

РСТО и РКПТО: разработка региональных стандартов и комплексных планов транспортного обслуживания

Окончание. Начало в «АТ» № 3, 2024 г.

А. Мокина



С 1 марта 2024 года вступили в силу изменения в Федеральный закон от 13 июля 2015 года 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Перед регионами России поставлена задача подготовки двух новых документов транспортного планирования: регионального стандарта транспортного обслуживания населения (РСТО) и регионального комплексного плана транспортного обслуживания населения (РКПТО). Ассоциация транспортных инженеров организовала в начале марта 2024 г. открытый практический вебинар на тему «Разработка региональных стандартов и комплексных планов транспортного обслуживания: требования, подходы и новые возможности», на котором команда экспертов дала разъяснения по ключевым вопросам разработки и реализации этих документов.

В первой части статьи «РСТО и РКПТО: разработка региональных стандартов и комплексных планов транспортного обслуживания», опубликованной в журнале «АТ» № 3, 2024 г., говорится о новациях в Федеральном законе № 220-ФЗ и нормативном регулировании, а также о подходах к разработке РКПТО и РСТО, особенно в части прогнозирования. Во время проведения вебинара его участники могли задавать вопросы по рассматриваемой теме, с ответами на которые читатели ознакомились в данной публикации. Во второй ее части речь идет о целевых показателях региональных стандартов транспортного обслуживания населения, включая предлагаемый перечень целевых показателей (с выделением показателей, относящихся к внутригородским перевозкам), а также рекомендациях по выбору целевых показателей РСТО. Также рассказывается о ключевых положениях требований к РСТО. Читатели узнают ответ на вопрос: «Для каких территорий и маршрутов устанавливать отдельные целевые показатели?» Кроме того, ознакомились с ответами Минтранса России на письмо, которое было направлено Ассоциацией транспортных инженеров, касающееся рассматриваемой на вебинаре темы.

Напомним, в практическом вебинаре приняли участие Андрей Горев, член Правления Ассоциации транспортных инженеров, д.э.н., профессор Высшей школы транспорта Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого; Владимир Валдин, участник Ассоциации транспортных инженеров, директор по решениям в области общественного транспорта SIMETRA; Дмитрий Казьмин, начальник Отдела методического сопровождения транспортного планирования центра транспортного планирования Академии транспортного планирования Российского университета транспорта (РУТ); Владимир Пашенко, участник Ассоциации транспортных инженеров, начальник Центра развития городских транспортных систем Академии транспортного планирования Российского университета транспорта (РУТ), а также представители органов власти муниципального и регионального уровня и подведомственных организаций, транспортные инженеры. Модератор мероприятия – Екатерина Брызгина, вице-президент Ассоциации транспортных инженеров, директор Академии транспортного планирования Российского университета транспорта (РУТ).

Выступления Владимира Пашенко и Владимира Валдина были изложены в первой части публикации, сегодня расскажем о докладах Дмитрия Казьмина и Андрея Горева.

Целевые показатели региональных стандартов транспортного обслуживания населения

Начальник Отдела методического сопровождения транспортного планирования центра транспортного планирования Академии транспортного планирования

Российского университета транспорта (РУТ) Дмитрий Казьмин рассказал о целевых показателях региональных стандартов транспортного обслуживания населения.

Региональный стандарт транспортного обслуживания устанавливает 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 (далее – регулярные перевозки пассажиров) во взаимосвязи с перевозками пассажиров и багажа иными видами транспорта общего пользования (железнодорожный, воздушный, водный и внеуличный транспорт) (далее – иные виды транспорта), организация которых отнесена к компетенции исполнительных органов субъектов Российской Федерации (далее соответственно – доступность регулярных перевозок пассажиров, безопасность регулярных перевозок пассажиров, комфортность регулярных перевозок пассажиров), на 5 лет, в том числе по годам, с указанием значений показателей на текущий год.

Как отметил Дмитрий Казьмин, существует небольшое несовпадение с действующим федеральным социальным стандартом транспортного обслуживания. Если федеральный социальный стандарт устанавливает надежность, доступность и комфорт, то согласно Постановлению Правительства РФ от 08.12.2023 г. № 2086, которым утверждены требования к региональному стандарту транспортного обслуживания, показатели, нормирующие надежность, переместились в комфортность, а также возникли показатели безопасности.

