



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О МЕТОДИЧЕСКОМ ПОДХОДЕ К РАЗРАБОТКЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЛАНОВ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ

ЛУГОВЕНКО ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ
В ОБЛАСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

20.04.2023





ИЗМЕНЕНИЯ В 220-ФЗ

часть 4¹ статьи 2

4¹. **Нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации** с учетом положений настоящего Федерального закона **устанавливается порядок подготовки и реализации** региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения.

часть 4² статьи 2

4². **Методика формирования** региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения **утверждается Правительством Российской Федерации.**

часть 4³ статьи 2

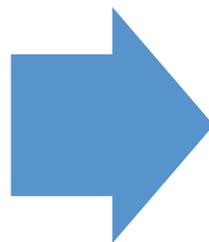
4³. **Требования** к региональному стандарту транспортного обслуживания населения **устанавливаются Правительством Российской Федерации.**



ИЗМЕНЕНИЯ В 220-ФЗ

пункт 27¹ части 1 статьи 3

27) **документ планирования регулярных перевозок** - ~~нормативный правовой акт высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации или исполнительно-распорядительного органа муниципального образования, устанавливающий перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок, организация которых в соответствии с настоящим Федеральным законом отнесена к компетенции соответственно уполномоченных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и уполномоченных органов местного самоуправления;~~



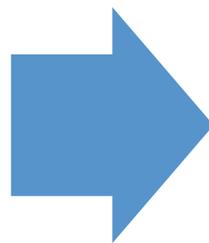
27) **документ планирования регулярных перевозок** - нормативный правовой **ак** исполнительно-распорядительного **органа муниципального образования, устанавливающий перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок,** организация которых в соответствии с настоящим Федеральным законом отнесена к компетенции уполномоченных органов местного самоуправления;



ИЗМЕНЕНИЯ В 220-ФЗ

часть 4 статьи 2

~~4. Подготовка документов планирования регулярных перевозок осуществляется с учетом положений настоящего Федерального закона в порядке, установленном законами или иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, муниципальными нормативными правовыми актами, а в случае, если соответствующим актом предусмотрены мероприятия по организации регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, в порядке, установленном соглашением об организации регулярных перевозок между субъектами Российской Федерации, в границах которых проходят данные маршруты.~~



4. Подготовка документов планирования регулярных перевозок осуществляется с учетом положений настоящего Федерального закона в порядке, установленном муниципальными нормативными правовыми актами



ИЗМЕНЕНИЯ В 220-ФЗ

пункт 27¹ части 1 статьи 3

27¹) **региональный комплексный план транспортного обслуживания населения** - нормативный правовой **акт** высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации, **определяющий приоритеты, цели и задачи транспортного обслуживания населения субъекта Российской Федерации при организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом** во взаимосвязи с перевозками пассажиров и багажа иными видами транспорта общего пользования, **мероприятия, обеспечивающие достижение целевых показателей, установленных региональным стандартом транспортного обслуживания населения, сроки реализации этих мероприятий**, а также устанавливающий **перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок**, организация которых в соответствии с настоящим Федеральным законом отнесена к компетенции органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации;



ИЗМЕНЕНИЯ В 220-ФЗ

пункт 27² части 1 статьи 3

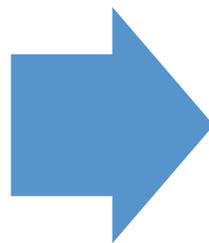
27²) **региональный стандарт транспортного обслуживания населения** - нормативный правовой акт высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации, **устанавливающий перечень и целевые значения показателей**, характеризующих доступность, безопасность и комфортность для населения субъекта Российской Федерации **регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом** во взаимосвязи с перевозками пассажиров и багажа иными видами транспорта общего пользования. Региональный стандарт транспортного обслуживания населения **не относится к документам по стандартизации**, предусмотренным статьей 14 Федерального закона от 29 июня 2015 года N 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации»;



ИЗМЕНЕНИЯ В 220-ФЗ

часть 2 статьи 16

2. Соглашением об организации регулярных перевозок между субъектами Российской Федерации определяется порядок организации регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, проходящим в границах этих субъектов Российской Федерации, в том числе порядок установления, изменения и отмены данных маршрутов, порядок ведения реестра данных маршрутов, порядок установления регулируемых тарифов на такие перевозки, ~~порядок подготовки документов планирования таких перевозок.~~



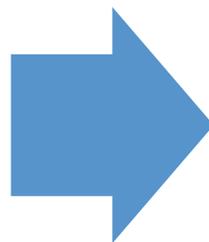
2. Соглашением об организации регулярных перевозок между субъектами Российской Федерации определяется порядок организации регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, проходящим в границах этих субъектов Российской Федерации, в том числе порядок установления, изменения и отмены данных маршрутов, порядок ведения реестра данных маршрутов, порядок установления регулируемых тарифов на такие перевозки, **порядок подготовки соответствующих разделов региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения.**



ИЗМЕНЕНИЯ В 220-ФЗ

часть 1 статьи 18

1. Изменение вида регулярных перевозок, осуществляемых по муниципальному маршруту регулярных перевозок, межмуниципальному маршруту регулярных перевозок или смежному межрегиональному маршруту регулярных перевозок, допускается при условии, если данное решение предусмотрено документом планирования регулярных перевозок .



