

**Общероссийская общественная
организация**

**Российская
академия транспорта**

107078, Россия, г. Москва,
ул. М. Порываевой, д. 34, блок 1
тел.: +7 (495) 970-74-09
e-mail: info@rosacademtrans.ru
www.rosacademtrans.ru



Non-governmental organization

**Russian
Transport Academy**

34, M. Poryvaevoy street, block 1
Moscow, 107078, Russia
tel.: +7 (495) 970-74-09
e-mail: info@rosacademtrans.ru
www.rosacademtrans.ru

ИНН 7810727622 КПП 770801001 ОКПО 00041200

От 14.11.2023 г. № 1411/П/1

О предложениях по внесению изменений
в проекты документов в сфере пассажирского
транспорта общего пользования

Главам субъектов

Российской Федерации

**Главам органов местного
самоуправления**

Уважаемые Коллеги!

Комитет по развитию общественного транспорта Российской академии транспорта принимает активное участие в формировании государственной политики в области регулирования автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Государственной Думой Российской Федерацией 21.11.2022 года приняты изменения в федеральный закон № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации», направленные, среди прочего, на необходимость разработки «Региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения» (далее – РКПТО) и «Региональных стандартов транспортного обслуживания населения» (далее – РСТО). Данные изменения направлены на повышение эффективности планирования, организации и функционирования пассажирского транспорта общего пользования в субъектах Российской Федерации и городских агломерациях.

Проекты Постановлений Правительства России об утверждении Методики формирования РКПТО и требований к РСТО прошли обсуждение на <http://Regulashion.ru> (далее – Проекты Постановлений).

По мнению Комитета по развитию общественного транспорта принятие Проектов Постановлений в текущей редакции создаст сложности с разработкой и реализацией РКПТО И РСТО, а также приведет к формированию существенных рисков и барьеров в развитии пассажирского транспорта общего пользования и обеспечении качества транспортного обслуживания населения.

В этой связи, Комитет по развитию общественного транспорта РАТ просит Вас поддержать наши предложения о составе и содержании проектов Постановлений (Приложения 1 и 2), и в случае согласия с ними направить в адрес Комитета, в срок до 17 декабря 2023 г., письмо по электронному адресу: info@public-transport.org

Поддержка предложений Комитета повысит эффективность НПА, регулирующих функционирование пассажирского транспорта общего пользования.

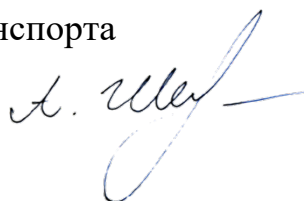
Приложения:

- 1. Предложения к проекту Постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Требований к региональному стандарту транспортного обслуживания населения», на 13 л;*
- 2. Предложения к проекту Постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Методики формирования региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения», на 18 л.*

Секретарь

Комитета по развитию общественного транспорта

ОО «Российская академия транспорта»



А.Г. Шестопапов

Исполнитель:

А.С. Морозов, тел.: + 7 (903) 157-97-33

Приложение №1

Предложения к проекту Постановления Правительства
Российской Федерации «Об утверждении Требований к региональному
стандарту транспортного обслуживания населения»

№	Пункт	Текущая формулировка	Предлагаемая формулировка	Комментарий
1	3 а	До остановочных пунктов маршрутов регулярных перевозок	До остановочных пунктов встречного направления движения маршрутов регулярных перевозок	Нарушает принцип полезности для жителя. Необходимо учитывать остановочные пункты встречного направления движения, чтобы обеспечить пешеходное расстояние как по прибытию, так и по отправлению (с учетом движения через пешеходный переход, который в ряде случаев не обустроен). Без учета встречного направления не будет решена проблема отсутствия пешеходных переходов в местах остановочных пунктов, которая фактически лишает потребителей доступа к общественному транспорту.
2		и (или) нормативное время пешеходной доступности, затрачиваемое на передвижение,	(исключить)	Нарушает принцип достижимости результата. Нормирование и контроль <i>времени</i> пешеходной доступности невозможны, т.к. скорость пешего движения каждого пешехода индивидуальна. Данная норма не позволит, в отличие от расстояния, обеспечить единый и сопоставимый

