



ПРАВИТЕЛЬСТВО ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 17.07.2026 г. № 575-рп
Челябинск

О региональном стандарте
транспортного обслуживания
населения Челябинской
области на 2026 - 2030 годы

В соответствии с Федеральным законом «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» и во исполнение Закона Челябинской области «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа в Челябинской области»:

1. Утвердить прилагаемый региональный стандарт транспортного обслуживания населения Челябинской области на 2026 - 2030 годы.
2. Настоящее распоряжение подлежит официальному опубликованию.

Председатель
Правительства Челябинской области



А.Л. Текслер

УТВЕРЖДЕН
распоряжением Правительства
Челябинской области
от 17.07. 2026 г. № 575-рп

Региональный стандарт транспортного обслуживания населения
Челябинской области на 2026 – 2030 годы

I. Общие положения

1. Настоящий региональный стандарт транспортного обслуживания населения Челябинской области на 2026 - 2030 годы (далее именуется – Стандарт) устанавливает перечень и целевые значения показателей, характеризующих доступность, безопасность и комфортность для населения Челябинской области регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, а также железнодорожным транспортом в пригородном сообщении и воздушным транспортом, на период до 2030 года.

2. Для целей настоящего Стандарта используются следующие понятия:

1) регулярные перевозки - регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;

2) транспортное обслуживание населения – выполнение работ по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом во взаимосвязи с железнодорожным транспортом в пригородном сообщении и воздушным транспортом по маршрутам регулярных перевозок;

3) качество транспортного обслуживания населения – интегральная оценка уровня транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок, выраженная в совокупности характеристик безопасности, надежности, скорости, пунктуальности, комфорта, а также экологичности регулярных перевозок;

4) норматив качества транспортного обслуживания населения (далее именуется - норматив) – обязательное значение показателя качества транспортного обслуживания населения, установленное настоящим Стандартом в отношении определенных соответствующим показателем качества транспортного обслуживания населения категории объектов, территории, срока;

5) остановочный пункт – место остановки транспортных средств по маршруту регулярных перевозок, оснащенное дорожными знаками 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса» или 5.17 «Место остановки трамвая», предусмотренными разделом 5 приложения 1 к Правилам дорожного движения Российской Федерации, утвержденным постановлением Совета Министров -

Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения».

В целях реализации настоящего Стандарта для расчета значения показателя «Частота обслуживания населённых пунктов пассажирским транспортом общего пользования, в том числе населенных пунктов, на территории которых расположены медицинские организации, в зависимости от численности населения» под остановочным пунктом также понимаются железнодорожная станция или остановочный пункт (эксплуатируемые в том числе для обслуживания пассажиров), определяемые в соответствии с распоряжением открытого акционерного общества «Российские железные дороги» от 4 июня 2013 г. № 1252-р «Об утверждении Типовых требований к размещению, эксплуатации, обслуживанию и ремонту пассажирских обустройств на железнодорожных линиях»;

6) фактическое значение показателя качества транспортного обслуживания населения (далее именуется – фактическое значение показателя) – значение показателя качества транспортного обслуживания населения, которое фактически выполняется для всех объектов на заданной территории по состоянию на установленный день;

7) агломерация муниципальных образований – совокупность муниципальных образований Челябинской области, в которых полномочия по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам регулярных перевозок перераспределены между органами местного самоуправления данных муниципальных образований Челябинской области и органами государственной власти Челябинской области;

8) терминал внешнего транспорта – железнодорожный вокзал (остановочный пункт поездов дальнего следования), аэропорт, автовокзал (автостанция).

При расчете отдельных показателей в рамках настоящего Стандарта используются термины и понятия в значениях, определенных методиками расчета значений соответствующих показателей, приведенными в приложениях к настоящему Стандарту.

3. В настоящем Стандарте используются следующие сокращения:

АМО – агломерация муниципальных образований;

АСМПП – автоматизированная система мониторинга пассажиропотока;

АСОП – автоматизированная система оплаты проезда;

ДПРП – документ планирования регулярных перевозок;

ГИС – геоинформационная система;

МФЦ – многофункциональные центры предоставления государственных и муниципальных услуг;

НСПД – национальная система пространственных данных;

ОКТМО – общероссийский классификатор территорий муниципальных образований;

ПТОП – пассажирский транспорт общего пользования;

РНИС – региональная навигационно-информационная система;

Росстат – Федеральная служба государственной статистики;
СЗП – среднемесячная заработная плата.

4. Показатели качества транспортного обслуживания населения и нормативы, установленные настоящим Стандартом (далее именуются - показатели Стандарта), подлежат применению исполнительными органами Челябинской области.

5. Показатели Стандарта рекомендованы к применению органами местного самоуправления муниципальных образований Челябинской области при разработке муниципальных правовых актов в сфере транспортного планирования, в том числе при подготовке документов планирования регулярных перевозок, заключении и исполнении муниципальных контрактов между муниципальными заказчиками и юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы, связанные с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам (далее именуются – контракты).

6. С целью обеспечения сопоставимости параметров качества транспортного обслуживания населения, единства подхода к гарантиям качества транспортного обслуживания на всей территории Челябинской области номенклатура показателей и методики расчета показателей, содержащихся в настоящем Стандарте, рекомендуются для применения всеми органами местного самоуправления муниципальных образований Челябинской области, при этом нормативные значения показателей по годам каждому муниципальному образованию Челябинской области рекомендуется устанавливать самостоятельно в зависимости от сроков реализации мероприятий, направленных на достижение целевых значений показателей, установленных в ДПРП соответствующих муниципальных образований.

7. Показатели Стандарта в отношении маршрутов, по которым осуществляются регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам, применяются соответствующими перевозчиками по их инициативе.

В целях создания на территории Челябинской области единого транспортного пространства для выполнения регулярных перевозок маршрутные сети и инфраструктуру всех видов транспорта общего пользования рекомендуется формировать с учетом Стандарта.

8. Показатели Стандарта устанавливаются для определенных категорий объектов (зданий, применительно к которым рассчитывается показатель пешеходной доступности от остановочных пунктов общественного транспорта, маршрутов регулярных перевозок, транспортных средств на маршрутах регулярных перевозок, выполняемых рейсов регулярных перевозок и других).

9. Фактическое значение показателя для заданной территории определяется путем расчета значений показателя по каждому из объектов, расположенных на заданной территории, и определением уровня показателя, который на заданную дату обеспечен для каждого из нормируемых показателем объектов.

10. Для каждого показателя Стандарта (за исключением показателей, указанных в пунктах 15, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 28, 29, 30, 34 Стандарта, содержащих нормативные значения показателя, и не нуждающихся в методике расчета значения соответствующего показателя) в приложениях к настоящему Стандарту указывается методика расчета его значения.

11. Установленный норматив показателя Стандарта считается выполненным для заданной территории, если ему удовлетворяет текущее фактическое значение показателя.

12. Величина норматива, устанавливаемого для каждой территории, определяется согласованно с планом мероприятий по развитию транспортной системы, устанавливаемым в составе документов транспортного планирования (регионального комплексного плана транспортного обслуживания, документа планирования регулярных перевозок) (далее именуется – план мероприятий), с учетом сроков реализации указанных мероприятий исходя из уровня бюджетного финансирования. Величину норматива следует устанавливать таким образом, чтобы она была достигнута по итогам реализации плана мероприятий к началу каждого года, на который устанавливается норматив.

II. Показатели, характеризующие доступность регулярных перевозок

13. Показатель: частота обслуживания населённых пунктов пассажирским транспортом общего пользования, в том числе населенных пунктов, на территории которых расположены медицинские организации, в зависимости от численности населения.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей территориальной доступности регулярных перевозок пассажиров;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: населённые пункты, в том числе населенные пункты, на территории которых расположены медицинские организации;

3) территория, для которой устанавливается норматив: вся территория Челябинской области;

4) единица измерения показателя: рейсов в неделю.

Для использования настоящего показателя в зависимости от численности населения или наличия на территории соответствующего населенного пункта медицинской организации применяются следующие категории населённых пунктов:

категория 1 – более 5000 жителей;

категория 2 – от 1000 до 4999 жителей;

категория 3 – от 500 до 999 жителей;

категория 4 – от 350 до 499 жителей (либо с числом жителей менее 350 человек при наличии медицинской организации на территории населенного пункта);

категория 5 – до 349 жителей.

Нормативы частоты обслуживания населенных пунктов пассажирским транспортом общего пользования, в том числе населенных пунктов, на территории которых расположены медицинские организации, в зависимости от численности населения (для всех категорий населённых пунктов Челябинской области, кроме категории 5) определены в таблице 1.

Таблица 1

Нормативы частоты обслуживания населенных пунктов пассажирским транспортом общего пользования, в том числе населенных пунктов, на территории которых расположены медицинские организации, в зависимости от численности населения

№ п/п	Категория численности населённого пункта	Нормативное расстояние пешеходной доступности, метров	Частота обслуживания населенных пунктов пассажирским транспортом общего пользования, рейсов в неделю (не менее)					
			2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	Категория 1	500	14	14	14	20	20	28
2.	Категория 2	700	-	-	8	10	12	12
3.	Категория 3	1000	-	-	4	4	6	6
4.	Категория 4	3000	-	-	2	2	4	4
5.	Категория 5	-	-	-	-	-	-	-

5) методика расчета значения показателя указана в приложении 1 к настоящему Стандарту.

14. Показатель: расстояние пешеходной доступности от городских объектов до остановочных пунктов встречных направлений движения маршрутов регулярных перевозок.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей территориальной доступности регулярных перевозок пассажиров;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив:

многоэтажные дома;

индивидуальные жилые строения;

поликлиники, работающие в рамках программы обязательного медицинского страхования (в том числе расположенные на территории больниц), и МФЦ;

крупные торговые центры;

терминалы внешнего транспорта;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории городских округов или их частей, территории АМО (раздельно для каждой территории);

4) единица измерения показателя: метр;

5) для целей определения настоящего показателя используются категории маршрутов ПТОП, обеспечивающие нормативную частоту сообщения и время работы (таблица 2).