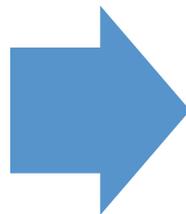
1. Изменение вида регулярных перевозок, осуществляемых по муниципальному маршруту регулярных перевозок, межмуниципальному маршруту регулярных перевозок или смежному межрегиональному маршруту регулярных перевозок, допускается при условии, если данное решение предусмотрено документом планирования регулярных перевозок **или региональным комплексным планом транспортного обслуживания населения.**



ИЗМЕНЕНИЯ В 220-ФЗ

часть 9 статьи 38

9. Регулярные перевозки, частично или полностью оплачиваемые за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации или местных бюджетов, осуществляются в порядке, действовавшем до дня официального опубликования настоящего Федерального закона, в течение срока, по окончании которого в соответствии с графиком, предусмотренным документом планирования регулярных перевозок, в отношении данных перевозок должен быть заключен государственный или муниципальный контракт. ...



9. Регулярные перевозки, частично или полностью оплачиваемые за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации или местных бюджетов, осуществляются в порядке, действовавшем до дня официального опубликования настоящего Федерального закона, в течение срока, по окончании которого в соответствии с графиком, предусмотренным документом планирования регулярных перевозок **или региональным комплексным планом транспортного обслуживания населения**, в отношении данных перевозок должен быть заключен государственный или муниципальный контракт. ...



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ИЗМЕНЕНИЯ ВСТУПАЮТ В СИЛУ С 1 МАРТА 2024 ГОДА



МЕСТО РКПТО В СИСТЕМЕ ДОКУМЕНТОВ ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

ОТРАСЛЕВОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Градостроительный
кодекс РФ

ПКРТИ городских округов и
поселений

443-ФЗ «ОДД»

КСОДД муниципальных образований

ПОДД дорог

220-ФЗ «Об организации
регулярных перевозок»

Региональный стандарт

РКПТО

ДПРП

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «БКД»