				расчет, объективный подход. Не обеспечивается единство перечня требований для всех регионов.
3	долю населения, проживающего и (или) работающего в пределах нормативного расстояния пешеходной доступности до остановочных пунктов регулярных перевозок, и (или) долю застроенной территории, находящейся в пределах такого нормативного расстояния;	(исключить)		Нарушение принципа адресной гарантии (равенства прав населения). Необходимо исключить показатели, в которых норма соблюдается не для всех, а лишь для «доли населения», т.к. это поражает в правах население, не попавшее в эту «долю». Показатель пешеходной доступности уже имеется выше. Обеспечение пешеходной доступностью застроенных территорий может привести к избыточным расходам бюджетов, т.к. ряд застроенных территорий (например, складские) не имеет потребности в передвижениях общественным транспортом, ресурс на обеспечение доступности при отсутствии пассажиров будет расходоваться неэффективно.
4	максимальное расстояние пешеходной доступности до остановочных пунктов	(объединить с абзацем 1)		Если норма абзаца 1 пункта 3а является обязательной (т.е. соблюдается не для «доли», а для всех пользователей соответствующей категории домов), то данный пункт объединяется с первым абзацем пункта 3а в единый пункт.

5		<p>максимальное время, затрачиваемое на передвижение, до остановочных пунктов встречных направлений движения маршрутов регулярных перевозок для населения, проживающего за пределами нормативного времени пешеходной доступности;</p>	(исключить)	См. замечание 2.
6	36	<p>ценовой доступности, определяющих: совокупные расходы населения на осуществление поездок на маршрутах с использованием всех видов транспорта, в том числе с использованием маршрутных транспортных средств;</p>	<p>ценовой доступности, определяющих: Показатель для агломераций: предельную долю стоимости безлимитного месячного проездного билета от среднемесячного уровня заработной платы по крупным и средним организациям (может устанавливаться в зависимости от дальности передвижения по тарифным зонам)</p>	<p>Нарушение принципа адресной гарантии. Совокупные расходы населения не дают никаких гарантий отдельному пассажиру. Гарантией ценовой доступности может являться предельная, не зависящая от количества поездок величина расходов на транспорт от уровня заработной платы. Такая позиция способствует росту экономической активности, достигает национальных целей в частности возможностей для развития личности, выбора достойного труда.</p>
7		<p>долю маршрутов регулярных перевозок, в которых предусмотрена</p>	(исключить)	<p>Нарушение принципа гарантии качества («доля» ничего не гарантирует). Для отдельного</p>

		дифференцированная система оплаты проезда в зависимости от расстояния поездки;		пассажира важен предел его затрат при поездках по агломерации, а не наличие дифференцированной системы.
8	Зв	информационной доступности, определяющих: долю населения, имеющего возможность получения данных о фактическом прибытии маршрутах транспортных средств на остановочные пункты и (или) осуществления поездки по заказу, с использованием мобильного приложения;	информационной доступности, определяющих: возможность получения данных о фактическом прибытии маршрутных транспортных средств на остановочные пункты с использованием мобильного приложения;	Нарушение принципа гарантии качества («доля» ничего не гарантирует). При внедрении информационной системы, информация должна и будет доступна для 100% потребителей (возможно, только по отдельным территориям). Перевозки по заказу не имеют отношения к регулярным перевозкам пассажиров.
9	Зг	Временной доступности, определяющих: время начала и окончания движения маршрутных транспортных средств	Временной доступности, определяющих: Показатель для агломераций: начало и окончание периодов суток, для которых определены предельные интервалы движения магистральных, подвозящих, социальных и ночных маршрутов Показатель для агломераций: максимальные интервалы	Нарушение принципа достижимости и принципа разбиения на агломерационные и междугородние перевозки. Время начала и окончания движения маршрутных транспортных средств индивидуально для каждого маршрута и определяется из большого числа факторов. Ряд маршрутов являются специальными (осуществляют подвозку к началу смен на предприятиях) и не обязаны начинать и заканчивать работу одновременно со всей транспортной системой.

			<p>движения магистральных, подвозящих, социальных и ночных маршрутов по периодам суток</p> <p>Показатель для агломераций: максимальные тактовые интервалы движения низкопольных транспортных средств по маршрутам, на которых часть транспортных средств не является низкопольными, по периодам суток (в зависимости от категории маршрута)</p> <p>Показатель для междугородних перевозок: перечень региональных центров</p> <p>Показатель для междугородних перевозок: максимальный интервал движения между рейсами, связывающими региональные центры друг с другом</p>	<p>Определить время работы можно только для основных групп маршрутов, которые образуют маршрутную сеть для универсальных целей поездок (магистральные, подвозящие, социальные, ночные). Перевозки до проходных предприятий, терминалов внешнего транспорта, специальные перевозки могут осуществляться по времени работы предприятий или расписаний рейсов терминалов внешнего транспорта.</p> <p>Важнее определить предельные (максимальные) интервалы движения на таких маршрутах по периодам суток.</p> <p>Для междугородних перевозок важны только интервалы движения: до региональных центров, а также между региональными центрами.</p>
--	--	--	--	---

