

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

по подготовке и оценке документов субъектов Российской Федерации
для участия в мероприятии по обновлению подвижного состава
наземного общественного пассажирского транспорта
в рамках федерального проекта
"Развитие общественного транспорта"
национального проекта "Инфраструктура для жизни".

Москва 2025

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	3
1.1. Нормативная база	3
1.2. Требования к документам.....	3
РАЗДЕЛ 2. ФОРМИРОВАНИЕ ДОКУМЕНТОВ	4
2.1. Перечень обязательных документов	4
2.2. Дополнительные материалы и документы	5
2.3. Структура заявки.....	5
3. ЭКСПЕРТИЗА ДОКУМЕНТОВ	6
3.1. Основные задачи экспертизы	6
3.2. Этапы проведения экспертизы.....	7
4. ФОРМИРОВАНИЕ ЭКСПЕРТНОГО ЗАКЛЮЧЕНИЯ.....	8
4.2. Проверка соответствия заявки основным условиям.....	8
4.3. Проверка соответствия документов порядку	8
4.4. Результаты экспертизы	9
5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	10
Приложение 1 Методические рекомендации к заполнению таблицы 1	11
Приложение 2 Показатели уровня развития инфраструктуры ОПТ	15
Приложение 3 Экспертное заключение	50

ВВЕДЕНИЕ

Настоящие Методические рекомендации разработаны для обеспечения единообразия подходов при формировании и проведении экспертизы документов, предоставляемых субъектами Российской Федерации (далее – Субъекты РФ) для оценки эффективности деятельности органов государственной власти и местного самоуправления в сфере развития общественного пассажирского транспорта.

Документ адресован:

1. Органам исполнительной власти Субъектов РФ и муниципальных образований, ответственным за подготовку документации для проведения оценки.
2. Экспертным организациям или специалистам, осуществляющим проверку представленных материалов.

Целью настоящих Рекомендаций является обеспечение качества, полноты и достоверности информации, а также соблюдение нормативных требований при оформлении и анализе документов.

РАЗДЕЛ 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящий раздел определяет основные принципы, нормативную базу и требования к формированию документов, необходимых для реализации мероприятий по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта "Развитие общественного транспорта" национального проекта "Инфраструктура для жизни".

Документ служит методологической основой для субъектов Российской Федерации, заинтересованных в участии в данном проекте, и регламентирует порядок подготовки, представления и экспертизы соответствующих материалов.

Основной целью настоящего раздела является обеспечение единообразия подходов к формированию документации, а также создание четкой системы требований, которые гарантируют актуальность, полноту и достоверность представленных данных. Это позволяет повысить эффективность использования бюджетных средств, направленных на модернизацию транспортной инфраструктуры, и обеспечить соответствие реализуемых мероприятий стратегическим задачам развития общественного транспорта в России.

В разделе описываются ключевые нормативные правовые акты, которыми необходимо руководствоваться при подготовке документов, а также предъявляются конкретные требования к их содержанию, структуре и оформлению. Такой подход способствует минимизации рисков несоответствия документов установленным стандартам и ускоряет процесс их рассмотрения и принятия решений на всех уровнях управления.

1.1. Нормативная база

При формировании и экспертизе документов необходимо руководствоваться следующими нормативными правовыми актами:

- Постановлением _____ от (дата) № (номер) «Об утверждении Порядка (методики) определения субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта "Развитие общественного транспорта" национального проекта "Инфраструктура для жизни";
- Прочими нормативными актами, регламентирующими деятельность в сфере транспортного обслуживания населения.

1.2. Требования к документам

Документы должны быть:

- Актуальными на момент представления;
- Подготовленными в соответствии с установленными форматами;
- Подписанными уполномоченными лицами и заверенными печатью организации (при необходимости);

- Содержать все необходимые разделы и приложения.

РАЗДЕЛ 2. ФОРМИРОВАНИЕ ДОКУМЕНТОВ

В разделе рассматриваются ключевые элементы, необходимые для формирования полноценного пакета документов:

- во-первых, перечень обязательных документов, охватывающий статистическую отчетность, документы планирования и организации движения, договорную документацию, техническую документацию, нормативно-правовую базу и финансовую отчетность;
- во-вторых, дополнительные материалы и документы, которые могут быть предоставлены для более глубокого обоснования заявки, включая планы предстоящих мероприятий, гарантийные обязательства, информацию о перевозчиках и прочие подтверждающие материалы;
- в-третьих, структура самой заявки, четко определяющая последовательность и содержание всех разделов, таких как общая информация о субъекте РФ, перечень маршрутов для эксплуатации нового подвижного состава, значения критериев оценки, гарантийные обязательства, приложения с утвержденными документами транспортного планирования и подписи ответственных лиц.

2.1. Перечень обязательных документов

2.1.1. Статистическая отчетность:

- Форма № 1-ДГ "Сведения об автомобильных дорогах общего пользования";
- Форма № 3-ДГ (мо) "Сведения об автомобильных дорогах местного значения".

2.1.2. Документы планирования и организации движения:

- КСОДД и/или ПОДД муниципальных образований;
- Реестры маршрутов регулярных перевозок;
- Расписания движения транспортных средств;
- Карты маршрутов регулярных перевозок;
- Проекты гос./муниципальных контрактов и план-график закупок.

2.1.3. Договорная документация:

- Государственные/муниципальные контракты на выполнение работ по регулярным перевозкам;
- Конкурсная документация по отбору перевозчиков.

2.1.4. Техническая документация:

- Сведения об эксплуатируемом подвижном составе;
- Данные геоинформационных систем о расположении остановочных пунктов;
- Результаты обследования маршрутов и остановочных пунктов.

2.1.5. Нормативно-правовая база:

- Законы субъектов РФ о региональных бюджетах;
- НПА об утверждении муниципальных бюджетов;
- НПА о категориях льготного проезда;
- Распорядительные документы о создании центров организации перевозок.

2.1.6. Финансовая отчетность:

- Сведения по формам бухгалтерской отчетности;
- Сведения операторов ЕСПБ;
- Расчеты ценовой доступности проездных билетов.

2.2 Дополнительные материалы и документы

2.2.1 Планируемые мероприятия

- Перечень запланированных мероприятий по обновлению подвижного состава до 2030 года (включая маршруты, объемы перевозок, интервалы движения, количество единиц подвижного состава и оценку затрат).

2.2.2 Гарантийные обязательства

- Гарантийные письма высшего органа исполнительной власти субъекта РФ и органов местного самоуправления;
- Гарантийные письма перевозчиков о готовности приобрести подвижной состав в лизинг.

2.2.3 Документация транспортного планирования

- Утвержденные документы транспортного планирования (КСОТ, РКПТО, КСОДД, документы планирования регулярных перевозок);
- Документация о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок (с указанием требований к подвижному составу и прав на лизинг).

2.2.4 Информация о перевозчиках

- Перечень перевозчиков с данными о действующих контрактах, опыте работы, ремонтной базе и возможностях по эксплуатации подвижного состава.

2.2.5 Подтверждающие материалы

- Расчетные файлы и документы, подтверждающие значения критериев оценки заявки;
- Иные обосновывающие материалы транспортной политики

2.3 Структура заявки

2.3.1 Общая информация

Наименование субъекта Российской Федерации:

- Полное название субъекта РФ.
- Муниципальные образования и городские агломерации
- Наименования муниципальных образований, входящих в заявку.
- Наименование городской агломерации (при наличии).

2.3.2 Перечень маршрутов для эксплуатации приобретаемого подвижного состава

Заполняется в соответствии с форматом, установленным таблицей 1 Приложения №1 к Порядку (методике) определения субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта "Развитие общественного транспорта" национального проекта "Инфраструктура для жизни".

2.3.3 Значения критериев оценки заявки

Заполняется в соответствии с форматом, установленным таблицей 2 Порядка (методике) определения субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта "Развитие общественного транспорта" национального проекта "Инфраструктура для жизни".

2.3.4 Подтверждение гарантийных обязательств

Гарантийные письма высшего органа исполнительной власти субъекта РФ:

- Подтверждение готовности внести изменения в документы транспортного планирования.

Гарантийные письма перевозчиков:

- Подтверждение готовности приобрести подвижной состав в лизинг.

2.3.5 Приложения и дополнительные материалы

Утвержденные документы транспортного планирования:

- КСОТ, РКПТО, КСОДД, документы планирования перевозок.

Документация о закупках работ:

- Требования к подвижному составу, права на лизинг, обязательства перевозчиков.

Информация о перевозчиках:

- Перечень перевозчиков с данными о контрактах, опыте работы и ремонтной базе.

Подтверждающие материалы:

- Расчетные файлы, иные обосновывающие документы.

2.3.6 Подпись ответственного лица

Подпись высшего должностного лица субъекта Российской Федерации:

- ФИО, должность, подпись, дата.

2.3.7 Примечание

Все данные должны быть актуальными и подкреплены соответствующими документами.

Все таблицы и разделы являются обязательными для заполнения.

3. ЭКСПЕРТИЗА ДОКУМЕНТОВ

Целью экспертизы является всесторонняя оценка представленных материалов с точки зрения их полноты, достоверности, соответствия нормативным требованиям и эффективности планируемых мероприятий по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта.

Экспертиза документов осуществляется в соответствии с четко определенными задачами, включая проверку комплектности предоставленных материалов, верификацию данных и расчетов, а также оценку степени достижения целевых показателей, установленных программой. Процедура экспертизы структурирована в несколько этапов: начальный предварительный анализ фокусируется на формальном соответствии документации установленным требованиям, глубинный анализ направлен на детальное исследование содержания и качества представленных данных, а завершающий этап заключается в формировании экспертного заключения с конкретными рекомендациями по устранению выявленных недостатков.

Для объективной оценки документов применяются четкие критерии, среди которых особое внимание уделяется качеству документации, достоверности содержащихся в ней данных, экономической эффективности планируемых мероприятий и строгому соблюдению действующего законодательства и стандартов. Такой системный подход позволяет не только обеспечить высокий уровень подготовки заявок, но и минимизировать риски ошибок или несоответствий, гарантируя тем самым успешную реализацию намеченных планов по модернизации транспортной инфраструктуры на территории субъектов РФ. Раздел служит важным инструментом для всех участников процесса, обеспечивающим прозрачность и профессионализм при проведении экспертизы.

3.1. Основные задачи экспертизы

3.1.1 Проверка полноты предоставленных документов

- Установление наличия всех обязательных разделов и приложений, указанных в требованиях к составу заявки.
- Контроль соответствия представленных материалов формату, установленному нормативными документами.
- Проверка актуальности информации и документов (даты подписания, действия и т. д.).
- Выявление отсутствующих или недостающих элементов документации.

- Анализ наличия всех необходимых подписей уполномоченных лиц и заверения печатью организации (при необходимости).

3.1.2. Оценку достоверности данных и корректности расчетов

- Сверка представленных данных с первичными источниками информации (статистическая отчетность, реестры, контракты и др.).
- Проверка точности расчетов показателей, включая объемы перевозок, интервалы движения, количество подвижного состава и другие технические характеристики.
- Верификация источников информации для каждого показателя, указанного в заявке.
- Анализ логической согласованности между различными разделами документации.

3.1.3 Выявление соответствия документов нормативным требованиям

- Сравнение структуры и содержания представленных документов с требованиями действующего законодательства и нормативных актов.
- Проверка соблюдения порядка формирования документов, установленного федеральными, региональными и муниципальными правовыми актами.
- Оценка соответствия применяемых методик расчета нормативным требованиям.

Такой подход обеспечивает комплексную оценку документов, позволяя выявить как формальные несоответствия, так и более глубокие проблемы в планировании и реализации мероприятий по развитию общественного пассажирского транспорта.

3.2. Этапы проведения экспертизы

3.2.1 Подготовительный этап

- Ознакомление с нормативными документами, регламентирующими деятельность в сфере общественного пассажирского транспорта.
- Изучение перечня документов, предоставляемых субъектами РФ.
- Формирование экспертной группы и распределение обязанностей.

3.2.2 Анализ предоставленных документов

- Проверка полноты пакета документов в соответствии с Порядком (методикой) определения субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта "Развитие общественного транспорта" национального проекта "Инфраструктура для жизни" (наличие всех необходимых отчетов, планов, статистических данных и т. д.) – далее Порядок.
- Оценка структуры и логики изложения информации.
- Проверка соответствия данных, представленных в документах, требованиям нормативных актов.

3.2.3 Оценка достоверности данных

- Проверка расчетов и показателей на соответствие методикам.
- Выявление возможных противоречий или несоответствий.

3.2.4. Критерии оценки

- Полнота документов: наличие всех необходимых отчетов, планов, статистических данных.
- Достоверность данных: соответствие данных реальному положению дел.
- Качество реализации мероприятий: эффективность и своевременность выполнения планов.
- Соответствие нормативным требованиям: соблюдение законодательства и нормативных актов.
- Достижение целевых показателей: выполнение установленных планов и задач.

4. ФОРМИРОВАНИЕ ЭКСПЕРТНОГО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

4.1 Общие Правила

- Экспертное заключение должно быть основано на анализе представленной заявки и приложенных документов.
- Все проверки должны проводиться строго в соответствии с установленными требованиями и нормативами.
- Для каждого пункта указывается конкретные документы или расчеты, подтверждающие выполнение (или несоответствие) требованию.

4.2 Проверка соответствия заявки основным условиям

- Требования к экологичности и конструкции подвижного состава (Приложение 3 к настоящему документу)
 - Газомоторное топливо: Убедитесь, что автобусы работают на газомоторном топливе (метан). Если снабжение газом отсутствует, допустимы дизельные двигатели класса Евро-3 и выше.
 - Экологический класс: Подтвердите соответствие двигателей стандарту Евро-3 или выше (для дизельных двигателей).
 - Базовые комплектации: Проверьте, что подвижной состав соответствует утвержденным базовым комплектациям Минтранса России.

Подтверждающие документы: Технические характеристики подвижного состава, сертификаты соответствия экологическим стандартам.

- Локализация и сроки производства
 - Производство в РФ: Подтверждение, что подвижной состав выпущен не ранее чем за год до даты поставки и соответствует базовым комплектациям.

Подтверждающие документы: Сертификаты производителя, гарантийные обязательства производителя.