СУБЪЕКТ РФ

ПКРТИ

КСОТ

АГЛОМЕРАЦИЯ

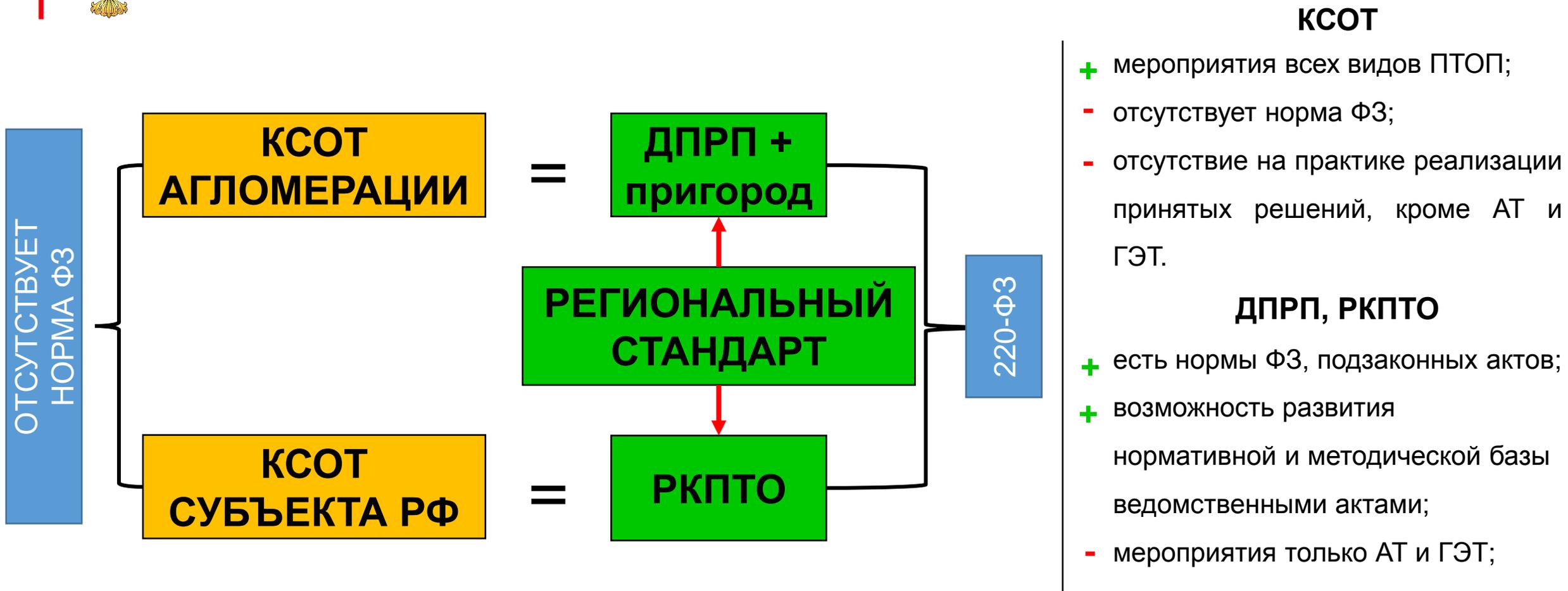
ПКРТИ

КСОТ

КСОДД



ВЗАИМОУВЯЗКА КСОТ, РКПТО И ДПРП



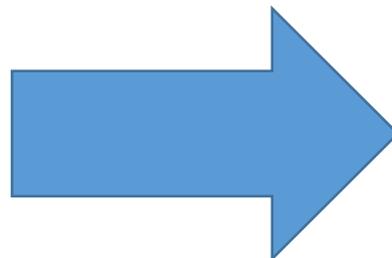
**ПРЕДЛАГАЕТСЯ ИСКЛЮЧИТЬ КСОТ ИЗ
СИСТЕМЫ ДОКУМЕНТОВ ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ**



РЕГИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ И РКПТО

РЕГИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ

- на федеральном уровне утверждаются требования к региональному стандарту;
- устанавливает перечень и целевые значения показателей для региона;
- показатели должны характеризовать доступность, безопасность и комфортность.



РКПТО

- на федеральном уровне утверждается методика формирования;
- определяет мероприятия по достижению целевых значений показателей для региона;
- определяет сроки этих мероприятий;
- определяет приоритеты, цели и задачи обслуживания населения.

**ПРЕДЛАГАЕТСЯ ИЗДАТЬ ОДНО ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**



СТРУКТУРА МЕТОДИКИ ФОРМИРОВАНИЯ РКПТО*

1. Общие положения

*(увязка с региональным стандартом транспортного обслуживания; указание, что документ прямого действия, т.е. мероприятия финансирования в нем обязательны для дальнейшего исполнения и реализации;
Срок действия документа, сроки его актуализации)*

2. Определение целей, задач и приоритетов

*(приоритетные направления развития региональной транспортной системы;
целевое состояние транспортной системы; задачи по достижению целевого состояния)*

3. Формирование структуры, состава и содержания

*(сбор и анализ исходных данных; мероприятия по транспортному обслуживанию;
определение целевых значений показателей на прогнозные периоды; вариантность мероприятий;
расчет эффективности мероприятий, в т.ч. определение стоимости мероприятия; графический материал)*

4. Определение мероприятий, направленных на достижение целевых показателей

(сравнение эффективности мероприятий, определение варианта мероприятия)

5. Формирование дорожной карты реализации мероприятий

*(календарный план-график реализации мероприятий; оценка стоимости необходимых мероприятий, с разбивкой по годам;
источник финансирования мероприятий)*

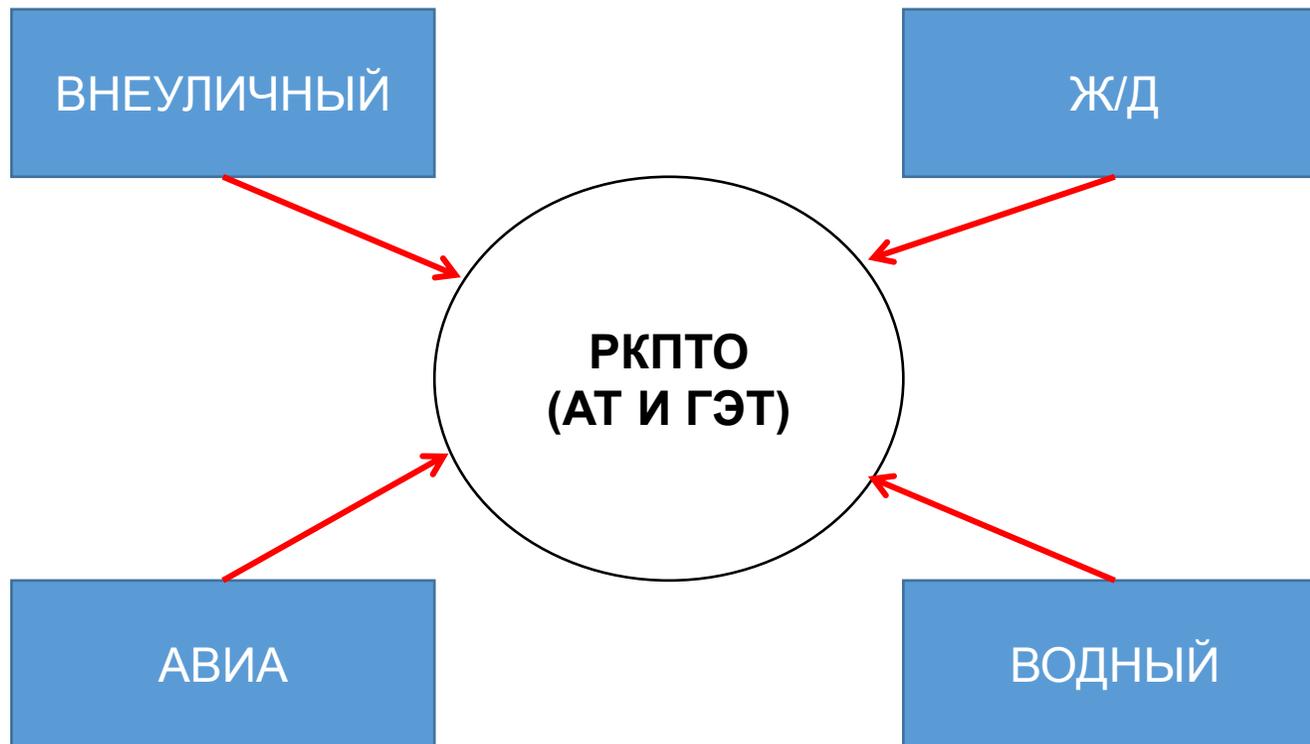
6. Приложение (выходные формы)

