

О социальном стандарте транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории города Новосибирска

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 31.01.2017 № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», руководствуясь Уставом города Новосибирска, ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории города Новосибирска (приложение).

2. Департаменту информационной политики мэрии города Новосибирска обеспечить опубликование постановления.

3. Контроль за исполнением постановления возложить на начальника департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска.

Мэр города Новосибирска

А. Е. Локоть

Разослать:

1. Департамент транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса
2. Департамент информационной политики
3. Управление пассажирских перевозок
4. Управление автомобильных дорог

СОГЛАСОВАНО

Заместитель мэра города Новосибирска

О. П. Клемешов

Начальник департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса

Р. В. Дронов

Начальник департамента информационной политики

М. Н. Столяров

Исполняющая обязанности начальника департамента правовой и кадровой работы

А. Н. Макарухина

Заместитель начальника департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса – начальник управления пассажирских перевозок

В. В. Кондауров

Начальник управления документационного обеспечения

М. Б. Барбышева

Приложение  
к постановлению мэрии  
города Новосибирска  
от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

**СОЦИАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ**  
**транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок**  
**пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным**  
**электрическим транспортом на территории города Новосибирска**

**1. Общие положения**

1.1. Социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории города Новосибирска (далее – стандарт) разработан в соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 31.01.2017 № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», Уставом города Новосибирска.

1.2. Стандарт устанавливает уровень и показатели качества транспортного обслуживания населения города Новосибирска (далее – население) при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее – перевозки пассажиров и багажа) по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах города Новосибирска (далее – муниципальный маршрут) и их нормативные значения.

Под транспортным обслуживанием населения понимается выполнение работ по осуществлению перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам. Качество транспортного обслуживания населения представляет собой интегральную оценку уровня транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам и выражается в совокупности характеристик надежности, доступности и комфорта.

1.3. Показатели качества транспортного обслуживания населения и их нормативные значения, установленные стандартом, применяются при разработке муниципальных правовых актов в сфере транспортного и градостроительного планирования, в том числе при подготовке документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах города Новосибирска, заключении муниципальных контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и город-

ским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам, а также при контроле за осуществлением перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам.

## 2. Показатели качества транспортного обслуживания населения и их нормативные значения

2.1. Доступность – характеристика качества транспортного обслуживания населения, выраженная в наличии возможности получения населением услуг по перевозке пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам.

### 2.1.1. Территориальная доступность остановочных пунктов.

Расстояние кратчайшего пешеходного пути следования от ближайшей к остановочному пункту точки границы земельного участка, на котором расположен объект, до ближайшего остановочного пункта, который обслуживается муниципальным маршрутом, не превышает значений, установленных в зависимости от категории объекта, указанного в таблице 1.

Таблица 1

Предельные расстояния кратчайшего пешеходного пути от границ участков объектов до остановочных пунктов

Категория объекта	Расстояние кратчайшего пешеходного пути, не более, м
Многоквартирный дом	400
Индивидуальный жилой дом	700
Предприятия торговли с площадью торгового зала 1000 м <sup>2</sup> и более	400
Поликлиники и больницы муниципальной, региональной и федеральной системы здравоохранения, учреждения (отделения) социального обслуживания граждан	300
Терминалы внешнего транспорта	300

2.1.2. Доступность остановочных пунктов для маломобильных групп населения.

Маломобильные группы населения – это инвалиды, люди с временным нарушением здоровья, беременные женщины, люди преклонного возраста, люди с детскими колясками, иные категории населения, испытывающие затруднения при пользовании услугами по перевозке пассажиров и багажа по муници-

пальным маршрутам.

Все остановочные пункты, которые обслуживаются муниципальными маршрутами, отвечают требованиям, установленным подпунктами 7.3.1 – 7.3.16 ОДМ 218.2.007-2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства», изданного на основании распоряжения Росавтодора от 05.06.2013 № 758-р.

2.1.3. Доступность транспортных средств для маломобильных групп населения.

Во всех транспортных средствах, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, перевозчиком должна обеспечиваться посадка и высадка, в том числе с использованием специальных подъемных устройств для пассажиров из числа инвалидов, не способных передвигаться самостоятельно, в соответствии с Порядком обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 01.12.2015 № 347.

2.1.4. Ценовая доступность поездок по муниципальным маршрутам.