			Показатель для междугородних перевозок: максимальный интервал движения между рейсами, связывающими населенный пункт с региональным центром	
10		<p>время и (или) скорость передвижения пассажира до места назначения с использованием всех видов транспорта, с выделением скорости сообщения маршрутных транспортных средств;</p>	<p>Показатель для агломераций: Минимальная скорость сообщения на маршрутах транспорта общего пользования</p> <p>Показатель для междугородних маршрутов: Максимальное время поездки до регионального центра, с учетом времени ожидания</p>	<p>Нарушение принцип единства номенклатуры показателей (формулировка «и/или»), разделения показателей на требования к связям в агломерации и по межгороду.</p> <p>Скорость сообщения между соседними остановочными пунктами может оказаться крайне низкой по местным условиям (например, короткое расстояние и наличие светофора с длительным циклом), поэтому гарантию скорости можно предоставить только на протяженном участке (в частности, по всей длине маршрута).</p> <p>Для междугородних поездок, с учетом интервалов движения транспорта до 1 недели, значение имеет суммарное время поездки до регионального центра, с учетом времени ожидания.</p>

11	3д	д) запас времени, закладываемый пассажиром на передвижение к месту назначения с использованием всех видов транспорта, с использованием только маршрутных транспортных средств.	(исключить)	Нарушение принципа достижимости, связи с мероприятиями. Запас времени закладывается каждым пассажиром индивидуально и зависит от различных жизненных ситуаций, в связи с этим отсутствует возможность его определения и гарантии какими-либо мероприятиями.
12	4	(новый показатель)	Максимальный возраст транспортных средств, эксплуатируемых на маршрутах регулярных перевозок (устанавливается по различным видам и классам транспортных средств)	Исходя из требования достижимости и увязки с мероприятиями, в разделе безопасности необходим показатель, достижение которого возможно гарантировать по итогам мероприятий (с учетом исключения прочих показателей в этом разделе, по которым принцип достижимости и увязки с мероприятиями нарушается).
13	4а	рейсовой безопасности, определяющих риск погибнуть или получить ранения в дорожно-транспортных происшествиях по вине водителей маршрутных транспортных средств относительно количества используемых маршрутных транспортных средств и (или) объема перевозок пассажиров	(исключить)	Нарушение принципа достижимости и увязки с мероприятиями. Показатель не представляется возможным гарантировать проведением каких-либо мероприятий. Безопасность относится к результирующим эффектам, а не к гарантированным показателям качества.

		по маршрутам регулярных перевозок;		
14	4б	риск погибнуть или получить ранения в дорожно-транспортных происшествиях по причине технической неисправности маршрутных транспортных средств относительно количества используемых маршрутных транспортных средств и (или) объема перевозок пассажиров по маршрутам регулярных перевозок;	(исключить)	См. замечание 13.
15	4в	дорожной безопасности, определяющих риск погибнуть или получить ранения в дорожно-транспортных происшествиях по причине неудовлетворительного состояния дорог относительно количества используемых маршрутных транспортных средств и (или) объема перевозок пассажиров	(исключить)	Нормы безопасности дорожного полотна не относятся к планированию работы маршрутных транспортных средств. Данный показатель не зависит от мероприятий по общественному транспорту, что приводит к невозможности гарантирования данного показателя. Безопасность дорог определяется федеральными нормативами содержания дорог, которые не имеют отношения к уровню качества, а являются обязательным требованием, выполнение которого должно обеспечиваться на всей территории Российской Федерации.

16	5а	комфортности ожидания, определяющих: долю остановочных пунктов, соответствующих нормативным требованиям	(исключить)	ГОСТ является обязательным требованием, соблюдение которого должно выполняться независимо от уровня качества во всех субъектах Российской Федерации.
17	5а	(новый показатель)	комфортности подхода, определяющих: величину пассажирооборота остановочных пунктов, при которой остановочные пункты в обязательном порядке оборудуются пешеходными подходами, пандусами и возможностью посадки в низкопольные транспортные средства маломобильных пассажиров без посторонней помощи;	Данный показатель необходим для комфортного подхода к остановкам и посадки в транспортные средства маломобильных пассажиров
18	5а	(новый показатель)	комфортности ожидания, определяющих: величину пассажирооборота остановочных пунктов,	Показатель необходим для гарантии комфорта ожидания пассажирами при высоком пассажирообороте остановочного пункта