(типовая форма дорожной карты и утверждаемой части РКПТО)

ВЗАИМОУВЯЗКА С ИНЫМИ ВИДАМИ ПТОП



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



При формировании РКПТО документы по развитию иных видов ПТОП будут учитываться.

Мероприятия по развитию иных видов ПТОП будут разрабатываться в рамках отраслевого законодательства



ДАЛЬНЕШЕЕ РАЗВИТИЕ

часть 8 статьи 18 443-ФЗ

8. **Органы местного самоуправления** муниципальных районов, городских округов или городских поселений **вправе разрабатывать и утверждать** своими решениями комплексные схемы организации дорожного движения **для территорий нескольких муниципальных образований, имеющих общую границу.**

ДПРП? РКПТО? КСОТ?



МЕТОДИЧЕСКАЯ ОСНОВА

Методические рекомендации по введению временных ограничений и прекращению движения транспортных средств	Методические рекомендации по оптимизации светофорного регулирования и координации работы светофорных объектов	Методика оценки социально-экономического эффекта реализации мероприятий по организации дорожного движения	Методические рекомендации по стимулированию использования электромобилей и гибридных автомобилей в субъектах Российской Федерации	Методика оценки социально-экономического ущерба от ДТП	Проект методических рекомендаций по проведению мониторинга дорожного движения
Методические рекомендации по оценке и прогнозированию характеристик транспортного спроса при проектировании организации дорожного движения и планирования развития транспортной инфраструктуры	Методические рекомендации по оценке воздействия размещения объектов капитального строительства на основные параметры дорожного движения с использованием программных продуктов математического моделирования	Методические рекомендации по использованию программных продуктов математического моделирования транспортных потоков при разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов	Методические рекомендации для субъектов Российской Федерации по определению необходимого количества парковок (парковочных мест) на территории муниципальных образований с учетом взаимосвязи с параметрами работы пассажирского транспорта общего пользования	Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий, связанных с введением ограничений въезда автотранспортных средств низких экологических классов на территории поселений, городских округов	Методические рекомендации по проведению мероприятий по улучшению условий дорожного движения и повышению безопасности дорожного движения в целях ликвидации мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, включающие типовые решения
Методические рекомендации по разработке Документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным и межмуниципальным маршрутам автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом	Методические рекомендации по разработке документов планирования субъектов Российской Федерации	Методические рекомендации по созданию организаций, уполномоченных в сфере организации дорожного движения	Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Развитие пешеходных пространств поселений, городских округов в Российской Федерации.	Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Формирование единого парковочного пространства в городах Российской Федерации.	Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения и требований к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

БЛАГОДАРИМ ЗА ВНИМАНИЕ!



Система показателей РКПТО и РСТОН во взаимосвязке с целевыми показателями федерального проекта «Развитие общественного транспорта»

Материалы к отраслевому совещанию
20 апреля 2023 г.

Белогребень А.А.
Заведующий НИО Экономики транспорта
ОАО «НИИАТ»

РКПТО: сфера применения и регулирования

Региональный комплексный план транспортного обслуживания населения - нормативный правовой акт высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации, определяющий приоритеты, цели и задачи транспортного обслуживания населения субъекта Российской Федерации при организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом во взаимосвязи с перевозками пассажиров и багажа иными видами транспорта общего пользования, мероприятия, **обеспечивающие достижение целевых показателей, установленных региональным стандартом транспортного обслуживания населения, сроки реализации этих мероприятий, а также устанавливающий перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок, организация которых в соответствии с настоящим Федеральным законом отнесена к компетенции органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации**

Структура Стандарта качества транспортного обслуживания населения

Целеполагание	Цели и задачи внедрения Стандарта, принципы его формирования и применения, определение объекта и предмета рассмотрения, роль и место Стандарта в системе организации и регулирования транспортного обслуживания населения и транспортной системы в целом, взаимосвязь с документами транспортного планирования
Регулирование	Определение элементов (объектов) транспортной системы, подлежащих регулированию, их структуры, определение границ между отдельными элементами. Выделение элементов процесса (состояний) оказания транспортной услуги, выделение отдельных аспектов качества транспортного обслуживания, формирование системы показателей. Источники информации исходных данных
Регламентация	Определение целевых значений отдельных показателей и условий их достижения

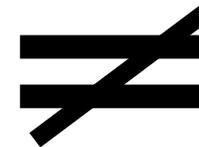
Зачем стандарту транспортного обслуживания населения «социальный багаж»?