Среднемесячные расходы пассажира на осуществление поездок по муниципальным маршрутам составляют не более 7% от величины среднего арифметического взвешенного среднедушевого денежного дохода населения Новосибирской области. Величина среднего арифметического взвешенного среднедушевого денежного дохода населения Новосибирской области рассчитывается для интервалов среднедушевых денежных доходов в распределении населения по величине среднедушевых денежных доходов, расположенных ниже значения среднедушевого денежного дохода населения в Новосибирской области:

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

где

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

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

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

Величина среднемесячных расходов пассажира на осуществление поездок по муниципальным маршрутам приравнивается к стоимости билета длительного пользования для проезда по муниципальным маршрутам по регулируемым тарифам, предоставляющего право на неограниченное количество поездок

в течение месяца, в случае если доля рейсов муниципальных маршрутов по нерегулируемым тарифам составляет не более 25% от общего количества рейсов муниципальных маршрутов.

#### 2.1.5. Оснащенность остановочных пунктов.

Все остановочные пункты оснащены средствами зрительного информирования пассажиров с актуальной информацией и прочими элементами обустройства в соответствии с требованиями, установленными пунктами 14 – 18 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 № 112 (далее – Правила перевозки пассажиров).

Под средствами зрительного информирования пассажиров понимаются справочно-информационные стенды и табло, размещенные на объектах транспортной инфраструктуры, а также в транспортных средствах, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, содержащие информацию о муниципальных маршрутах и их расписании.

2.2. Надежность – характеристика качества транспортного обслуживания населения, выраженная в стабильности получения услуг по перевозке пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам и предсказуемости уровня их качества.

#### 2.2.1. Соблюдение расписания муниципальных маршрутов.

Отправление транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, от каждого остановочного пункта осуществляется в соответствии с установленным расписанием либо в пределах двух минут от указанного в расписании времени. Количество рейсов муниципальных маршрутов, осуществленных с опозданием свыше двух минут, не превышает 15% от общего количества рейсов, предусмотренных расписанием конкретного муниципального маршрута.

2.3. Комфортность – характеристика качества транспортного обслуживания населения, выраженная в уровне удобства пользования услугами по перевозке пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, в том числе отсутствии физиологического и психологического дискомфорта для пассажиров в процессе потребления услуги.

2.3.1. Оснащенность транспортных средств средствами информирования пассажиров.

Все транспортные средства, используемые для осуществления перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, оснащены средствами информирования пассажиров в соответствии с пунктами 32, 33, 36 и подпунктами «а», «б», «г» пункта 37 Правил перевозок пассажиров.

Информирование пассажиров о наименовании остановочных пунктов осуществляется с одновременным использованием автоинформатора и электронного табло. При отсутствии автоинформатора допускается информирование пассажиров о наименовании остановочных пунктов экипажем транспортного средства.

### 2.3.2. Температура в салоне транспортных средств.

Все транспортные средства, используемые для осуществления перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, оборудованы системами отопления и кондиционирования воздуха, настроенными на поддержание комфортной температуры в салоне транспортного средства в любое время года. Температурный режим: не менее 12 градусов Цельсия при среднесуточной температуре наружного воздуха ниже 5 градусов Цельсия, не более 25 градусов Цельсия при среднесуточной температуре наружного воздуха выше 20 градусов Цельсия.

### 2.3.3. Соблюдение норм вместимости.

Фактическая наполненность транспортного средства, задействованного в осуществлении перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, составляет не более трех человек на 1 кв. м свободной площади пола салона транспортного средства, предусмотренной для размещения стоящих пассажиров.

### 2.3.4. Количество пересадок.

Общее количество пересадок, осуществляемых пассажиром в целях перемещения в любую точку города Новосибирска, с учетом использования метрополитена, муниципальных и межмуниципальных маршрутов составляет не более двух.

### 2.3.5. Экологичность.

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

2.3.6. Превышение установленного заводом-производителем срока службы транспортного средства.

Все транспортные средства, используемые для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам, относятся к транспортным средствам, у которых не превышен установленный срок службы.

Информация о сроке службы приводится в сопутствующей документации на транспортное средство.

В случае если завод-производитель не указал срок службы, то в соответствии со статьей 6 Закона Российской Федерации от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» его принимают за 10 лет со дня передачи транспортного средства потребителю.

2.3.7. Интенсивность движения транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам.

Минимальная нормативная частота обслуживания всех остановочных пунктов, расположенных на территории города Новосибирска, обеспечивает не менее 6 рейсов в сутки по отправлению и не менее 6 рейсов в сутки по прибытию.