Целевые показатели РСТО



Структура целевых показателей РСТО (согласно ППРФ от 08.12.2023 №2086)





Региональный стандарт транспортного обслуживания устанавливает перечень и целевые значения показателей, характеризующих доступность, безопасность и комфортность регулярных перевозок пассажиров

В действующих требованиях к РСТО насчитывается 24 показателя (перечислены в Постановлении Правительства РФ от 08.12.2023 г. № 2086), у которых достаточно сложная структура.

Показатель «Доступность» разделяется на территориальную, временную, ценовую и информационную. Такая же внутренняя классификация есть у показателя «Комфортность»: в части ожидания движения, передвижения и пересадок. У показателя «Безопасность»: безопасность движения и экологическая безопасность.

Ключевые положения требований к РСТО

Таким образом, показатели РСТО должны отражать доступность, комфортность и безопасность транспортного обслуживания населения. Это ключевое требование, которое не получится обойти.

Значение целевых показателей устанавливаются на 5 лет с разбивкой по годам. Этот пункт косвенным образом устанавливает срок разработки РКПТО. В методике формирования РКПТО отсутствуют указания на горизонты планирования, на срок разработки, но они есть в требованиях к РСТО, поскольку РКПТО реализует показатели, заданные в РСТО. Соответственно получаем ответ – 5 лет.

При этом рекомендации и/или требования к значениям целевых показателей не установлены. Они всецело на совести заказчика и разработчика. Решать это региону.

Достаточно важный момент – требования к РСТО содержат достаточно мягкую формулировку. Целевые показатели формируются исходя из перечисленных примеров показателей. То есть жестко не требуется включение тех 24 показателей, которые перечислены в требованиях. Они даны в качестве ориентиров.

Надо отметить, что перечень показателей РСТО и их целевые значения устанавливаются правительством субъекта РФ.

При этом список показателей не закрыт, допускается установление иных показателей, которые напрямую требованиями не предусмотрены. Различные показатели могут назначаться для различных территорий, видов сообщения, типов маршрутов. Есть ряд показателей, например, интервал движения, время начала и окончания работы маршрута, которые актуальны по большей части для муниципальных маршрутов, на внутригородском сообщении. Интервал для межмуниципального сообще-

Целевые показатели РСТО



Ключевые положения Требований к РСТО (постановление Правительства от 08.12.2023 №2086)

1. Показатели РСТО отражают **ДОСТУПНОСТЬ, КОМФОРТНОСТЬ и БЕЗОПАСНОСТЬ** транспортного обслуживания населения.
2. Значения целевых показателей устанавливаются на 5 лет в разбивке по годам.
3. Рекомендации и/или требования к значениям целевых показателей – не установлены;
4. Целевые показатели РСТО «формируются, исходя из» показателей, перечисленных в Требованиях.
5. Допускается установление иных (не перечисленных в Требованиях), показателей доступности, комфортности и безопасности транспортного обслуживания.
6. Различные показатели РСТО могут назначаться для различных территорий, видов сообщения и типов маршрутов;
7. Перечень показателей РСТО и их целевые значения устанавливаются правительством субъекта РФ.

ния, где может быть 3–4 рейса в сутки не важен, а важно количество рейсов в сутки. Доля низкопольных транспортных средств в составе автобусного парка важна для внутригородских перевозок, на межуниципальных низкопольные транспортные средства не всегда практичны.

Рекомендации по выбору целевых показателей РСТО

В своем докладе Дмитрий Казьмин подчеркнул, что требования к РСТО – это не методические рекомендации, поэтому многие приведенные показатели кратко обозначены и для них не приведена полная методика расчета и методы мониторинга.

Вместе с тем первая его рекомендация заключается в том, что нужно использовать те показатели, которые уже прописаны в требованиях, либо свои показатели, с четким алгоритмом их расчета. Такая методика должна быть установлена и закреплена в составе РСТО, чтобы было понятно, как именно считать тот или иной показатель.

Другая важная рекомендация – всегда ориентироваться на простоту мониторинга, потому что есть ряд показателей, например, запас времени, закладываемый транспортом на передвижение. Этот показатель нельзя мониторить непосредственно, чтобы его получить нужно провести либо соцопрос, либо применить достаточно сложное транспортное моделирование.