Социальные стандарты – это государственные услуги, предоставление которых гарантируется государством в определенном минимально допустимом уровне гражданам на безвозмездной основе за счет средств бюджета и внебюджетных фондов

Стандарты являются основой для разработки нормативов затрат, формируют гарантии качества социального обслуживания для всех граждан на рассматриваемой территории
Стандарты услуг представляют собой основу для формирования государственного/муниципального задания

Задачи стандартов социального обслуживания:

- Установление единых требований к условиям, порядку, качеству и объему услуг социального обслуживания;
- Соблюдение прав населения на получение своевременного и качественного социального обслуживания, с учетом индивидуальных возможностей и потребностей;
- Защита интересов граждан, получающих социальные услуги;
- Оценка деятельности учреждений социального обслуживания;
- Регулирование отношений между гражданами и представителями муниципальных учреждений, органов местного самоуправления и органов исполнительной власти в сфере социального обслуживания



Единый стандарт транспортного обслуживания населения?

Федеральный стандарт

Региональный стандарт

Местный стандарт



Статус и предмет регулирования РСТОН

Ответственность соблюдения

Утверждение и согласование

Полномочия

Виды сообщения

Виды ПТОП

РСТОН – замена Социального стандарта качества?

Недостатки действующего Социального стандарта:

- рекомендательный характер;
- отсутствие выбора показателей для субъекта/города/отдельных маршрутов;
- «жесткие», невыполнимые требования;
- отсутствие гарантий соблюдения;
- Социальный стандарт – это документ для кого (пассажира/перевозчика/заказчика)?

Перечни мероприятий по вариантам реализации КСОТ, обеспечивающие достижение целевых показателей КСОТ

Методические рекомендации по разработке документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации (Протокол заседания рабочей группы проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 12.08.2019 г. № ИА-63)

- по развитию инфраструктуры ПТОП;
- по строительству и реконструкции аэропортов, речных и морских портов, ТПУ, железнодорожных станций и вокзалов, автовокзалов;
- по организации новых маршрутов, изменению характеристик маршрутов, отмене существующих маршрутов;
- по закупке подвижного состава для эксплуатации на маршрутах;
- по организации дорожного движения в части обеспечения приоритетных условий движения подвижного состава ПТОП;
- по организации и совершенствованию системы оплаты проезда, повышению эффективности контроля оплаты проезда;
- по созданию и эксплуатации систем диспетчеризации, контроля движения, автоматического контроля оплаты проезда;
- по осуществлению разработки (актуализации) стандарта транспортного обслуживания;
- по осуществлению регионального транспортного заказа (организация закупок и формирование системы тарифов).

План реализации федерального проекта (Комплексные программы модернизации пассажирского транспорта городских агломераций)

1.1.3	Контрольная точка и утверждение органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления комплексных программ модернизации пассажирского транспорта городских агломераций"	-	31.12.2022	02	04	Бакирей А.С.	Прочий тип документа Утверждены комплексные программы модернизации пассажирского транспорта городских агломераций	-	-
-------	--	---	------------	----	----	--------------	--	---	---

Показатели федерального проекта

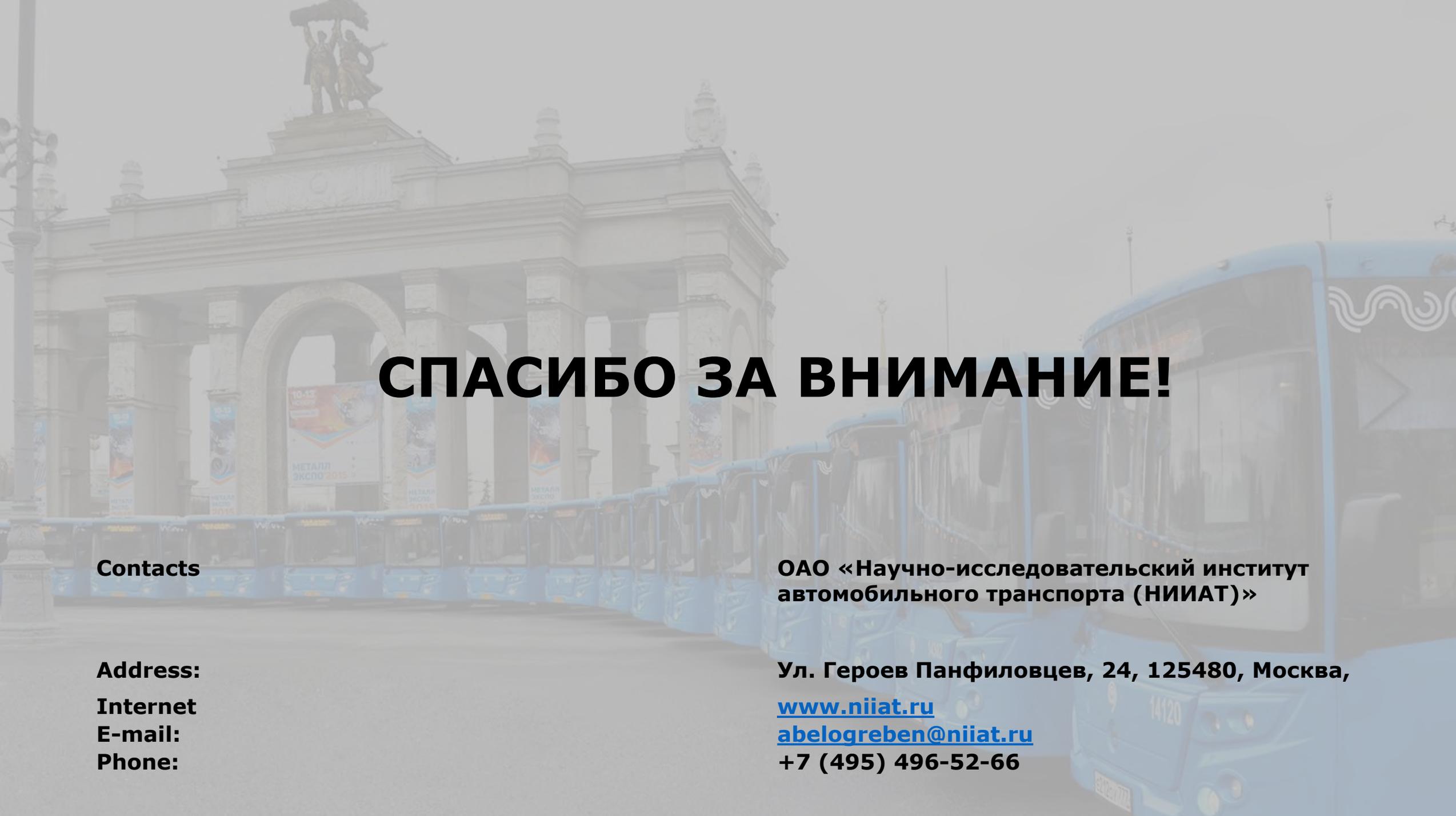
1.5.	Численность населения агломераций и городов, в которых достигнуты целевые показатели функционирования городского транспорта	ФП	Миллион человек	0,0000	2021	-	-	-	-	2,0000	8,0000	15,2000	26,0000	34,0000	43,0000	50,0000	55,0000	60,0000
------	---	----	-----------------	--------	------	---	---	---	---	--------	--------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