			при которой остановочные пункты в обязательном порядке оборудуются навесами от осадков;	
19	5a	(новый показатель)	комфортности ожидания, определяющих: величину пассажирооборота остановочных пунктов по отправлению, при которой остановочные пункты в обязательном порядке оборудуются местами для сидения;	Показатель необходим для гарантии комфорта ожидания пассажирами при высоком пассажирообороте остановочного пункта
20	5a	(новый показатель)	комфортности ожидания, определяющих: величину пассажирооборота остановочных пунктов по отправлению, при которой остановочные пункты в обязательном порядке оборудуются электронными табло с указанием времени отправления	Показатель необходим для гарантии комфорта ожидания пассажирами (в части наличия информации о прибытии транспорта) при высоком пассажирообороте остановочного пункта по отправлению

			транспортных средств;	
21		долю рейсов, выполненных по расписанию;	Минимальную долю рейсов на каждом из маршрутов, выполненных по установленному расписанию, с отправлением от каждой промежуточной остановки не ранее времени, указанного в расписании, и не позднее двух минут от времени, указанного в расписании маршрута	Нарушается принцип полезности для пассажира, вызванный неточностью формулировок, и принцип гарантии (на одних маршрутах выполняются все рейсы, на других – не выполняется ни один). Чтобы рассчитывать долю рейсов, выполненных по расписанию, необходимо единое представление о соответствии рейса расписанию. Отправление до времени, указанного в расписании, является недопустимым, т.к. напрямую нарушает качество обслуживания по вине водителя.
22		(новый показатель)	Долю рейсов, отправленных по установленному расписанию от начального остановочного пункта, с отправлением рейса не ранее времени, указанного в расписании, и не позднее двух минут от времени, указанного в расписании маршрута	Необходимо задать отдельный показатель надежности по отправлению, т.к. данный показатель меньше зависит от условий движения и в большей степени определяется плановым временем резерва на конечном пункте.
23	56	долю маршрутных транспортных средств, оборудованных информационным электронным	Категории маршрутов регулярных перевозок, на которых оборудование транспортных средств	Нарушается принцип гарантии для пассажира. Показатели необходимо устанавливать независимо. Показатель наличия транспортных средств с

	<p>табло в качестве указателя маршрута регулярных перевозок, оснащенных системой безналичной оплаты проезда, с низким уровнем пола (без ступеней), оборудованных местами для перевозки колясок, велосипедов, средств индивидуальной мобильности, крупногабаритного багажа, оборудованных климатическими установками для соблюдения температурного режима;</p>	<p>информационными электронными табло в качестве указателя маршрута регулярных перевозок является обязательным;</p> <p>Категории маршрутов регулярных перевозок, на которых оборудование транспортных средств системой безналичной оплаты проезда является обязательным;</p> <p>Категории маршрутов регулярных перевозок, на которых оборудование низкопольных транспортных средств местами для перевозки велосипедов является обязательным;</p> <p>Категории маршрутов регулярных перевозок, на которых оборудование транспортных средств кондиционерами является обязательным.</p>	<p>низким уровнем пола должен быть определен с учетом предельных интервалов движения на каждом из маршрутов (см. Приказ Минтранса России от 29.12.2022 N АК-343-р).</p>
--	---	--	---

24	5в	допустимое время, затрачиваемое на передвижение, до мест осуществления пассажиром пересадки;	(исключить)	Нарушение принципа полезности для пассажира. Пересадка не является благом, которое необходимо искусственно предоставлять. В ряде населенных пунктов маршрутная сеть может быть беспересадочной (работает один маршрут).
25	5г	количество транспортно-пересадочных узлов или иных мест пересадки пассажиров, в том числе при использовании маршрутов регулярных перевозок; одного вида транспорта, обеспечивающих пересадку и проезд без дополнительной оплаты проезда.	(исключить)	Нарушение принципа полезности для пассажира. Ценовая доступность определяется долей стоимости месячных безлимитных проездных билетов от среднемесячного уровня заработной платы (приведено выше).

Приложение №2

Предложения к проекту Постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Методики формирования региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения»

№	Пункт	Текущая формулировка	Предлагаемая формулировка	Комментарий
1	4	Региональный комплексный план транспортного обслуживания населения разрабатывается на 5 лет и утверждается нормативным правовым актом высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации.	Региональный комплексный план транспортного обслуживания населения разрабатывается на срок не более 5 лет и утверждается нормативным правовым актом высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации.	Необходимо предусмотреть возможность внесения изменений в документ на все время его действия, иначе данный пункт ограничивает какую-либо работу с маршрутной сетью в течение данного периода. В реальной практике обновление маршрутной сети должно проходить 2-3 раза в год, исходя из темпов изменения городской застройки.
2	5 и	учета корреспонденций населения и объемов перевозок пассажиров;	(исключить)	Данный пункт является избыточным, т. к. дублирует задачу в рамках разработки параметров маршрутной сети для соблюдения РСТО и мероприятий по снижению автомобилепользования.

