартирных домов» целевому значению, установленному паспортом Федерального проекта на отчетный год (признаку присваивается значение 1, если значение целевого показателя равно или превышает установленное паспортом Федерального проекта на отчетный год, и значение 0, если значение целевого показателя ниже);

ДП2_i – признак соответствия для i-ой агломерации значения показателя «обновление подвижного состава большого и особо большого класса высоких экологических классов» целевому значению, установленному паспортом Федерального проекта на отчетный год (признаку присваивается значение 1, если значение целевого показателя равно или превышает установленное паспортом Федерального проекта на отчетный год, и значение 0, если значение целевого показателя ниже);

ДП3_i – признак соответствия для i-ой агломерации значения показателя «обеспеченность низкопольными транспортными средствами для удобства маломобильных групп населения» целевому значению, установленному паспортом Федерального проекта на отчетный год (признаку присваивается значение 1, если значение целевого показателя равно или превышает установленное паспортом Федерального проекта на отчетный год, и значение 0, если значение целевого показателя ниже);

ДП4_i – признак соответствия для i-ой агломерации значения показателя «наличие сети точек проката велосипедов и самокатов» целевому значению,

установленному паспортом Федерального проекта на отчетный год (признаку присваивается значение 1, если значение целевого показателя равно или превышает установленное паспортом Федерального проекта на отчетный год, и значение 0, если значение целевого показателя ниже);

ДП5_i – признак соответствия для i-ой агломерации значения показателя «комфортность загрузки выполняемых рейсов» целевому значению, установленному паспортом Федерального проекта на отчетный год (признаку присваивается значение 1, если значение целевого показателя равно или превышает установленное паспортом Федерального проекта на отчетный год, и значение 0, если значение целевого показателя ниже);

ДП6_i – признак соответствия для i-ой агломерации значения показателя «своевременность выполнения рейсов» целевому значению, установленному паспортом Федерального проекта на отчетный год (признаку присваивается значение 1, если значение целевого показателя равно или превышает установленное паспортом Федерального проекта на отчетный год, и значение 0, если значение целевого показателя ниже).

2. Расчет значений показателя.

Численность населения агломераций рассчитывается как сумма произведения логических значений достижения целевых показателей по каждой агломерации на среднегодовую численность населения указанных агломераций:

$$\text{ЧНА} = \sum \text{ДП}_i * \text{Н}_i, \text{ где:}$$

ЧН – численность населения агломераций, в которых достигнуты целевые показатели функционирования городского транспорта, миллион человек;

ДП_i – логическое значение достижения целевых показателей функционирования городского транспорта для i-ой агломерации, значение 0 или 1;

Н_i – среднегодовая численность населения i-той агломераций в отчетном периоде, миллион человек.

IV. Формирование данных

Источник данных:

1) В части определения среднегодовой численности населения агломераций: информация, представляемая органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта на основе данных территориальных подразделений Федеральной службы государственной статистики.

2) В части признаков соответствия агломераций целевым показателям федерального проекта: значения целевых показателей, рассчитанные органами власти регионов, участвующих в реализации инициативы «Мобильный город» для отчетного года для агломераций в соответствии

с методиками, утвержденными Минтрансом России, и предоставленные Минтрансу России через систему «Эталон».

Ответственный за сбор данных: Минтранс России.

Уровни агрегирования информации: по Российской Федерации, по субъектам Российской Федерации, по городским агломерациям.

Периодичность мониторинга:

– годовая, в срок не позднее месяца с даты предоставления (распространения) официальной статистической информации пользователям, предусмотренного Федеральным планом статистических работ;

– ежемесячная (для внутреннего пользования), в срок до 5 числа месяца, следующего за отчетным, путем предоставления значения показателя в систему оперативного управления «Эталон» с приложением файла расчета показателя в формате электронной таблицы.

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Минтранса России
от _____ № _____

МЕТОДИКА
расчета показателя «Доля городского наземного электрического транспорта, обновленного в рамках реализации инфраструктурных проектов, направленных на комплексное развитие городского наземного электрического транспорта» федерального проекта «Развитие общественного транспорта»

I. Общие положения

Настоящая Методика применяется для расчета показателя «Доля городского наземного электрического транспорта, обновленного в рамках реализации инфраструктурных проектов, направленных на комплексное развитие городского наземного электрического транспорта», предусмотренного в федеральном проекте «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги» (далее – федпроект, показатель).

Субъектом официального статистического учета, формирующим официальную статистическую информацию по показателю, является Минтранс России. Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Минтрансом России, 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 власти на официальных сайтах в сети Интернет.

Показатель рассчитывается нарастающим итогом, начиная с 01.01.2022.

Единица измерения показателя – процент.

При расчете показателя используются только сведения по муниципальным и межмуниципальным маршрутам городского электрического транспорта общего пользования.

II. Основные понятия и определения

Трамвай большого класса (далее – ТМБК), трамвай особо большого класса (далее – ТМОБК), троллейбус большого класса (далее – ТББК), троллейбус особо большого класса (далее – ТБОБК), автобус с электродвигателем (электробус независимо от типа зарядки) большого класса (далее – АЭБК), автобус с электродвигателем (электробус независимо от типа зарядки) особо большого класса (далее – АЭОБК) – 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 внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

III. Порядок расчета показателя

1. Расчет базового значения парка городского электрического транспорта (далее – базовая численность ПС).

Базовая численность ПС рассчитывается в приведенных единицах, так как в общем случае целевой показатель отражает обновление пассажирских мест в городском электрическом транспорте.