Таблица 2

Категории маршрутов ПТОП, устанавливаемые для целей нормирования расстояния пешеходной доступности от городских объектов до остановочных пунктов встречных направлений движения маршрутов регулярных перевозок пассажиров

№ п/п	Категория маршрута	Минимальное время начала работы, часов	Минимальное время окончания работы, часов	Максимальные интервалы движения на период 2025-2028 годов (минут)			Максимальные интервалы движения на период 2029-2030 годов (минут)		
				в пиковые периоды	в межпиковый период	в ночное время (с 21:00 до 6:00)	в пиковые периоды	в межпиковый период	в ночное время (с 21:00 до 6:00)
1.	Магистральный	6	22	10	15	20	8	12	15
2.	Районный	6	22	12	20	30	12	20	30
3.	Круглосуточный	3	3	12	20	120	12	20	60
4.	Социальный	7	20	30	30	-	30	30	-
5.	Без категории (прочие)	-	-	-	-	-	-	-	-

6) пиковые периоды для целей определения данного показателя: утренний (с 7:00 до 9:00) и вечерний (с 16:00 до 19:00);

7) интервалы по категориям маршрутов ПТОП определены по запланированному расписанию отправления рейсов маршрутов от одного из пунктов маршрута: начального или конечного;

8) методика расчета значения показателя указана в приложении 2 к настоящему Стандарту;

9) нормативы расстояния пешеходной доступности от городских объектов до остановочных пунктов встречных направлений движения маршрутов регулярных перевозок определены в таблице 3.

Таблица 3

Нормативы расстояния пешеходной доступности от городских объектов до остановочных пунктов встречных направлений движения маршрутов регулярных перевозок

№ п/п	Территория	Категория объекта	Категория маршрута	Расстояние пешеходной доступности, метров (не более)					
				2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	Челябинский	многоэтажный дом (в группе) ¹	магистральный	-	-	-	1200	1000	1000
2.	городской округ,	многоэтажный дом	районный	1200	1200	1200	800	700	600
3.	Копейский городской округ (в пределах	индивидуальное жилое строение	социальный	1700	1700	1600	1500	1500	1500
4.	автомобильной дороги Обход города Челябинска)	крупные торговые центры	районный	500	500	400	300	300	300
5.		терминалы внешнего транспорта ²	круглосуточный	-	-	300	300	300	300
6.		поликлиники и МФЦ	социальный	600	600	500	300	300	300

¹ Норматив расстояния пешеходной доступности до остановочных пунктов магистральных маршрутов установлен только в отношении многоэтажных домов, расположенных на территории с высокой плотностью жилой застройки (в круг радиусом 1200 метров от центроида контура многоэтажного жилого дома должны полностью или частично входить контуры жилых домов с суммарной жилой площадью не менее 50 тыс. кв. метров).

² Для терминалов внешнего транспорта норматив расстояния пешеходной доступности круглосуточных маршрутов устанавливается только в случае работы соответствующего терминала внешнего транспорта (отправления и/или прибытия рейсов) в период с 1:00 до 6:00 часов. Для прочих терминалов внешнего транспорта норматив расстояния пешеходной доступности устанавливается с учетом доступности районных маршрутов.

15. Показатель: максимальное время, затрачиваемое пассажиром на передвижение до остановочных пунктов маршрутов регулярных перевозок пассажиров.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей территориальной доступности регулярных перевозок;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: остановочные пункты;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО;

4) единица измерения показателя: минута;

5) нормативное максимальное время, затрачиваемое пассажиром на передвижение до остановочных пунктов маршрутов регулярных перевозок пассажиров, представлено в таблице 4.

Таблица 4

Нормативное максимальное время, затрачиваемое пассажиром на передвижение до остановочных пунктов маршрутов регулярных перевозок пассажиров

№ п/п	Территория	Максимальное время, затрачиваемое пассажиром на передвижение до остановочных пунктов маршрутов регулярных перевозок пассажиров, минут (не более)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	30	30	30	30	30	30

16. Показатель: отношение стоимости перевозки одного пассажира в межмуниципальном сообщении за пределами городских агломераций на 1000 километров в процентах к СЗП по муниципальному образованию Челябинской области.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей ценовой доступности регулярных перевозок пассажиров;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: величина регулируемого тарифа за перевозку одного пассажира на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территория Челябинской области (кроме маршрутов в границах городских округов, городских агломераций);

4) единица измерения показателя: процент;

5) методика расчета значения показателя указана в приложении 3 к настоящему Стандарту;

6) нормативы предельной величины отношения стоимости перевозки одного пассажира в межмуниципальном сообщении за пределами городских агломераций на 1000 километров в процентах к СЗП по муниципальному образованию Челябинской области определены в соответствии с таблицей 5.

Таблица 5

Нормативы предельной величины отношения стоимости перевозки одного пассажира в межмуниципальном сообщении за пределами городских агломераций на 1000 километров в процентах к СЗП по муниципальному образованию Челябинской области

№ п/п	Территория	Доля стоимости перевозки одного пассажира в межмуниципальном сообщении за пределами городских агломераций на 1000 километров в процентах к СЗП по муниципальному образованию Челябинской области, процентов (не более)
----------	------------	--

		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	Челябинская область (кроме маршрутов в границах городских округов, городских агломераций)	6,5	6,75	7,0	7,25	7,5	7,5

17. Показатель: отношение стоимости месячного безлимитного проездного билета для поездок всеми видами городского транспорта в процентах к СЗП по муниципальному образованию Челябинской области.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей ценовой доступности регулярных перевозок пассажиров;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: величина стоимости месячного безлимитного проездного билета для поездок всеми видами городского транспорта на соответствующей территории;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории городских округов или их частей, территории АМО (раздельно для каждой территории АМО);

4) единица измерения показателя: процент;

5) методика расчета значения показателя указана в приложении 4 к настоящему Стандарту;

6) нормативы предельной величины отношения стоимости месячного безлимитного проездного билета для поездок всеми видами городского транспорта в процентах к СЗП по муниципальному образованию Челябинской области определены в соответствии с таблицей 6.

Таблица 6

Нормативы предельной величины отношения стоимости месячного безлимитного проездного билета для поездок всеми видами городского транспорта в процентах к СЗП по муниципальному образованию Челябинской области

№ п/п	Территория	Доля стоимости от СЗП по муниципальному образованию Челябинской области, процентов (не более)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	Челябинский городской округ	2,20	2,40	2,50	-	-	-
2.	Копейский городской округ	2,20	2,40	2,50	-	-	-
3.	Челябинский городской округ, Копейский городской округ (в составе АМО, в пределах автомобильной дороги Обход города Челябинска)	-	-	-	2,60	2,80	3,00

18. Показатель: доля маршрутов регулярных перевозок пассажиров, на которых предусмотрена дифференцированная система оплаты проезда в

зависимости от расстояния поездки, в общем количестве маршрутов регулярных перевозок пассажиров.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей ценовой доступности регулярных перевозок;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: межмуниципальные маршруты ПТОП по регулируемому тарифу;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территория Челябинской области;

4) единица измерения показателя: процент;

5) нормативная доля маршрутов регулярных перевозок пассажиров, на которых предусмотрена дифференцированная система оплаты проезда в зависимости от расстояния поездки, в общем количестве маршрутов регулярных перевозок пассажиров представлена в таблице 7.

Таблица 7

Нормативная доля маршрутов регулярных перевозок пассажиров, на которых предусмотрена дифференцированная система оплаты проезда в зависимости от расстояния поездки, в общем количестве маршрутов регулярных перевозок пассажиров

№ п/п	Территория	Доля маршрутов регулярных перевозок пассажиров, на которых предусмотрена дифференцированная система оплаты проезда в зависимости от расстояния поездки, в общем количестве маршрутов регулярных перевозок пассажиров, процентов (не менее)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	Челябинская область (не включая маршруты в границах территорий городских округов или их частей, территорий АМО)	50	50	50	50	50	50

19. Показатель: доля маршрутов регулярных перевозок пассажиров, на которых предусмотрена возможность оплаты проезда посредством проездного документа, используемого только на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, в общем количестве маршрутов регулярных перевозок пассажиров.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей ценовой доступности регулярных перевозок;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: маршруты ПТОП по регулируемому тарифу;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО;

4) единица измерения показателя: процент;

5) нормативная доля маршрутов регулярных перевозок пассажиров, на которых предусмотрена возможность оплаты проезда посредством проездного документа, используемого только на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, в общем количестве маршрутов регулярных перевозок пассажиров представлена в таблице 8.

Таблица 8

Нормативная доля маршрутов регулярных перевозок пассажиров, на которых предусмотрена возможность оплаты проезда посредством проездного документа, используемого только на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, в общем количестве маршрутов регулярных перевозок пассажиров

№ п/п	Территория	Доля маршрутов регулярных перевозок пассажиров, на которых предусмотрена возможность оплаты проезда посредством проездного документа, используемого только на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, в общем количестве маршрутов регулярных перевозок пассажиров, процентов (не менее)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	75	75	75	75	75	75

20. Показатель: доля маршрутов регулярных перевозок пассажиров, на которых предусмотрена возможность оплаты проезда посредством проездного документа, используемого на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, иных видах транспорта, в общем количестве маршрутов регулярных перевозок пассажиров.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей ценовой доступности регулярных перевозок;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: маршруты ПТОП по регулируемому тарифу;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО;

4) единица измерения показателя: процент;

5) нормативная доля маршрутов регулярных перевозок пассажиров, на которых предусмотрена возможность оплаты проезда посредством проездного документа, используемого на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, иных видах транспорта, в общем количестве маршрутов регулярных перевозок пассажиров представлена в таблице 9.