- Условия эксплуатации
 - Эксплуатация не менее 5 лет: Проверьте наличие маршрутов регулярных перевозок с регулируемыми тарифами в городах/агломерациях с населением более 50 тыс. человек.

Подтверждающие документы: Государственные/муниципальные контракты, расписания движения.

- Доля парка в нормативном состоянии
 - Менее 85%: Убедитесь, что доля парка общественного транспорта в нормативном состоянии меньше 85% (по методике Минтранса России).

Подтверждающие документы: Акт технического обследования парка.

- Сроки и условия подачи заявки
 - Одна заявка в год: Проверьте, что на один город/агломерацию подана только одна заявка.
 - Отдельные материалы для каждого муниципалитета: Убедитесь, что все необходимые разделы заполнены для каждого города/агломерации.

Подтверждающие документы: Информационные письма органов власти о количестве поданных заявок.

4.3 Проверка соответствия документов порядку

4.3.1. Основные документы

Заявка: Проверьте полноту и корректность заполнения.

Перечень маршрутов: Сверьте со списком маршрутов в таблице 1 Порядка.

Критерии оценки: Проверьте каждое значение согласно таблице 2 порядка:

- Автозаправочные станции: Подсчитайте количество АГНКС, МАЗС, КриоГЗС, ПАГЗС.
- Выделенные полосы: Определите долю выделенных полос для автобусов.
- Износ инфраструктуры: Проверьте состояние автобусных станций, остановок и других объектов.
- Нормативное состояние парка: Расчет доли подвижного состава в нормативном состоянии.
- Регулируемые тарифы: Убедитесь, что большинство маршрутов работает по регулируемым тарифам.
- Время рейсов: Проверьте средневзвешенное время выполнения рейсов.
- Класс автобусов: Оцените долю автобусов большого и особо большого класса.
- Доступность для маломобильных групп: Проверьте долю низкопольных автобусов.
- "Брутто-контракты": Убедитесь, что часть перевозок осуществляется по контрактам с перечислением платы заказчику.
- Безналичная оплата: Проверьте оснащение автобусов системами безналичной оплаты.
- Пешеходная доступность: Оцените удалённость жилых домов от остановок.
- Центры организации: Проверьте наличие единых центров организации перевозок и дорожного движения.
- Единый проездной билет: Подтвердите наличие проездного билета с ценой не выше установленной.
- Финансирование: Оцените долю расходов на транспортное обслуживание в бюджете.
- Льготные категории: Подсчитайте число категорий населения с льготным проездом.
- Покрытые расходы: Определите долю покрытия эксплуатационных расходов билетной выручкой.

4.3.2 План мероприятий до 2030 года

- Характеристики маршрутов: Убедитесь, что указаны объемы перевозок, интервалы движения и режим работы.
- Схемы маршрутов: Проверьте наличие карт маршрутов.
- Необходимое количество единиц: Расчет числа автобусов с учетом коэффициента выпуска.
- Оценка затрат: Предоставьте разбивку затрат на приобретение подвижного состава по годам.

Гарантийные письма

- Гарантии от власти: Проверьте наличие писем о готовности изменить схемы транспортного обслуживания.
- Перевозчики: Подтвердите готовность перевозчиков приобрести подвижной состав в лизинг.
- Документы планирования: Убедитесь, что предоставлены утвержденные документы (РКПТО, КСОДД, ДПРП).

Иные материалы

- Расчетные файлы: Проверьте документы, подтверждающие значения критериев оценки.
- Гарантийные письма перевозчиков: Подтвердите их готовность к эксплуатации нового подвижного состава.
- Документация о закупках: Убедитесь, что проекты контрактов предусматривают требования к подвижному составу и права на лизинг.
- Обосновывающие материалы: Оцените содержание транспортной политики региона.

4.4 Результаты экспертизы

4.4.1 Оценка инфраструктуры ОПТ

- Анализируйте количество АГНКС, выделенных полос, уровень износа инфраструктуры.

4.4.2 Текущее состояние ОПТ

- Оцените долю подвижного состава в нормативном состоянии, работу по регулируемым тарифам, среднее время рейсов.

4.4.3 Перспективы развития ОПТ

- Оцените создание единых центров организации перевозок, внедрение электронных проездных

билетов.

4.4.4 Финансирование ОПТ

- Оцените долю бюджетных средств, количество льготных категорий, эффективность использования билетной выручки.

4.4.5 Интегральный показатель эффективности (ИПЭ)

- Рассчитайте ИПЭ на основе матрицы оценки (с весами критериев):
 - 20% — развитие инфраструктуры,
 - 30% — текущее состояние ОПТ,
 - 25% — развитие ОПТ,
 - 25% — финансирование.

4.4.6. Запрашиваемая сумма

- Укажите общую сумму финансовой поддержки, запрашиваемую заявителем.

4.5 Приложение: Матрица оценки

- Для каждого направления оценки (развитие инфраструктуры, текущее состояние, развитие ОПТ, финансирование) присвойте баллы и рассчитайте взвешенную оценку ($A_i = C \times B$).

4.6. Финальные Выводы

- Подведите итоги по всем разделам.
- Укажите, соответствует ли заявитель требованиям порядка.
- При необходимости добавьте комментарии с подробным описанием причин несоответствий.

Все выводы должны быть аргументированы ссылками на подтверждающие документы.

При наличии несоответствий укажите конкретные причины и рекомендации по их устранению.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Экспертиза документов является важным инструментом для оценки эффективности деятельности органов государственной власти и местного самоуправления в сфере развития общественного пассажирского транспорта.

Экспертная комиссия Министерства транспорта РФ, при получении итоговых результатов оценки, формирует рейтинг субъектов Российской Федерации в порядке убывания значений интегрального показателя эффективности, присвоенных соответствующим Заявкам.

Приложение 1 Методические рекомендации к заполнению таблицы 1

Методические рекомендации
к заполнению таблицы 1

«Сведения о маршрутах, на которых будет осуществляться эксплуатация приобретаемого подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта»

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

Таблица является обязательным разделом Заявки на участие в мероприятии по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках Национального проекта "Инфраструктура для жилья" (НП ИДЖ). Она должна содержать полные и достоверные сведения о маршрутах, где планируется эксплуатировать новый подвижной состав.

2. ПОРЯДОК ЗАПОЛНЕНИЯ ПОЛЕЙ

Для корректного заполнения таблицы необходимо учитывать следующие рекомендации:

№ п/п (Номер пункта)	Проставьте порядковый номер строки для каждого маршрута.
№ маршрута	Укажите уникальный номер маршрута (например, №1).
Перечень остановочных пунктов	Указать все основные остановки, через которые проходит маршрут. Для удобства можно использовать сокращенные названия или ключевые точки.
Протяженность маршрута, км	Записать общую длину маршрута в километрах (с учетом прямого и обратного направлений).
Время работы, чч:мм	Указать начало и окончание работы маршрута в формате 24 часа.
Часы пик	Определить временные интервалы утреннего и вечернего пика для данного маршрута (например, 07:00–09:00 и 17:00–19:00).
Максимальный интервал движения	В часы пик: указать максимальное время между отправлениями транспортных средств в пиковые часы. Во внепиковые часы: указать максимальное время между отправлениями в остальное время суток.
Вид и класс подвижного состава	Укажите вид (автобус) и класс подвижного состава, который будет использоваться на маршруте (большой, особо большой).
Максимальное число единиц подвижного состава на линии (в пиковые часы)	Рассчитайте необходимое количество автобусов для обслуживания маршрута в часы пик.
Планируемое к приобретению число единиц подвижного состава	Расчет плановых показателей для увеличения парка автобусов осуществляется на основе прогнозируемого роста пассажиропотока и необходимых изменений в интервалах движения.

3. РАСЧЕТ ПЛАНИРУЕМЫХ ДАННЫХ

3.1 Прогноз пассажиропотока

Прогноз пассажиропотока необходим для определения требуемого количества подвижного состава и выбора его класса.

Формула расчета прогнозируемого пассажиропотока:

$$R_{\text{прогноз}} = R_{\text{текущий}} \times (1+r)^n \quad (1)$$

где:

R прогноз — прогнозируемый пассажиропоток;

R текущий — текущий среднесуточный пассажиропоток;

r — среднегодовой темп роста/снижения (%);

n — количество лет.

Пример расчета:

Текущий среднесуточный пассажиропоток: 5000 человек.

Средний годовой рост пассажиропотока: 5%.

Прогнозируется на период 2025–2027 годы.

Прогноз на 2025 год:

$$R_{2025} = 5000 \times (1+0,05) = 5000 \times 1,05 = 5250 \text{ человек.}$$

Прогноз на 2026 год:

$$R_{2026} = 5250 \times (1+0,05) = 5250 \times 1,05 = 5512,5 \approx 5513 \text{ человек.}$$

Прогноз на 2027 год:

$$R_{2027} = 5513 \times (1+0,05) = 5513 \times 1,05 = 5788,65 \approx 5789 \text{ человек.}$$

Результат:

Пассажиропоток в часы пик (40% от общего)¹:

2025 год: $5250 \times 0,4 = 2100$ человек.

2026 год: $5513 \times 0,4 = 2205$ человек.

2027 год: $5789 \times 0,4 = 2316$ человек.

¹ В некоторых случаях доля пассажиропотока в часы пик может отличаться от 40%. Это зависит от следующих факторов:

Тип маршрута:

– На пригородных или междугородних маршрутах доля пассажиров в часы пик может быть выше (например, 50–60%).

– На внутригородских маршрутах с постоянной загрузкой (например, центральные районы) доля может быть ниже (например, 30–35%).

Географические особенности:

– В малых городах пассажиропоток может быть более равномерным, так как многие жители работают и живут близко друг к другу.

– В крупных мегаполисах доля пассажиров в часы пик обычно выше из-за большого количества коммунитирующих граждан.

Инфраструктурные изменения:

– Открытие новых рабочих мест или жилых комплексов может увеличить нагрузку в часы пик.

Развитие конкурирующих видов транспорта (например, метро или легковые такси) может уменьшить долю пассажиров

4. ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ (ТЭО)

Цель: Рассчитать необходимое количество автобусов и их класс.

Формула расчета количества автобусов:

$$N = \frac{L \times 2}{V} : \left(\frac{T}{60} \right) \times K \text{ резерв} \quad (2)$$

где:

N — количество единиц подвижного состава;

L — протяженность маршрута (км);

V — средняя скорость движения (км/ч);

T — интервал движения (мин);

K резерв — коэффициент резерва (1,1–1,15).

Пример расчета:

Протяженность маршрута: 15 км.

Средняя скорость движения: 30 км/ч.

Интервал движения в часы пик: 5 минут.

Коэффициент резерва: 1,1.

Протяженность маршрута в обе стороны:

Лобная = 15 км × 2 = 30 км.

Время одного рейса:

$$\text{Трейс} = \frac{\text{Лобная} \times 2}{V} = \frac{30 \text{ км}}{30 \text{ км/ч}} = 1 \text{ час}$$

Количество единиц подвижного состава:

$$N = \frac{30 \text{ км}}{30 \text{ км/ч}} : \left(\frac{5 \text{ мин}}{60} \right) = 12 \text{ единиц}$$

Добавление резерва (10%):

N с резервом = 12 × 1,1 = 13,2 ≈ 14 единиц.

Выбор класса подвижного состава:

Вместимость большого автобуса: 80–100 пассажиров.

Вместимость особо большого автобуса: >100 пассажиров.

Для пассажиропотока 2316 человек в часы пик достаточно использовать большие автобусы.

5. ГРАФИК ЗАКУПОК

План закупок:

Количество автобусов на линии (в пиковые часы): 14 единиц.

Текущее количество автобусов: 10 единиц.

Необходимо приобрести: $14 - 10 = 4$ единицы.

Распределение по годам:

2025 год: +2 автобуса.

2026 год: +1 автобус.

2027 год: +1 автобус.

Пример заполнения таблицы :

№ п/п	№ маршрута	Перечень остановочных пунктов	Протяженность маршрута, км		Время работы, чч:мм		Часы пик		Максимальный интервал движения в часы «пик» буднего дня, мин	Максимальный интервал движения во внепиковые часы, мин	Вид и класс подвижного состава	Максимальное число единиц подвижного состава на линии (в пиковые часы)	Планируемое к приобретению число единиц подвижного состава		
			в прямом направлении	в обратном направлении	Начало, чч:мм	Окончание, чч:мм	Начало, чч:мм	Окончание, чч:мм					2025	2026	2027
1	№ 1	Аэропорт — Станция метро "Центральная" — Университет — Ж/д вокзал.	15	15	6:00	22:00	7:00	9:00	5	15	Автобус, большой класс	12	2	1	1

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Данные в таблице рассчитаны на основе прогнозируемого пассажиропотока, технико-экономического обоснования и характеристик подвижного состава. Это обеспечивает эффективное планирование закупок и качественное обслуживание маршрута.

Приложение 2 Показатели уровня развития инфраструктуры ОПТ

1. ПОКАЗАТЕЛИ УРОВНЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОПТ

1.1 Количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) и многопливных автомобильных заправочных станций (МАЗС) с участками реализации сжатого природного газа, криогенных автомобильных заправочных станций сжиженного природного газа (КриоГЗС), передвижных автомобильных газозаправочных станций (ПАГЗ), использующихся на территории муниципального образования (муниципальных образований) для заправки газомоторной техники на конец предшествующего года, ед., а также АГНКС, МАЗС, КриоГЗС, и ПАГЗС, введенные в эксплуатацию не позднее даты начала эксплуатации приобретаемого подвижного состава и расположенные на расстоянии не более 10 км от начальной или конечной остановки маршрута или парка/депо, единиц²

* В случае если на территории города и (или) агломерации в составе субъекта Российской Федерации снабжение природным газом (метаном) посредством магистрального газопровода не осуществляется, а в составе Заявки предусмотрены автобусы, оснащенные дизельным двигателем, присваивается оценка 5 баллов.