3	5 к	обеспечения информированности населения о работе транспорта общего пользования (в том числе посредством информирования пассажиров о движении транспортных средств на маршрутах регулярных перевозок в режиме реального времени);	(исключить)	Данный пункт является избыточным, т. к. дублирует задачу в рамках разработки параметров маршрутной сети для соблюдения РСТО и мероприятий по снижению автомобилепользования.
4	5	(дополнить)	повышения социально-экономической эффективности пассажирских перевозок;	Необходимо внести пункт об увеличении социально-экономической эффективности перевозок, так как позволит наиболее экономически эффективно проводить работу с маршрутной сетью ПТОП.
5	6б	прогноз объема перевозок пассажиров и транспортного спроса в отношении перевозок пассажиров отдельными видами транспорта;	прогноз объема перевозок пассажиров и транспортного спроса в отношении перевозок пассажиров.	Распределение по видам транспорта - выходная информация в результате проведения моделирования и рассмотрения концептуальных маршрутных сетей и должно быть определено по итогам моделирования мероприятий.
6	6	определение мероприятий предлагаемых к реализации вариантов транспортного	в) определение концептуальных вариантов транспортного обслуживания	Предлагаемый порядок предлагается изменить, так как сначала оцениваются

	<p>обслуживания населения, сроков реализации этих мероприятий;</p> <p>оценка объемов и определение источников финансирования мероприятий по транспортному обслуживанию населения и мероприятий по развитию регулярных перевозок предлагаемого к реализации варианта по вариантам транспортного обслуживания населения;</p> <p>и выбор предлагаемого к реализации варианта</p> <p>определение мероприятий предлагаемых к реализации вариантаов транспортного обслуживания населения, сроков реализации этих мероприятий;</p> <p>оценка объемов и определение источников финансирования мероприятий</p>	<p>населения в субъекте Российской Федерации;</p> <p>г) определение мероприятий предлагаемых к реализации вариантаов транспортного обслуживания населения, сроков реализации этих мероприятий;</p> <p>д) оценка объемов и определение источников финансирования мероприятий по транспортному обслуживанию населения и мероприятий по развитию регулярных перевозок предлагаемого к реализации варианта по вариантам транспортного обслуживания населения;</p> <p>е) и выбор предлагаемого к реализации варианта на основе расчета социально-экономической эффективности вариантов;</p>	<p>мероприятия по различным сценариям и их социально-экономическая эффективность, и только потом определяется выбор сценария к реализации.</p>
--	---	--	--

		по транспортному обслуживанию населения и мероприятий по развитию регулярных перевозок предлагаемого к реализации варианта по вариантам транспортного обслуживания населения;		
7	7	<p>а) сбор и анализ данных, влияющих на показатели транспортной подвижности населения и транспортного спроса в отношении перевозок пассажиров отдельными видами транспорта, в том числе размещение мест проживания населения, объектов притяжения населения, включая объекты социального назначения;</p> <p>б) анализ конфигурации существующей совокупности маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и входящих в их состав остановочных пунктов (далее – маршрутная сеть) на соответствие потребности в</p>	(исключить)	<p>Данный пункт является избыточным, т. к. дублирует задачу в рамках разработки параметров маршрутной сети для соблюдения РСТО и мероприятий по снижению автомобилепользования. Необходимость соблюдения нормативов качества заведомо предполагает сбор необходимых данных и проведение расчетов.</p>

	<p>корреспонденциях населения, определение мест размещения автовокзалов, автостанций, остановочных пунктов, иных объектов автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта;</p> <p>в) анализ конфигурации и оценка состояния инфраструктуры иных видов транспорта на соответствие потребности в корреспонденциях населения (при необходимости);</p> <p>г) анализ взаимосвязки перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с иными видами транспорта общего пользования в мультимодальных пассажирских перевозках, количественных данных и качественных характеристик взаимодействия указанных видов транспорта;</p> <p>д) сбор и анализ данных о существующих объемах и</p>		
--	--	--	--