1.2	Проведены мероприятия по обновлению подвижного состава пассажирского транспорта в рамках комплексных программ модернизации пассажирского транспорта городских агломераций	-	Условная единица	0,0000	2021	-	-	-	280,0000	256,0000	149,0000	115,0000	-	-	-	-	-	-	Поставлены новые транспортные средства (автобусы, трамваи, троллейбусы, пригородный железнодорожный подвижной состав) в городские агломерации, в том числе при участии государственной корпорации	Приобретение товаров, работ, услуг	Улучшение качества городской среды в полтора раза
-----	---	---	------------------	--------	------	---	---	---	----------	----------	----------	----------	---	---	---	---	---	---	---	------------------------------------	---

Социально-экономическая инициатива «Мобильный город»

Карточкой инициативы «Мобильный город» целевые показатели функционирования городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели определены следующим образом:

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



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Contacts

Address:

Internet

E-mail:

Phone:

**ОАО «Научно-исследовательский институт
автомобильного транспорта (НИИАТ)»**

Ул. Героев Панфиловцев, 24, 125480, Москва,

www.niiat.ru

abelogreben@niiat.ru

+7 (495) 496-52-66



Транспортный
университет

Планирование транспорта агломераций: целевой подход и текущая реализация

Александр Морозов,
Вице-президент МАП ГЭТ,
Научный руководитель ЦРТОП РУТ (МИИТ),
Зав. Лабораторией проблем развития ГЭТ ОАО НИИАТ,
директор по транспортному планированию ПКТИ
+7 (903) 157-9733

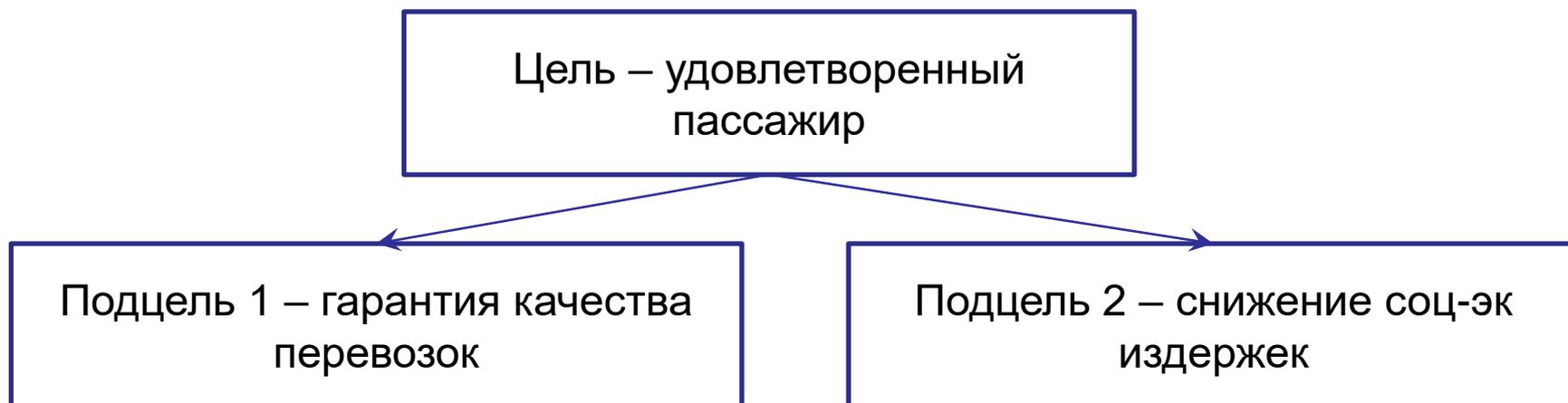


Цели ПТОП

Общественный транспорт – инструмент устойчивого развития. Социально-экономические издержки кратно снижаются: расходы – в 2-3 раза, экологические – в десятки раз, ДТП – в 40-130 раз, затраты времени – в зависимости от загрузки.