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,3	0	0
	1–2	1
	3–4	2
	5–6	3
	7–8	4
	свыше 8	5

Добавлено примечание (Ins1): Результаты мониторинга Минэнерго России в свободном доступе нет. В свободном доступе есть рейтинг регионов от Газпрома <https://gmt.gazprom.ru/about/rejting-regionov/>

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
Актуальная информация о количестве АГНКС, МАЗС, КриоГЗС и ПАГЗС в муниципалитете.	Форма федерального статистического наблюдения N 1-ДГ "Сведения об автомобильных дорогах общего пользования и сооружениях на них федерального, регионального или межмуниципального значения".	Фактическое количество станций
Расположение заправочных станций относительно маршрутов движения подвижного состава.	Форма федерального статистического наблюдения N 3-ДГ(мо) "Сведения об автомобильных дорогах общего пользования местного значения и искусственных сооружениях на них, находящихся в собственности муниципальных образований".	Расстояние до маршрутов
Расстояние от начальной/конечной остановки или парка/депо до ближайшей заправочной	Иные документы, подтверждающие планы по развитию системы АГНКС, КриоГЗС, МАЗС,	Наличие магистрального газопровода
		Тип двигателей в заявляемом

² Предлагаемые показатели соответствуют основным показателям оценки эффективности реализации субъектами Российской Федерации государственной политики в области развития рынка газомоторного топлива. Указанные показатели собираются Минэнерго России в рамках выполнения п. 3 перечня поручений Президента Российской Федерации от 2 мая 2018 г. Пр-743: согласно проекту "дорожной карты" развития рынка газомоторного топлива предусмотрена ежегодная подготовка Минэнерго России государственного доклада по вопросу развития рынка газомоторного топлива, который будет включать результаты мониторинга предлагаемых показателей. Предлагаемые показатели должны подтверждаться программой развития рынка газомоторного топлива в субъекте Российской Федерации и схемой территориального размещения объектов заправки природным газом (метаном)² утвержденными в установленном порядке, которые включаются в состав Заявки.

станции.	ПАГЭС на дату начала эксплуатации приобретаемого подвижного состава : Схемы размещения заправочных станций Документы о наличии/отсутствии магистрального газопровода Характеристики подвижного состава из заявки	подвижном составе
----------	---	-------------------

Примеры оценки:

Ситуация 1		
В муниципалитете имеется 4 АГНКС. Все станции расположены не более чем в 8 км от маршрутов движения. Магистральный газопровод присутствует.	Количество станций (4) попадает в диапазон 3–4 единицы. Присваивается 2 балла Вес критерия = 0,3 Итоговая оценка = $2 \times 0,3 = 0,6$ балла	
Ситуация 2		
В муниципалитете нет магистрального газопровода. В заявке предусмотрены автобусы с дизельными двигателями.	По условию - при отсутствии магистрального газопровода и наличии дизельных автобусов в заявке присваивается максимальная оценка 5 баллов Вес критерия = 0,3 Итоговая оценка = $5 \times 0,3 = 1,5$ балла	
Ситуация 3		
В муниципалитете имеется 9 АГНКС. Все станции расположены не более чем в 7 км от маршрутов движения. Магистральный газопровод присутствует.	Количество станций (9) попадает в диапазон "свыше 8" единиц Присваивается 5 баллов Вес критерия = 0,3 Итоговая оценка = $5 \times 0,3 = 1,5$ балла	

1.2 Доля протяженности выделенных полос для движения автобусов по регулярным маршрутам в общей протяженности улично-дорожной сети, по которой проходят регулярные маршруты, %.

* Для городов и (или) агломераций с численностью населения до 200 тыс. жителей применяется балл 5.

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,4	менее 1%	0
	1–3%	1
	3–5%	2
	5–7%	3
	7–10%	4
	более 10%	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
Информация о общей протяженности улично-дорожной сети, по которой проходят регулярные маршруты.	КСОДД и (или) ПОДД муниципального образования (муниципальных образований).	1. Фактическую протяженность выделенных полос.
Протяженность выделенных полос для	Иные документы :	2. Общую протяженность

движения автобусов. Численность населения города/агломерации Расчет доли: Доля = (Протяженность выделенных полос / Общая протяженность улично-дорожной сети) × 100%	Схема организации дорожного движения с указанием выделенных полос Техническая документация на автомобильные дороги Справка о численности населения Реестр регулярных маршрутов общественного транспорта Приказы или распоряжения об организации выделенных полос движения	улично-дорожной сети. 3. Численность населения города/агломерации.
--	---	---

Примеры оценки:

Ситуация 1	
Город с населением 300 тыс. человек Общая протяженность улично-дорожной сети: 500 км Протяженность выделенных полос: 15 км.	Доля = $(15 / 500) \times 100\% = 3\%$ По шкале оценок - диапазон 1–3% Присваивается 1 балл ³ Вес критерия = 0,4 Итоговая оценка = $1 \times 0,4 = 0,4$ балла
Ситуация 2	
Город с населением 180 тыс. человек (менее 200 тыс. жителей)	По условию - автоматически присваивается максимальная оценка 5 баллов Вес критерия = 0,4 Итоговая оценка = $5 \times 0,4 = 2,0$ балла
Ситуация 3	
Город с населением 500 тыс. человек Общая протяженность улично-дорожной сети: 800 км Протяженность выделенных полос: 60 км.	Доля = $(60 / 800) \times 100\% = 7,5\%$ По шкале оценок - диапазон 7–10% Присваивается 4 балла Вес критерия = 0,4 Итоговая оценка = $4 \times 0,4 = 1,6$ балла

1.3 Уровень износа автобусной инфраструктуры, %

* К автобусной инфраструктуре для целей настоящего Порядка относятся автостанции, автовокзалы, билетные кассы, остановочные пункты, отстойно-разворотные площадки, диспетчерские пункты, парки (депо).

³ При оценке показателя в диапазонных шкалах используется метод интервальной шкалировки с дискретными балльными значениями. В соответствии с принципами статистического анализа, если значение показателя попадает в пересекающиеся границы двух диапазонов (например, точное значение 3% принадлежит как диапазону 1%–3%, так и 3%–5%), применяется правило нижней строгой границы. Согласно данному правилу, при попадании значения на границу между интервалами учитывается балльная оценка меньшего интервала. Таким образом, значение 3% получает оценку 1 балл, поскольку принадлежит предыдущему интервалу [1%; 3%) по строгой нижней границе, где верхняя граница 3% является открытой для данного интервала.

Математически это можно представить как:

- [1%; 3%) = 1 балл
- [3%; 5%) = 2 балла

Где квадратная скобка "[" обозначает включаемую границу, а круглая скобка ")" - исключаемую. Поэтому значение 3% относится к первому интервалу и оценивается в 1 балл.

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,3	менее 50%	5
	50–60%	4
	60–70%	3
	70–80%	2
	80–90%	1
	более 90%	0

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>Результаты инвентаризации объектов автобусной инфраструктуры (автостанции, автовокзалы, билетные кассы, остановочные пункты и т. д.)</p> <p>Технического состояния каждого объекта</p> <p>Учет года постройки/последнего ремонта каждого объекта</p> <p>Расчет уровня износа</p> <p>При выборе метода расчета важно учитывать следующие факторы:</p> <p>Доступность данных : Если известна первоначальная стоимость и остаточная стоимость, лучше использовать метод остаточной стоимости.</p> <p>Тип объекта : Для некоторых типов инфраструктуры (например, зданий) более применим метод нормативного срока службы.</p> <p>Требования заказчика : В некоторых случаях могут быть установлены конкретные методики расчета.</p> <p>*Рекомендуется использовать методику, принятую в соответствующем регламенте или нормативном документе региона.</p>	<p>Сведения перевозчиков, сведения владельцев автостанций и автовокзалов, сведения региональных Министерств транспорта, сведения территориальных подразделений Федеральной службы государственной статистики</p> <p>Иные документы</p> <p>Акт обследования технического состояния объектов</p> <p>Паспорта объектов автобусной инфраструктуры</p> <p>Документы о стоимости строительства/ремонта</p> <p>Проектно-сметная документация на ремонтные работы (при необходимости)</p>	<p>1. Техническое состояние каждого объекта инфраструктуры.</p> <p>2. Виды необходимых ремонтных работ.</p> <p>3. Стоимость проведения ремонтных работ.</p>

1. Метод остаточной стоимости :

Этот метод основан на сравнении первоначальной (восстановительной) стоимости объекта с его текущей остаточной стоимостью.

Формула:

$$\text{Уровень износа} = \left(1 - \frac{\text{остаточная стоимость}}{\text{первоначальную стоимость}}\right) \times 100\%$$

Первоначальная стоимость : стоимость строительства или приобретения объекта.

Остаточная стоимость : текущая стоимость объекта после учета амортизации.

Пример:

Первоначальная стоимость: 500 млн руб.

Остаточная стоимость: 200 млн руб.

Расчет:

$$\text{Уровень износа} = \left(1 - \frac{200}{500}\right) \times 100\% = (1 - 0,4) \times 100\% = 60\%$$

2. Метод нормативного срока службы :

Этот метод основывается на сравнении фактического возраста объекта с его нормативным сроком службы.

Формула:

$$\text{Уровень износа} = \left(\frac{\text{фактический возраст}}{\text{нормативный срок службы}}\right) \times 100\%$$

Фактический возраст : количество лет, прошедших с момента постройки или последнего капитального ремонта.

Нормативный срок службы : установленный законодательством или техническими нормами срок эксплуатации объекта.

Пример:

Фактический возраст: 30 лет

Нормативный срок службы: 50 лет

Расчет:

$$\text{Уровень износа} = \left(\frac{30}{50}\right) \times 100\% = 60\%$$

3. Комбинированный подход :

В некоторых случаях используется комбинированный подход, когда учитываются как физический износ (по нормативному сроку службы), так и моральный износ (устаревание технологий).

Формула:

$$\text{Общий уровень износа} = \text{Физический износ} + \text{Моральный износ}$$

Физический износ : рассчитывается по методу нормативного срока службы или методу остаточной стоимости.

Моральный износ : определяется экспертно, исходя из степени устаревания оборудования, материалов или технологий.

Пример:

Физический износ: 60% ;

Моральный износ: 10%;

Общий уровень износа=60%+10%=70%

Пример расчета :

Ситуация 1	
- Общая первоначальная стоимость инфраструктуры: 500 млн руб. - остаточная стоимость: 300 млн руб.	Уровень износа = $(300 / 500) \times 100\% = 60\%$ По шкале оценок - диапазон 50–60% Присваивается 4 балла Вес критерия = 0,3 Итоговая оценка = $4 \times 0,3 = 1,2$ балла
Ситуация 2	
Общая первоначальная стоимость инфраструктуры: 800 млн руб. - остаточная стоимость: 750 млн руб.	Уровень износа = $(750 / 800) \times 100\% = 93,75\%$ По шкале оценок - более 90% Присваивается 0 баллов Вес критерия = 0,3 Итоговая оценка = $0 \times 0,3 = 0$ баллов

Важное примечание: Чем ниже уровень износа, тем выше баллы в данной шкале оценки, так как это указывает на лучшее состояние инфраструктуры.

2 ПОКАЗАТЕЛИ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ ОПТ

2.1 Доля подвижного состава ОПТ (автобусы), находящегося в нормативном состоянии, согласно методике утвержденной Минтрансом России, %

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,3	менее 40%	5
	40–50%	4
	50–60%	3
	60–70%	2
	70–80%	1
	80–85%	0

Добавлено примечание (Ins2): ВИ-296 от 28. 12.2024 Методику расчета показателя «Доля парка общественного транспорта в агломерациях и городах, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного» федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Инфраструктура для жизни»

Данные могут быть получены от Минтранса?

Исходные данные	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>Расчет выполняется согласно Методике ВИ-296 от 28.12.2024 г.</p> <p>Нормативный срок эксплуатации для автобусов составляет 10 лет .</p>	Сведения региональных Министерств транспорта, сведения перевозчиков об эксплуатируемом подвижном составе	Реестр подвижного состава с указанием года выпуска каждого автобуса.

2.2 Доля маршрутов, работающих по регулируемым тарифам на конец предшествующего года, % от общего количества регулярных автобусных маршрутов (в т. ч. межмуниципальных), работающих в пределах муниципального образования (муниципальных образований)

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,2	менее 50%	0
	50–90%	3
	более 90%	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>Общее количество регулярных автобусных маршрутов (включая межмуниципальные), работающих в пределах муниципального образования или нескольких муниципальных образований.</p> <p>Количество маршрутов, работающих по регулируемым тарифам.</p> <p>Расчет доли</p> <p>Доля маршрутов с регулируемыми тарифами =</p>	<p>Реестры маршрутов регулярных перевозок в муниципальном и межмуниципальном сообщении.</p> <p>Иные документы</p> <p>Постановления органов власти: Нормативные акты об установлении регулируемых тарифов</p>	<p>Тип маршрутов:</p> <p>В расчет должны войти как внутригородские, так и межмуниципальные маршруты.</p> <p>Убедиться, что все маршруты действительно работают в пределах рассматриваемого муниципального образования или</p>

$= \left(\frac{\text{количество маршрутов с регулируемыми тарифами}}{\text{общее количество автобусных маршрутов}} \right) \times 100\%$	<p>на пассажирские перевозки. Статистическая отчетность: Ежегодные отчеты о работе пассажирского транспорта на территории муниципального образования.</p>	<p>группировки муниципальных образований. Статус тарифов: Регулируемые тарифы устанавливаются органами государственной власти или местного самоуправления. Нерегулируемые тарифы определяются перевозчиками самостоятельно. Учесть, что некоторые маршруты могут иметь смешанный характер (например, частично регулируемые). Актуальность данных: Все данные должны быть актуальными на конец предшествующего года. Убедиться, что информация о статусе тарифов соответствует действительности на момент оценки. Границы муниципального образования: Ясно определить территорию, которая рассматривается при подсчете маршрутов. Если маршрут пересекает границы нескольких муниципальных образований, его необходимо правильно классифицировать.</p>
---	---	---

Примеры оценки:

<p>Ситуация 1 Общее количество маршрутов: 200 Количество маршрутов с регулируемыми тарифами: 80</p>	<p>Доля маршрутов с регулируемыми тарифами = $(80/200) \times 100\% = 40\%$ Диапазон менее 50 % Присваивается 0 балла. Вес критерия = 0,2.</p>
---	--

	Итоговая оценка = 0×0,2=0 баллов.
Ситуация 2	
- Общее количество маршрутов: 150 - Количество маршрутов с регулируемыми тарифами: 120	Доля маршрутов с регулируемыми тарифами= (120/150)×100%=80% Диапазон 50 %–90 % Присваивается 3 балла. Вес критерия = 0,2. Итоговая оценка = 3×0,2=0,6 баллов.