Перевозки по магистральным муниципальным маршрутам осуществляются ежедневно, с началом работы не позднее 6 часов и окончанием работы не ра-

нее 23 часов, с интервалом не более 10 минут в утренние и вечерние часы максимальной нагрузки (с 7 до 9 и с 17 до 19 часов буднего дня), в остальное время – не более 20 минут.

#### 2.3.8. Требования к посадочным площадкам остановочных пунктов.

##### 2.3.8.1. Посадочные площадки безрельсовых видов транспорта

Посадочные площадки остановочных пунктов безрельсовых видов транспорта в соответствии с требованиями, установленными ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (далее – ГОСТ Р 52766-2007), приподняты на 0,2 м над поверхностью проезжей части. Ширина посадочной площадки остановочного пункта составляет не менее 2 м. Длина посадочной площадки равна длине остановочной площадки. Длину остановочной площадки принимают в зависимости от одновременно стоящих транспортных средств из расчета 20 м на один автобус или троллейбус, но не более 60 м.

##### 2.3.8.2. Посадочные площадки трамвая.

В соответствии с СП 98.13330.2018 «Свод правил. Трамваи и троллейбусные линии. СНиП 2.05.09-90» (далее – СП 98.13330.2018) посадочные площадки остановочных пунктов трамвая размещаются на высоте 0,3 м над уровнем головок рельсов. На совмещенном полотне в стесненных условиях (при отсутствии возможности обустройства посадочного островка минимальной ширины, полностью приподнятого над проезжей частью и трамвайными путями) допускается размещение посадочных площадок на высоте 0,15 м над уровнем головок рельсов путем поднятия участка проезжей части, примыкающей к полотну трамвая в зоне остановочного пункта.

Конструкция посадочной площадки остановочного пункта трамвая обеспечивает безопасность движения прочих видов транспорта. Посадочные площадки остановочных пунктов трамвая имеют твердое покрытие. Длина посадочной площадки должна быть на 5 м больше расчетной длины поезда (вагона), ширина определяется в зависимости от расчетного числа пассажиров, но не менее 1,5 м.

2.3.9. Информационное обеспечение пассажиров о работе общественного пассажирского транспорта.

Пассажиру предоставляется доступ к информации о реальном движении транспортных средств, задействованных в осуществлении перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, и об их расчетном времени прибытия на остановочный пункт с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Данное требование обеспечивается регистрацией навигационных блоков системы ГЛОНАСС (ГЛОНАСС/GPS) с привязкой к государственным регистрационным номерам транспортных средств, на которых они установлены, в муниципальной информационной системе города Новосибирска «Автоматизированная навигационная система диспетчерского управления пассажирскими перевозками «АСУ-Навигация» (далее – «АСУ-Навигация»).

##### 2.3.10. Система безналичной оплаты проезда.

Система безналичной оплаты проезда обеспечивает возможность приема и учета оплаты проезда с использованием транспортных карт, банковских карт международных платежных систем, работающих по бесконтактной технологии, а также национальной платежной системы «Мир», систем мобильных платежей «GooglePay», «ApplePay» и «SamsungPay» на устройствах, поддерживающих технологию вспомогательного устройства ближней связи NFC, передачи данных через мобильного оператора, сеть GSM, печать билетов, билетов-чеков.

Пассажиру предоставляется возможность осуществлять пополнение баланса транспортной карты посредством информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» без посещения пунктов пополнения транспортных карт с помощью мобильного приложения, контролировать баланс в режиме онлайн, получать информацию о совершенных поездках и пополнениях.

### **3. Оценка качества транспортного обслуживания населения**

3.1. Оценка соответствия качества транспортного обслуживания населения требованиям, предусмотренным пунктами 2.1, 2.2, подпунктами 2.3.1 – 2.3.6 стандарта, проводится с использованием интегрального показателя уровня транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, рассчитываемого в соответствии с методикой оценки качества транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденной распоряжением Минтранса России от 31.01.2017 № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (далее – методика).

3.2. Оценка соответствия качества транспортного обслуживания населения требованиям, предусмотренным подпунктами 2.3.7 – 2.3.10 стандарта, проводится с использованием интегрального показателя уровня транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, рассчитываемого за отчетный период (календарный год), с помощью определения:

коэффициента интенсивности движения транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам;

доли посадочных площадок остановочных пунктов безрельсовых видов транспорта, соответствующих требованиям ГОСТ Р 52766-2007;

доли посадочных площадок остановочных пунктов трамвая транспорта, соответствующих требованиям СП 98.13330.2018;

доли транспортных средств, оснащённых навигационными блоками, зарегистрированными в «АСУ-Навигация»;

доли транспортных средств, оснащенных системой безналичной оплаты проезда.