		<p>структуре перевозок пассажиров различными видами транспорта, данных о работе перевозчиков, данных</p> <p>о распределении перевозок пассажиров по маршрутной сети, в том числе по времени;</p>		
8	7е	<p>сбор данных, характеризующих доступность, безопасность и комфортность транспортного обслуживания населения субъекта Российской Федерации, определение существующих значений показателей регионального стандарта транспортного обслуживания населения и их анализ;</p>	<p>значений показателей регионального стандарта транспортного обслуживания населения по существующему положению и их анализ;</p>	<p>Данный пункт является избыточным, т. к. дублирует задачу в рамках разработки параметров маршрутной сети для соблюдения РСТО и мероприятий по снижению автомобилепользования. Необходимость соблюдения нормативов качества заведомо предполагает сбор необходимых данных и проведение расчетов.</p>
9	7з	<p>(добавить)</p>	<p>датчиков входа-выхода, установленных на подвижном составе транспорта общего пользования;</p> <p>автоматизированных систем оплаты проезда;</p>	<p>Предлагается внести информацию о данных видах исследований, так как это позволит провести объективный и точный расчет показателей по наполнению подвижного состава, являющийся определяющим для расчета интервалов движения и расходов на транспортное обслуживание.</p>

10		за период не менее трех лет	(исключить)	Необходимо отказаться от данной формулировки, так как данные за указанный период отсутствуют у регионов и их невозможно получить при выполнении работ.
11		(добавить)	камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения;	Позволит оценить частоту движения работу транспортных средств при нелегальных перевозках и в иных ситуациях, когда отсутствуют данные навигационных отметок пассажирского транспорта.
12	8	отдельными видами транспорта		Необходимо рассматривать маршрутную транспортную сеть как единую структуру, без учета отдельных видов транспорта.
13	8a	прогноз изменения значений показателей, влияющих на показатели транспортной подвижности населения и транспортного спроса населения в отношении перевозок пассажиров отдельными видами транспорта	прогноз изменения значений показателей, влияющих на показатели транспортной подвижности населения и транспортного спроса населения между массовым и индивидуальным транспортом;	Данные значения необходимы для указания итоговых значений автомобилепользования и перевозок ПТОП по результатам проведенных мероприятий в рамках РКПТО.
14	96	прогнозируемого распределения объемов	прогнозируемого распределения объемов перевозок пассажиров между	Прогноз распределения между видами пассажирского транспорта является не входным,

		перевозок пассажиров между различными видами транспорта;	массовым и индивидуальным транспортом;	а выходным результатом моделирования. На этапе до моделирования необходимо получить прогноз перераспределения между массовым и индивидуальным транспортом на основе прогнозируемых мероприятий, в том числе по сдерживанию автомобилепользования.
15	9е	распределения объема перевозки пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом	(исключить)	Данный расчет является результатом распределения пассажиропотоков по маршрутам и не требует отдельного выделения.
16		различными видами транспорта	по маршрутам транспорта общего пользования	Расчет должен выполняться с точностью до отдельных маршрутов. Распределение по видам является побочным показателем и будет получено при расчете социально-экономической эффективности.
17	9	Выбор предлагаемого к реализации варианта регионального комплексного плана транспортного обслуживания населения осуществляется укрупненно	Выбор предлагаемого к реализации варианта регионального комплексного плана транспортного обслуживания населения осуществляется укрупненно	Транспорт общего пользования является планово-убыточным, поэтому основными эффектами для оценки являются социально-экономические эффекты, это

		на основании сопоставления расчетов эффективности	на основании сопоставления расчетов социально-экономической эффективности	важно уточнять, чтобы не возникло двусмысленности.
18	10 а	перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок пассажиров, организация которых в соответствии с Федеральным законом, а также законодательством субъектов Российской Федерации отнесена к компетенции органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации	перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок пассажиров, организация которых в соответствии с Федеральным законом, а также законодательством субъектов Российской Федерации отнесена к компетенции органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также, по согласованию с муниципальными образованиями – к компетенции соответствующих муниципальных образований;	В случае, если муниципальные образования по согласуют разработку плана мероприятий по муниципальным маршрутам в составе РКПТО, следует разрешить включение этих мероприятий в РКПТО.
	11	Перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок пассажиров, организация которых в соответствии с Федеральным законом, а также законодательством субъектов Российской Федерации отнесена к компетенции органов	Перечень мероприятий регионального комплексного плана транспортного обслуживания населения включает предложения по:	Уточнения про компетенции уже были упомянуты в п. 10. Повторение приводит к перегрузке текста и путанице.