Правильная оценка доли маршрутов с регулируемыми тарифами требует точного учета всех маршрутов и их статуса. Это позволяет объективно оценить уровень контроля над тарифной политикой в регионе и степень доступности пассажирских перевозок для населения.

Высокая доля маршрутов с регулируемыми тарифами свидетельствует о более равномерном распределении транспортных услуг и защищенных интересах пассажиров.

2.3 Средневзвешенное суточное время выполнения рейсов на регулярных автобусных маршрутах, ч

* Учитывается средняя разница времени отправления последнего и первого рейсов с начальных (конечных) остановочных пунктов по всем маршрутам регулярных автобусных перевозок в муниципальном и межмуниципальном сообщении

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,1	менее 12	0
	12–13	1
	13–14	2
	14–15	3
	15–16	4
	более 16	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>Все регулярные автобусные маршруты, работающие в муниципальном и межмуниципальном сообщении.</p> <p>Информация о времени отправления первого и последнего рейсов с начальных (конечных) остановочных пунктов для каждого маршрута.</p> <p>Расчет средневзвешенного суточного времени выполнения рейсов</p> $T_{\text{ср.взв}} = \frac{\sum_{i=1}^n (t_{\text{посл}_i} - t_{\text{перв}_i}) \cdot w_i}{\sum_{i=1}^n w_i}$ <p>где: t посл_i - время отправления последнего рейса на маршруте i</p>	<p>Реестры маршрутов регулярных перевозок в муниципальном и межмуниципальном сообщении, расписания движения транспортных средств, государственные и (или) муниципальные контракты на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок</p> <p>Иные документы: Документы, содержащие точное время отправления первого и последнего рейсов для каждого маршрута.</p> <p>Нормативные акты об утверждении расписаний</p>	<p>Тип маршрутов: В расчет должны войти как внутригородские, так и межмуниципальные маршруты. Убедиться, что данные о времени работы актуальны для всех маршрутов.</p> <p>Границы расчета: Рассчитывать время только для регулярных маршрутов, исключая дополнительные или специальные рейсы.</p>

t _{перв_i} - время отправления первого рейса на маршруте i w _i ⁴ – весовой коэффициент для маршрута n – количество маршрутов	движения.	
---	-----------	--

Примеры оценки:

Ситуация 2	
Маршрут А: работает с 5:00 до 22:00 (17 часов), w _i =1 Маршрут Б: с 6:00 до 21:00 (15 часов), w _i =1 Маршрут В: с 7:00 до 20:00 (13 часов), w _i =1	$T_{\text{ср.взв}} = \frac{(17*1)+(15*1)+(13*1)}{3} = 15 \text{ ч.}$ <p>Диапазон 14–15 часов Присваивается 3 балла . Вес критерия = 0,1. Итоговая оценка = 3×0,1=0,3 балла</p>

Правильная оценка средневзвешенного суточного времени выполнения рейсов требует детального анализа расписаний. Этот показатель отражает доступность транспортных услуг для населения и эффективность организации работы общественного транспорта.

Высокое значение времени работы маршрутов (более 15 часов) свидетельствует о хорошей доступности транспорта в течение дня.

2.4 Доля автобусов большого и особо большого класса пассажироместности, эксплуатируемых на маршрутах регулярных перевозок, %

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,1	менее 25%	0
	25–35%	1
	35–45%	2
	45–55%	3
	55–65%	4
	более 65%	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
Общее количество автобусов, задействованных на маршрутах регулярных перевозок. Классификация автобусов по пассажироместности: Большой класс (более 90 мест) Особо большой класс	Реестры маршрутов регулярных перевозок в муниципальном и межмуниципальном сообщении, государственные и (или) муниципальные контракты на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок, данные конкурсной документации при проведении открытых конкурсов на право	Типы автобусов: Убедиться, что правильно классифицированы автобусы по пассажироместности. Включить только те автобусы, которые реально используются на маршрутах регулярных перевозок. Актуальность данных: Использовать последние доступные данные о парке автобусов. Учесть возможные изменения в

⁴ Если маршруты имеют разную значимость (например, более загруженные или длинные), весовой коэффициент (w_i) позволяет учесть их вклад в общую картину.

Если w_i= 1 для всех маршрутов, показатель станет простым средним арифметическим.

<p>(более 120 мест)</p> <p>Расчет доли автобусов большого и особо большого класса</p> <p>Доля автобусов большого и особо большого класса =</p> $\frac{\text{Количество автобусов большого и особо большого класса}}{\text{Общее количество автобусов}} \times 100\%$	<p>получения свидетельства об осуществлении регулярных перевозок, сведения перевозчиков об эксплуатируемом подвижном составе</p>	<p>составе подвижного состава за период.</p> <p>Разделение по маршрутам: Проверить, какие автобусы задействованы на конкретных маршрутах.</p> <p>Учесть различия между городскими и межмуниципальными маршрутами.</p> <p>Сезонные факторы: Если есть сезонные изменения в использовании автобусов (например, летние маршруты), учесть это при расчете.</p>
--	--	--

Примеры оценки:

Ситуация 2	
<p>Общее количество автобусов: 200</p> <p>Количество автобусов большого и особо большого класса : 50</p>	<p>Доля автобусов большого и особо большого класса = $\frac{50}{200} \times 100\% = 25\%$.</p> <p>Диапазон 25%–35 % Присваивается 1 балл .</p> <p>Вес критерия = 0,1.</p> <p>Итоговая оценка = $1 \times 0,1 = 0,1$ балла.</p>

Правильная оценка доли автобусов большого и особо большого класса позволяет определить эффективность использования транспортных средств с высокой вместимостью.

Высокий показатель свидетельствует о рациональном использовании подвижного состава, особенно на маршрутах с высоким пассажиропотоком. Это также способствует снижению перегрузки и повышению комфорта пассажиров.

2.5 Доля автобусов, конструкция которых обеспечивает доступ для перевозки маломобильных групп населения в общем количестве автобусов, эксплуатируемых на маршрутах регулярных перевозок, %

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,1	менее 40%	0
	40–50%	1
	50–60%	2
	60–75%	3
	75–90%	4
	Более 90%	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
Общее количество автобусов, задействованных	Государственные и (или) муниципальные контракты на	Типы автобусов: Убедиться, что правильно

<p>на маршрутах регулярных перевозок.</p> <p>Классификация автобусов по наличию конструктивных особенностей для перевозки маломобильных групп населения (МГН), таких как: Низкопольные автобусы Автобусы с пандусами или подъемниками Автобусы с местами для крепления колясок</p> <p>Доля автобусов для МГН=$= \left(\frac{\text{Количество автобусов с возможностью перевозки МГН}}{\text{Общее количество автобусов}} \right) \times 100\%$</p>	<p>выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок, сведения перевозчиков об эксплуатируемом подвижном составе</p> <p>Иные документы</p> <p>Реестр подвижного состава: Документ, содержащий информацию обо всех автобусах, включая их технические характеристики и возможность перевозки МГН.</p> <p>Технические паспорта автобусов: Информация о конструктивных особенностях каждого транспортного средства.</p> <p>Приказы или расписания: Документы, утверждающие использование автобусов с возможностью перевозки МГН на конкретных маршрутах.</p> <p>Отчеты о модернизации: Данные о проведении работ по адаптации автобусов для перевозки МГН.</p>	<p>классифицированы автобусы по наличию необходимых конструктивных особенностей для перевозки МГН.</p> <p>Включить только те автобусы, которые реально используются на маршрутах регулярных перевозок.</p> <p>Актуальность данных: Использовать последние доступные данные о парке автобусов.</p> <p>Учесть возможные изменения в составе подвижного состава за период.</p> <p>Соответствие нормативам: Убедиться, что все необходимые устройства (пандусы, подъемники, места для крепления колясок) находятся в исправном состоянии.</p> <p>Разделение по маршрутам: Проверить, какие автобусы задействованы на конкретных маршрутах, особенно на тех, где ожидается высокий спрос со стороны МГН.</p>
--	--	---

Примеры оценки:

Ситуация 2	
<p>Общее количество автобусов: 200 Количество автобусов с возможностью перевозки МГН : 70</p>	<p>Доля автобусов = $\left(\frac{70}{200}\right) \times 100\% = 35\%$.</p> <p>Диапазон менее 40 % Присваивается 0 балл . Вес критерия = 0,1. Итоговая оценка = $0 \times 0,1 = 0$ балла.</p>

Правильная оценка доли автобусов, обеспечивающих доступ для перевозки маломобильных групп населения, позволяет определить степень доступности общественного транспорта для этой категории граждан.

Высокий показатель свидетельствует о соблюдении требований законодательства о доступной среде и обеспечении равных прав на использование транспортных услуг всеми категориями населения. Это также способствует повышению качества жизни людей с ограниченными возможностями здоровья.

2.6 Расчетная доля объема автобусных перевозок по контрактам на выполнение работ, связанных с выполнением регулярных перевозок, в пределах муниципального образования (муниципальных

образований), предусматривающих перечисление заказчику 100% платы за проезд пассажиров ("брутто-контракты"), на текущий год или в соответствии с планом на год реализации мероприятий Заявки, %

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,05	менее 10%	0
	10–20%	1
	20–50%	2
	50–80%	3
	80–100%	4
	100%	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>Общий объем автобусных перевозок в муниципальном образовании или группе муниципальных образований.</p> <p>Объем перевозок, выполняемых по "брутто-контрактам" (контракты, предусматривающие перечисление заказчику 100% платы за проезд пассажиров).</p> <p>Доля перевозок по брутто контрактам =</p> $\frac{\text{Объем перевозок по брутто контрактам}}{\text{Общий объем автобусных перевозок}} \times 100\%$	<p>Государственные и (или) муниципальные контракты на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок, проекты таких контрактов и план-график закупок</p> <p>Иные документы:</p> <p>Статистическая отчетность: Данные об общем объеме перевозок и их распределении по типам контрактов.</p> <p>Отчеты перевозчиков: Ежемесячные или ежегодные отчеты о фактическом выполнении перевозок.</p> <p>Финансовая документация: Информация о поступлениях от перевозок по "брутто-контрактам".</p>	<p>Тип контрактов: Правильно классифицировать контракты как "брутто" или "нетто".</p> <p>Убедиться, что все данные о "брутто-контрактах" актуальны и соответствуют требованиям законодательства.</p> <p>Актуальность данных: Использовать последние доступные данные о фактических или плановых перевозках.</p> <p>Учесть возможные изменения в структуре контрактов за период.</p> <p>Разделение по маршрутам: Проверить, какие маршруты обслуживают перевозчики по "брутто-контрактам".</p> <p>Учесть различия между городскими и межмуниципальными маршрутами.</p> <p>Плановые показатели: Если оценка проводится на текущий год, использовать фактические данные. Если оценка проводится в рамках планирования, использовать утвержденные плановые показатели.</p>

Правильная оценка доли перевозок по "брутто-контрактам" позволяет определить уровень финансовой прозрачности и эффективности системы организации регулярных перевозок.

Высокая доля таких контрактов свидетельствует о четкой регламентации взаимоотношений между заказчиком и перевозчиком, а также о более контролируемой системе транспортного обслуживания. Это способствует повышению качества предоставляемых услуг и обеспечению равных условий для всех участников рынка.

2.7 Доля автобусов, оборудованных средствами безналичной оплаты проезда с использованием специализированной транспортной карты (электронного проездного билета), либо банковских карт и(или) мобильных телефонов, %

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,05	0–50%	0
	50–75%	1
	75–100%	2
	100%	3

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>Общее количество автобусов, эксплуатируемых на маршрутах регулярных перевозок. Количество автобусов, оборудованных средствами безналичной оплаты проезда (специализированные транспортные карты, электронные проездные билеты, банковские карты и/или мобильные телефоны).</p> <p>Доля автобусов с безналичной оплатой =</p> $= \left(\frac{\text{Количество автобусов с возможностью безналичной оплатой}}{\text{Общее количество автобусов}} \right) \times 100$ <p>%</p>	<p>Сведения перевозчиков об эксплуатируемом подвижном составе Иные документы: Реестр подвижного состава: Документ, содержащий информацию обо всех автобусах, включая наличие оборудования для безналичной оплаты. Технические паспорта автобусов: Информация о наличии терминалов для безналичной оплаты в каждом автобусе. Акты проверок: Результаты проверок работоспособности оборудования для безналичной оплаты. Отчеты об использовании: Статистика фактического использования безналичной оплаты на разных маршрутах. Договоры с операторами: Документы, регламентирующие взаимодействие с операторами систем безналичной оплаты. Приказы или распоряжения:</p>	<p>Типы оборудования: Убедиться, что правильно учтены все виды оборудования для безналичной оплаты (терминалы для транспортных карт, банковских карт, NFC-платежей через мобильные телефоны). Проверить работоспособность оборудования на момент оценки. Актуальность данных: Использовать последние доступные данные о парке автобусов. Учесть возможные изменения в составе подвижного состава за период. Охват маршрутов: Проверить, какие маршруты обслуживают автобусы с возможностью безналичной оплаты. Учесть различия между</p>

	Документы, утверждающие внедрение системы безналичной оплаты.	городскими и межмуниципальными маршрутами. Фактическое использование: Если есть возможность, учитывать не только наличие оборудования, но и его фактическое использование пассажирами.
--	---	--

Примеры оценки:

Ситуация 1	
Общее количество автобусов: 200 Количество автобусов с возможностью безналичной оплаты: 80	Доля автобусов с безналичной оплатой = $\frac{80}{200} \times 100\% = 40\%$. Диапазон менее 0–50% Присваивается 0 балл . Вес критерия = 0,05. Итоговая оценка = $0 \times 0,05 = 0$ балла.

Высокая доля таких автобусов свидетельствует о современной организации перевозок, способствует снижению кассовых операций и повышению комфорта пассажиров. Это также способствует развитию безналичных платежей и формированию более эффективной системы управления доходами от перевозок.