Базовая численность ПС рассчитывается как сумма численности подвижного состава трамвая, троллейбуса, электробуса (раздельно по видам транспорта) в городских агломерациях по состоянию на 01.01.2022:

$$ПСБ_{тм} = \sum ПСБ_{тми}, \text{ где:}$$

$$ПСБ_{тми} = \sum (N_{<категория ПСтм>i} * K_{<категория ПС>})$$

$$ПСБ_{тб} = \sum ПСБ_{тби}, \text{ где:}$$

$$ПСБ_{тби} = \sum (N_{<категория ПСтб>i} * K_{<класс ПС>})$$

$$ПСБ_{аз} = \sum ПСБ_{azi}, \text{ где:}$$

$$ПСБ_{azi} = \sum (N_{<категория ПСаз>i} * K_{<категория ПС>})$$

ПСБ_{тм} – базовая численность ПС трамвая по состоянию на 01.01.2022, приведенная единица;

ПСБ_{тб} – базовая численность ПС троллейбуса по состоянию на 01.01.2022, приведенная единица;

ПСБ_{аз} – базовая численность ПС автобуса с электродвигателем (включая электробус независимо от типа зарядки) по состоянию на 01.01.2022, приведенная единица;

ПСБ_{тми} – базовая численность ПС трамвая в пределах i-ой городской агломерации, приведенная единица;

ПСБ_{тби} – базовая численность ПС троллейбуса в пределах i-ой городской агломерации, приведенная единица;

ПСБ_{azi} – базовая численность ПС автобуса с электродвигателем в пределах i-ой городской агломерации, приведенная единица;

$N_{<категория ПСтм>i}$ – количество подвижного состава трамвая определенного класса, используемых на маршрутах i-й городской агломерации

по состоянию на 01.01.2022, в соответствии с данными реестров, в которых включены сведения об этих маршрутах, единица;

$N_{\langle \text{категория ПСтб} \rangle i}$ – количество подвижного состава троллейбуса определенного класса, используемых на маршрутах i -й городской агломерации по состоянию на 01.01.2022, в соответствии с данными реестров, в которых включены сведения об этих маршрутах, единица;

$N_{\langle \text{категория ПСа} \rangle i}$ – количество подвижного состава автобуса с электродвигателем определенного класса (электробуса, независимо от типа зарядки), используемых на маршрутах i -й городской агломерации по состоянию на 01.01.2022, в соответствии с данными реестров, в которых включены сведения об этих маршрутах, единица;

$K_{\langle \text{категория ПС} \rangle}$ – коэффициент приведения подвижного состава различных классов к подвижному составу большого класса (определяется в соответствии с таблицей 1).

Суммирование проводится по всем городским агломерациям, установленных федеральным проектом «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги», в которых в соответствии с реестрами маршрутов действуют маршруты городского электрического транспорта – трамвая, троллейбуса, автобуса с электрическим двигателем – электробуса. В рамках агломерации (города) суммирование проводится по всем классам вместимости транспортных средств в соответствии с данными реестров маршрутов регулярных перевозок.

Таблица 1 – коэффициенты приведения подвижного состава городского наземного электрического транспорта.

	Категория подвижного состава	Коэффициент приведения	Значение коэффициента приведения
1	Троллейбус особо большого класса (ТБОБК)	КТБОБК	1,52
2	Автобус с электродвигателем (в т.ч. электробус независимо от типа зарядки) особо большого класса (АЭОБК)	КАЭОБК	1,45
3	Троллейбус большого класса (ТББК)	КТББК	1,0
4	Автобус с электродвигателем (в т.ч. электробус независимо от типа зарядки) большого класса (АЭБК)	КАЭБК	1,0
5	Трамвай 2-осный	КТМ2	0,55
6	Трамвай 4-осный	КТМ4	1,0
7	Трамвай 4-осный сочлененный	КТМ4С	1,17
8	Трамвай 6-осный	КТМ6	1,71

9	Трамвай 8-осный	КТМ8	2,38
---	-----------------	------	------

2. Расчет количества городского наземного электрического транспорта, обновленного в рамках реализации инфраструктурных проектов, направленных на комплексное развитие городского наземного электрического транспорта (далее – количество обновленного ПС) за отчетный период X.

Количество обновленного ПС соответствующего вида (приобретенного в собственность или полученного в пользование на ином законном основании), обновленного за отчетный период X, рассчитывается как сумма обновленного ПС соответствующего вида (приобретенного в собственность или полученного в пользование на ином законном основании с использованием средств федерального проекта в течение отчетного периода X на дату акта приема-передачи подвижного состава) во всех городских агломерациях по следующей формуле:

$$ПСН_{тмх} = \sum ПСН_{тмхi}, \text{ где:}$$

$$ПСН_{тмхi} = \sum (M_{<категория ПС>тмхi} * K_{<категория ПС>})$$

$$ПСН_{тбх} = \sum ПСН_{тбхi}, \text{ где:}$$

$$ПСН_{тбхi} = \sum (M_{<категория ПС>тбхi} * K_{<категория ПС>})$$

$$ПСН_{азх} = \sum ПСН_{азхi}, \text{ где:}$$

$$ПСН_{азхi} = \sum (M_{<категория ПС>азхi} * K_{<категория ПС>})$$

$ПСН_{тмх}$, $ПСН_{тбх}$, $ПСН_{азх}$ – количество обновленных трамваев, троллейбусов, автобусов с электродвигателем (электробусов) в отчетный период X, приведенная единица;

$ПСН_{тмхi}$, $ПСН_{тбхi}$, $ПСН_{азхi}$ – количество обновленных трамваев, троллейбусов, автобусов с электродвигателем (электробусов, независимо от типа зарядки), приобретенных в собственность или полученных в пользование на ином законном основании с использованием средств федерального проекта в пределах i-ой городской агломерации в течение отчетного периода X на дату акта приема-передачи подвижного состава, приведенная единица;

$M_{<категория ПС>тмхi}$, $M_{<категория ПС>тбхi}$, $M_{<категория ПС>азхi}$ – количество трамваев, троллейбусов, автобусов с электродвигателем (в т.ч. электробусов независимо от типа зарядки), приобретенных 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 в течение отчетного периода X

на дату акта приема-передачи подвижного состава, единица. Учитывается только не бывший в употреблении подвижной состав.

Суммирование проводится по всем городским агломерациям, установленным федеральным проектом, в которых в соответствии с реестрами маршрутов действуют маршруты городского электрического транспорта – трамвая, троллейбуса, автобуса с электрическим двигателем – электробуса. В рамках агломерации (города) суммирование проводится по всем классам вместимости транспортных средств, приобретенных с использованием средств федерального проекта.

3. Расчет значений показателя.