3.2.1. Коэффициент интенсивности движения транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, определяется по формуле:

$$k_{\text{интенсив}} = \frac{D_{\text{оп.минчаст}} + D_{\text{марш.норм}}}{2}$$

где:

$D_{\text{оп.минчаст}}$  – доля остановочных пунктов, обслуживаемых с частотой не менее нормативной;

$D_{\text{марш.норм}}$  – доля магистральных муниципальных маршрутов, перевозки по которым в части начала и окончания работы, интервалов в утренние и вечерние часы максимальной нагрузки, а также интервалов в остальное время соответствуют требованиям стандарта.

Доля остановочных пунктов, обслуживаемых с частотой не менее нормативной, определяется по формуле:

$$D_{\text{оп.минчаст}} = \frac{Q_{\text{оп.минчаст}}}{Q_{\text{оп}}},$$

где:

$Q_{\text{оп.минчаст}}$  – количество остановочных пунктов, обслуживаемых с частотой не менее нормативной, ед.;

$Q_{\text{оп}}$  – общее количество остановочных пунктов, предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, ед.

Доля магистральных муниципальных маршрутов, перевозки по которым в части начала и окончания работы, интервалов в утренние и вечерние часы максимальной нагрузки, а также интервалов в остальное время соответствуют требованиям стандарта, определяется по формуле:

$$D_{\text{марш.норм}} = \frac{Q_{\text{марш.норм}}}{Q_{\text{марш}}},$$

где:

$Q_{\text{марш.норм}}$  – количество магистральных муниципальных маршрутов, перевозки по которым в части начала и окончания работы, интервалов в утренние и вечерние часы максимальной нагрузки, а также интервалов в остальное время соответствуют требованиям стандарта, ед.;

$Q_{\text{марш}}$  – общее количество магистральных муниципальных маршрутов, ед.

В зависимости от интервала значений коэффициента интенсивности движения транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, ему присваивается балл в соответствии с таблицей 2.

Таблица 2

Оценка значений коэффициента интенсивности движения транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам

Значение коэффициента интенсивности движения транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам	Балл ( $B_{k_{интенсив}}$ )
<0,1	1
$\geq 0,1$	2
$\geq 0,2$	3
$\geq 0,3$	4
$\geq 0,4$	5
$\geq 0,5$	6
$\geq 0,6$	7
$\geq 0,7$	8
$\geq 0,8$	9
$\geq 0,9$	10

3.2.2. Доля посадочных площадок остановочных пунктов безрельсовых видов транспорта, соответствующих требованиям ГОСТ Р 52766-2007, определяется по формуле:

$$D_{пп.безрельс} = \frac{Q_{пп.безрельс}}{Q_{пп}} \times 100,$$

где:

$D_{пп.безрельс}$  – доля посадочных площадок остановочных пунктов безрельсовых видов транспорта, соответствующих требованиям ГОСТ Р 52766-2007;

$Q_{пп.безрельс}$  – количество посадочных площадок остановочных пунктов безрельсовых видов транспорта, соответствующих требованиям ГОСТ Р 52766-2007 и предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам, ед.;

$Q_{пп}$  – количество посадочных площадок остановочных пунктов безрельсовых видов транспорта, предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам, ед.

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

Таблица 3

Оценка значений доли посадочных площадок остановочных пунктов безрельсовых видов транспорта, соответствующих требованиям ГОСТ Р 52766-2007

Значение доли посадочных площадок остановочных пунктов безрельсовых видов транспорта, соответствующих требованиям ГОСТ Р 52766-2007 (%)	Балл ( $B_{D_{пп.безрельс}}$ )
<10	1

$\geq 10$	2
$\geq 20$	3
$\geq 30$	4
$\geq 40$	5
$\geq 50$	6
$\geq 60$	7
$\geq 70$	8
$\geq 80$	9
$\geq 90$	10

3.2.3. Доля посадочных площадок остановочных пунктов трамвая, соответствующих требованиям СП 98.13330.2018, определяется по формуле:

$$D_{\text{пп.трамвая}} = \frac{Q_{\text{пп.рельс}}}{Q_{\text{пп}}} \times 100,$$

где:

$D_{\text{пп.трамвая}}$  – доля посадочных площадок остановочных пунктов трамвая, соответствующих требованиям СП 98.13330.2018;

$Q_{\text{пп.трамвая}}$  – количество посадочных площадок остановочных пунктов трамвая, соответствующих требованиям СП 98.13330.2018 и предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, ед.;

$Q_{\text{пп}}$  – количество посадочных площадок остановочных пунктов трамвая, предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, ед.