2.8 Пешеходная доступность остановочных пунктов ОПТ для многоквартирных жилых домов*

: доля многоквартирных домов (9 и более квартир; при отсутствии данных о числе квартир - жилых домов общей площади не менее 800 кв. м), находящихся на расстоянии пешего подхода (с учетом обхода естественных и искусственных преград) не более 500 м от контура жилого дома до каждого из остановочных пунктов встречных направлений движения маршрутов ОПТ (по итогам реализации мероприятий, предусмотренных Заявкой), %

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

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,1	менее 80% (либо расчет не представлен)	0
	80–85%	1
	85–90%	2
	90–95%	3
	95–98%	4
	98–100%	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
------------------	---	--

<p>Общее количество многоквартирных домов (9 и более квартир или площадью не менее 800 м²).</p> <p>Данные о расположении остановочных пунктов общественного пассажирского транспорта (ОПТ), включая координаты и названия.</p> <p>Данные анализа расстояний между контурами жилых домов и остановочными пунктами (ГИС-системы)</p> <p>Расчет пешеходной доступности</p> <p>Метод расчета с учетом коэффициента непрямолинейности :</p> <p>Радиус круга доступности = 417 м (с коэффициентом непрямолинейности 1,2, что эквивалентно 500 м при движении по дорогам).</p> <p>Проверка наличия преград (например, рек, железных дорог) для пешеходов.</p> <p>Формула расчета доли доступных домов : Доля доступных домов =</p> $\frac{\text{Количество домов в пределах 500 м от остановок}}{\text{Общее количество многоквартирных домов}} \times 100\%$	<p>Данные геоинформационных систем о расположении остановочных пунктов и контурах зданий. Результаты обследования маршрутов и остановочных пунктов ОПТ;</p> <p>Карты маршрутов регулярных перевозок.</p> <p>Иные документы</p> <p>ГИС-схема с кругами доступности : Визуализация расположения остановочных пунктов и зон покрытия (круги радиусом 417 м).</p> <p>База данных контуров жилых домов : Информация о расположении, площади и количестве квартир в каждом доме.</p> <p>Координаты остановочных пунктов : Точные географические координаты всех остановок ОПТ.</p> <p>Отчет о расчетах : Подробное описание методологии расчета, включая использованные источники данных и формулы.</p> <p>Схема с обозначением исключений : Указание домов, находящихся за пределами зоны доступности (500 м).</p>	<p>Точность данных :</p> <p>Использовать актуальные базы данных о расположении домов и остановок.</p> <p>Убедиться, что данные о контурах домов и остановок корректны и детализированы.</p> <p>Учет преград :</p> <p>Проверить наличие искусственных и естественных препятствий (реки, железные дороги, заборы) на пути к остановкам.</p> <p>Если преграды есть, их следует учитывать при расчете фактической доступности.</p> <p>Коэффициент непрямолинейности :</p> <p>При расчете расстояния использовать коэффициент непрямолинейности 1,2 для учета реальных путей передвижения по улицам.</p> <p>Классификация домов :</p> <p>Убедиться, что все дома классифицируются правильно (многоквартирные дома с 9 и более квартирами или площадью $\geq 800 \text{ м}^2$).</p> <p>Доступность встречных направлений :</p> <p>Дом должен находиться в зоне доступности как от остановок одного направления, так и от остановок встречного направления.</p>
---	---	---

Примеры оценки:

<p>Ситуация 1</p> <p>Общее количество многоквартирных домов: 500</p> <p>Количество домов в пределах 500 м от остановок: 390</p>	<p>Доля доступных домов = $\frac{390}{500} \times 100\% = 78\%$.</p> <p>Диапазон менее 80% Присваивается 0 балл .</p> <p>Вес критерия = 0,1.</p>
---	---

	Итоговая оценка = 0×0,1=0 балла.
--	----------------------------------

3. ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ОПТ

3.1 В муниципальном образовании, городской агломерации и (или) субъекте Российской Федерации создан единый центр организации перевозок

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,15	Единый центр организации перевозок отсутствует	0
	Единый центр организации перевозок создан, но выполняет функции только по организации и проведению закупок работы транспортных средств	3
	Единый центр организации перевозок создан и выполняет функции по планированию, организации и контролю за деятельностью перевозчиков	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>Наличие официального решения о создании единого центра организации перевозок. Статус центра (функционирует ли он на уровне муниципального образования, городской агломерации или субъекта РФ).</p> <p>Анализ функций центра Перечень выполняемых функций: Только организация и проведение закупок работы транспортных средств. Расширенный функционал, включающий планирование, организацию и контроль за деятельностью перевозчиков.</p>	<p>Решения, приказы, распоряжения о создании единого центра организации перевозок, устав организации, выписка из ЕГРЮЛ:</p> <p>Постановления или распоряжения : Документы, утверждающие создание единого центра организации перевозок.</p> <p>Уставные документы центра : Информация о его структуре, функциях и полномочиях.</p> <p>Отчеты о деятельности центра : Данные о фактическом выполнении функций.</p> <p>Договоры и контракты : Сведения о заключенных соглашениях с перевозчиками.</p> <p>Программы развития транспорта : Документы, где указано участие центра в планировании и контроле за деятельностью перевозчиков.</p>	<p>Статус центра : Убедиться, что центр действительно создан и функционирует.</p> <p>Проверить уровень его компетенции (муниципальный, агломерационный или региональный).</p> <p>Объем функций : Оценить, какие именно функции выполняет центр: Только организация закупок. Полный комплекс задач (планирование, организация, контроль).</p> <p>Нормативная база : Проверить соответствие деятельности центра требованиям законодательства и нормативных актов.</p>

Ситуация 1	
Единый центр организации перевозок создан. Выполняет только функции по организации и проведению закупок работы транспортных средств.	Соответствует категории "Единый центр организации перевозок создан, но выполняет функции только по организации и проведению закупок работы транспортных средств". Присваивается 3 балла . Вес критерия = 0,15. Итоговая оценка = 3×0,15=0,45 балла.
Ситуация 1	
Единый центр организации перевозок создан. Выполняет полный комплекс функций: планирование, организация и контроль за деятельностью перевозчиков.	Соответствует категории "Единый центр организации перевозок создан и выполняет функции по планированию, организации и контролю за деятельностью перевозчиков". Присваивается 5 баллов . Вес критерия = 0,15. Итоговая оценка = 5×0,15=0,75 балла.

Правильная оценка наличия и функционала единого центра организации перевозок позволяет определить уровень управления транспортной инфраструктурой в муниципальном образовании, городской агломерации или субъекте РФ.

Создание такого центра с расширенным функционалом способствует более эффективному планированию, организации и контролю за деятельностью перевозчиков, что положительно влияет на качество предоставляемых услуг населению. Это также помогает оптимизировать расходы и повысить доступность общественного транспорта для всех категорий граждан.

3.2 В муниципальном образовании, городской агломерации и (или) субъекте Российской Федерации создан центр организации дорожного движения (далее – ЦОДД)

* Для городов с численностью населения до 200 тыс. жителей применяется балл 5

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,1	ЦОДД отсутствует	0
	ЦОДД создан, но не выполняет функции по обеспечению приоритетного проезда ОПТ	2
	ЦОДД создан и обеспечивает приоритетный проезд ОПТ	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
Официальное решение о создании ЦОДД на уровне муниципального образования, городской агломерации или	Решения, приказы, распоряжения о создании единого центра организации перевозок, устав организации,	Численность населения : -Для городов с населением до 200 тыс. жителей автоматически присваивается максимальный

<p>субъекта РФ.</p> <p>Статус функционирования центра.</p> <p>Анализ функций ЦОДД</p> <p>Выполняемые функции:</p> <p>-только базовые функции по организации дорожного движения.</p> <p>-обеспечение приоритетного проезда общественного пассажирского транспорта (ОПТ).</p> <p>Учет особого случая</p> <p>Для городов с численностью населения до 200 тыс. жителей автоматически присваивается максимальный балл (5), независимо от функционала ЦОДД.</p>	<p>выписка из ЕГРЮЛ:</p> <p>Постановления или распоряжения : Документы, утверждающие создание ЦОДД.</p> <p>Уставные документы ЦОДД : Информация о его структуре, функциях и полномочиях.</p> <p>Отчеты о деятельности ЦОДД : Данные о фактическом выполнении функций.</p> <p>Программы развития транспортной инфраструктуры : Документы, где указано участие ЦОДД в обеспечении приоритетного проезда ОПТ.</p>	<p>балл (5).</p> <p>-Для более крупных городов необходимо детально анализировать функционал ЦОДД.</p> <p>Объем функций :</p> <p>-Оценить, какие именно функции выполняет ЦОДД:</p> <p>-Только организация дорожного движения.</p> <p>-Включая обеспечение приоритетного проезда ОПТ.</p> <p>Эффективность работы :</p> <p>-Проанализировать реальные результаты деятельности ЦОДД.</p> <p>-Учесть обратную связь от перевозчиков и пассажиров.</p> <p>Нормативная база :</p> <p>-Проверить соответствие деятельности ЦОДД требованиям законодательства и нормативных актов.</p>
---	--	---

Примеры оценки:

Ситуация 1	
ЦОДД создан, но не обеспечивает приоритетный проезд ОПТ	<p>ЦОДД существует, но не реализует меры для обеспечения приоритет</p> <p>Например, отсутствуют выделенные полосы или адаптивное управление светофорами.</p> <p>Присваивается 2 балла .</p> <p>Вес критерия = 0,1.</p> <p>Итоговая оценка = 2×0,1=0,2 балла.</p>

3.3 В субъекте Российской Федерации разработан и утвержден Региональный стандарт транспортного обслуживания населения (далее – РСТО), в котором установлены и согласованы с органами местного самоуправления целевые значения показателей для города и (или) городской агломерации (в соответствии с [Федеральным законом](#) от 13.07.2015 N 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации")

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
	РСТО отсутствует или не утвержден	0
	РСТО утвержден, но его целевые значения показателей не согласованы с местными	

0,15	органами исполнительной власти	2
	РСТО утвержден, а его целевые значения показателей согласованы с органами местного самоуправления* * Согласование целевых значений РСТО подтверждается наличием мероприятий по их достижению в ДППР муниципальных образований или отметками уполномоченных лиц органов местного самоуправления на листе согласования РСТО	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>В регионе разработан и утвержден РСТО.</p> <p>Соответствие РСТО требованиям Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ.</p> <p>В РСТО установлены целевые значения* показателей согласованы с органами местного самоуправления.</p> <p>Подтверждением согласования могут служить: Включение мероприятий по достижению целевых значений РСТО в Документацию по планированию развития пассажирских перевозок муниципальных образований.</p> <p>Наличие отметок или подписей уполномоченных лиц органов местного самоуправления на листах согласования РСТО.</p>	<p>Документы для проверки наличия РСТО:</p> <p>Копия утвержденного РСТО с указанием нормативных требований.</p> <p>Приказ или распоряжение органа исполнительной власти субъекта РФ об утверждении РСТО.</p> <p>Документы для проверки согласования целевых значений:</p> <p>Документация по планированию развития пассажирских перевозок (ДППР) муниципальных образований, содержащая мероприятия по достижению целевых значений РСТО.</p> <p>Лист согласования РСТО с отметками или подписями уполномоченных лиц органов местного самоуправления.</p> <p>Информационные материалы, подтверждающие участие органов местного самоуправления в процессе разработки и согласования РСТО.</p>	<p>Учет нормативной базы: РСТО должен быть разработан в соответствии с требованиями Федерального закона № 220-ФЗ.</p> <p>Целевые значения показателей должны быть реалистичными и достижимыми при текущих условиях.</p> <p>Учет согласования с органами местного самоуправления: Согласование целевых значений показателей РСТО с органами местного самоуправления является ключевым условием для получения максимального количества баллов.</p> <p>Важно наличие конкретных мероприятий в документах транспортного планирования муниципальных образований, направленных на достижение этих целевых значений.</p>

* Справочно

В соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", Региональный стандарт транспортного обслуживания населения (РСТО) должен включать следующие целевые показатели:

- Доступность транспортных услуг
- Частота движения транспорта
- Время в пути
- Комфортность перевозок
- Безопасность перевозок
- Информационное обеспечение

- Экологичность транспорта
- Тарифная политика

Эти показатели могут уточняться и дополняться в зависимости от специфики региона и требований местных органов власти.

Примеры оценки:

Ситуация 1	
РСТО отсутствует или не утвержден	В регионе нет утвержденного РСТО. Присваивается 0 баллов . Вес критерия = 0,15. Итоговая оценка = $0 \times 0,15 = 0$ балла.
Ситуация 2	
РСТО утвержден, но целевые значения не согласованы	РСТО разработан и утвержден на региональном уровне. Однако целевые значения показателей не согласованы с органами местного самоуправления Присваивается 2 балла . Вес критерия = 0,15. Итоговая оценка = $2 \times 0,15 = 0,3$ балла.
Ситуация 3	
РСТО утвержден и согласован	Расчет РСТО разработан, утвержден и согласован с органами местного самоуправления. Мероприятия по достижению целевых значений включены в ДПРП муниципальных образований. Присваивается 5 баллов . Вес критерия = 0,15. Итоговая оценка = $5 \times 0,15 = 0,75$ балла.

Таким образом, оценка проводится на основе анализа наличия РСТО, его соответствия законодательным требованиям и уровня согласования с органами местного самоуправления.