		исполнительной власти субъектов Российской Федерации		
19	(дополнить)	а) предоставления приоритета движения транспорта общего пользования, в том числе организации выделенных полос, обособлению трамвайных путей, предоставления приоритета движения на пересечениях, отмены и организации пересечений рельсовых путей; б) строительству и реконструкции рельсовых путей, энергетической инфраструктуры, участков улично-дорожной сети для организации движения транспорта общего пользования;		Данные пункты присутствовали в методике разработки КСОТ, утвержденной протоколом № ИА-63. Требуется сохранить их в предлагаемой редакции РКПТО, т.к. они отражают важнейшие мероприятия по повышению эффективности транспортного обслуживания.
20	11в	размещению и оборудованию остановочных пунктов автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также рельсовых путей и	в) размещению, отмене, оборудованию остановочных пунктов транспорта общего пользования и подходов к ним, обустройству пешеходных переходов;	Смешение разнородных сущностей в одном пункте (остановочных пунктов и контактных сетей) затруднит логику изложения и обоснования мероприятий, требуется

		контактных сетей городского наземного электрического транспорта.		разделение. Остановочные пункты размещаются не по видам транспорта, а на основании анализа пешеходной доступности.
21	11ж	(дополнить)	ж) совершенствование экономической и организационной модели транспортного обслуживания населения;	Совершенствование модели транспортного обслуживания является залогом повышения эффективности системы ПТОП.
22		(дополнить)	и) источники и объемы финансирования развития системы транспорта общего пользования. к) дополнительные мероприятия, необходимые для разработки в соответствующих программах, планах и иных документах по развитию отдельных иных видов транспорта (при необходимости).	Реализуемость мероприятий напрямую определяется наличием источников их финансирования.

23	12	<p>в том числе:</p> <p>а) установление и (или) изменение маршрутов регулярных перевозок пассажиров и параметров таких маршрутов иных видов транспорта (железнодорожный, воздушный, водный, внеуличный);</p> <p>б) определение потребности в транспортных средствах для эксплуатации на маршрутах регулярных перевозок пассажиров иных видов транспорта (железнодорожный, воздушный, водный, внеуличный), объемов и сроков их поставки;</p> <p>в) строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт объектов транспортной и инженерной инфраструктуры иных видов транспорта (железнодорожный, воздушный, водный, внеуличный);</p> <p>г) совершенствование экономической и</p>	<p>(объединить в пункты выше)</p> <p>Разработку мероприятий по иным видам транспорта (для их увязки с мероприятиями по автомобильному и городскому электрическому транспорту) следует проводить в едином разделе (11) совместно по всем видам транспорта. Выделение этих мероприятий в отдельный раздел нарушит принцип совместного интегрированного развития всех видов транспорта.</p>
----	----	--	--

	<p>организационной модели транспортного обслуживания населения с использованием иных видов транспорта (железнодорожный, воздушный, водный, внеуличный);</p> <p>д) дополнительные мероприятия, необходимые для разработки</p> <p>в соответствующих программах, планах и иных документах по развитию отдельных иных видов транспорта (железнодорожный, воздушный, водный, внеуличный);</p> <p>е) источники и объемы финансирования развития иных видов транспорта (железнодорожный, воздушный, водный, внеуличный), необходимые</p> <p>для реализации подпунктов «а» – «д» настоящего пункта.</p>		
--	---	--	--

24	13	<p>транспортному обслуживанию населения и мероприятий по развитию регулярных перевозок пассажиров предлагаемого к реализации варианта транспортного обслуживания населения включает оценку необходимого объема финансирования с разделением по задачам реализации указанного плана, отдельным видам транспорта и видам транспортных средств, разделением на транспортные средства (в том числе обновление) и на развитие инфраструктуры регулярных перевозок, с указанием источников финансирования.</p>	<p>13. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по транспортному обслуживанию населения и мероприятий по развитию регулярных перевозок пассажиров предлагаемого к реализации варианта транспортного обслуживания населения включает оценку необходимого объема финансирования каждого мероприятия с указанием источников финансирования, с группировкой по видам мероприятий.</p>	<p>Оценка финансирования должна быть проведена по каждому мероприятию для обеспечения возможности экспертной оценки правильности проводимых расчетов. Последующая группировка возможна для удобства применения документа, при этом не следует конкретизировать конкретные виды группировки – это может быть уточнено на уровне методик Минтранса России.</p>
25	17 г	<p>результаты эффективности мероприятий по транспортному обслуживанию населения и мероприятий по развитию регулярных перевозок пассажиров;</p>	<p>ожидаемая величина социально-экономических эффектов и эффективности мероприятий по транспортному обслуживанию населения и мероприятий по развитию регулярных перевозок пассажиров по годам;</p>	<p>Уточнение формулировки, с акцентом на социально-экономические эффекты и эффективность.</p>