Цель создания ПТОП – снижение социально-экономических издержек.

Цель развития ПТОП – удовлетворенный пассажир:





Где начинается социальный стандарт?

Социальный стандарт — это минимальный уровень гарантий предоставления общедоступных, **бесплатных и льготируемых** социальных услуг...
выражаемый в нормах и нормативах и обеспечиваемый за счет финансирования из консолидированного бюджета области и государственных территориальных внебюджетных фондов» (Закон Самарской области от 17.03.2000 № 6-ГД).

Параметр	Межрегиональный	Региональный	Агломерации (трудовые)
Потребность в поездках	Туризм или крайне редко – соц.услуги	Туризм, изредка – региональные соц.услуги	Жизненно необходима на ежеднев. основе
Уровень влияния на соц-эк. издерж.	Минимальный	Умеренный	Значительный
Расходы для населения	По возможностям жителя	Иногда могут быть высокими	Весьма чувствительны

Планирование на основе социального стандарта – прежде всего, задача транспортного планирования **АГЛОМЕРАЦИЙ**.



Документы планирования – это «**бизнес-план**» обеспечения социальных гарантий с наименьшими социально-экономическими издержками.

Порядок работы (в идеале):

1. Группа муниципалитетов подписывают соглашение о создании **Транспортной Агломерации** как **органа управления и финансирования** единой транспортной системы агломерации.
2. Администрация транспортной агломерации (АТА) заказывает и оплачивает разработку **Агломерационного КПТО** (комплексного плана транспортного обслуживания населения), в составе которого есть **Социальный стандарт**.
3. АТА утверждает тарифы для пассажиров и бюджетного финансирования (на основе разработок АКПТО), организует сбор билетной выручки:
 - безлимитные проездные билеты в приоритете;
 - запрет на доплату за пересадки;
 - вся выручка – в бюджет АТА.
4. АТА заказывает транспортную работу у перевозчиков всех видов транспорта (в т.ч. метрополитен, речной, ЖД и т.п.) на единых условиях (брутто-контракты) на выпуск ПС (без привязки к маршрутам);
5. АТА проводит мониторинг достигаемого качества и свободно корректирует параметры маршрутной сети.



Что имеем в 220-ФЗ

Параметр	Желательно	Что имеем
Уровень планирования	Прежде всего - агломерации	Агломерации не определены. Уровень РКПТО – регион.
Виды транспорта	Полная интеграция всех видов	220-ФЗ управляет только НГПТ, остальные виды – «увязка» (необязательна)
Стандарты	Обязательны	Обязательны
РКПТО	Обязателен	Обязателен

Сделан шаг навстречу обязательности планирования, но шаг неполный.

Необходим Закон о транспортном обслуживании населения:

- единое управление агломерацией;
- единое управление всеми видами транспорта.



Как быть сейчас?

Порядок работы (в текущих условиях):

1. Прорабатывать в составе РКПТО ВСЕ виды транспорта, но до утверждения РКПТО согласовывать изменения по ЖД, водному транспорту, метрополитену с организациями, планирующими эти виды транспорта в соответствии с законом (получать согласование на интеграцию проработанных планов РКПТО с ведомственными планами);
2. Передавать полномочия по агломерациям на уровень регионов и готовить КПТО агломераций отдельным томом в составе РКПТО.
3. Методически:
 - Слияние КСОТ региона и РКПТО как единого документа;
 - Слияние КСОТ муниципалитета с ДПРП муниципального образования;
 - При передаче полномочий мун. на регион, выделять агломерации в отдельные тома РКПТО;
 - Сохранение ПКРТИ на региональном и муниципальном уровне;
 - Сохранение КСОДД на муниципальном уровне.

- Цель: Необходим закон об организации транспортного обслуживания населения для:
 - интеграции агломераций;
 - интеграции видов транспорта;
 - интеграции документов планирования.
- Сегодня: РКПТО и ДПРП должны заменить существующие КСОТ. ПКРТИ и КСОДД пока сохраняются;
- Социальные стандарты являются неотъемлемой частью РКПТО / ДПРП. Это инструмент баланса качества и расходов (бюджета + населения).



Особенности транспортного обслуживания сельских территорий*

* Сельская территория – территория сельских поселений и межселенных территорий

К сельским автобусным маршрутам, относятся маршруты, связывающие сельский населенный пункт с любым другим населенным пунктом*

Сельский населенный пункт, находящийся на расстоянии менее 3-х километров от автобусной остановки, относится к пункту, обслуживаемому автобусами.