Что касается использования показателей, характеризующих скорость движения подвижного состава на маршрутах (одна из ключевых характеристик качества транспортного обслуживания), то здесь можно брать эксплуатационную скорость либо скорость сообщения, потому что скорость – это ключевая характеристика качества транспортного обслуживания. В требованиях к РСТО присутствует время сообщения, но надо понимать, что оно зависит в значительной части от градостроительных факторов, рельефа и так далее. Транспортники не могут сделать так, чтобы, например, к жилому кварталу больница находилась близко. Единственное, что они могут сделать, – это быстро доставить человека в пункт назначения. Поэтому крайне важно нормировать скорость.

Еще одна рекомендация касается применения отдельных наборов показателей для разных видов сообщения и маршрутов. Здесь надо учитывать, что ряд показателей нацелен исключительно на оценку качества работы муниципальных маршрутов во внутригородском сообщении и малоприменим для оценки пригородных и междугородных маршрутов.

Предлагаемый перечень целевых показателей

Дмитрий Казьмин в своем выступлении привел следующий перечень целевых показателей (с выделением цветом шрифтом показателей, относящихся к внутригородским перевозкам).

Показатели доступности:

- доля населения/доля площади застроенной территории в нормативном радиусе пешеходной доступности, %;
- ценовая доступность транспортного обслуживания (доля среднемесячных расходов пассажира на осуществление поездок автомобильным транспортом и ГЭТ), (%);
- скорость сообщения ПТОП, (км/ч);
- доля рейсов, выполненных с соблюдением расписания, (%);
- интервал движения, (мин)/частота движения, (рейсов в сутки);
- время начала и окончания работы маршрута.

Показатели комфортности:

- наполняемость подвижного состава в часы пик, (пасс./м²);
- доля транспортных средств, удовлетворяющих установленным требованиям к конструкции (низкопольных, оснащенных АСОП, оборудованных для перевозки МГН, оборудованных кондиционерами и т.д), (%);
- максимальное количество пересадок/пересадочный коэффициент;
- наличие единых проездных на маршрутах автобуса.

Показатели безопасности:

- удельное число ДТП с участием подвижного состава ПТОП на 1 км пробега, 1 ед. подвижного состава и т.д. (%);
- доля подвижного состава экологического класса Евро 4+ (%).



Целевой показатель РСТО «Доступность» подразделяется на территориальную, временную, ценовую и информационную



Целевой показатель РСТО «Комфортность» классифицируется в части ожидания движения, передвижения и пересадок

Для каких территорий и маршрутов устанавливать отдельные целевые показатели?

Как дифференцировать систему общественного транспорта, для каких объектов при разработке РСТО имеет смысл составлять разные наборы, разные целевые значения целевых показателей?

Дмитрий Казьмин отметил, что есть 4 группы целевых показателей, которые имеют свои подгруппы:

1. Внутригородские муниципальные маршруты (в случае если на региональный уровень переданы соответствующие полномочия);
2. Межмуниципальные пригородные маршруты в городских агломерациях;

Эти две группы обеспечивают суточные трудовые корреспонденции. Для них важны интервал движения, нормативная пешеходная доступность жилой и общественно деловой застройки до остановочных пунктов. Важно время начала и окончания работы, число пересадок на городской маршрутной транспортной сети. Целевые значения в части городских и пригородных перевозок будут отличаться.

3. Муниципальные маршруты на сельских территориях (пригородное сообщение в границах муниципальных районов);

4. Прочие муниципальные маршруты (связь столицы региона с районными центрами вне агломерации, связь районных центров друг с другом).

Для этих двух групп существуют другие требования. Здесь гораздо меньше рейсов в сутки. Нужно обратить внимание на регулярность сообщения, на число рейсов, на соблюдение расписания. Требования к интервалу в

данной группе уже мало осмыслены. Требования к пешеходной доступности в этой группе выдержать не получится. Но имеет смысл обратить особое внимание на оборудование остановочных пунктов, потому что людям в сельской местности может понадобится долгое нахождение на остановке в ожидании транспорта.

Дмитрий Казьмин при освещении данного вопроса попросил не воспринимать это как догму, обратив внимание, что это лишь рекомендации в качестве примеров.

В завершение он отметил, что действующие требования к РСТО дают возможность самостоятельного выбора показателей, позволяя устанавливать их разные значения, применимые к различным условиям. И этим, безусловно, нужно пользоваться.