Таблица 9

Нормативная доля маршрутов регулярных перевозок пассажиров, на которых предусмотрена возможность оплаты проезда посредством проездного документа, используемого на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, иных видах транспорта, в общем количестве маршрутов регулярных перевозок пассажиров

№ п/п	Территория	Доля маршрутов регулярных перевозок пассажиров, на которых предусмотрена возможность оплаты проезда посредством проездного документа, используемого на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, иных видах транспорта, в общем количестве маршрутов регулярных перевозок пассажиров, процентов (не менее)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	75	75	75	75	75	75

21. Показатель: количество интернет-сервисов, в которых отображается плановое и прогнозное время прибытия на остановку транспортных средств, работающих на маршрутах по регулируемым тарифам, по фактическим данным об их местоположении.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей информационной доступности регулярных перевозок пассажиров;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: набор интернет-сервисов (веб-сайтов, размещенных в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, мобильных приложений, доступных в официальных магазинах приложений для установки неограниченным кругом лиц без оплаты), в которых отображается плановое и прогнозное время прибытия на остановку транспортных средств, работающих на маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам, по фактическим данным об их местоположении, получаемым из РНИС;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО (раздельно для территории каждого муниципального образования Челябинской области, входящего в состав АМО), территория Челябинской области;

4) единица измерения показателя: штука;

5) методика расчета значения показателя указана в приложении 5 к настоящему Стандарту;

6) нормативное количество интернет-сервисов, в которых отображается плановое и прогнозное время прибытия на остановку транспортных средств, работающих на маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам, по фактическим данным об их местоположении, представлено в таблице 10.

Нормативное количество интернет-сервисов, в которых отображается плановое и прогнозное время прибытия на остановку транспортных средств, работающих на маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам, по фактическим данным об их местоположении

№ п/п	Территория	Количество приложений, штук (не менее)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	Челябинская область (кроме маршрутов в границах городских округов, АМО)	1	1	1	1	1	1
2.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	1	1	1	1	1	1

22. Показатель: доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, иных видов транспорта, подключенных к интеллектуальной транспортной системе на пассажирском транспорте, в общем количестве маршрутных транспортных средств.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей информационной доступности регулярных перевозок;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: маршруты ПТОП по регулируемому тарифу;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО;

4) единица измерения показателя: процент;

5) нормативная доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, иных видов транспорта, подключенных к интеллектуальной транспортной системе на пассажирском транспорте, в общем количестве маршрутных транспортных средств представлена в таблице 11.

Таблица 11

Нормативная доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, иных видов транспорта, подключенных к интеллектуальной транспортной системе на пассажирском транспорте, в общем количестве маршрутных транспортных средств

№ п/п	Территория	Доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, иных видов транспорта, подключенных к интеллектуальной транспортной системе на пассажирском транспорте, в общем количестве маршрутных транспортных средств, процентов (не менее)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	АМО (по маршрутам в	50	50	50	50	50	50

	границах АМО)						
--	---------------	--	--	--	--	--	--

23. Показатель: доля рейсов маршрута регулярных перевозок, выполняемых в соответствии с расписанием.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей временной доступности регулярных перевозок;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: маршруты ПТОП;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО (раздельно для территории каждого муниципального образования Челябинской области, входящего в состав АМО), территория Челябинской области;

4) единица измерения показателя: процент.

Категории точности соблюдения расписания:

категория 1. Рейс, выполненный транспортным средством по установленному маршруту регулярных перевозок, по которому время отправления от начального пункта отклонилось от планового времени в пределах -1 минута/+5 минут, а время проследования промежуточных остановочных пунктов отклонилось в пределах -2 минуты/+7 минут для 85 процентов остановочных пунктов, предусмотренных расписанием движения маршрута регулярных перевозок;

категория 2. Рейс, выполненный транспортным средством по установленному маршруту регулярных перевозок, по которому время отправления от начального пункта отклонилось от планового времени в пределах -5 минут/+10 минут, а время проследования промежуточных остановочных пунктов отклонилось в пределах -10 минут/+20 минут для 85 процентов остановочных пунктов, предусмотренных расписанием движения маршрута регулярных перевозок;

5) методика расчета значения показателя указана в приложении 6 к настоящему Стандарту;

6) нормативная доля рейсов маршрута регулярных перевозок, выполняемых в соответствии с расписанием, представлена в таблице 12.

Таблица 12

Нормативная доля рейсов маршрута регулярных перевозок, выполняемых в соответствии с расписанием

№ п/п	Территория	Кате- гория точно- сти	Доля рейсов маршрута регулярных перевозок, выполняемых в соответствии с расписанием, процентов (не менее)					
			2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	Челябинская область (кроме рейсов маршрутов в границах городских округов или их частей, городских агломераций)	1	55	55	60	65	70	75
2.		2	85	85	87	90	93	95
3.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	1	55	55	60	65	70	75
4.		2	85	85	87	90	93	95

24. Показатель: запас времени, закладываемый пассажиром на передвижение к месту назначения с использованием автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, иных видов транспорта.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей временной доступности регулярных перевозок;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: транспортная связь автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, иными видами транспорта между остановочными пунктами;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО;

4) единица измерения показателя: час;

5) нормативное значение запаса времени, закладываемого пассажиром на передвижение к месту назначения с использованием автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, иных видов транспорта, представлено в таблице 13.

Таблица 13

Нормативное значение запаса времени, закладываемого пассажиром на передвижение к месту назначения с использованием автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, иных видов транспорта

№ п/п	Территория	Запас времени, закладываемый пассажиром на передвижение к месту назначения с использованием автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, иных видов транспорта, часов (не более)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	4	4	4	4	4	4

25. Показатель: запас времени, закладываемый пассажиром на передвижение к месту назначения с использованием только маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей временной доступности регулярных перевозок;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: связь автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом между остановочными пунктами;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО;

4) единица измерения показателя: час;

5) нормативное значение запаса времени, закладываемого пассажиром на передвижение к месту назначения с использованием только маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, представлено в таблице 14.

Таблица 14

Нормативное значение запаса времени, закладываемого пассажиром на передвижение к месту назначения с использованием только маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта

№ п/п	Территория	Запас времени, закладываемый пассажиром на передвижение к месту назначения с использованием только маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, часов (не более)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	4	4	4	4	4	4

26. Показатель: предельный интервал движения транспортных средств, доступных для маломобильных групп населения.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе иных показателей доступности регулярных перевозок пассажиров;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: маршруты ПТОП;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО (раздельно для территории каждого муниципального образования Челябинской области, входящего в состав АМО), территория всей Челябинской области;

4) единица измерения показателя: минута.

Категории доступности транспортных средств для маломобильных групп населения:

категория 1:

на маршрутах, на которых предусмотрен проезд пассажиров в том числе стоя, должны использоваться транспортные средства с долей низкого пола не

менее 50 процентов от общей площади пола, предназначенной для стоящих пассажиров, в которых не менее 20 процентов мест для сидения расположены в зоне низкого пола;

на маршрутах, на которых проезд пассажиров предусмотрен исключительно сидя (как правило, в междугородном сообщении), должны использоваться транспортные средства, оборудованные для посадки маломобильных групп населения (на специальных инвалидных колясках, способных помещаться в проходах между рядами кресел в автобусах) с помощью подъемных механизмов, либо транспортные средства с размещением не менее 30 процентов мест в зоне низкого пола, доступного для посадки с посадочной площадки или платформы;

категория 2: транспортные средства, оборудованные системой радиоинформирования и звукового ориентирования для инвалидов по зрению по ГОСТ Р 59431-2024;

5) методика расчета значения показателя указана в приложении 7 к настоящему Стандарту;

6) нормативный предельный интервал движения транспортных средств, доступных для маломобильных групп населения, устанавливается следующим образом:

если плановый интервал движения маршрута превышает значение, установленное в таблице 15, то нормативный интервал движения транспортных средств, доступных для маломобильных групп населения, устанавливается равным плановому интервалу движения маршрута;

если плановый интервал движения маршрута не превышает значение, установленное в таблице 15, то нормативный интервал движения транспортных средств, доступных для маломобильных групп населения, для территории городских округов или их частей, территории АМО (раздельно для территории каждого муниципального образования Челябинской области, входящего в состав АМО), устанавливается в соответствии с таблицей 15.

Таблица 15

Нормативный предельный интервал движения транспортных средств, доступных для маломобильных групп населения, для территории городских округов или их частей, территории АМО (раздельно для территории каждого муниципального образования Челябинской области, входящего в состав АМО)

№ п/п	Территория	Кате- гория доступ- ности транс- портных средств для мало- мобиль- ных групп насе- ления	Предельный интервал движения транспортных средств, доступных для маломобильных групп населения, минут (не более)					
			2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	Челябинская область (не включая маршруты в границах территорий городских округов или их частей, территорий АМО)	1	-	-	-	-	30	30
		2	-	-	-	-	30	30
2.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	1	-	-	-	20	20	15
		2	-	-	-	30	30	30

III. Показатели, характеризующие безопасность регулярных перевозок пассажиров

27. Показатель: предельная частота движения транспорта с заданными экологическими характеристиками.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей экологической безопасности регулярных перевозок пассажиров;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: маршруты ПТОП;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО (раздельно для территории каждого муниципального образования Челябинской области, входящего в состав АМО), территория всей Челябинской области;

4) единица измерения показателя: рейсов в сутки;

5) методика расчета значения показателя указана в приложении 8 к настоящему Стандарту;

6) нормативная предельная частота движения транспорта с заданными экологическими характеристиками представлена в таблице 16.