Фактическое значение показателя рассчитывается за отчетный период X нарастающим итогом с 01.01.2022 по следующей формуле:

$$P = ((\text{ПСН}_{\text{ТМХ}} + \text{ПСН}_{\text{ТМХ-1}}) + (\text{ПСН}_{\text{ТбХ}} + \text{ПСН}_{\text{ТбХ-1}}) + (\text{ПСН}_{\text{аэХ}} + \text{ПСН}_{\text{аэХ-1}})) * 100 \% / (\text{ПСБ}_{\text{ТМ}} + \text{ПСБ}_{\text{Тб}} + \text{ПСБ}_{\text{аэ}}), \text{ где:}$$

P – доля электрического транспорта, обновленного в рамках федпроекта, процент;

$\text{ПСН}_{\text{ТМХ}}$, $\text{ПСН}_{\text{ТбХ}}$, $\text{ПСН}_{\text{аэХ}}$ – количество обновленных трамваев, троллейбусов, автобусов с электродвигателем (электробусов) в отчетный период X, приведенная единица;

$\text{ПСН}_{\text{ТМХ-1}}$, $\text{ПСН}_{\text{ТбХ-1}}$ – количество обновленных трамваев, троллейбусов, автобусов с электродвигателем (электробусов) за весь предыдущий период до начала отчетного периода X, начиная с 01.01.2021, приведенная единица.

IV. Формирование данных

Источник данных: информация, представляемая органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта.

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

Уровни агрегирования информации: по Российской Федерации, но субъектам Российской Федерации.

Периодичность мониторинга:

– годовая, в срок не позднее срока предоставления (распространения) официальной статистической информации пользователям, предусмотренного Федеральным планом статистических работ;

– ежемесячная, в срок до 5 числа месяца, следующего за отчетным.

МЕТОДИКА
расчета показателя «Целевые показатели функционирования городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели»

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, формирующим официальную статистическую информацию по показателю, является Минтранс России. Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Минтрансом России, 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 – штука (численность агломераций).

II. Основные понятия и определения

Обеспечение устойчивой организационно-экономической модели функционирования городского транспорта: достижение агломерациями целевых значений по 6 параметрам:

- 100 % пешеходная доступность остановок общественного транспорта в 15 минутах от многоквартирных домов;
- 5 тыс. ед. обновленного подвижного состава – экологичные транспортные средства большого и особо большого класса;
- 50 % маршрутов обеспечено низкопольными транспортными средствами для удобства маломобильных групп населения;
- сформирована сеть точек проката велосипедов и самокатов;
- более 50 % рейсов выполняются с комфортной загрузкой;
- более 80 % рейсов отправляются своевременно.

III. Порядок расчета показателя

1. Расчет значения показателя

Значение показателя рассчитывается по следующей формуле:

$$U = \text{СУММ}(F_k) * (\text{ЕСЛИ}(\text{ПСН}_u \geq 5000; 1; 0), \text{ где:}$$

F_k – признак выполнения условий инициативы Мобильный город для заданной агломерации;

$\text{СУММ}(F_k)$ – сумма показателей F_k по всем агломерациям;

ПСН_u – численность обновленного подвижного состава – экологичных транспортных средств большого и особо большого класса в агломерациях, для которых выполнены прочие целевые показатели.

2. Расчет значения выполнения условий для заданной агломерации

Значение рассчитывается как логическое произведение значений показателей, по которым ожидается достижение целевых значений:

$$F_k = (D_k = 100 \%) * (W_k \geq 50 \%) * B_k * (L_k > 50 \%) * (Q_k > 80 \%), \text{ где:}$$

D_k – пешеходная доступность остановок общественного транспорта от многоквартирных домов (по агломерации k);

W_k – доступность транспортных средств для маломобильных групп населения (по агломерации k);

B_k – признак наличия сети точек проката велосипедов и самокатов;

L_k – наполняемость транспортных средств на регулярных маршрутах;

Q_k – соблюдения расписания движения маршрутных транспортных средств.

Значение $F_k = 1$, если для агломерации k выполнены все условия инициативы Мобильный город, или 0, если хотя бы одно условие не выполнено.

3. Расчет значения показателя пешеходной доступности D_k

Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Минтрансом России, 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 власти на официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Показатель рассчитывается по состоянию на дату расчета.
Единица измерения показателя – процент.

3.1. Основные понятия и определения

Для целей расчета показателя, исходя из сферы эффективного применения пассажирского транспорта общего пользования, устанавливаются следующие определения:

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 выполняется в системе управления базами данных (далее – СУБД) на основе данных о координате 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} .

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

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

Пересечение указанных зон является зоной доступности встречных направлений движения маршрута X_{AB} :

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

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 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 V_i .

Для каждого контура многоквартирного дома V_i 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:

$$D_i = \text{ЕСЛИ}(V_i \cap M_{AB} \diamond \emptyset; 1; 0), \text{ где:}$$

D_i – признак доступности остановок общественного транспорта от i -го многоквартирного дома (1 – доступны, 0 – не доступны).

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

$$D_k = \frac{\text{СУММ}(D_i)}{\text{СЧЕТ}(D_i)} * 100 \%, \text{ где:}$$

D_k – пешеходная доступность остановок общественного транспорта от многоквартирных домов в агломерации k ;

$\text{СУММ}(D_i)$ – сумма значений D_i ;

$\text{СЧЕТ}(D_i)$ – количество значений D_i (количество многоквартирных жилых домов в агломерации k).

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 власти (с размещением на официальных сайтах органов власти архива версий наборов GTFS за весь период с 01.01.2022 года);

2) граф улично-дорожной сети: предоставляется органами власти региона 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 власти региона в ГИС-формате (shape-файл, georkg) в координатах (широта, долгота), с указанием назначения (жилое), количеством квартир и общей площади.

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

Уровни агрегирования информации: по Российской Федерации, по субъектам Российской Федерации, по городским агломерациям.

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

Субъектом официального статистического учета, формирующим официальную статистическую информацию по показателю, является Минтранс России. Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Минтрансом России, 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 власти на официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Показатель рассчитывается по состоянию на дату расчета.

Единица измерения показателя – процент.

4.1. Основные понятия и определения

Для целей расчета показателя, исходя из социально приемлемых условий доступности низкопольного подвижного состава на маршруте, устанавливаются следующие определения.

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, обеспеченный 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 власти. Признак обеспеченности маршрута низкопольными транспортными средствами устанавливается как логическое произведение признаков:

$$W_i = S_i * R_i, \text{ где:}$$

S_i – признак выполнения условия установления тактового расписания для рейсов, выполняемых низкопольным подвижным составом. Признак S_i устанавливается в 1 в одном из следующих случаев:

А) если в расписании, размещаемом в формате GTFS на официальных сайтах органов власти, 100 % рейсов помечены как рейсы, выполняемые низкопольными транспортными средствами;

В) если в расписании, размещаемом в формате GTFS на официальных сайтах органов власти, 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 пик, межпиковый период, вечерний час пик, период после вечернего часа пик.