26		<p>графические и табличные материалы, содержащие:</p> <p>планируемую к реализации по выбранному варианту схему маршрутной сети</p>	<p>графические и табличные материалы, содержащие:</p> <p>планируемую к реализации по выбранному варианту схему маршрутной сети (по прогнозным периодам);</p>	<p>Схема должна быть представлена не только по итоговому, но и по промежуточным прогнозным периодам.</p>
27	17 д	(дополнить)	<p>схему мероприятий по предоставлению приоритета движения транспорта общего пользования, в том числе организации выделенных полос, обособлению трамвайных путей, предоставления приоритета движения на пересечениях, отмены и организации пересечений рельсовых путей;</p> <p>схему строительства и реконструкции рельсовых путей, энергетической инфраструктуры, участков улично-дорожной сети для организации движения транспорта общего пользования;</p> <p>схему расположения остановочных пунктов (сохраняемых, вновь организуемых, отменяемых),</p>	<p>Указанные схемы необходимы для понимания географической привязки мероприятий, предлагаемых в составе РКПТО.</p>

			обустройству подходов к ним и пешеходных переходов, с показом зон пешеходной доступности, статуса соблюдения норматива пешеходной доступности для обслуживаемых объектов.	
		распределение корреспонденций населения и объемов регулярных перевозок пассажиров на маршрутной сети и по времени	картограммы суточных и пиковых пассажиропотоков по маршрутам транспорта общего пользования по выбранному варианту схемы маршрутной сети;	Понятие «Распределение корреспонденций» является неоднозначным. Необходимо показывать картограммы пассажиропотоков, при этом важно разделять потоки на пиковые (для расчета потребности в подвижном составе) и суточные (для оценки билетной выручки и расчета эффектов).
	186	материалы, необходимые для оценки существующего состояния транспортного обслуживания населения в субъекте Российской Федерации, предусмотренной пунктом 7 настоящей Методики	материалы, необходимые для оценки существующего состояния транспортного обслуживания населения в субъекте Российской Федерации, предусмотренной пунктом 7 настоящей Методики, в цифровом (редактируемом) формате	Для оценки экспертами правильности расчетов все материалы должны предоставляться в цифровом формате, пригодным для повторной обработки.

	18В	в) обоснование прогноза объема регулярных перевозок пассажиров и транспортного спроса в отношении регулярных перевозок пассажиров отдельными видами транспорта, предусмотренного пунктом 8 настоящей Методики;	в) обоснование прогноза объема регулярных перевозок пассажиров и транспортного спроса в отношении перевозок пассажиров, предусмотренного пунктом 8 настоящей Методики;	
	18Г	г) данные, необходимые для определения концептуальных вариантов транспортного обслуживания населения в субъекте Российской Федерации;	(исключить)	Данный пункт дублирует предыдущие пункты.
	18	(добавить)	а) мероприятия, предусмотренные пунктом 10 настоящей методики, по вариантам;	Для обоснования выбора варианта развития, состав мероприятий и оценку их эффективности необходимо представить по каждому из оцениваемых вариантов.

	18Ж	<p>ж) параметры маршрутов регулярных перевозок пассажиров, виды перевозок, виды сообщения, типы транспортных средств, начальные и конечные остановочные пункты, перечни улиц и дорог следования, остановочные пункты в прямом и обратном направлении, протяженности оборотного рейса, классы вместимости маршрутных транспортных средств, время оборотного рейса, расписания или интервалы движения (с учетом периодов суток, дней недели и сезонов года)</p>	<p>ж) параметры маршрутов регулярных перевозок пассажиров по вариантам в том числе, виды перевозок, виды сообщения, типы транспортных средств, начальные и конечные остановочные пункты, перечни улиц и дорог следования, остановочные пункты в прямом и обратном направлении, протяженности оборотного рейса, классы вместимости маршрутных транспортных средств, время оборотного рейса, расписания или интервалы движения (с учетом периодов суток, дней недели и сезонов года);</p>	<p>Предлагается перенести данный пункт выше (после пункта г), так как это входные данные для математической модели и дальнейшего выбор вариантов.</p>
	18	<p>к) расчеты эффективности мероприятий по транспортному обслуживанию населения и мероприятий по развитию регулярных перевозок пассажиров.</p>	<p>е) математическую модель и (или) электронные таблицы с показом расчетов (перехода от исходных данных к результирующим параметрам) качества и социально-экономической эффективности транспортного обслуживания по вариантам.</p>	<p>Дополнить информацию о математической модели и расчетах для возможности экспертной оценки правильности проведения расчетов, перенести выше (перед пунктом е).</p>