Таблица 16

Нормативная предельная частота движения транспорта с заданными экологическими характеристиками

№ п/п	Территория	Экологический класс транспортных средств	Предельная частота движения транспорта с заданными экологическими характеристиками, рейсов в сутки (не более)					
			2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	Челябинская область (кроме маршрутов в границах городских округов или их частей, АМО)	Евро-1	0	0	0	0	0	0
2.		Евро-2	0	0	0	0	0	0
3.		Евро-3	20	20	20	15	5	0
4.		Евро-4	120	120	90	60	30	0
5.		Евро-5	250	250	250	200	100	100
6.		Евро-6 и выше	-	-	-	-	-	-
7.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	Евро-1	0	0	0	0	0	0
8.		Евро-2	0	0	0	0	0	0
9.		Евро-3	20	20	20	15	5	0
10.		Евро-4	120	120	90	60	30	0
11.		Евро-5	250	250	250	200	100	100
12.		Евро-6 и выше	-	-	-	-	-	-

28. Показатель: доля дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей рейсовой безопасности регулярных перевозок;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: транспортное средство, используемое для работы на маршрутах регулярных перевозок;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО;

4) единица измерения показателя: процент;

5) нормативная доля дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых

маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта представлена в таблице 17.

Таблица 17

Нормативная доля дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта

№ п/п	Территория	Доля дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта, процентов (не более)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	5	5	5	5	5	5

29. Показатель: доля дорожно-транспортных происшествий, произошедших по причине технической неисправности маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей технической безопасности регулярных перевозок;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: транспортное средство, используемое для работы на маршрутах регулярных перевозок;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО;

4) единица измерения показателя: процент;

5) нормативная доля дорожно-транспортных происшествий, произошедших по причине технической неисправности маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и учтенных в рамках ведения государственного

учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта представлена в таблице 18.

Таблица 18

Нормативная доля дорожно-транспортных происшествий, произошедших по причине технической неисправности маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта

№ п/п	Территория	Доля дорожно-транспортных происшествий, произошедших по причине технической неисправности маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, процентов (не более)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	5	5	5	5	5	5

30. Показатель: доля дорожно-транспортных происшествий с маршрутными транспортными средствами автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, произошедших по причине неудовлетворительного состояния дорог и учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Характеристики показателя:

- 1) показатель относится к группе показателей дорожной безопасности регулярных перевозок;
- 2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: транспортное средство, используемое для работы на маршрутах регулярных перевозок;

- 3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО;
- 4) единица измерения показателя: процент;
- 5) нормативная доля дорожно-транспортных происшествий с маршрутными транспортными средствами автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, произошедших по причине неудовлетворительного состояния дорог и учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта представлена в таблице 19.

Таблица 19

Нормативная доля дорожно-транспортных происшествий с маршрутными транспортными средствами автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, произошедших по причине неудовлетворительного состояния дорог и учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта

№ п/п	Территория	Доля дорожно-транспортных происшествий с маршрутными транспортными средствами автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, произошедших по причине неудовлетворительного состояния дорог и учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, процентов (не более)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	5	5	5	5	5	5

IV. Показатели, характеризующие комфортность регулярных перевозок пассажиров

31. Показатель: число отправленных от остановочного пункта пассажиров, при котором остановочный пункт обустраивается элементами, повышающими комфорт ожидания.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей комфортности регулярных перевозок пассажиров в части ожидания;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: остановочные пункты;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО (раздельно для территории каждого муниципального образования Челябинской области, входящего в состав АМО), территория всей Челябинской области;

4) единица измерения показателя: пассажиров в сутки;

5) методика расчета значения показателя указана в приложении 9 к настоящему Стандарту;

6) нормативное число отправленных от остановочного пункта пассажиров, при котором остановочный пункт обустраивается элементами, повышающими комфорт ожидания, представлено в таблице 20.

Таблица 20

Нормативное число отправленных от остановочного пункта пассажиров, при котором остановочный пункт обустраивается элементами, повышающими комфорт ожидания

№ п/п	Территория	Элемент обустройства остановочного пункта	Пассажирооборот, пассажиров в сутки (не менее)					
			2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	Челябинская область (дороги регионального значения, улицы и дороги местного значения за пределами границ АМО)	посадочная площадка	-	-	-	50	25	10
2.		скамья	-	-	-	100	50	20
3.		урна	-	-	100	75	50	50
4.		павильон ожидания	-	-	1000	750	500	250
5.		освещение	-	-	2000	1500	1000	750
6.		электронные табло	-	-	2000	1500	1000	750
7.	АМО (в границах АМО: дороги регионального значения, улицы и дороги местного значения)	посадочная площадка	0	0	0	0	0	0
8.		скамья	-	-	-	100	50	20
9.		урна	-	-	100	75	50	50
10.		павильон ожидания	-	-	1000	750	500	250
11.		освещение	-	-	2000	1500	1000	750
12.		электронные	-	-	2000	1500	1000	750

	значения)	табло						
--	-----------	-------	--	--	--	--	--	--

32. Показатель: плотность стоящих пассажиров в транспортном средстве.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей комфортности регулярных перевозок пассажиров в части передвижения;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: маршруты ПТОП;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО (раздельно для территории каждого муниципального образования Челябинской области, входящего в состав АМО), территория всей Челябинской области;

4) единица измерения показателя: количество пассажиров на 1 квадратный метр;

5) методика расчета значения показателя указана в приложении 10 к настоящему Стандарту;

6) нормативная плотность стоящих пассажиров в транспортном средстве представлена в таблице 21.

Таблица 21

Нормативная плотность стоящих пассажиров в транспортном средстве

№ п/п	Территория	Количество пассажиров на 1 квадратный метр (не более)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	Челябинская область – пригородные маршруты (протяженность до 50 километров включительно) за пределами территорий городских округов или их частей, за пределами территорий АМО	4	4	4	4	4	4
2.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	4	4	4	4	4	4

33. Показатель: предельное число пересадок при поездке в границах городского округа или городской агломерации.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей комфортности регулярных перевозок пассажиров в части пересадок;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: городской округ, городская АМО;

3) единица измерения показателя: единиц;

4) территория, для которой устанавливается норматив: территории городских административных округов или их частей, территории АМО

(раздельно для территории каждого муниципального образования Челябинской области, входящего в состав АМО);

5) методика расчета значения показателя указана в приложении 11 к настоящему Стандарту;

6) нормативное предельное число пересадок при поездке в границах городского округа или городской АМО определено в соответствии с таблицей 22.

Таблица 22

Нормативное предельное число пересадок при поездке в границах городского округа или городской АМО

№ п/п	Территория	Число пересадок, штук (не более)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	4	4	4	4	4	4

34. Показатель: доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта, оснащенных системой безналичной оплаты проезда, с низким полом (без ступеней), оборудованных электронными информационными табло, местами для перевозки детских колясок, велосипедов, средств индивидуальной мобильности и крупногабаритного багажа, системами контроля температуры воздуха в салоне, а также оборудованных для инвалидов и других групп маломобильных пассажиров, в том числе системой радиоинформирования и звукового ориентирования для инвалидов по зрению и других маломобильных групп населения, в общем количестве маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Характеристики показателя:

1) показатель относится к группе показателей комфортности регулярных перевозок пассажиров в части передвижения;

2) класс объектов, для которых устанавливается норматив: транспортное средство, используемое для работы на маршрутах регулярных перевозок по регулируемому тарифу;

3) территория, для которой устанавливается норматив: территории АМО;

4) единица измерения показателя: процент;

5) нормативная доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта, оснащенных системой безналичной оплаты проезда, с низким полом (без ступеней), оборудованных электронными информационными табло, местами для перевозки детских колясок,

велосипедов, средств индивидуальной мобильности и крупногабаритного багажа, системами контроля температуры воздуха в салоне, а также оборудованных для инвалидов и других групп маломобильных пассажиров, в том числе системой радиоинформирования и звукового ориентирования для инвалидов по зрению и других маломобильных групп населения, в общем количестве маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта представлена в таблице 23.

Таблица 23

Нормативная доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта, оснащенных системой безналичной оплаты проезда, с низким полом (без ступеней), оборудованных электронными информационными табло, местами для перевозки детских колясок, велосипедов, средств индивидуальной мобильности и крупногабаритного багажа, системами контроля температуры воздуха в салоне, а также оборудованных для инвалидов и других групп маломобильных пассажиров, в том числе системой радиоинформирования и звукового ориентирования для инвалидов по зрению и других маломобильных групп населения, в общем количестве маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта

№ п/п	Территория	Доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта, оснащенных системой безналичной оплаты проезда, с низким полом (без ступеней), оборудованных электронными информационными табло, местами для перевозки детских колясок, велосипедов, средств индивидуальной мобильности и крупногабаритного багажа, системами контроля температуры воздуха в салоне, а также оборудованных для инвалидов и других групп маломобильных пассажиров, в том числе системой радиоинформирования и звукового ориентирования для инвалидов по зрению и других маломобильных групп населения, в общем количестве маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта, процентов (не менее)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.	АМО (по маршрутам в границах АМО)	15	15	15	15	15	15

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
к региональному стандарту
транспортного обслуживания
населения Челябинской области
на 2026 - 2030 годы

Методика расчета значения показателя

«Частота обслуживания населённых пунктов пассажирским транспортом
общего пользования, в том числе населенных пунктов, на территории которых
расположены медицинские организации, в зависимости от численности
населения»

I. Общие положения

1. Настоящая Методика расчета значения показателя «Частота обслуживания населённых пунктов пассажирским транспортом общего пользования, в том числе населенных пунктов, на территории которых расположены медицинские организации, в зависимости от численности населения» применяется для расчета значения показателя «Частота обслуживания населённых пунктов пассажирским транспортом общего пользования, в том числе населенных пунктов, на территории которых расположены медицинские организации, в зависимости от численности населения», предусмотренного в составе Стандарта.

Единица измерения показателя: рейсов в неделю.

При расчете значения показателя используются сведения только по муниципальным и межмуниципальным маршрутам ПТОП, по которым осуществляются регулярные перевозки в границах Челябинской области, а также сведения о маршрутах железнодорожного транспорта в пригородном сообщении на территории Челябинской области.