При несоблюдении одного из условий А или В признак S_i устанавливается в 0;

R_i – признак наличия ресурса низкопольного подвижного состава для указанного маршрута (устанавливается в 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 оборотного рейса с учетом стоянок на наименьший интервал между рейсами, выполняемыми низкопольным подвижным составом в соответствии с данными набора файлов GTFS; при невыполнении указанных условий выставляется в 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_i : 1, если маршрут обеспечен низкопольным подвижным составом, и 0 – в противном случае.

Расчет показателя W_i необходимо выполнить для каждого маршрута i , который полностью проходит в пределах территории агломерации, включая маршруты электропоездов.

IV.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:

$$W_k = \frac{\text{СУММ}(W_i)}{\text{СЧЕТ}(W_i)} * 100 \%, \text{ где:}$$

W_k – доступность транспортных средств для маломобильных групп населения в k -й агломерации;

СУММ (W_i) – сумма значений W_i ;

СЧЕТ (W_i) – количество значений W_i (общее количество маршрутов, полностью проходящее по территории агломерации, в соответствии с данными соответствующих реестров маршрутов и отвечающих им данных GTFS).

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 власти (с размещением на общедоступных страницах официальных сайтов органов власти архива версий реестров в редактируемом формате и наборов GTFS

за весь период с 01.01.2021 года);

2) расписания рейсов, гарантированно выполняемых низкопольным подвижным составом: файлы стандартного набора GTFS с перечнем рейсов, размещаемого на общедоступных страницах официальных сайтов органов власти, 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 власти, 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: Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта.

Уровни агрегирования информации: по Российской Федерации, по субъектам Российской Федерации, по городским агломерациям.

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

Субъектом официального статистического учета, формирующим официальную статистическую информацию по показателю, является Минтранс России. Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Минтрансом России, 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 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 СМИ.

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 нестандартных ситуациях).

2. Сеть точек получения и возврата СИМ в агломерации должна составлять не менее 10 точек.

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 власти.

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

$$V_k = V_{Ak} * V_{Ck}, \text{ где:}$$

V_{Ak} – 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 к-й агломерации обозначены пункты аренды, причем имеются косвенные признаки – публикации в СМИ, информация служб поддержки сервисов – подтверждающие сохранение активности приложения в предстоящем велосезоне; при несоблюдении условия признак устанавливается в 0);

V_{Ck} – 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 V_k равен 1, если наличие сети точек проката велосипедов и (или) самокатов в агломерации k подтверждается, и 0 – в противном случае.

Расчет показателя V_k необходимо выполнить для каждой агломерации.

5.3. Формирование данных

Источник данных:

1) общедоступная страница официального сайта органа власти 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: Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта.

Уровни агрегирования информации: по Российской Федерации, по субъектам Российской Федерации, по городским агломерациям.

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

Субъектом официального статистического учета, формирующим официальную статистическую информацию по показателю, является Минтранс России. Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Минтрансом России, 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 власти на официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Показатель рассчитывается на основе данных за недельный период, выбираемых среди недель последнего месяца до даты расчета. Расчетная неделя не должна содержать праздничных дней.

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 власти в сети интернет в формате GTFS (или аналогах) и предоставляемых базах данных навигационных отметок транспортных средств, работающих на регулярных маршрутах транспорта общего пользования, а также путем выборочных выездных проверок.

6.1. Основные понятия и определения

Для целей расчета показателя устанавливаются следующие определения.

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 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 агломерации к. Признак определяется по формуле:

$$R_{ij} = \text{ЕСЛИ} (r_{ij} > 0; r_{ij} / r_{ij}; 0) \\ r_{ij} = \text{СУММ}k (\text{ЕСЛИ} (t_{kj} \geq T_i, t_{kj} \leq T_i + 2 \text{ минуты}; 1; 0)), \text{ где:}$$

R_{ij} – признак своевременного выполнения планового рейса R_i в день j ;
 r_{ij} – количество фактических рейсов, выполненных в соответствии с плановым рейсом R_i в день j ;

t_{kj} – фактическое время отправления рейса k , выполненного в день j в период после времени T_i , но до времени $T_i + 2$ минуты;

T_i – плановое время отправления рейса R_i от начальной остановки;

$\text{СУММ}k$ – сумма значений аргумента по всем k .

Расчет производится по каждому дню расчетной недели.

6.2.2. Определение признака рейса, предусмотренного расписанием, выполняемого своевременно

Признак R_i должен быть рассчитан для каждого рейса i , предусмотренного расписанием. Признак определяется по формуле:

$$R_i = \text{ЕСЛИ}(\text{СУММА}i (R_{ij}) / \text{СЧЕТ}i (R_{ij}) > 90 \% ; 1; 0), \text{ где:}$$

R_i – признак своевременного выполнения планового рейса i , предусмотренного расписанием (по статистическим показателям);

R_{ij} – признак своевременного выполнения планового рейса R_i в день j ;

$\text{СУММА}i (R_{ij})$ – сумма всех значений R_{ij} , для заданного i по всем j (по всем дням, за которые производится расчет, в соответствии с плановым рейсом i , предусмотренным расписанием);

$\text{СЧЕТ}i (R_{ij})$ – количество значений R_{ij} , для заданного i по всем j (количество дней обследования).

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:

$$Q_k = \frac{\text{СУММ}(R_i)}{\text{СЧЕТ}(R_i)} * 100 \%, \text{ где:}$$

Q_k – соблюдения расписания движения маршрутных транспортных средств в агломерации k , %;

R_i – признак своевременного выполнения планового рейса i , предусмотренного расписанием;

$\text{СУММ}(R_i)$ – сумма значений R_i по всем i ;

$\text{СЧЕТ}(R_i)$ – количество значений R_i по всем i (общее количество рейсов, предусмотренных расписанием по маршрутам, полностью проходящих в пределах территории агломерации).

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 власти (с размещением на общедоступных страницах официальных сайтов органов власти архива версий реестров в редактируемом формате и наборов GTFS за весь период с 01.01.2021 года);

2) расписания рейсов: файлы стандартного набора GTFS с перечнем рейсов, размещаемого на общедоступных страницах официальных сайтов органов власти;

3) навигационные отметки транспортных средств: базы данных навигационных отметок не менее чем за недельный период (выбранный в период за месяц до даты предоставления информации, не содержащий праздничных дней), содержащий таблицы:

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

таблица навигационных отметок (идентификатор рейса – дата и время – широта – долгота).