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

Таблица 4

Оценка значений доли посадочных площадок остановочных пунктов трамвая, соответствующих требованиям СП 98.13330.2018

Значение доли посадочных площадок остановочных пунктов трамвая, соответствующих требованиям СП 98.13330.2018 (%)	Балл ( $B_{D_{\text{пп.трамвая}}}$ )
<10	1
$\geq 10$	2
$\geq 20$	3
$\geq 30$	4
$\geq 40$	5
$\geq 50$	6
$\geq 60$	7
$\geq 70$	8

$\geq 80$	9
$\geq 90$	10

3.2.4. Доля транспортных средств, оснащённых навигационными блоками системы ГЛОНАСС (ГЛОНАСС/GPS), зарегистрированными в АСУ-Навигация, определяется по формуле:

$$D_{\text{ТС.навиг}} = \frac{Q_{\text{ТС.навиг}}}{Q_{\text{ТС}}} \times 100,$$

где:

$D_{\text{ТС.навиг}}$  – доля транспортных средств, оснащенных навигационными блоками системы ГЛОНАСС (ГЛОНАСС/GPS), зарегистрированными в «АСУ-Навигация»;

$Q_{\text{ТС.навиг}}$  – количество транспортных средств, оснащенных навигационными блоками системы ГЛОНАСС (ГЛОНАСС/GPS), зарегистрированными в «АСУ-Навигация», и предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, ед.;

$Q_{\text{ТС}}$  – количество транспортных средств, предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, ед.

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

Таблица 5

Оценка значений доли транспортных средств, оснащенных навигационными блоками системы ГЛОНАСС (ГЛОНАСС/GPS), зарегистрированными в «АСУ-Навигация»

Значение доли транспортных средств, оснащенных навигационными блоками системы ГЛОНАСС (ГЛОНАСС/GPS), зарегистрированными в «АСУ-Навигация» (%)	Балл ( $B_{D_{\text{ТС.навиг}}}$ )
$< 10$	1
$\geq 10$	2
$\geq 20$	3
$\geq 30$	4
$\geq 40$	5
$\geq 50$	6
$\geq 60$	7
$\geq 70$	8
$\geq 80$	9
$\geq 90$	10

3.2.5. Доля транспортных средств, оснащённых системой безналичной оплаты проезда, определяется по формуле:

$$D_{\text{тс.безнал}} = \frac{Q_{\text{тс.безнал}}}{Q_{\text{тс}}} \times 100,$$

где:

$D_{\text{тс.безнал}}$  – доля транспортных средств, оснащенных системой безналичной оплаты проезда;

$Q_{\text{тс.безнал}}$  – количество транспортных средств, оснащенных системой безналичной оплаты проезда, обеспечивающей возможность приема и учета оплаты проезда с использованием транспортных карт, банковских карт международных платежных систем, работающих по бесконтактной технологии, а также национальной платежной системы «Мир», систем мобильных платежей «GooglePay», «ApplePay» и «SamsungPay» на устройствах, поддерживающих технологию NFC, передачи данных через мобильного оператора, сеть GSM, печать билетов, билетов-чеков, и предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, ед.;

$Q_{\text{тс}}$  – количество транспортных средств, предназначенных для осуществления перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам, ед.

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

Таблица 6

Оценка значений доли транспортных средств, оснащенных системой безналичной оплаты проезда

Значение доли транспортных средств, оснащённых системой безналичной оплаты проезда (%)	Балл ( $B_{D_{\text{тс.безнал}}}$ )
<10	1
≥10	2
≥20	3
≥30	4
≥40	5
≥50	6
≥60	7
≥70	8
≥80	9
≥90	10

3.3. Уровень качества транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам определяется по формуле:

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

где:

КО – уровень качества транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам;

$B_n$  – количество набранных баллов, посчитанное суммированием баллов, присвоенных показателям, приведенных в пунктах 2 – 4 методики, пункте 3.2 стандарта;

$B_m$  – максимальное возможное количество баллов, равное 170.

По итогам расчетов формируется вывод о качестве транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам в соответствии со значениями таблицы 7.

Таблица 7

Оценка качества транспортного обслуживания населения, КО

Интервальные значения КО	Качество транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам
$КО \leq 30\%$	неудовлетворительное
$30\% < КО \leq 50\%$	минимальное
$50\% < КО \leq 80\%$	среднее
$КО > 80\%$	высокое