2. Для целей расчета значения показателя используются следующие понятия:

1) граница населенного пункта – граница, установленная документами территориального планирования муниципальных образований Челябинской области;

2) маршрут железнодорожного транспорта в пригородном сообщении – участок трассы движения пригородных поездов между ближайшими узловыми (оборотными) остановочными пунктами;

3) медицинская организация – медицинское учреждение, осуществляющее деятельность в системе обязательного медицинского страхования;

4) рейс маршрута железнодорожного транспорта в пригородном сообщении – следование пригородного поезда по маршруту железнодорожного транспорта в пригородном сообщении, запланированное в графике движения поездов.

II. Порядок расчета значения показателя

3. Расчет значения показателя для заданного населенного пункта.

Вокруг границ населенного пункта средствами ГИС строится зона с буфером, размер которого определяется по нормативу показателя «Нормативное расстояние пешеходной доступности», установленному в таблице 1 Стандарта для данной категории населенного пункта в зависимости от численности населения. Средствами ГИС выбираются все остановочные пункты (S_i) в границах территории населенного пункта и построенной зоны буфера.

По всем маршрутам регулярных перевозок, останавливающимся в любом из выбранных остановочных пунктов (S_i), выбирается маршрут, который выполняет в неделю больше всего рейсов. Количество рейсов в неделю по выбранному маршруту является значением показателя для этого населенного пункта.

4. Расчет значения показателя по территории Челябинской области.

Набор всех населенных пунктов Челябинской области, определенный по данным Росстата, категоризируется по численности населения в соответствии с категориями, установленными показателем Стандарта.

В каждой категории населенных пунктов для каждого населенного пункта рассчитывается значение показателя «Частота обслуживания населённых пунктов пассажирским транспортом общего пользования, в том числе населенных пунктов, на территории которых расположены медицинские организации, в зависимости от численности населения».

Результатом расчета значения показателя для территории Челябинской области по заданной категории населенных пунктов является минимальное из значений показателя по всем населенным пунктам данной категории.

5. Источниками данных для расчета значения показателя являются:

1) в отношении координат остановочных пунктов, трасс маршрутов регулярных перевозок, расписания движения маршрутов – РНИС;

2) в отношении границ населенных пунктов – НСПД. В случае отсутствия данных допускается получение данных из открытых источников (открытый картографический портал в информационно-телекоммуникационной сети Интернет (<https://www.openstreetmap.org/>) и аналогичные источники);

3) в отношении численности населения в населенных пунктах – Росстат. В случае отсутствия данных допускается получение данных из открытых источников.

6. Уровни агрегирования информации: территория Челябинской области.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
к региональному стандарту
транспортного обслуживания
населения Челябинской области
на 2026 - 2030 годы

Методика расчета значения показателя
«Расстояние пешеходной доступности от городских объектов
до остановочных пунктов встречных направлений движения
маршрутов регулярных перевозок»

I. Общие положения

1. Настоящая Методика расчета значения показателя «Расстояние пешеходной доступности от городских объектов до остановочных пунктов встречных направлений движения маршрутов регулярных перевозок» применяется для расчета значения показателя «Расстояние пешеходной доступности от городских объектов до остановочных пунктов встречных направлений движения маршрутов регулярных перевозок», предусмотренного в составе Стандарта.

2. Единица измерения показателя: метр.

3. При расчете значения показателя используются сведения только по муниципальным и межмуниципальным маршрутам ПТОП, осуществляющим регулярные перевозки по регулируемым тарифам в границах территории городского округа или АМО, для которой проводится расчет показателя. К учету принимаются только маршруты регулярных перевозок, тарифы на проезд в которых в границах заданной территории соответствуют нормативу ценовой доступности, установленному для соответствующей территории.

4. Для целей расчета значения показателя используются следующие понятия:

1) многоквартирный дом – жилое здание с числом этажей не менее 3, состоящее из 9 и более квартир, а при отсутствии данных о количестве квартир и (или) количестве этажей – жилое здание с общей площадью не менее 800 квадратных метров;

2) индивидуальное жилое строение – жилое здание, не являющееся многоквартирным домом;

3) крупный торговый центр – торговый центр общей площадью не менее 10 000 квадратных метров;

4) поликлиника – многопрофильное или специализированное лечебно-профилактическое учреждение для оказания амбулаторной медицинской помощи по программе обязательного медицинского страхования.

II. Порядок расчета значения показателя

5. Определение зоны доступности от каждого остановочного пункта.

Зона доступности от каждого остановочного пункта рассчитывается как L-метровая зона (где L – принятая величина пешеходной доступности, для которой осуществляется расчет) на основе данных о координатах остановочного пункта, графа улично-дорожной и пешеходной сети (далее именуется – граф сети).

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

От точки остановочного пункта по всем направлениям графа сети отсекаются расстояния L - 100 метров. На указанном наборе отрезков создается зона с буфером размером 100 метров, позволяющая произвести замыкание графа сети на контуры или центроиды объектов, для которых устанавливается норматив. Указанная фигура является L-метровой зоной доступности заданного остановочного пункта.

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

Для каждого городского маршрута регулярных перевозок или маршрута регулярных перевозок в пригородном сообщении (M_i), удовлетворяющего требованиям для расчета значения показателя, строится L-метровая зона доступности встречных направлений движения этого маршрута. У каждого маршрута выделяются направления А (прямое) и В (встречное) со своими наборами остановочных пунктов. Если конечный остановочный пункт совмещен с начальным остановочным пунктом встречного направления, он включается в оба направления. Строится объединение M_iA зон доступности всех остановок направления M_iA_j (формула 1), затем объединение M_iB зон доступности всех остановок направления (формула 2).

Формула 1

$$M_iA = \cup M_iA_j$$

Формула 2

$$M_iB = \cup M_iB_j$$

Пересечение указанных зон является зоной доступности встречных направлений движения маршрута M_iAB , рассчитываемой по формуле 3.

Формула 3

$$M_iAB = M_iA \cap M_iB$$

Объединение указанных зон доступности по всем маршрутам позволяет определить зону доступности остановочных пунктов по системе маршрутов ПТОП АМО (MAB) по формуле 4.

$$MAB = \cup MiAB$$

При расчете значения указанного показателя учитываются только маршруты регулярных перевозок, расписанием которых предусмотрено выполнение не менее 1 рейса в первой половине рабочего дня и не менее 1 рейса во встречном направлении во второй половине рабочего дня.

7. Расчет значения показателя.

Среди контуров (центроидов, точек) объектов, классифицированных по признакам назначения объекта (жилое здание, поликлиника и так далее), этажности, а также количеству квартир и иным параметрам, выделяются контуры/точки группы объектов, для которых проводится расчет (V_i).

Начальное значение расстояния доступности (L) устанавливается равным 100 метрам.

Для каждого контура V_i определяется пересечение контура с L -метровой зоной доступности MAB . Если контур объекта пересекается с зоной MAB (или центроид объекта входит в пределы контура), то для объекта обеспечена пешеходная доступность и признаку доступности остановок общественного транспорта от i -го многоквартирного дома (D_i) для объекта присваивается значение 1, иначе присваивается значение 0.

В случае если в результате расчета среди объектов группы нашлись объекты, для которых признак доступности равен нулю (объект находится за пределами контура доступности), расстояние доступности L увеличивается на 50 и производится пересчет до тех пор, пока для 100 процентов объектов в нормируемой группе признак доступности не примет значение 1.

Результатом расчета значения показателя является значение L , при котором 100 процентов объектов получили значение доступности, равное 1.

8. Формирование данных.

Источниками формирования данных для расчета значения указанного показателя являются:

1) в отношении координат остановочных пунктов, трасс и расписаний маршрутов регулярных перевозок – РНИС;

2) в отношении контуров нормируемых объектов – НСПД. В случае отсутствия данных в НСПД допускается получение данных из открытых источников (открытый картографический портал в информационно-телекоммуникационной сети Интернет (<https://www.openstreetmap.org/>) и аналогичные источники).

9. Уровни агрегирования информации: городские округа и АМО.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
к региональному стандарту
транспортного обслуживания
населения Челябинской области
на 2026 - 2030 годы

Методика расчета значения показателя
«Отношение стоимости перевозки одного пассажира в межмуниципальном
сообщении за пределами городских агломераций на 1000 километров
в процентах к СЗП по муниципальному образованию Челябинской области»

I. Общие положения

1. Настоящая Методика расчета значения показателя «Отношение стоимости перевозки одного пассажира в межмуниципальном сообщении за пределами городских агломераций на 1000 километров в процентах к СЗП по муниципальному образованию Челябинской области» применяется для расчета значения показателя «Отношение стоимости перевозки одного пассажира в межмуниципальном сообщении за пределами городских агломераций на 1000 километров в процентах к СЗП по муниципальному образованию Челябинской области», предусмотренного в составе Стандарта.

Единица измерения показателя: процент.

При расчете значения показателя используются сведения только по межмуниципальным маршрутам ПТОП, по которым осуществляются регулярные перевозки в границах Челябинской области.

2. Для целей расчета значения показателя под СЗП понимается величина показателя «Среднемесячная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства)» на территории муниципального образования Челябинской области.

II. Порядок расчета значения показателя

3. Расчет значения показателя для заданного муниципального образования Челябинской области.