Ответственный за сбор данных: Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта. Сбор данных навигационных отметок выполняется органами власти, установившими соответствующий маршрут через Региональную

навигационно-информационную систему. Уровни агрегирования информации: по Российской Федерации, по субъектам Российской Федерации, по городским агломерациям.

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

Субъектом официального статистического учета, формирующим официальную статистическую информацию по показателю, является Минтранс России. Данные для расчета показателя формируются на основании информации согласно форме, определяемой Минтрансом России, 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 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 власти в 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

Для целей расчета показателя устанавливаются следующие определения.

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 кв. метр 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:

$$r_{ij} = \text{МАКС}_i (L_{ijk}) > \text{ВМ}_{\langle \text{категория ПС} \rangle} (ij), \text{ где:}$$

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

L_{ijk} – загрузка (количество пассажиров в салоне транспортного средства) на фактически выполненном рейсе j (выполняемого в соответствии с плановым рейсом i , предусмотренным расписанием) на перегоне после остановки с порядковым номером k ;

$\text{МАКС}_i (L_{ijk})$ – максимальное значение загрузки L_{ijk} на фактически выполненном рейсе j (выполняемого в соответствии с плановым рейсом i , предусмотренным расписанием) среди всех перегонов k ;

$\text{ВМ}_{\langle \text{категория ПС} \rangle} (ij)$ – вместимость подвижного состава при норме плотности размещения 4 человека на кв. метр 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 j (в соответствии с плановым рейсом i), по таблице 1.

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

	Категория транспортного средства	Значение показателя $\text{ВМ}_{\langle \text{класс ПС} \rangle}$
1	Автобус особо большого класса (ОБК)	93
2	Автобус большого класса (БК)	64

3	Автобус среднего класса (СК)	43
4	Автобус малого класса (МК)	18
5	Троллейбус (электробус) особо большого класса (ТОБК)	96
6	Троллейбус (электробус) большого класса (ТБК)	67
7	Трамвай 2-осный	67
8	Трамвай 4-осный	95
9	Трамвай 4-осный сочлененный	95
10	Трамвай 6-осный	162
11	Трамвай 8-осный	226
12	Вагон электропоезда	207

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

Признак должен быть рассчитан для каждого рейса i , предусмотренного расписанием и отправляющегося от начальной остановки в утренний или вечерний час пик. Признак R_i определяется по формуле:

$$R_i = \text{ЕСЛИ}(\text{СУММА}(r_{ij}) / \text{СЧЕТ}(r_{ij}) > 80\%; 1; 0), \text{ где:}$$

R_i – признак выполнения планового рейса i , предусмотренного расписанием, с комфортной загрузкой (по статистическим показателям);

r_{ij} – признак выполнения фактического рейса j (выполняемого в соответствии с плановым рейсом i , предусмотренным расписанием) с комфортной загрузкой;

$\text{СУММА}(r_{ij})$ – сумма всех значений r_{ij} , по всем j (по всем рейсам, обследованным в соответствии с плановым рейсом i , предусмотренным расписанием);

$\text{СЧЕТ}(r_{ij})$ – количество значений r_{ij} , по всем j (количество рейсов, обследованных в соответствии с плановым рейсом i , предусмотренным расписанием).

7.2.4. Расчет значений показателя наполняемости транспортных

средств на регулярных маршрутах

Показатель наполняемости транспортных средств L_k 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:

$$L_k = \frac{\text{СУММ}(R_i)}{\text{СЧЕТ}(R_i)} * 100 \%, \text{ где:}$$

L_k – наполняемость транспортных средств на регулярных маршрутах агломерации k ;

R_i – признак выполнения планового рейса i , предусмотренного расписанием, с комфортной загрузкой (по статистическим показателям) по агломерации k ;

$\text{СУММ}(R_i)$ – сумма значений R_i ;

$\text{СЧЕТ}(R_i)$ – количество значений R_i (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 власти (с размещением на общедоступных страницах официальных сайтов органов власти архива 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 власти;

3) данные о загрузке фактически выполненных рейсов: базы данных АСМПШ 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: Минтранс России, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта. Установка датчиков АСМПП на подвижной состав, выполняющий рейсы по соответствующим маршрутам, выполняется органами 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 Российской Федерации, по субъектам Российской Федерации, по городским агломерациям.

8. Расчет выполнения условия по численности обновленного подвижного состава.

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

$$ПС_{и} = \sum (\text{ЕСЛИ} (F_k = 1; ПС_{к}; 0)), \text{ где:}$$

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

ПС_и – численность обновленного подвижного состава – экологичных транспортных средств большого и особо большого класса в агломерациях, для которых выполнены прочие целевые показатели.

9. Расчет значения показателя численность обновленного подвижного состава – экологичных транспортных средств большого и особо большого класса в пределах k-ой городской агломерации ПС_к

Показатель рассчитывается по состоянию на дату расчета.

Единица измерения показателя – штука.

При расчете показателя используются только сведения по муниципальным и межмуниципальным маршрутам пассажирского

транспорта общего пользования, проходящих в пределах территорий агломераций с общей численностью 60 миллионов человек, перечень которых определен Федеральным проектом «Развитие общественного транспорта».

9.1. Основные понятия и определения

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 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 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 «Численность обновленного подвижного состава – экологичных транспортных средств большого и особо большого класса» рассчитывается как сумма обновленного ПС (приобретенного в собственность или полученного в пользование на ином законном основании с использованием средств федерального проекта) во всех городских агломерациях по следующей формуле:

$$ПСЧ = \sum ПСЧ_i,$$

$$ПСЧ_i = \sum (M_{\langle \text{категория ПС} \rangle \langle \text{вид топлива} \rangle i} * K_{\langle \text{класс ПС} \rangle} * E), \text{ где:}$$

$ПСЧ_i$ – 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, приведенная единица;

$M_{\langle \text{категория ПС} \rangle \langle \text{вид топлива} \rangle i}$ – количество подвижного состава определенного вида транспорта и класса вместимости (учитывается только подвижной состав большого и особо большого класса электропоездов, трамвая, троллейбуса, электробуса и 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 в соответствии с Приказом Минтранса России от 20.10.2021 № 351, для электропоездов – 30 лет). По электропоездам, численность подвижного состава определяется в вагонах. Показатель $M_{\langle \text{категория ПС} \rangle \langle \text{вид топлива} \rangle i}$ рассчитывается накопительным итогом с 01.01.2022.

$K_{\langle \text{категория ПС} \rangle}$ – коэффициент приведения подвижного состава различных классов и видов транспорта к автобусу большого класса (определяется в соответствии с таблицей 2).