3.4 В субъекте Российской Федерации разработан и утвержден Региональный комплексный план транспортного обслуживания населения (далее – РКПТО), содержащий мероприятия по развитию межмуниципальных маршрутов для города и (или) городской агломерации в составе Заявки (в соответствии с [Федеральным законом](#) от 13.07.2015 N 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации")

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
--------------	---------------------------	------

0,15	РКПТО отсутствует или не утвержден	0
	РКПТО утвержден, но не содержит мероприятий по развитию ОПТ на территории города и (или) городской агломерации в составе Заявки	1
	РКПТО утвержден и содержит мероприятия по развитию ОПТ на территории города и (или) городской агломерации в составе заявки, направленные на достижение целевых значений РСТО	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>В регионе разработан и утвержден РКПТО. РКПТО соответствует требованиям Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ.</p> <p>РКПТО должен содержать мероприятия по развитию межмуниципальных маршрутов для города или городской агломерации.</p> <p>Мероприятия должны быть направлены на достижение целевых значений, установленных в Региональном стандарте транспортного обслуживания населения (РСТО).</p>	<p>Копия утвержденного РКПТО с указанием нормативных требований. Приказ или распоряжение органа исполнительной власти субъекта РФ об утверждении РКПТО.</p> <p>Документы для анализа содержания РКПТО: Разделы РКПТО, содержащие мероприятия по развитию межмуниципальных маршрутов. Ссылки на РСТО, если они указаны в качестве ориентира для планирования мероприятий. Документацию, подтверждающую связь мероприятий РКПТО с целями повышения качества транспортного обслуживания населения.</p>	<p>Учет нормативной базы: РКПТО должен быть разработан в соответствии с требованиями Федерального закона № 220-ФЗ. Мероприятия РКПТО должны быть реалистичными и достижимыми при текущих условиях.</p> <p>Учет содержания мероприятий: Важно наличие конкретных мероприятий, направленных на развитие межмуниципальных маршрутов. Мероприятия должны быть привязаны к достижению целевых значений, установленных в РСТО.</p>

Примеры оценки:

Ситуация 1	
РКПТО отсутствует или не утвержден	<p>В регионе нет утвержденного РКПТО</p> <p>Присваивается 0 баллов . Вес критерия = 0,15. Итоговая оценка = $0 \times 0,15 = 0$ балла.</p>
Ситуация 2	

РКПТО утвержден, но не содержит мероприятий по развитию ОПТ	РКПТО разработан и утвержден на региональном уровне. Однако он не предусматривает мероприятий по развитию межмуниципальных маршрутов. Присваивается 1 балла . Вес критерия = 0,15. Итоговая оценка = $1 \times 0,15 = 0,15$ балла.
Ситуация 3	
РКПТО утвержден и содержит мероприятия по развитию ОПТ	РКПТО разработан, утвержден и содержит мероприятия по развитию межмуниципальных маршрутов. Эти мероприятия направлены на достижение целевых значений, установленных в РСТО. Присваивается 5 баллов . Вес критерия = 0,15. Итоговая оценка = $5 \times 0,15 = 0,75$ балла.

Таким образом, оценка проводится на основе анализа наличия РКПТО, его содержания и соответствия нормативным требованиям.

Это позволяет определить уровень готовности региона к развитию качественного транспортного обслуживания населения.

3.5 В городе и (или) городской агломерации (муниципальных образованиях) разработан и утвержден документ (документы) планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее – ДПРП) (в соответствии с [Федеральным законом](#) от 13.07.2015 N 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации").

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,2	ДПРП отсутствует или не утвержден	0
	ДПРП утвержден, но не содержит обязательных сведений в соответствии с ФЗ-220	1
	ДПРП утвержден, содержит план изменения вида регулярных перевозок, план изменения маршрутов, график проведения конкурсных процедур и заключения контрактов, но не содержит мероприятия по достижению целевых показателей РСТО на территории города и (или) городской агломерации	2
	ДПРП утвержден, содержит план изменения вида регулярных перевозок, план изменения маршрутов, график проведения конкурсных процедур и заключения контрактов, а также мероприятия по достижению целевых показателей РСТО	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>В муниципальном образовании разработан и утвержден ДПРП.</p> <p>ДПРП соответствует требованиям Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ.</p> <p>Анализ содержания ДПРП ДПРП содержит обязательные сведения: План изменения вида регулярных перевозок. План изменения маршрутов. График проведения конкурсных процедур и заключения контрактов. Мероприятия по достижению целевых показателей Регионального стандарта транспортного обслуживания населения (РСТО).</p>	<p>Копия утвержденного ДПРП с указанием нормативных требований. Приказ или распоряжение органа местного самоуправления об утверждении ДПРП. Документы для анализа содержания ДПРП: Разделы ДПРП, содержащие план изменения вида регулярных перевозок. План изменения маршрутов. График проведения конкурсных процедур и заключения контрактов. Список мероприятий по достижению целевых показателей РСТО. Ссылки на РСТО, если они указаны в качестве ориентира для планирования мероприятий.</p>	<p>Учет нормативной базы: ДПРП должен быть разработан в соответствии с требованиями Федерального закона № 220-ФЗ. Все разделы ДПРП должны быть логически связаны между собой и направлены на повышение качества транспортного обслуживания населения. Учет содержания обязательных сведений: Важно наличие конкретных мероприятий, направленных на достижение целевых показателей РСТО. Мероприятия должны быть реалистичными и достижимыми при текущих условиях.</p>

Примеры оценки:

Ситуация 1	
ДПРП отсутствует или не утвержден	<p>В муниципальном образовании нет утвержденного ДПРП.</p> <p>Присваивается 0 баллов . Вес критерия = 0,2. Итоговая оценка = $0 \times 0,2 = 0$ балла.</p>
Ситуация 2	
ДПРП утвержден, но не содержит обязательных сведений	<p>ДПРП разработан и утвержден на уровне местного самоуправления.</p> <p>Однако он не включает обязательные разделы (планы изменений, графики конкурсных процедур).</p> <p>Присваивается 1 балл . Вес критерия = 0,2.</p>

	Итоговая оценка = $1 \times 0,2 = 0,2$ балла.
Ситуация 1	
ДПРП утвержден, содержит планы изменений, но не включает мероприятия по РСТО	<p>ДПРП разработан, утвержден и содержит планы изменений вида перевозок, маршрутов и график проведения конкурсов.</p> <p>Однако мероприятия по достижению целевых показателей РСТО отсутствуют.</p> <p>Присваивается 2 балла . Вес критерия = 0,2. Итоговая оценка = $2 \times 0,2 = 0,4$ балла.</p>

Таким образом, оценка проводится на основе анализа наличия ДПРП, его содержания и соответствия нормативным требованиям.

Это позволяет определить уровень готовности муниципального образования к развитию качественного транспортного обслуживания населения.

3.6 В городе и (или) городской агломерации разработана и утверждена комплексная схема (комплексные схемы) организации дорожного движения КСОДД на территории муниципального образования (муниципальных образований), в соответствии с [требованиями](#), утвержденными [приказом](#) Минтранса России от 30.07.2020 № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,1	КСОДД отсутствует или не утвержден	0
	КСОДД утвержден, но не содержит мероприятий в части ОПТ	1
	КСОДД утвержден и содержит мероприятия в части ОПТ	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>В муниципальном образовании разработана и утверждена КСОДД.</p> <p>КСОДД соответствует требованиям Приказа Минтранса России от 30.07.2020 № 274.</p> <p>Анализ содержания КСОДД Проверить, содержит ли КСОДД мероприятия, направленные на развитие</p>	<p>Копия утвержденной КСОДД с указанием нормативных требований.</p> <p>Приказ или распоряжение органа местного самоуправления об утверждении КСОДД.</p> <p>Документы для анализа содержания КСОДД: Разделы КСОДД, содержащие мероприятия по развитию ОПТ. Перечень мероприятий,</p>	<p>Учет нормативной базы: КСОДД должна быть разработана в соответствии с требованиями Приказа Минтранса России от 30.07.2020 № 274.</p> <p>Мероприятия КСОДД должны быть привязаны к конкретным целям повышения качества транспортного обслуживания населения.</p> <p>Учет содержания мероприятий:</p>

общественного пассажирского транспорта (ОПТ). Оценить актуальность и реалистичность этих мероприятий.	направленных на повышение эффективности работы ОПТ: Оптимизация маршрутов. Развитие транспортно-пересадочных узлов. Внедрение интеллектуальных транспортных систем для управления ОПТ. Создание приоритетных полос для ОПТ. Обустройство остановочных пунктов и парковок.	Важно наличие конкретных мероприятий, направленных на развитие ОПТ. Мероприятия должны быть реалистичными и достижимыми при текущих условиях.
--	--	--

Примеры оценки:

Ситуация 1	
КСОДД отсутствует или не утверждена	В муниципальном образовании нет утвержденной КСОДД. Присваивается 0 баллов . Вес критерия = 0,1. Итоговая оценка = $0 \times 0,1 = 0$ балла.
Ситуация 2	
КСОДД утверждена, но не содержит мероприятий в части ОПТ:	КСОДД разработана и утверждена на уровне местного самоуправления. Однако она не предусматривает мероприятий для развития ОПТ. Отсутствуют планы по оптимизации маршрутов. Не предусмотрено создание приоритетных полос для ОПТ. Присваивается 1 баллов . Вес критерия = 0,1 Итоговая оценка = $1 \times 0,1 = 0,1$ балла.
Ситуация 3	
КСОДД утверждена и содержит мероприятия в части ОПТ	КСОДД содержит мероприятия: Оптимизация существующих маршрутов ОПТ. Создание транспортно-пересадочных узлов. Внедрение интеллектуальных транспортных систем для управления движением ОПТ. Присваивается 5 баллов . Вес критерия = 0,1. Итоговая оценка = $5 \times 0,1 = 0,5$ балла.

--	--

Таким образом, оценка проводится на основе анализа наличия КСОДД, её содержания и соответствия нормативным требованиям.

Это позволяет определить уровень готовности муниципального образования к развитию качественной системы организации дорожного движения, включая работу общественного пассажирского транспорта.

3.7 Наличие единого безлимитного месячного проездного билета, стоимость которого не превышает значения, установленные пунктом 3.1.4 Социального стандарта транспортного обслуживания населения

* Единый безлимитный месячный проездной билет должен распространяться на все виды ОПТ всех перевозчиков (всех организационно-правовых форм и форм собственности) в городе и (или) городской агломерации

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,15	Единый безлимитный месячный проездной билет на все виды ОПТ отсутствует	0
	Единый безлимитный месячный проездной билет на все виды ОПТ внедрен	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>В городе или городской агломерации внедрен единый безлимитный месячный проездной билет.</p> <p>Распространяется ли он на все виды общественного пассажирского транспорта (ОПТ) всех перевозчиков независимо от организационно-правовых форм и форм собственности.</p> <p>Проверка соответствия стоимости проездного билета Сравнить стоимость ЕБМП с максимальным значением, установленным пунктом 3.1.4 Социального стандарта транспортного обслуживания населения.</p> <p>Убедиться, что стоимость не превышает указанное значение.</p>	<p>Решения, приказы, распоряжения об установлении проездного билета и его стоимости, расчеты ценовой доступности в соответствии с п. 3.1.4 Социального стандарта транспортного обслуживания населения</p> <p>Иные документы: Нормативные акты органов местного самоуправления, устанавливающие порядок и условия реализации ЕБМП. Положение о системе оплаты проезда в общественном транспорте. Информация о перевозчиках, принимающих участие в программе ЕБМП.</p> <p>Документы для проверки стоимости ЕБМП: Документы, подтверждающие расчет стоимости ЕБМП. Сравнительная таблица стоимости</p>	<p>Учет охвата видов транспорта: ЕБМП должен распространяться на все виды ОПТ, включая автобусы, троллейбусы, трамваи, маршрутные такси и другие виды транспорта, действующие в рамках регулярных перевозок.</p> <p>Учет участников рынка: Все перевозчики, независимо от организационно-правовой формы и формы собственности, должны принимать ЕБМП.</p> <p>Соответствие стоимости: Стоимость ЕБМП должна быть не выше значения, установленного пунктом 3.1.4 Социального стандарта.</p>

Добавлено примечание (Ins3): Рассматривать все виды транспорта или только автобусы?

	<p>проездного билета и значения, установленного пунктом 3.1.4 Социального стандарта.</p> <p>Дополнительные документы: Статистические данные о количестве пользователей ЕБМП</p>	
--	---	--

Примеры оценки:

<p>Ситуация 1</p> <p>ЕБМП отсутствует</p>	<p>В муниципальном образовании не внедрен единый безлимитный месячный проездной билет</p> <p>Присваивается 0 баллов .</p> <p>Вес критерия = 0,15.</p> <p>Итоговая оценка = $0 \times 0,15 = 0$ балла.</p>
<p>Ситуация 2</p> <p>ЕБМП внедрен</p>	<p>ЕБМП внедрен и распространяется на все виды ОПТ всех перевозчиков.</p> <p>Стоимость ЕБМП соответствует значению, установленному пунктом 3.1.4 Социального стандарта.</p> <p>Присваивается 5 баллов .</p> <p>Вес критерия = 0,15.</p> <p>Итоговая оценка = $5 \times 0,15 = 0,75$ балла.</p>
<p>Ситуация 3</p> <p>ЕБМП внедрен, но стоимость превышена</p>	<p>Расчет</p> <p>ЕБМП внедрен, но его стоимость выше значения, установленного пунктом 3.1.4 Социального стандарта.</p> <p>Присваивается 0 баллов .</p> <p>Вес критерия = 0,15.</p> <p>Итоговая оценка = $0 \times 0,15 = 0$ балла.</p>

Таким образом, оценка проводится на основе анализа наличия ЕБМП, его охвата всех видов ОПТ и соответствия стоимости установленному стандарту.

Это позволяет определить уровень доступности и социальной защищенности пассажиров при использовании общественного транспорта.

4. ПОКАЗАТЕЛИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ОПТ

4.1 Уровень расчетной бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации после распределения дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации на соответствующий год

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,4	УБОсуб \leq 0,8	5
	$< 0,8$ УБОсуб $> 1,2$	3
	УБОсуб $> 1,2$	0

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
Значение уровня расчетной бюджетной обеспеченности субъекта РФ за соответствующий год.	Расчетные материалы, предоставленные органами исполнительной власти субъекта РФ.	УБОсуб рассчитывается в соответствии с методологией, утвержденной федеральными органами власти. Значение УБОсуб может корректироваться после распределения дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности. Учет временного периода: Оценка проводится для конкретного года, указанного в задании. Важно использовать актуальные данные за соответствующий период.

Примеры оценки:

Ситуация 1 УБОсуб = 0,6	Значение УБОсуб не превышает 0,8. Присваивается 5 баллов . Вес критерия = 0,4. Итоговая оценка = $5 \times 0,4 = 2$ балла.
Ситуация 2 УБОсуб = 1,0	Значение УБОсуб находится в диапазоне от 0,8 до 1,2. Присваивается 3 балла . Вес критерия = 0,4.

	Итоговая оценка = $3 \times 0,4 = 1,2$ балла.
Ситуация 3 УБОсуб = 1,3	УБОсуб превышает 1,2 Присваивается 0 баллов . Вес критерия = 0,4. Итоговая оценка = $0 \times 0,4 = 0$ балла.

Таким образом, оценка проводится на основе расчета и анализа уровня расчетной бюджетной обеспеченности субъекта РФ. Это позволяет определить степень финансовой устойчивости региона и его потребность в федеральной поддержке.