Для расчета значения показателя для заданного муниципального образования Челябинской области необходимо рассчитать гарантируемый для всех населенных пунктов муниципального образования Челябинской области минимальный тариф за перевозку одного пассажира на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок (рублей за километр). Расчет минимального тарифа производится по формуле:

$$\text{МинТариф}_k = \text{Максимум}_{i=1}^n \text{Минимум}_j^{m_i} \text{Тариф}_{ij}, \text{ где:}$$

МинТариф_к – гарантируемый минимальный тариф для всех населенных пунктов муниципального образования Челябинской области (к), рублей за километр;

Тариф_{ij} - тариф за перевозку одного пассажира на межмуниципальном маршруте регулярных перевозок (i), обслуживающем населенный пункт (j) муниципального образования Челябинской области (k), установленный нормативным правовым актом Челябинской области;

Минимум_i^{mi} – оператор минимального значения тарифа среди тарифов всех маршрутов регулярных перевозок (i), обеспечивающих достижение норматива показателя «Частота обслуживания населённых пунктов пассажирским транспортом общего пользования, в том числе населенных пунктов, на территории которых расположены медицинские организации, в зависимости от численности населения» для населенного пункта (j) муниципального образования Челябинской области (для каждого населенного пункта определяется минимальная величина из всех величин тарифа маршрутов соответствующего населенного пункта);

Максимум_iⁿ – оператор максимального значения минимальных тарифов среди всех населенных пунктов (j) муниципального образования Челябинской области (k) (по муниципальному образованию Челябинской области определяется наибольшая величина минимального тарифа среди всех населенных пунктов);

m_i – число маршрутов, обслуживающих населенный пункт (j);

n – число населенных пунктов в муниципальном образовании Челябинской области (k).

Значение указанного показателя рассчитывается путём деления гарантируемого минимального тарифа на проезд 1000 километров на величину СЗП по формуле:

$$\text{Отн}_k = \frac{\text{МинТариф}_k * 1000 \text{ км}}{\text{СЗП}_k} * 100, \text{ где:}$$

Отн_k – значение показателя, процентов;

МинТариф_k – гарантируемый минимальный тариф для всех населенных пунктов муниципального образования Челябинской области (k), рублей за километр;

СЗП_k – величина показателя «Среднемесячная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства)» в муниципальном образовании Челябинской области (k), рублей.

Величина СЗП_k принимается по отчету Росстата по состоянию на дату, на которую рассчитывается значение показателя.

4. Расчет значения показателя для территории Челябинской области.

Значение показателя для всей территории Челябинской области рассчитывается путём выбора максимального из значений показателя по всем муниципальным образованиям Челябинской области по формуле:

$$\text{Отн} = \text{Максимум}_{k=1}^n \text{Отн}_k, \text{ где:}$$

Отн – результат расчета значения показателя «Отношение стоимости перевозки одного пассажира в межмуниципальном сообщении за пределами городских агломераций на 1000 километров в процентах к СЗП по

муниципальному образованию Челябинской области» для Челябинской области;

Максимум $_{k=1}^n$ – оператор максимального значения отношения стоимости проезда пассажиром 1000 километров по регулируемым тарифам к СЗП по муниципальному образованию Челябинской области среди всех муниципальных образований Челябинской области.

Результатом расчета значения показателя является отношение стоимости проезда пассажиром 1000 километров по регулируемым тарифам к СЗП по муниципальному образованию Челябинской области, выраженное в процентах.

5. Источниками данных при расчете значения показателя являются:

1) в отношении установленных регулируемых тарифов на проезд: в транспорте общего пользования - официальные сайты органов государственной власти Челябинской области (органов местного самоуправления муниципальных образований Челябинской области), в полномочия которых входит установление соответствующих тарифов, в информационно-телекоммуникационной сети Интернет;

2) в отношении величины показателя «Среднемесячная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства)» по муниципальным образованиям Челябинской области – Росстат.

6. Уровни агрегирования информации – территория Челябинской области.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
к региональному стандарту
транспортного обслуживания
населения Челябинской области
на 2026 - 2030 годы

Методика расчета значения показателя
«Отношение стоимости месячного безлимитного проездного билета для
поездки всеми видами городского транспорта в процентах к СЗП по
муниципальному образованию Челябинской области»

I. Общие положения

1. Настоящая Методика расчета значения показателя «Отношение стоимости месячного безлимитного проездного билета для поездки всеми видами городского транспорта в процентах к СЗП по муниципальному образованию Челябинской области» применяется для расчета значения показателя «Отношение стоимости месячного безлимитного проездного билета для поездки всеми видами городского транспорта в процентах к СЗП по муниципальному образованию Челябинской области», предусмотренного в составе Стандарта.

2. Единица измерения показателя: процент.

3. Для целей расчета значения показателя используются следующие понятия:

1) СЗП – величина показателя «Среднемесячная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства)» на территории городского округа, АМО;

2) месячный безлимитный проездной билет – билет для оплаты проезда по тарифу, устанавливаемому уполномоченным органом государственной власти Челябинской области (органом местного самоуправления муниципального образования Челябинской области) для городского округа, АМО, определяющий стоимость проезда на 1 месяц или 30 дней по всем маршрутам всех видов транспорта в границах городского округа (агломерации), работающим по регулируемым тарифам, без ограничения количества поездок и пересадок в течение срока действия билета.

II. Порядок расчета значения показателя

4. Значение показателя рассчитывается путём деления стоимости месячного безлимитного проездного билета на величину СЗП по формуле:

$$\text{Отн} = \text{Цена} / \text{СЗП} \times 100, \text{ где:}$$

Отн – значение показателя, процентов;

Цена – стоимость месячного безлимитного проездного билета, установленная на дату, на которую рассчитывается показатель, рублей;

СЗП – величина показателя «Среднемесячная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства)» на территории городского округа, АМО, рублей.

Величина СЗП в отношении городских округов принимается по отчету Росстата на дату, на которую рассчитывается показатель. Для городских агломераций показатель СЗП рассчитывается как средневзвешенная величина по численности населения по муниципальным образованиям Челябинской области, входящим в состав соответствующей АМО.

Результатом расчета значения показателя является определение отношения стоимости месячного безлимитного проездного билета к СЗП, выраженного в процентах.

5. Источниками данных при расчете значения показателя являются:

1) в отношении стоимости месячного безлимитного проездного билета – официальные сайты органов государственной власти Челябинской области (органов местного самоуправления муниципальных образований Челябинской области), в полномочия которых входит установление соответствующих тарифов, в информационно-телекоммуникационной сети Интернет;

2) в отношении величины показателя «Среднемесячная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства)» по муниципальным образованиям Челябинской области – Росстат.

6. Уровни агрегирования информации: городские округа и АМО.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5
к региональному стандарту
транспортного обслуживания
населения Челябинской области
на 2026 - 2030 годы

Методика расчета значения показателя
«Количество интернет-сервисов, в которых отображается плановое
и прогнозное время прибытия на остановку транспортных средств, работающих
на маршрутах по регулируемым тарифам, по фактическим данным
об их местоположении»

I. Общие положения

1. Настоящая Методика расчета значения показателя «Количество интернет-сервисов, в которых отображается плановое и прогнозное время прибытия на остановку транспортных средств, работающих на маршрутах по регулируемым тарифам, по фактическим данным об их местоположении» применяется для расчета значения показателя «Количество интернет-сервисов, в которых отображается плановое и прогнозное время прибытия на остановку транспортных средств, работающих на маршрутах по регулируемым тарифам, по фактическим данным об их местоположении», предусмотренного в составе Стандарта.

2. Единица измерения показателя: штука.

3. При расчете значения показателя используются сведения об интернет-сервисах (веб-сайтах, размещенных в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, мобильных приложениях, доступных в официальных магазинах приложений для установки неограниченным кругом лиц без оплаты), в которых отображается плановое и прогнозное время прибытия на остановку транспортных средств, работающих на маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам, по фактическим данным об их местоположении, получаемым из РНИС.

При расчете значения показателя по Челябинской области используются сведения только по межмуниципальным маршрутам пассажирского транспорта общего пользования, по которым осуществляются регулярные перевозки строго в границах Челябинской области. При расчете значения показателя для АМО используются сведения только по межмуниципальным и муниципальным маршрутам пассажирского транспорта общего пользования, по которым осуществляются регулярные перевозки строго в границах АМО.

4. Для целей расчета значения показателя используются следующие понятия:

1) интернет-ресурс – веб-сайт, размещенный в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, или мобильное приложение, доступное в официальных магазинах приложений для установки неограниченным кругом

лиц без оплаты, в которых реализован функционал просмотра данных о плановом и прогнозном времени прибытия ПТОП на остановки по данным о фактическом местоположении транспортных средств без дополнительной оплаты;

2) мобильное приложение – разновидность прикладного программного обеспечения, предназначенного для работы на смартфонах, планшетах и других мобильных устройствах;

3) неограниченный круг лиц – все владельцы мобильных устройств с операционными системами Android и iOS.

II. Порядок расчета значения показателя

5. По результатам анализа веб-сайтов в информационно-телекоммуникационной сети Интернет и официальных магазинов приложений выявляются интернет-ресурсы.

На интернет-ресурсе должно отображаться время планового и прогнозного прибытия транспорта на остановочные пункты, получаемое по фактическим данным о местоположении транспортных средств, в отношении 100 процентов маршрутов регулярных перевозок, по которым на соответствующей территории осуществляются регулярные перевозки по регулируемым тарифам.

Наличие информации о времени планового и прогнозного прибытия маршрута проверяется по полному перечню маршрутов регулярных перевозок, соответствующих условиям Стандарта (перечень маршрутов регулярных перевозок определяется по соответствующим реестрам маршрутов регулярных перевозок на основании соответствия условиям, указанным в Стандарте).

Проверку наличия информации о прогнозном времени прибытия необходимо проводить в периоды времени, в которые в соответствии с плановым временем прибытия, указанным в интернет-ресурсе, выполняются рейсы по маршрутам регулярных перевозок. Демонстрация интернет-ресурсом прогнозного времени прибытия транспортного средства по данным о его фактическом местоположении должна быть зафиксирована для каждого маршрута регулярных перевозок по регулируемым тарифам не менее одного раза в течение недели, для которой производится расчет.

6. Результатом расчета значения показателя является количество выявленных интернет-ресурсов, соответствующих требованиям пункта 5 раздела II настоящей Методики, для заданной территории.

7. Источниками данных при расчете значения показателя являются:

1) официальные магазины приложений (RuStore, AppStore, Google Play Store);

2) открытая информация о функционале и зоне работы интернет-сервисов, реализующих требуемый показателем функционал (Яндекс.Карты и другие);

3) реестры маршрутов регулярных перевозок для территорий, для которых устанавливается норматив.