Таблица 2 – коэффициенты приведения транспортных средств к автобусу большого класса.

	Категория транспортного средства	Коэффициент приведения	Значение коэффициента приведения
1	Автобус особо большого класса (ОБК)	$K_{\text{ОБК}}$	1,45
2	Автобус большого класса (БК)	$K_{\text{БК}}$	1,00
3	Автобус среднего класса (СК)	$K_{\text{СК}}$	0,67
4	Автобус малого класса (МК)	$K_{\text{МК}}$	0,55
5	Троллейбус (электробус) особо большого класса (ТОБК)	$K_{\text{ТБОБК}}$	1,54
6	Троллейбус (электробус) большого класса (ТБК)	$K_{\text{ТБК}}$	1,06
7	Трамвай 2-осный	$K_{\text{ТМ2}}$	1,04
8	Трамвай 4-осный	$K_{\text{ТМ4}}$	1,48
9	Трамвай 4-осный сочлененный	$K_{\text{ТМ4С}}$	1,48
10	Трамвай 6-осный	$K_{\text{ТМ6}}$	2,52
11	Трамвай 8-осный	$K_{\text{ТМ8}}$	2,96
12	Вагон электропоезда	$K_{\text{Э}}$	2,72

E – коэффициент, учитывающий экологическую безопасность подвижного состава. В зависимости от конструктивных особенностей приобретаемого подвижного состава, он может принимать значения согласно таблице 3.

Таблица 3 – значения коэффициента экологической безопасности подвижного состава.

Значение коэффициента E	Конструктивные особенности приобретаемого
---------------------------	---

(экологичность подвижного состава)	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 власти (с размещением на официальных сайтах органов власти 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 власти в 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 власти архива версий реестров за весь период с 01.01.2022);

3) информация Минтранса России 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: Минтранс России, 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 Российской Федерации.

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: Минтранс России.

Уровни агрегирования информации: по Российской Федерации.

Периодичность мониторинга:

– годовая, в срок не позднее месяца с даты предоставления (распространения) официальной статистической информации пользователям, предусмотренного Федеральным планом статистических работ.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
к проекту распоряжения «Об утверждении методик расчета показателей
федерального проекта
«Развитие общественного» национального проекта
«Безопасные качественные дороги»

1. Методика расчета показателя федерального проекта «Развитие общественного транспорта» «Доля автобусов большого класса, обновленных в агломерациях с общей численностью 60 миллионов человек» разработана на основе структурных требований, предъявляемых к методикам расчета показателей национального или федерального проекта в соответствии с решением заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 3 сентября 2018 г., протокол № 10 (абзац второй пункта 1 раздела V).

В соответствии с письмом Министерства экономического развития Российской Федерации от 05.12.2018 № 35871-СШ/Д03и «Об официальной статистической методологии расчета показателей национальных и федеральных проектов», структура методики расчета показателя федерального проекта «Доля автобусов большого класса, обновленных в агломерациях с общей численностью 60 миллионов человек» включает следующие элементы:

- структурой Единицей измерения является процент;
- субъектом официального статистического учета, ответственным за формирование показателя является Минтранс России;
- источниками формирования данных для расчета показателя являются реестры муниципальных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок, информация Минтранса России об использовании средств федерального проекта для обновления автобусов большого класса в городских агломерациях;
- субъектом официального статистического учета, ответственным за сбор данных и представление информации ответственному за формирование показателя выступает Минтранс России;
- периодичностью мониторинга показателя является год.
- уровень агрегирования официальной статистической информации – по Российской Федерации в целом, а также по субъектам Российской Федерации и по городским агломерациям.

60 миллионов жителей – округленное значение численности населения 105 агломераций, участвующих в реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги», перечень которых утвержден протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 19 ноября 2019 г. № 8, приложение № 2 к Порядку 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».

С целью расчета показателя используется приведение вместимости автобусов

различных классов к автобусу большого класса. Данное приведение необходимо по следующим соображениям:

В структуре автобусных парков нескольких городских агломераций доля автобусов большого класса незначительно или равна нулю. Для обеспечения стимулирования изменения структуры автобусных парков путем перехода на более высокие классы пассажироместности расчет целесообразно осуществлять исходя из общей вместимости автобусов. Это позволит избежать достижения высоких значений по данному показателю простой заменой существующего количества автобусов большого класса.

Значение для населения как конечного потребителя имеет не формальная доля обновленных автобусов большого класса, а доля поездок в обновленном подвижном составе, которая в конечном итоге соотносится с числом пассажирских мест.

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

Таблица 1 – усредненные значения вместимости транспорта общего пользования при различных нормативах вместимости пассажиров на 1 кв. метр площади пола, предназначенных для стоящих пассажиров.

№	Класс	Пример марки и модели автобуса	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	ОМК	Газель NEXT	18	0,0	18	18	18	18	0,28
2	МК	ПАЗ 3205	23	3,8	42	40	38	34	0,59
3	СК	ЛИАЗ 4292	18	6,4	50	46	43	37	0,67
4	БК	ЛИАЗ 5292	28	9,0	73	68	64	55	1,00
5	ОБК	ЛИАЗ 6213	37	14,0	107	100	93	79	1,45

С целью повышения эффективности регулярных перевозок, обновляемый подвижной состав должен быть представлен исключительно машинами повышенных классов (большой, особо большой). С ростом вместимости (при условии нормативного наполнения подвижного состава) себестоимость перевозок пассажиров (при сохранении нормативного уровня качества) снижается. В связи с этим, при расчете численности обновленного подвижного состава осуществляется только приведение автобуса особо большого класса к большому, автобусы прочих классов вместимости не учитываются.

С целью учета приоритета экологических показателей при обновлении автобусов, для автобусов на дизельном топливе установлен понимающий коэффициент экологической безопасности. Данный коэффициент призван обеспечить заинтересованность регионов в приобретении автобусов на метановом топливе за счет эффекта регулирующего воздействия показателя (органы власти в стремлении обеспечить рост целевого показателя принимают решения, обеспечивающие наибольший рост требуемого показателя).