4.2 Доля расходных обязательств на транспортное обслуживание население ОПТ в местном и/или региональном бюджете, %

* Учитываются все виды расходных обязательств (включая субсидии) на все виды ОПТ (автобусы, электробусы, трамваи и троллейбусы)

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,3	менее 0,5%	0
	0,5–1%	1
	1–1,5%	2
	1,5–2,5%	3
	2,5–3,5%	4
	более 3,5%	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>Информация обо всех видах расходов бюджета на транспортное обслуживание населения ОПТ за соответствующий год. Должны быть учтены все виды расходных обязательств, включая субсидии, на все виды ОПТ (автобусы, электробусы, трамваи, троллейбусы).</p> <p>Общий объем расходного бюджета общий объем расходной части местного или регионального бюджета за тот же период. Расчет доли расходов Расчёт расходов на ОПТ в процентном отношении к общему объему расходного бюджета: Доля расходов</p>	<p>Данные законов субъектов Российской Федерации об утверждении региональных бюджетов и НПА органов местного самоуправления об утверждении местных муниципальных бюджетов, сведения единого портала бюджетной системы Российской Федерации</p>	<p>Учет всех видов расходов: Важно учитывать все виды расходов на ОПТ, включая: Затраты на закупку и содержание транспортных средств. Оплата труда работников транспортных предприятий. Субсидии для компенсации недополученных доходов перевозчиков. Инвестиции в развитие инфраструктуры для ОПТ. Учет временного периода: Оценка проводится для конкретного года, указанного в задании. Важно использовать актуальные данные за</p>

$= \left(\frac{\text{Расходы на ОПТ}}{\text{Общий объем расходного бюджета}} \right) \times 100\%$		соответствующий период.
---	--	-------------------------

Примеры оценки:

Ситуация 1	
Доля расходов = 1%	Уровень оценки от 0,5–1% Присваивается 1 баллов . Вес критерия = 0,3. Итоговая оценка = 1 × 0,3 = 0,3 балла.

Таким образом, оценка проводится на основе расчета доли расходов на ОПТ в местном или региональном бюджете.

Это позволяет определить уровень финансирования транспортного обслуживания населения и его значимость для бюджета.

4.3 Количество категорий населения, для которых установлен льготный проезд в ОПТ на территории города и (или) городской агломерации (за исключением федеральных льготников)

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,1	менее 3	0
	3–5	1
	5–6	2
	6–8	3
	8–10	4
	более 10	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
Данные по всем категориям населения, для которых местными нормативными актами установлены льготы на проезд в ОПТ с исключением из списка федеральных льготников (например, ветеранов Великой Отечественной войны, инвалидов I и II групп). Подсчет количества категорий Результат пересчета всех действующих категорий льготников и подсчет их	НПА, устанавливающие перечень категорий населения, имеющих право на льготный проезд в ОПТ Нормативные правовые акты местного самоуправления, устанавливающие льготы на проезд в ОПТ. Перечень категорий льготников, утвержденный органами местной власти. Информационные материалы, разъясняющие порядок предоставления льгот. Дополнительные документы: Отчеты об использовании льготных проездных билетов. Данные о количестве фактических пользователей льгот.	Учет федеральных льготников: Федеральные льготники не учитываются при подсчете категорий льготников для оценки данного показателя. Учет региональных и местных льгот: Важно учитывать только те категории, которые установлены региональными или местными нормативными актами.

общего количества.		
--------------------	--	--

Примеры оценки:

Ситуация 1	
Количество категорий = 4	<p>Расчет</p> <p>Перечень льготников: пенсионеры, студенты очной формы обучения, дети до 7 лет, многодетные семьи.</p> <p>Присваивается 1 баллов . Вес критерия = 0,1. Итоговая оценка = $1 \times 0,1 = 0,1$ балла.</p>

Таким образом, оценка проводится на основе анализа количества категорий льготников, для которых установлены льготы на проезд в ОПТ за счет местных или региональных средств.

Это позволяет оценить уровень социальной поддержки населения в сфере транспортного обслуживания.

4.4 Доля покрытия эксплуатационных расходов на регулярные автобусные перевозки билетной выручкой, %
* Определяется соотношением собираемой билетной выручки по всем маршрутам регулярных перевозок на территории города и (или) городской агломерации и сумм субсидий на перевозку льготных категорий пассажиров к общим расходам на выполнение работы транспортных средств за год

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
0,2	менее 40%	0
	40–50%	1
	50–60%	2
	60–70%	3
	70–80%	4
	более 80%	5

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>Информация о собираемой билетной выручке за год по всем маршрутам регулярных перевозок с</p> <p>Учесть сумму субсидий, направляемых на перевозку льготных категорий пассажиров.</p> <p>Определение общих расходов</p> <p>Общие эксплуатационные расходы транспортных</p>	<p>Сведения перевозчиков по формам бухгалтерской отчетности, сведения операторов ЕСПБ, данные организаторов перевозок</p> <p>Документы для расчета доходов: Отчеты о собираемой билетной выручке за год.</p> <p>Данные о суммах субсидий на перевозку льготных категорий пассажиров.</p>	<p>Учет всех источников доходов: Важно учитывать не только билетную выручку, но и субсидии, предоставляемые для компенсации расходов на перевозку льготных категорий пассажиров.</p> <p>Учет всех видов расходов: Все эксплуатационные расходы должны быть учтены в полном объеме, чтобы обеспечить точность расчета.</p>

<p>средств за год, включая: Затраты на топливо. Оплата труда водителей и обслуживающего персонала. Техническое обслуживание и ремонт. Другие операционные затраты. Расчет доли покрытия эксплуатационных расходов билетной выручкой (включая субсидии): Доля покрытия = $\frac{\text{Билетная выручка} + \text{Субсидии}}{\text{Общие расходы}} \times 100\%$</p>	<p>Документы для расчета расходов: Финансовая отчетность транспортных предприятий, участвующих в регулярных перевозках. Информация об общих эксплуатационных расходах за год. Дополнительные документы: Нормативные акты, регулирующие порядок расчета и учета расходов на регулярные перевозки. Договоры с перевозчиками и контракты на оказание услуг.</p>	
---	---	--

Примеры оценки:

Ситуация 1	
Доля покрытия = 50%	<p>Расчет Уровень оценки 40–50% Присваивается 1 баллов . Вес критерия = 0,2. Итоговая оценка = $1 \times 0,2 = 0,2$ балла.</p>

Таким образом, оценка проводится на основе анализа доли покрытия эксплуатационных расходов билетной выручкой.

Это позволяет определить финансовую эффективность системы регулярных автобусных перевозок и степень зависимости от бюджетного финансирования.

5. ПОКАЗАТЕЛЬ УЧАСТИЯ В МЕРОПРИЯТИИ В 2020–2024 ГОДАХ

5.1 Объем федерального финансирования, направленного для приобретения подвижного состава общественного транспорта в 2020–2024 годах в рамках мероприятия «Проведены мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в городских агломерациях в рамках приобретения транспортных средств по договорам лизинга, заключенным с публичным акционерным обществом «Государственная транспортная лизинговая компания» со скидкой» федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
1	не предоставлялась	5
	предоставлялась: менее 0,5 млрд руб.*	1
	более 0,5 млрд руб. *включительно	0

Исходные данные:	Документы подтверждающие показатели критерия:	При проведении оценки важно учитывать:
<p>Информация о сумме федерального финансирования, выделенного для обновления подвижного состава общественного пассажирского транспорта в городских агломерациях с учетом что средства были выделены в рамках мероприятия «Проведены мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в городских агломерациях» федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги».</p> <p>Проверка условий предоставления средств Транспортные средства приобретались по договорам лизинга с ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) со</p>	<p>Документы для подтверждения финансирования: Распоряжения или постановления Правительства РФ о выделении федеральных средств. Договоры лизинга с ГТЛК, подтверждающие условия приобретения подвижного состава. Отчеты о фактическом использовании средств федерального финансирования. Дополнительные документы: Информационные материалы о реализации мероприятий федерального проекта «Развитие общественного транспорта». Данные о количестве и стоимости приобретенных единиц подвижного состава.</p>	<p>Учет целевого использования средств: Финансирование должно быть направлено исключительно на обновление подвижного состава общественного транспорта в городских агломерациях. Учет периода: Оценка проводится за период 2020–2024 годы. Важно использовать актуальные данные за указанный временной интервал.</p>

скидкой.		
----------	--	--

Примеры оценки:

Ситуация 1	
Финансирование не предоставлялось	Присваивается 5 баллов . Вес критерия = 1. Итоговая оценка = $5 \times 1 = 5$ балла.
Ситуация	
Финансирование предоставлялось (менее 0,5 млрд руб.)	За период 2020–2024 годы федеральное финансирование составило 400 млн рублей Присваивается 1 балл . Вес критерия = 1 Итоговая оценка = $1 \times 1 = 1$ балл

**Экспертное заключение
по заявке на участие в мероприятии по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта "Развитие общественного транспорта" национального проекта "Инфраструктура для жизни"**

« ____ » _____ 20__ г. № ____

г. Москва

Заявка _____ от _____ № _____
(краткое наименование Заявителя) (дата подачи Заявки) (номер Заявки)

Введение

Настоящее экспертное заключение подготовлено на основе анализа представленной заявки субъекта Российской Федерации на участие в мероприятии по обновлению подвижного состава и инфраструктуры общественного пассажирского транспорта (ОПТ) в рамках Национального проекта "Инфраструктура для жизни" (НП ИДЖ).

Раздел 1. Проверка соответствия заявки основным условиям оказания федеральной поддержки обновления подвижного состава городского ОПТ в рамках реализации "Развитие общественного транспорта" национального проекта "Инфраструктура для жизни"

п/п	Наименование требования	Выполнение требования	Перечень подтверждающих документов/комментарии
1	Экологичность и требования к конструкции подвижного состава наземного ОПТ		
1.1	Приобретение транспортных средств, включая автобусы особо большого, большого и среднего классов, работающие на газомоторном топливе (метан (СН4)).	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
1.2	Приобретение автобусов, оснащенных дизельным двигателем, экологические характеристики которого соответствуют требованиям экологического класса Евро-3 или выше ⁵	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
1.3	Приобретаемый подвижной состав должен соответствовать требованиям к базовым комплектациям, одобренным в установленном порядке проектным комитетом по национальному проекту «Инфраструктура для жизни»	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	

⁵ В случаях, когда снабжение муниципальных образований и (или) городских агломераций в составе субъекта Российской Федерации природным газом (метаном) посредством магистрального газопровода не осуществляется.

2	Локализация и сроки производства подвижного состава наземного ОПТ		
2.1	Приобретение подвижного состава, произведенного на территории Российской Федерации, не ранее, чем за 1 год до даты поставки по договору лизинга перевозчику, и соответствующих требованиям к базовым комплектациям, утвержденным распоряжением Минтранса России	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3	Условие эксплуатации приобретаемого подвижного состава наземного ОПТ		
3.1	Обеспечение эксплуатации приобретаемого подвижного состава не менее 5 лет на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам, проходящих в границах городов и городских агломерации с населением более 50 тыс. человек (далее - маршруты)	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
4.	Условие показателя доли парка подвижного состава наземного ОПТ		
4.1	Показатель доли парка общественного транспорта в агломерациях и городах с населением более 50 тыс. человек, определяемый в соответствии с Методикой, утвержденной Минтрансом России, на момент подачи заявки менее 85 %.	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
5.	Сроки и условия подачи заявки		
5.1	На один город и (или) городскую агломерацию в течение года подается не более одной Заявки.	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
5.2	Для каждого города и (или) городской агломерации в составе общей Заявки субъекта Российской Федерации готовятся и подаются отдельные материалы и документы в соответствии с приложением N 1 к Порядку.	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
	Вывод:		
	Заявитель соответствует	<i>Соответствует/</i>	

требованиям Порядка (методики) определения субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта "Развитие общественного транспорта" национального проекта "Инфраструктура для жизни"	<i>Не соответствует</i>	
---	-------------------------	--

Раздел 2. Проверка соответствия заявки и прилагаемых к ней документов требованиям Порядка

№ п/п	Наименование требования	Выполнение требования	Комментарии (при необходимости) должны содержать полный исчерпывающий перечень причин (документов) соответствия/не соответствия требованиям подтверждающих результаты проверки.
1	Заявка	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
2	Перечень маршрутов, на которых предполагается осуществлять эксплуатацию приобретаемого в лизинг подвижного состава, в соответствии с таблицей 1 Порядка	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3	Значения критериев оценки заявки для муниципальных образований в том числе в составе городской агломерации, в границах которых проходят либо будут проходить маршруты, указанные в пункте 2 Заявки, в соответствии с таблицей 2 Порядка		
3.1	Количество автомобильных, газонаполнительных, компрессорных станций (АГНКС) и многопливных автомобильных заправочных станций (МАЗС) с участками реализации сжатого природного газа, криогенных автомобильных заправочных станций сжиженного природного газа (КриоГЭС), передвижных автомобильных газозаправочных станций (ПАГЭС), использующихся на территории муниципального образования (муниципальных образований) для заправки газомоторной техники на конец предшествующего года, ед., а также АГНКС, КриоГЭС, МАЗС, ПАГЭС, планируемых к вводу в эксплуатацию не позднее даты начала эксплуатации приобретаемого подвижного состава	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3.2	Доля протяженности выделенных полос для движения автобусов по регулярным маршрутам в общей протяженности улично-дорожной сети, по которой проходят	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	

	регулярные маршруты		
3.3	Уровень износа автобусной инфраструктуры	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3.4	Доля подвижного состава ОПТ, находящегося в нормативном состоянии	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3.5	Доля маршрутов в пределах муниципального образования (муниципальных образований), работающих по регулируемым тарифам на конец предшествующего года	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3.6	Средневзвешенное суточное время выполнения рейсов на регулярных автобусных маршрутах	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3.7	Доля автобусов большого и особо большого класса пассажироместности, эксплуатируемых на маршрутах регулярных перевозок	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3.8	Доля автобусов, конструкция которых обеспечивает доступ для перевозки маломобильных групп населения в общем количестве автобусов, эксплуатируемых на маршрутах регулярных перевозок	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3.9	Доля объема перевозок по контрактам на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок, в пределах муниципального образования (муниципальных образований), предусматривающих перечисление заказчику платы за проезд пассажиров ("брутто-контракты"), на текущий год или в соответствии с планом на период реализации мероприятия Заявки	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3.10	Доля автобусов, оборудованных средствами безналичной оплаты проезда с использованием специализированной транспортной карты (электронного проездного билета), либо банковских карт и(или) мобильных телефонов	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3.11	Пешеходная доступность остановочных пунктов ОПТ для	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	