8. Уровни агрегирования информации: городские округа и АМО, территория Челябинской области.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6
к региональному стандарту
транспортного обслуживания
населения Челябинской области
на 2026 - 2030 годы

Методика расчета значения показателя
«Доля рейсов маршрута регулярных перевозок, выполняемых в соответствии с
расписанием»

I. Общие положения

1. Настоящая Методика расчета значения показателя «Доля рейсов маршрута регулярных перевозок, выполняемых в соответствии с расписанием» применяется для расчета значения показателя «Доля рейсов маршрута регулярных перевозок, выполняемых в соответствии с расписанием», предусмотренного в составе Стандарта.

2. Единица измерения показателя: процент.

3. При расчете значения показателя используются сведения по муниципальным и межмуниципальным маршрутам ПТОП, по которым осуществляются регулярные перевозки по регулируемым тарифам в границах территории городского округа, АМО, для которой проводится расчет значения показателя. При расчете значения показателя для территории Челябинской области используются только сведения по межмуниципальным маршрутам ПТОП, по которым осуществляются регулярные перевозки по регулируемым тарифам, выходящим за пределы АМО.

II. Порядок расчета значения показателя

4. Значение показателя рассчитывается по формуле:

$$Дм = Рв/Рп \times 100, \text{ где:}$$

Дм – значение показателя для маршрута, процентов;

Рв – количество рейсов, выполненных по расписанию, единиц;

Рп – плановое количество рейсов, единиц.

Плановое количество рейсов, выполняемых за недельный период, определяется путем подсчета количества рейсов, запланированных к отправлению за соответствующий недельный период.

Количество рейсов, выполненных по расписанию, определяется путем подсчета на основе данных РНИС количества зачтенных рейсов, выполненных по расписанию.

Расчет для маршрута выполняется отдельно по первой и по второй категориям точности, определенным Стандартом.

5. Значение показателя рассчитывается для всех маршрутов, работающих по регулируемым тарифам, которые полностью проходят в границах заданной территории. Для Челябинской области расчет значения показателя проводится по межмуниципальным маршрутам, выходящим за пределы АМО.

6. Результатом расчета значения показателя является минимальное значение среди значений, рассчитанных для каждого из выбранных маршрутов (раздельно по каждой из категорий точности).

7. Источниками данных для расчета значения показателя являются:

1) в отношении координат остановочных пунктов и трасс маршрутов, расписаний маршрутов – РНИС;

2) в отношении данных о фактическом движении транспортных средств по маршруту – РНИС.

8. Уровни агрегирования информации: городские округа и АМО, территория Челябинской области.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7
к региональному стандарту
транспортного обслуживания
населения Челябинской области
на 2026 - 2030 годы

Методика расчета значения показателя
«Предельный интервал движения транспортных средств,
доступных для маломобильных групп населения»

I. Общие положения

1. Настоящая Методика расчета значения показателя «Предельный интервал движения транспортных средств, доступных для маломобильных групп населения» применяется для расчета значения показателя «Предельный интервал движения транспортных средств, доступных для маломобильных групп населения», предусмотренного в составе Стандарта.

2. Единица измерения показателя: минута.

3. При расчете значения показателя используются только сведения по муниципальным и межмуниципальным маршрутам ПТОП, по которым осуществляются регулярные перевозки по регулируемым тарифам в границах территории городского округа, АМО, для которой проводится расчет значения показателя. При расчете значения указанного показателя по территории Челябинской области используются только сведения по межмуниципальным маршрутам ПТОП, по которым осуществляются регулярные перевозки по регулируемым тарифам, выходящим за пределы АМО. К учету принимаются только маршруты, тарифы на проезд в которых в границах заданной территории соответствуют нормативу ценовой доступности, установленному для территории, в отношении которой проводится расчет значения показателя.

4. Для целей расчета значения показателя установлены следующие понятия:

1) маломобильные группы населения – люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении, в том числе инвалиды, люди с временным нарушением здоровья, люди старших возрастов, беременные женщины, люди с детскими колясками, с малолетними детьми, тележками или багажом;

2) выход маршрута – совокупность рейсов маршрута регулярных перевозок, выполняемых в течение дня одним и тем же транспортным средством.

II. Порядок расчета значения показателя

5. Определение значения показателя для маршрута регулярных перевозок.
Для заданного маршрута регулярных перевозок с использованием данных РНИС выбираются рейсы, выполняемые транспортными средствами,

оборудованными для маломобильных групп населения по заданной категории доступности. Вычисляется максимальный интервал движения между выбранными рейсами (в период с первого до последнего рейса). Данный интервал является результатом расчета показателя для маршрута регулярных перевозок по заданной категории доступности.

6. Определение значения показателя для заданной территории.

Значение показателя рассчитывается для всех маршрутов регулярных перевозок, работающих по регулируемым тарифам, трасса которых полностью проходит в границах заданной территории. Для Челябинской области расчет значения показателя проводится по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, выходящим за пределы АМО.

Результатом расчета значения показателя является максимальное значение среди значений, рассчитанных для каждого из выбранных маршрутов регулярных перевозок по заданной категории доступности.

7. Источниками данных для расчета значения показателя являются:

- 1) данные о расписании маршрутов регулярных перевозок и выходах транспортных средств на маршруты регулярных перевозок - РНИС;
- 2) данные о характеристиках транспортных средств, обеспечивающих доступность для маломобильных групп населения, - РНИС.

8. Уровни агрегирования информации: городские округа и АМО, территория Челябинской области.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8
к региональному стандарту
транспортного обслуживания
населения Челябинской области
на 2026 - 2030 годы

Методика расчета значения показателя
«Предельная частота движения транспорта
с заданными экологическими характеристиками»

I. Общие положения

1. Настоящая Методика расчета значения показателя «Предельная частота движения транспорта с заданными экологическими характеристиками» применяется для расчета значения показателя «Предельная частота движения транспорта с заданными экологическими характеристиками», предусмотренного в составе Стандарта.

2. Единица измерения показателя: рейс в сутки.

3. При расчете значения показателя используются сведения только по муниципальным и межмуниципальным маршрутам ПТОП, по которым осуществляются регулярные перевозки по регулируемым тарифам в границах территории городского округа, АМО, для которой проводится расчет значения показателя. При расчете значения указанного показателя для территории Челябинской области используются сведения только по межмуниципальным маршрутам ПТОП, по которым осуществляются регулярные перевозки по регулируемым тарифам, выходящим за пределы АМО.

4. Для целей расчета значения показателя используются следующие понятия:

1) экологический класс Евро – стандарт, устанавливающий лимиты выбросов токсичных соединений в атмосферу;

2) маршруты – маршруты ПТОП, указанные в пункте 3 настоящей Методики;

3) выход маршрута – совокупность рейсов маршрута, выполняемых в течение дня одним и тем же транспортным средством.

II. Порядок расчета значения показателя

5. Определение значения показателя для маршрута.

По данным РНИС, для заданного маршрута выбираются рейсы, фактически выполненные транспортными средствами заданного экологического класса в течение заданных транспортных суток (с 3:00 утра до 3:00 утра следующих суток). Количество выбранных рейсов, которые в соответствии с данными РНИС считаются фактически отправленными, является значением показателя для заданного маршрута.

6. Определение значения показателя для заданной территории.

Значение показателя рассчитывается для всех маршрутов, работающих по регулируемым тарифам, трасса которых полностью проходит в границах заданной территории. Для Челябинской области расчет значения показателя проводится по межмуниципальным маршрутам, выходящим за пределы установленных АМО.

Результатом расчета значения показателя является максимальное значение среди значений, рассчитанных для каждого из выбранных маршрутов.

7. Источниками данных для расчета значения показателя являются:

1) в отношении данных о расписании маршрутов и выходах транспортных средств на маршруты – РНИС;

2) в отношении данных об экологических характеристиках транспортных средств – РНИС (на основе данных контрактов).

8. Уровни агрегирования информации: городские округа и АМО, территория Челябинской области.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9
к региональному стандарту
транспортного обслуживания
населения Челябинской области
на 2026 - 2030 годы

Методика расчета значения показателя
«Число отправленных от остановочного пункта пассажиров,
при котором остановочный пункт обустраивается элементами,
повышающими комфорт ожидания»

I. Общие положения

1. Настоящая Методика расчета значения показателя «Число отправленных от остановочного пункта пассажиров, при котором остановочный пункт обустраивается элементами, повышающими комфорт ожидания» применяется для расчета значения показателя «Число отправленных от остановочного пункта пассажиров, при котором остановочный пункт обустраивается элементами, повышающими комфорт ожидания», предусмотренного в составе Стандарта.

2. Единица измерения показателя: пассажиров в сутки.

3. При расчете значения показателя используются сведения только по остановочным пунктам, расположенным на улично-дорожной сети местного значения муниципального образования Челябинской области, для которой проводится расчет значения показателя. При расчете значения показателя для территории Челябинской области используются сведения только по остановочным пунктам, расположенным на улицах и областных автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения.

II. Порядок расчета значения показателя

4. Определение числа пассажиров, отправленных от остановочного пункта.

Число отправленных за заданные сутки от остановочного пункта пассажиров определяется как сумма входящих в транспортные средства на данном остановочном пункте пассажиров по всем маршрутам, для которых установлен данный остановочный пункт. Число входящих пассажиров на остановочном пункте заданного маршрута определяется по данным АСМПШ (при наличии), данным о продаже билетов, данным АСОП.

Число отправленных от остановочного пункта пассажиров определяется как среднее арифметическое значение отправленных пассажиров за каждые сутки в течение годового периода до дня, на который проводится расчет.

5. Определение значения показателя для заданной территории.