В связи с тем, что федеральный проект определяет целью обновление подвижного состава в пределах агломераций, для его расчета необходимо подтвердить численность подвижного состава (существующую и обновленную) в пределах территории агломераций. Данный показатель не входит в план статистического учета и поэтому должен рассчитываться на основе данных о трассах маршрутов (для определения, какие из маршрутов полностью проходят по территории агломераций) и реестров маршрутов (определяющих численность подвижного состава на каждом из маршрутов). Обязательство о размещении реестров на официальных сайтах органов власти закреплено законом от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ. Необходимость предоставления пассажирам информации о трассах маршрутов определена п. 3.3.8 Социального стандарта транспортного обслуживания населения (утв. распоряжением Минтранса России от 31 января 2017 г. № НА-19-р).

2. Методика расчета показателя федерального проекта «Развитие общественного транспорта» «Численность населения агломераций, в которых достигнуты целевые показатели функционирования городского транспорта» разработана на основе структурных требований, предъявляемых к методикам расчета показателей национального или федерального проекта в соответствии с решением заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 3 сентября 2018 г., протокол № 10 (абзац второй пункта 1 раздела V).

В соответствии с письмом Министерства экономического развития Российской Федерации от 05.12.2018 № 35871-СШ/Д03и «Об официальной статистической методологии расчета показателей национальных и федеральных проектов», структура методики расчета показателя федерального проекта «Численность населения агломераций, в которых достигнуты целевые показатели функционирования городского транспорта» включает следующие элементы:

- единицей измерения является миллион человек;
- субъектом официального статистического учета, ответственным за формирование показателя является Минтранс России;
- источниками формирования данных для расчета показателя являются информация, представляемая органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта, а также значения целевых показателей федерального проекта, рассчитанные для отчетного года в разрезе агломераций;
- субъектом официального статистического учета, ответственным за сбор данных и представление информации ответственному за формирование

показателя выступает Минтранс России;

- периодичностью мониторинга показателя является год;
- уровень агрегирования официальной статистической информации – по Российской Федерации в целом, а также по субъектам Российской Федерации и по городским агломерациям.

Социально-экономической инициативой «Мобильный город» определены следующие ключевые показатели:

- пешеходная доступность остановок общественного транспорта в 15 минутах от многоквартирных домов;
- обновление подвижного состава большого и особо большого класса высоких экологических классов;
- обеспеченность низкопольными транспортными средствами для удобства маломобильных групп населения;
- наличие сети точек проката велосипедов и самокатов;
- комфортность загрузки выполняемых рейсов;
- своевременность выполнения рейсов.

Расчет показателя построен на перемножении 6 логических значений, отражающих достижения каждого из перечисленных выше показателей в конкретной агломерации; за 1 принимается факт достижения целевого уровня показателя, за 0 – недостижение целевого уровня. Произведение логических значений будет равно 1 только в случае, если все целевые показатели по-отдельности достигнуты.

Логическое значение умножается на среднегодовую численность населения агломерации, после чего эти данные суммируются по всем агломерациям.

3. Методика расчета показателя федерального проекта «Развитие общественного транспорта» «Доля городского наземного электрического транспорта, обновленного в рамках реализации инфраструктурных проектов, направленных на комплексное развитие городского наземного электрического транспорта» разработана на основе структурных требований, предъявляемых к методикам расчета показателей национального или федерального проекта в соответствии с решением заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 3 сентября 2018 г., протокол № 10 (абзац второй пункта 1 раздела V). В соответствии с письмом Министерства экономического развития Российской Федерации от 05.12.2018 № 35871-СШ/Д03и «Об официальной статистической методологии расчета показателей национальных и федеральных проектов», структура методики расчета показателя федерального проекта «Доля городского наземного электрического транспорта, обновленного в рамках реализации инфраструктурных проектов, направленных на комплексное развитие городского наземного электрического транспорта» включает следующие элементы:

- единицей измерения является процент;
- субъектом официального статистического учета, ответственным за формирование показателя является Минтранс России;

– источниками формирования данных для расчета показателя являются реестры муниципальных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок, информация Минтранса России об использовании средств федерального проекта для обновления городского наземного электрического транспорта в городских агломерациях;

– субъектом официального статистического учета, ответственным за сбор данных и представление информации ответственному за формирование показателя выступает Минтранс России;

– периодичностью мониторинга показателя является год;

– уровень агрегирования официальной статистической информации – по Российской Федерации в целом, а также по субъектам Российской Федерации и по городским агломерациям.

С целью расчета показателя используется приведение вместимости трамваев, троллейбусов, автобусов с электродвигателем (электробусов) различных классов к четырехосному одиночному трамвайному вагону, троллейбусу большого класса, автобусу с электродвигателем большого класса, соответственно. Данное приведение необходимо по следующим соображениям:

– значение для населения как конечного потребителя имеет не формальная доля обновленного подвижного состава именно большого класса, а доля поездок в обновленном подвижном составе, которая в конечном итоге соотносится с числом пассажирских мест;

– рост вместимости подвижного состава (с одновременным сокращением его парка) повышает эффективность транспортного обслуживания (позволяет сохранить высокое качество при меньших эксплуатационных расходах). Метод расчета отчетного показателя не должен приводить к отказу регионов от повышения эффективности электротранспорта.

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

Таблица 1 – усредненные значения вместимости транспорта общего пользования при различных нормативах вместимости пассажиров на кв. метр площади пола, предназначенных для стоящих пассажиров.

№	Класс	Пример марки и модели		Площадь пола (для	Вместимость, при кол-ве пассажиров на 1 м ² пола	Отношение вместимости к

			Сидячих мест, шт	стоячих пассажиров), м ²	5	4,5	4	3	базовому типу
1	Ав ОМК	Газель NEXT	18	0,0	18	18	18	18	0,28
2	Ав МК	ПАЗ 3205	23	3,8	42	40	38	34	0,59
3	Ав СК	ЛИАЗ 4292	18	6,4	50	46	43	37	0,67
4	Ав БК	ЛИАЗ 5292	28	9,0	73	68	64	55	1,00
5	Ав ОБК	ЛИАЗ 6213	37	14,0	107	100	93	79	1,45
6	Тб БК	ПКТС-6281	30	9,0	75	70	66	57	1,00
7	Тб ОБК	ЗИУ-10	42	14,6	115	107	100	85	1,52
8	Тм 2-осный	Gotha T57	22	7,6	60	56	52	44	0,55
9	Тм 4-осный одиночный	71-911EM	34	15,4	111	103	95	80	1,00
10	Тм 4-осный сочлененный	Богатырь	34	19,4	131	121	111	92	1,17
11	Тм 6осный	Витязь	60	25,6	188	175	162	136	1,71
12	Тм 8осный	Лев	70	39,0	265	245	226	187	2,38

Учитывая, что показатель должен отражать обновление электротранспорта (а не замещение одного вида электротранспорта другим), оценка производится отдельно по видам транспорта (трамвай, троллейбус, автобус с электродвигателем). С целью последующего сведения показателей по трем видам транспорта к единому показателю, выбирается минимум из величин, рассчитанных по видам транспорта: таким образом достигается гарантия того, что подвижной состав обновлен, как минимум, на указанную величину независимо от вида транспорта.