	многоквартирных жилых домов		
3.12	В муниципальном образовании, городской агломерации и (или) субъекте Российской Федерации создан единый центр организации перевозок	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3.13	В муниципальном образовании, городской агломерации и (или) субъекте Российской Федерации создан центр организации дорожного движения	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3.14	Наличие единого безлимитного месячного проездного билета, стоимость которого не превышает значения, установленные пунктом 3.1.4 Социального стандарта транспортного обслуживания населения	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3.15	Доля расходных обязательств на транспортное обслуживание население ОПТ в местном и/или региональном бюджете	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3.16	Количество категорий населения, для которых установлен льготный проезд в ОПТ на территории города и (или) городской агломерации (за исключением федеральных льготников)	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
3.17	Доля покрытия эксплуатационных расходов на регулярные автобусные перевозки билетной выручкой	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
4	Перечень запланированных до 2030 года мероприятий по обновлению до 85 процентов подвижного состава ОПТ, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного (включая приобретение подвижного состава, установление новых и/или изменение параметров существующих маршрутов ОПТ в границах муниципальных образований, в том числе в составе городской агломерации), в разбивке по годам, содержащий следующую информацию:		
4.1	Перечень и характеристики маршрутов, на которых планируется использование приобретаемого подвижного состава, с указанием планируемых объемов перевозок, суточного числа рейсов, интервала движения (либо расписания), режима работы маршрута;	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
4.2	Схемы маршрутов, на которых планируется использование	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	

	приобретаемого подвижного состава;		
4.3	Требуемое число единиц подвижного состава по маршрутам, виду и классу транспортных средств (с учетом коэффициента выпуска подвижного состава на линию);	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
4.4	Укрупненную оценку затрат на приобретение подвижного состава, необходимого для реализации запланированных мероприятий, в разбивке по годам;	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
5.	Гарантийные письма высшего органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления муниципалитетов, участвовавших в формировании Заявки, содержащие обязательства по внесению изменений в комплексную схему транспортного обслуживания населения (КСОТ) городской агломерации (при наличии), документы планирования регулярных перевозок муниципальных образований, в том числе в составе городской агломерации, документы планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, и (или) региональный комплексный план транспортного обслуживания населения, предусматривающих реализацию мероприятий, перечисленных в пункте 1 перечня документов (в случае наличия), прилагаемых к Заявке, в случае принятия Минтрансом России решения о предоставлении в лизинг перевозчикам, обслуживающим маршруты, указанные в пункте 1 Заявки, подвижного состава ОПТ	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	

	на льготных условиях;		
6.	Перечень перевозчиков, выразивших готовность приобрести в лизинг и осуществлять эксплуатацию приобретенного подвижного состава, содержащий:		
6.1	Сведения о действующих государственных или муниципальных контрактах на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа по маршрутам в границах городской агломерации;	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
6.2	Сведения об опыте работы перевозчика (в т.ч. об опыте эксплуатации типов подвижного состава, указанных в Заявке);	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
6.3	Сведения о возможностях предприятий по организации эксплуатации типов подвижного состава, указанных в Заявке (в т.ч. о наличии необходимой ремонтной базы и площадей для хранения подвижного состава) и увеличения этих возможностей.	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
7	Утвержденные документы транспортного планирования (РКПТО, документы планирования регулярных перевозок, КСОДД) субъекта Российской Федерации и (или) муниципальных образований, в том числе в составе городской агломерации, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава (в случае, если разработка данных документов является обязательной для муниципального образования), а также РСТО.	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
8	Документы, материалы и расчетные файлы, подтверждающие значения критериев оценки Заявки, указанные в таблице 2 .	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
9	Гарантийное письмо (гарантийные письма) перевозчиков о готовности, в случае заключения государственного или	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	

	муниципального контракта на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа по маршрутам, приобрести в лизинг необходимое число единиц подвижного состава для обслуживания данных маршрутов (с учетом коэффициента выпуска подвижного состава на линию), указанное в Заявке.		
10	Документация (проект документации) о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, в отношении маршрутов ОПТ, предложенных в Заявке. Данная документация должна предусматривать:		
10.1	требования к эксплуатируемому на маршрутах подвижному составу, включая требования к классу, оснащенности системой безналичной оплаты поезда, возможности использования газомоторного топлива, иные необходимые требования;	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
10.2	право перевозчика, с которым будет заключен государственный либо муниципальный контракт на выполнение перевозок по маршруту, на приобретение подвижного состава в лизинг на льготных условиях (вне зависимости от того, участвовал ли данный перевозчик в подготовке Заявки);	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
10.3	обязательства перевозчика осуществлять на данном маршруте эксплуатацию подвижного состава, приобретаемого в лизинг на льготных условиях.	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
11	Иные обосновывающие материалы, раскрывающие содержание транспортной политики в рассматриваемой агломерации и (или) городе с численностью населения свыше 50 тыс. чел.	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	
Вывод:			
	Заявка и прилагаемые к ней документы соответствуют требованиям Порядка	<i>Соответствует/ Не соответствует</i>	

Раздел 3. Результаты экспертизы:

1. Оценка уровня развития инфраструктуры ОПТ на территории города и (или) агломерации, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава _____

2. Оценка текущего состояния ОПТ на территории города и (или) в агломерации, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава _____

3. Оценка развития ОПТ на территории города и (или) агломерации, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава. _____

4. Оценка финансирования ОПТ в городе и (или) агломерации _____

5. Интегральный показатель эффективности (ИПЭ), на основе которого определяются субъекты Российской Федерации, участвующие в мероприятии по обновлению подвижного состава ОПТ в рамках НП ИДЖ _____

6. Запрашиваемая сумма финансовой поддержки: _____ руб.

Приложение

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

N	Направления оценки	Оценка (С)	Вес направления (В)	Взвешенная оценка (Ai=B * C)
1.	Показатели развития инфраструктуры ОПТ		0,2	
2.	Показатели текущего состояния ОПТ		0,3	
3.	Показатели развития ОПТ		0,25	
4.	Показатели финансирования ОПТ		0,25	
	Итоговая оценка (сумма)		1,00	

Показатели оценки деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления в сфере развития ОПТ

Группа показателей	Показатель	Вес критерия	Уровень оценки показателя	Балл
1. Показатели уровня развития инфраструктуры ОПТ	1.1 Количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) и многопливных автомобильных заправочных станций (МАЗС) с участками реализации сжатого природного газа, криогенных автомобильных заправочных станций сжиженного природного газа (КриоГЭС), передвижных автомобильных газозаправочных станций (ПАГЭС), использующихся на территории муниципального образования (муниципальных образований) для заправки газомоторной техники на конец предшествующего года, ед., а также АГНКС, МАЗС, КриоГЭС, и ПАГЭС, введенные в эксплуатацию не позднее даты начала эксплуатации приобретаемого подвижного состава и расположенные на расстоянии не более 10 км от начальной или конечной остановки маршрута или парка/депо, единиц * В случае если на территории города и (или) агломерации в составе субъекта Российской Федерации снабжение природным газом (метаном) посредством магистрального газопровода не осуществляется, а в составе Заявки предусмотрены автобусы, оснащенные дизельным двигателем, присваивается оценка 5 баллов.	0,3		
	1.2 Доля протяженности выделенных полос для движения автобусов по регулярным маршрутам в общей протяженности улично-дорожной сети, по которой проходят регулярные маршруты, % * Для городов и (или) агломераций с численностью населения до 200 тыс. жителей применяется балл 5	0,4		
	1.3 Уровень износа автобусной	0,3		

	инфраструктуры, % * К автобусной инфраструктуре для целей настоящего Порядка относятся автостанции, автовокзалы, билетные кассы, остановочные пункты, отстойно-разворотные площадки, диспетчерские пункты, парки (депо).			
Общий результат по показателю уровня развития инфраструктуры ОПТ				
2. Показатели текущего состояния ОПТ	2.1 Доля подвижного состава ОПТ, находящегося в нормативном состоянии, % * Учитывается подвижной состав всех видов ОПТ (автобусы, электробусы, трамваи и троллейбусы)	0,3		
	2.2 Доля маршрутов, работающих по регулируемым тарифам на конец предшествующего года, % от общего количества регулярных автобусных маршрутов (в т.ч. межмуниципальных), работающих в пределах муниципального образования (муниципальных образований)	0,2		
	2.3 Средневзвешенное суточное время выполнения рейсов на регулярных автобусных маршрутах, ч * Учитывается средняя разница времени отправления последнего и первого рейсов с начальных (конечных) остановочных пунктов по всем маршрутам регулярных автобусных перевозок в муниципальном и межмуниципальном сообщении	0,1		
	2.4 Доля автобусов большого и особо большого класса пассажироместности, эксплуатируемых на маршрутах регулярных перевозок, %	0,1		
	2.5 Доля автобусов, конструкция которых обеспечивает доступ для перевозки маломобильных групп населения в общем количестве автобусов, эксплуатируемых на маршрутах регулярных перевозок, %	0,1		
	2.6 Расчетная доля объема автобусных перевозок по контрактам на выполнение работ, связанных с выполнением регулярных перевозок, в пределах муниципального образования (муниципальных образований)	0,05		

	<p>образований), предусматривающих перечисление заказчику 100% платы за проезд пассажиров ("брутто-контракты"), на текущий год или в соответствии с планом на год реализации мероприятий Заявки, %</p>			
	<p>2.7 Доля автобусов, оборудованных средствами безналичной оплаты проезда с использованием специализированной транспортной карты (электронного проездного билета), либо банковских карт и(или) мобильных телефонов, %</p>	0,05		
	<p>2.8 Пешеходная доступность остановочных пунктов ОПТ для многоквартирных жилых домов*: доля многоквартирных домов (9 и более квартир; при отсутствии данных о числе квартир - жилых домов общей площади не менее 800 кв. м), находящихся на расстоянии пешего подхода (с учетом обхода естественных и искусственных преград) не более 500 м от контура жилого дома до каждого из остановочных пунктов встречных направлений движения маршрутов ОПТ (по итогам реализации мероприятий, предусмотренных Заявкой), %</p> <p>* Расчет взаимной удаленности контуров жилых домов и точек размещения остановочных пунктов производится в ГИС-системе или средствами управления базами данных. Рекомендуется использовать информацию о контурах, назначении, этажности и площади из данных технической инвентаризации зданий, координаты остановочных пунктов из данных диспетчерской системы ОПТ. Допускается использование открытых источников данных о размещении контуров жилых зданий и остановочных пунктов ОПТ. При отсутствии данных о сети пешеходных путей, при расчете допускается использование покрытия участка контура здания кругами доступности остановочных пунктов общественного ОПТ. С учетом коэффициента</p>	0,1		

	<p>непрямолинейности сети улиц и дорог равного 1,2, радиус круга доступности должен составлять 417 м для многоквартирных и 667 м для индивидуальных жилых домов (с проверкой отсутствия непреодолимых для пешеходов препятствий).</p> <p>Расчет подтверждается предоставлением используемой базы контуров и параметров зданий, координат и названий остановочных пунктов с указанием источников, метода и результатов расчета (схемой остановочных пунктов с кругами доступности, с обозначением зданий, находящихся за пределами расстояния пешего подхода 500 м).</p>			
Общий результат по показателю текущее состояние ОПТ				
3 Показатели развития ОПТ	3.1 В муниципальном образовании, городской агломерации и (или) субъекте Российской Федерации создан единый центр организации перевозок	0,15		
	3.2 В муниципальном образовании, городской агломерации и (или) субъекте Российской Федерации создан центр организации дорожного движения (далее – ЦОДД) * Для городов с численностью населения до 200 тыс. жителей применяется балл 5	0,1		
	3.3 В субъекте Российской Федерации разработан и утвержден Региональный стандарт транспортного обслуживания населения (далее – РСТО), в котором установлены и согласованы с органами местного самоуправления целевые значения показателей для города и (или) городской агломерации (в соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 N 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации")	0,15		
	3.4 В субъекте Российской Федерации разработан и утвержден Региональный			

	<p>комплексный план транспортного обслуживания населения (далее – РКПТО), содержащий мероприятия по развитию межмуниципальных маршрутов для города и (или) городской агломерации в составе Заявки (в соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 N 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации")</p>	0,15		
	<p>3.5 В городе и (или) городской агломерации (муниципальных образованиях) разработан и утвержден документ (документы) планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее – ДПРП) (в соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 N 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации")</p>	0,2		
	<p>3.6 В городе и (или) городской агломерации разработана и утверждена комплексная схема (комплексные схемы) организации дорожного движения на территории муниципального образования (муниципальных образований), в соответствии с требованиями, утвержденными приказом Минтранса России от 30.07.2020 № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».</p>	0,1		
	<p>3.7 Наличие единого безлимитного месячного проездного билета, стоимость которого не превышает значения, установленные пунктом</p>			

	3.1.4 Социального стандарта транспортного обслуживания населения * Единый безлимитный месячный проездной билет должен распространяться на все виды ОПТ всех перевозчиков (всех организационно-правовых форм и форм собственности) в городе и (или) городской агломерации	0,15		
Общий результат по показателю развития ОПТ				
4 Показатели финансирования ОПТ	4.1 Доля расходных обязательств на транспортное обслуживание население ОПТ в местном и/или региональном бюджете, % * Учитываются все виды расходных обязательств (включая субсидии) на все виды ОПТ (автобусы, электробусы, трамваи и троллейбусы)	0,4		
	4.2 Количество категорий населения, для которых установлен льготный проезд в ОПТ на территории города и (или) городской агломерации (за исключением федеральных льготников)	0,2		
	4.3 Доля покрытия эксплуатационных расходов на регулярные автобусные перевозки билетной выручкой, % * Определяется соотношением собираемой билетной выручки по всем маршрутам регулярных перевозок на территории города и (или) городской агломерации и сумм субсидий на перевозку льготных категорий пассажиров к общим расходам на выполнение работы транспортных средств за год	0,25		
	4.4 Аудит расчета НМЦК на обслуживаемых согласно проекту маршруту /ах, выполненный в соответствии с действующей редакцией Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом	0,15		

Общий результат по показателю финансирования ОПТ			
---	--	--	--

Экспертная группа:

- 1.
- 2.

(ФИО)

(подпись)