Из общего числа остановочных пунктов, расположенных на улицах и дорогах заданной категории (для муниципального образования Челябинской области – на дорогах местного значения, для Челябинской области – на дорогах межмуниципального или регионального значения), исключаются те, по которым имеется оснащение заданным элементом обустройства, и остаются остановочные пункты, по которым оснащение заданными элементами обустройства не выполнено (далее именуются – остановочные пункты, оставшиеся в наборе).

Значением показателя для заданного элемента обустройства является максимальное значение из значений числа отправленных от остановочного пункта пассажиров среди всех остановочных пунктов, оставшихся в наборе, увеличенное на единицу.

6. Источниками данных для расчета значения показателя являются:

1) в отношении данных о местоположении остановочных пунктов и их оснащенности элементами обустройства – РНИС (на основе данных балансодержателей остановочных пунктов);

2) в отношении данных о фактических пассажиропотоках – РНИС, АСОП, данные о продаже билетов на междугородные маршруты, предоставляемые перевозчиками.

7. Уровни агрегирования информации: муниципальные образования Челябинской области, территория Челябинской области.

ПРИЛОЖЕНИЕ 10
к региональному стандарту
транспортного обслуживания
населения Челябинской области
на 2026 - 2030 годы

Методика расчета значения показателя
«Плотность стоящих пассажиров в транспортном средстве»

I. Общие положения

1. Настоящая Методика расчета значения показателя «Плотность стоящих пассажиров в транспортном средстве» применяется для расчета значения показателя «Плотность стоящих пассажиров в транспортном средстве», предусмотренного в составе Стандарта.

2. Единица измерения показателя: пассажиров на 1 квадратный метр.

3. При расчете значения показателя по территориям городских округов и АМО используются сведения только по муниципальным и межмуниципальным маршрутам ПТОП, по которым осуществляются регулярные перевозки по регулируемым тарифам в границах территории городского округа, АМО, для которой проводится расчет значения показателя. При расчете значения показателя для территории Челябинской области используются сведения только по межмуниципальным маршрутам ПТОП, по которым осуществляются регулярные перевозки по регулируемым тарифам, выходящим за пределы городских округов, АМО.

4. Для целей расчета значения показателя под перегонем маршрута понимается участок маршрута регулярных перевозок между двумя последовательными остановочными пунктами соответствующего маршрута регулярных перевозок.

5. Для целей расчета значения показателя используются следующие периоды суток:

1) периоды суток рабочего дня (в формате: часы:минуты):

утро (с 6:00 до 6:59);

утренний пик (с 7:00 до 8:59);

межпиковый период (с 9:00 до 15:59);

вечерний пик (с 16:00 до 18:59);

вечер (с 19:00 до 20:59);

ночь (с 21:00 до 5:59);

2) периоды суток выходного дня (в формате: часы:минуты):

утро (с 6:00 до 9:59);

день (с 10:00 до 18:59);

вечер (с 19:00 до 20:59);

ночь (с 21:00 до 5:59).

II. Порядок расчета значения показателя

6. Определение плотности стоящих пассажиров в транспортном средстве для заданного рейса.

Значение показателя рассчитывается по формуле:

$$\Pi_i = \frac{Ч_i}{S_i}, \text{ где:}$$

Π_i – плотность стоящих пассажиров в транспортном средстве на рейсе (i); человек на квадратный метр;

$Ч_i$ – максимальное количество стоящих пассажиров в салоне транспортного средства на рейсе i , человек;

S_i – площадь пола в салоне транспортного средства, предназначенная для стоящих пассажиров, в транспортном средстве, выполняющем i -й рейс, квадратных метров.

7. Максимальное количество стоящих пассажиров в салоне транспортного средства в течение рейса определяется как максимум из всех значений количества пассажиров, оставшихся в салоне, по всем перегонам выполненного рейса, за вычетом количества мест для сидения (если при вычитании образуется значение меньше 0, максимальное количество стоящих пассажиров в салоне транспортного средства в течение рейса считается равным 0). Число пассажиров, остающихся в салоне транспортного средства на каждом перегоне, определяется как сумма числа пассажиров, присутствовавших на предыдущем перегоне, и числа вошедших пассажиров на предыдущей остановке, за вычетом числа пассажиров, вышедших на предыдущей остановке.

8. Площадь пола, предназначенная для стоящих пассажиров в транспортном средстве, выполняющем рейс, а также количество мест для сидения в этом транспортном средстве определяются по данным справочника РНИС о площади пола и количестве мест для сидения в зависимости от модели и модификации транспортного средства. Заполнение справочника РНИС осуществляется на основании данных, получаемых по запросам от производителей подвижного состава, а также по документации производителей, получаемой в ходе поставок подвижного состава. Данные о модели, модификации транспортных средств, количестве мест для сидения предоставляются перевозчиками при подключении транспортных средств к РНИС.

9. Определение значения показателя для маршрута в течение заданного периода суток.

По данным РНИС, для заданного маршрута выбираются фактически выполненные рейсы в течение заданного периода суток за недельный период. В случае если расчет производится на основе данных АСМПП, необходимо, чтобы данные АСМПП передавались не менее чем по 20 процентам из числа отобранных рейсов по АСОП или по системе продаж билетов –

для 90 процентов отобранных рейсов. В отбор должны попасть все рейсы, по которым получены данные АСМПП или АСОП соответственно.

10. Значением показателя для данного маршрута и заданного периода суток является 85-й процентиль распределения выборки значений плотности стоящих пассажиров среди всех отобранных рейсов, для которых был произведен расчет плотности стоящих пассажиров.

11. Определение значения показателя для заданной территории.

Значение показателя рассчитывается для всех маршрутов регулярных перевозок, работающих по регулируемым тарифам, трасса которых полностью проходит в границах заданной территории. Для Челябинской области расчет значения показателя проводится по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, выходящим за пределы АМО.

Результатом расчета значения показателя является максимальное значение среди значений, рассчитанных для каждого из выбранных маршрутов.

12. Источниками данных для расчета значения показателя являются:

- 1) трассы маршрутов, остановочные пункты - РНИС;
- 2) данные о выполненных рейсах - РНИС;
- 3) данные о количестве вошедших и вышедших пассажиров - РНИС (АСМПП), АСОП.

13. Уровни агрегирования информации: городские округа и АМО.

ПРИЛОЖЕНИЕ 11
к региональному стандарту
транспортного обслуживания
населения Челябинской области
на 2026 - 2030 годы

Методика расчета значения показателя
«Предельное число пересадок при поездке в границах
городского округа или городской агломерации»

I. Общие положения

1. Настоящая Методика расчета значения показателя «Предельное число пересадок при поездке в границах городского округа или городской агломерации» применяется для расчета значения показателя «Предельное число пересадок при поездке в границах городского округа или городской агломерации», предусмотренного в составе Стандарта.

2. Единица измерения показателя: штука.

3. При расчете значения показателя используются только сведения по муниципальным и межмуниципальным маршрутам ПТОП, по которым осуществляются регулярные перевозки в границах территории городского округа или АМО, для которой проводится расчет значения показателя. К учету принимаются только маршруты, тарифы на проезд в которых в границах заданной территории соответствуют нормативу ценовой доступности, установленному для соответствующей территории.

4. Для целей расчета значения показателя используются следующие понятия:

1) транспортно-пересадочный узел – группа нескольких остановочных пунктов ПТОП, расположенных на удалении не более 200 метров друг от друга и имеющих пешеходную связь друг с другом, которые относятся к одному месту назначения в транспортной системе и могут служить для пересадки между маршрутами (далее именуются – ТПУ);

2) число пересадок в поездке между двумя ТПУ – минимальное количество маршрутов, которыми необходимо воспользоваться при поездке между двумя ТПУ, с учетом пересадок в промежуточных ТПУ и возможности пешего передвижения между ТПУ в пределах 500 метров до начала и после окончания поездки, уменьшенное на 1.

II. Порядок расчёта значения показателя

5. Построение системы ТПУ.

На основе данных о координатах остановочных пунктов, остановочные пункты, удаленные друг от друга не более чем на 200 метров, объединяются в ТПУ. Каждый остановочный пункт должен войти в один или несколько ТПУ.

6. Расчет матрицы количества пересадок для любой пары пунктов.

Матрица количества пересадок строится по всем парам построенных ТПУ (по строкам матрицы – отправление, по столбцам – прибытие). ТПУ, относящиеся к одному маршруту, помечаются как достигаемые с помощью одного маршрута (единицей). Если в некоторой строке в столбце проставлена единица, значит, от соответствующего ТПУ до заданного ТПУ можно проехать одним маршрутом (без пересадок).

Таким образом, по итогам первой итерации в матрице проставлены единицы для всех пар ТПУ, которые соединены прямыми маршрутами.

На последующих итерациях совершается попытка заполнить ячейки матрицы, которые не были заполнены на предыдущей итерации. По строкам через столбцы, помеченные n (где $n = 1, 2$ и так далее – число маршрутов, которыми нужно воспользоваться для проезда из исходного до заданного ТПУ), находятся возможные пересадочные ТПУ, по которым проводится поиск возможности проезда до целевого пункта одним маршрутом. Найденные пути помечаются $n + 1$, и далее процесс повторяется, пока матрица числа пересадок не будет заполнена по всем ячейкам.

7. Значение показателя (D_i) рассчитывается по формуле:

$$D_i = \text{MAX}(R_{ij}) - 1, \text{ где:}$$

R_{ij} – элементы построенной матрицы пересадок между ТПУ (содержат минимальное число маршрутов, которыми нужно воспользоваться для поездки из исходного до целевого ТПУ);

$\text{MAX}(R_{ij})$ – максимальное значение по всем ячейкам матрицы пересадок.

Результатом расчета значения показателя является максимальное значение по всем ячейкам матрицы пересадок, рассчитанное по вышеуказанной формуле.

8. Источниками данных для расчета значения показателя являются координаты остановочных пунктов и трассы маршрутов, приведенные в РНИС.

9. Уровни агрегирования информации: городские округа и АМО.