С целью повышения эффективности перевозок, заменяющий подвижной состав должен быть представлен исключительно машинами повышенных классов (большой, особо большой). С ростом вместимости (при условии нормативного наполнения подвижного состава) себестоимость перевозок пассажиров (при сохранении

нормативного уровня качества) снижается. В связи с этим, при расчете численности обновленного подвижного состава осуществляется только приведение подвижного состава особо большого класса к большому, ПС прочих классов вместимости не учитываются.

В связи с тем, что федеральный проект определяет целью обновление подвижного состава в пределах агломераций, для его расчета необходимо подтвердить численность подвижного состава (существующую и по обновлению) в пределах территории агломераций. Данный показатель (прежде всего, в части автобусов с электродвигателем) не входит в план статистического учета и поэтому должен рассчитываться на основе данных о трассах маршрутов (для определения, какие из маршрутов полностью проходят по территории агломераций) и реестров маршрутов (определяющих численность подвижного состава на каждом из маршрутов). Обязательство о размещении реестров на официальных сайтах органов власти закреплено законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ. Необходимость предоставления пассажирам информации о трассах маршрутов определена п. 3.3.8 Социального стандарта транспортного обслуживания населения (утв. распоряжением Минтранса России от 31 января 2017 г. № НА-19-р).

4. Методика расчета показателя федерального проекта «Развитие общественного транспорта» «Целевые показатели функционирования городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели» разработана на основе структурных требований, предъявляемых к методикам расчета показателей национального или федерального проекта в соответствии с решением заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 3 сентября 2018 г., протокол № 10 (абзац второй пункта 1 раздела V).

В соответствии с письмом Министерства экономического развития Российской Федерации от 05.12.2018 № 35871-СШ/Д03 и «Об официальной статистической методологии расчета показателей национальных и федеральных проектов», структура методики расчета показателя федерального проекта «Целевые показатели функционирования городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели» включает следующие элементы:

- единицей измерения является процент;
- субъектом официального статистического учета, ответственным за формирование показателя является Минтранс России;
- источниками формирования данных для расчета показателя являются реестры муниципальных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок, информация Минтранса России об использовании средств федерального проекта для обновления городского наземного электрического транспорта в городских агломерациях, графики движения электропоездов с указанием номера поезда и маршрута, расписания рейсов, данные о загрузке фактически выполненных рейсов, навигационные отметки транспортных средств, координаты остановочных пунктов и трассы маршрутов, граф улично-дорожной сети, контуры многоквартирных домов;

- субъектом официального статистического учета, ответственным за сбор данных и представление информации ответственному за формирование показателя выступает Минтранс России;
- периодичностью мониторинга показателя является год;
- уровень агрегирования официальной статистической информации – по Российской Федерации в целом.

С целью расчета показателя используется учет выполнения городскими агломерациями условий социально-экономической инициативы Мобильный город:

- пешеходная доступность остановок общественного транспорта от многоквартирных домов;
- доступность транспортных средств для маломобильных групп населения;
- наличие сети точек проката велосипедов и самокатов;
- наполняемость транспортных средств на регулярных маршрутах;
- соблюдение расписания движения маршрутных транспортных средств.

В дополнение к вышеобозначенным условиям Инициативы Мобильный город добавляется установленный критерий – численность обновленного подвижного состава – определяемый не для конкретной агломерации, а в целом по федеральному проекту.

Пешеходная доступность остановок общественного транспорта от многоквартирных домов определяется на основе общепринятого подхода к построению графу территориальной доступности с применением координат остановочных пунктов, графа улично-дорожной и пешеходной сети. Доступность определяется исходя из гарантии расположения остановочного пункта на расстоянии 15-минутного спокойного шага жителей в возрасте старше 70 лет, для которых средняя скорость спокойного шага составляет 3,2 км/ч. Расстояние доступности составляет 800 метров, из которых от точки остановочного пункта в каждом направлении графа отсекаются расстояния 700 метров, а оставшиеся 100 метров формируют буферную зону с целью замыкания графа на контуры многоквартирных домов.

Для расчета показателя доступности транспортных средств для маломобильных групп населения используются данные об используемом подвижном составе со 100 % низким полом, 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. 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.

В целях определения наличия сети точек проката велосипедов и самокатов (и иных средств индивидуальной мобильности – далее СИМ) сформированы условия обеспеченности городских агломераций:

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

2. Сеть точек получения и возврата СИМ в агломерации должна составлять не менее 10 точек.

Для целей расчета показателя соблюдения расписания движения маршрутных транспортных средств принято допущение в отклонении времени отправления транспортных средств от остановочных пунктов не более 2 минут.

Оценка обеспечения наполняемости транспортных средств на регулярных маршрутах осуществляется с использованием установленного норматива вместимости подвижного состава при норме плотности размещения 4 чел. на 1 кв. метр площади пола.

Значения вместимости подвижного состава при норме плотности размещения 4 чел. на кв. метр площади пола, предназначенной для стоящих пассажиров, определены исходя из следующих примеров марок и моделей транспортных средств:

	Категории автобуса	Пример марки и модели	Значение показателя $VM_{<класс> ПС}$
1	Автобус особо большого класса (ОБК)	ЛИАЗ 6213	93
2	Автобус большого класса (БК)	ЛИАЗ 5292	64
3	Автобус среднего класса (СК)	ЛИАЗ 4292	43
4	Автобус малого класса (МК)	Газель NEXT	18
5	Троллейбус (электробус) особо большого класса (ТОБК)	ЗИУ-10	96
6	Троллейбус (электробус) большого класса (ТБК)	ПКТС-6281	67
7	Трамвай 2-осный	Gotha T57	67
8	Трамвай 4-осный	71-911ЕМ	95
9	Трамвай 4-осный сочлененный	Богатырь	95
10	Трамвай 6-осный	Витязь	162
11	Трамвай 8-осный	Лев	226
12	Вагон электропоезда	ЭС2ГП	207