Год	2015	2019	2021
Число сельских населенных пунктов, обслуживаемых автобусами в пригородном и междугороднем сообщении, тыс.	89,3	85,9	83
число автобусных маршрутов в сельской местности, тыс	23,4	21,9	21

Число автобусных маршрутов в сельской местности плавно сокращается с 2012 года и достигло в 2021 - 21 тыс. маршрутов, аналогично сокращается число сельских населенных пунктов, обслуживаемых автобусами в пригородном и междугороднем сообщении.

Только 83 тыс. сельских населенных пунктов из более 153 тыс. (54 %) обслуживается автобусами.

Данный вывод свидетельствует о снижении качества транспортного обслуживания сельских территорий.

*- Приказ Росстата от 22.09.2017 N 621 (ред. от 17.12.2021) "Об утверждении статистического инструментария для организации федерального статистического наблюдения за внутренней торговлей и деятельностью в сфере транспорта"

Высокая сезонность перевозок

В зимний период наблюдается существенное снижение пассажиропотока

Постоянная миграция населения

Перемещение жителей в административный центр на работу и учебу снижает пассажиропоток в населенном пункте.

Недостаточно развитая маршрутная сеть

Отсутствует транспортная доступность к социально значимым объектам (больницы, административные учреждения, ФАП, школы и пр.)

Отсутствие исполнителя перевозок

На экономически не обоснованных маршрутах перевозчики отказываются выполнять транспортную работу.

Нелегальные перевозчики

Присутствует «серый» рынок пассажирских перевозок. Маршрутные перевозки под видом карпулинга.

Низкое качество перевозок

Отсутствие контроля выполнения транспортной работы: несоответствие расписанию, большой интервал движения и др.

Недостаточный комфорт

Несоответствие социальным стандартам: отсутствуют низкий пол, отопление, кондиционер и пр.

Устаревший парк

При транспортных реформах старые автобусы мигрируют в сельские территории, использование осуществляется за пределом срока службы.

Отсутствие безопасности

Отсутствие безопасности по организации перевозок и используемой техники.

Распоряжение Минтранса России от 31.01.2017 N НА-19-р (ред. от 10.03.2021) "Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом"

3.1.1 Территориальная доступность остановочных пунктов

Категория объекта	Расстояние кратчайшего пешеходного пути, не более, м	Расстояние кратчайшего пешеходного пути, которое допускается устанавливать для отдельных субъектов Российской Федерации с особыми природно-климатическими условиями (таблица 2), не более, м
Многоквартирный дом	500	400
Индивидуальный жилой дом	800	700
Предприятия торговли с площадью торгового зала 1000 м ² и более	500	400
Поликлиники и больницы муниципальной, региональной и федеральной системы здравоохранения, учреждения (отделения) социального обслуживания граждан	300	300
Терминалы внешнего транспорта	300	300

3.1.6. Частота обслуживания остановочных пунктов

В муниципальных образованиях с численностью населения менее 250 человек для каждого остановочного пункта рекомендуется обеспечивать не реже двух дней в неделю не менее одного рейса в сутки по отправлению и не менее одного рейса в сутки по прибытию, обеспечивающих возможность поездки с пересадками до терминалов внешнего транспорта и (или) административного центра.

Критичным фактором транспортного обслуживания сельских территорий является отсутствие подъездных дорог IV и выше категорий, не соответствие улично-дорожной сети сельских поселений требованиям к обеспечению безопасных условий организации маршрутов регулярных перевозок

"Паспорт комплексной программы Российской Федерации "Комплексное развитие сельских территорий" (утв. решением Правительства РФ от 24.12.2021 N ММ-П11-19234)

"Создание и развитие инфраструктуры на сельских территориях"

к 2031 году повышена транспортная доступность к объектам, расположенным на сельских территориях, по дорогам, обеспечивающим транспортные связи с 3503 сельскими населенными пунктами и проходящим по их территории

За период реализации федерального проекта (2022 - 2030 годы) на сельских территориях построено, реконструировано и отремонтировано не менее 6,28 тыс. километров автомобильных дорог общего пользования

Региональный стандарт транспортного обслуживания должен устанавливать:

1. Требования к доступности сельских поселений от центров муниципальных районов, городских округов
2. Требования доступности сельских поселений от объектов внешнего транспорта и остановочных пунктов межрегиональных, межмуниципальных маршрутов
3. Требования по доступности остановочных пунктов на сельских территориях субъекта РФ
4. Требования к доступности транспортных услуг для сельского населения субъекта РФ

Региональный комплексный план транспортного обслуживания населения должен содержать:

1. Программы мероприятий по обеспечению достижения показателей РСТО для сельских территорий и сельского населения субъекта РФ. При этом мероприятия необходимо рассматривать как обязательные не зависимо от их социально-экономической эффективности.
2. Параметры регионального и муниципального транспортного заказа, в том числе необходимые объемы субсидий и дотаций на осуществление транспортного обслуживания сельских территорий и сельского населения
3. Рекомендации в региональные/муниципальные программы дорожной деятельности по обеспечению безопасных условий организации маршрутов регулярных перевозок на сельских территориях