А теперь ознакомим читателей с ответами Минтранса России на вопросы в письме, которое было направлено Ассоциацией транспортных инженеров, касающемся рассматриваемой на вебинаре темы.

Екатерина Брызгина:

– Именно сейчас мне бы хотелось обратиться к письму, которое направлено Ассоциацией транспортных инженеров в Министерство транспорта и озвучить полученный ответ. Как раз один из первых вопросов касается показателей РСТО.

– Должны ли в обязательном порядке устанавливаться значения показателей только в отношении маршрутов, организация которых отнесена к компетенциям исполнительных органов субъектов или ко всем маршрутам, в том числе муниципального подчинения?

Ответ Минтранса России:

– В соответствии с федеральным законом 220-ФЗ РСТО устанавливает перечень и целевые значения показателей для населения субъекта регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электротранспортом во взаимосвязи с перевозками пассажиров и багажа иными видами транспорта. Учитывая изложенное, по мнению Департамента, перечень и целевые значения показателей, устанавливаемые РСТО, относятся ко всем маршрутам регулярных перевозок автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

Екатерина Брызгина:

То есть, коллеги, из закона, а также позиции Минтранса России следует, что это касается всех маршрутов регулярных перевозок, но показатели, наверное, должны различаться.

Еще один вопрос, который был адресован Министерству транспорта РФ в части РСТО.

– Если показатели РСТО устанавливаются для муниципальных маршрутов, должен ли субъект обеспечить финансирование реализации достижения этих целевых показателей РСТО за счет мероприятий РКПТО.

Острый вопрос, потому что в регионах, когда начинают регулировать вопросы муниципального ведения, он, безусловно, возникает, и ответ Министерства сформулирован достаточно емко. Его можно свести к следующему: мероприятия по достижению целевых значений показателей РСТО на муниципальных маршрутах регулярных перевозок, с учетом 220-ФЗ, могут быть предусмотрены и реализованы в рамках документов планирования регулярных перевозок.

То есть стандарт мы задаем в РСТО и для перевозок, за который отвечает субъект, и для муниципальных, но мероприятия, как достичь этого уровня качества закладываются в ДПРП для муниципальных перевозок и в РКПТО для тех, за которые отвечает субъект Федерации.

Вопрос:

– *Является ли обязательным установление значений всех показателей или только их часть. Допускается ли выборочное применение показателей и будет ли рекомендовано какое-то минимальное количество показателей? Потому что мы во внутренних дискуссиях рассуждали, что кто-то может устроить профанацию до такой степени, что выбрать один показатель и утвердить его.*

Екатерина Брызгина:

– Наша экспертная позиция такая, что, конечно, одним показателем обойтись нельзя.

Ответ Министерства:

– Показатели, включаемые в перечень показателей РСТО определяются решением высшего исполнительного органа субъекта. То есть именно при утверждении регион определяет количество этих показателей, их качество и достижимость.

Вопрос:

– *Будут ли Минтранс России разработаны методические рекомендации по РКПТО и РСТО?*

Ответ Министерства:

– В настоящее время в Минтрансе России прорабатывается вопрос подготовки методических рекомендаций по разработке РСТО во взаимосвязи с перевозками иными видами транспорта общего пользования и в случае положительного решения их подготовка будет осуществлена до конца текущего года с плановым утверждением в 2025 году.

Рекомендации по утверждению и реализации РКПТО/РСТО

Комментарий по данному вопросу дала Екатерина Брызгина, которая сказала следующее.

«Что касается утверждения и реализации РКПТО и РСТО, хочу отметить, что закон содержит процедурные нормы, которые необходимо учитывать регионам в своей работе при разработке и утверждении РКПТО и РСТО.

В ст. 2 ч. 4.1. 220-ФЗ говорится о том, что есть необходимость принятия регионального нормативно-правового акта (НПА), который устанавливает порядок подготовки РКПТО. То есть это должен быть отдельный акт о



Целевой показатель РСТО «Безопасность» включает безопасность движения и экологическую безопасность

порядке подготовки. Из него следует, что **орган исполнительной власти, ответственный за организацию разработки РКПТО, должен быть определен.** То есть должно четко следовать, кто за это отвечает.

При необходимости должен быть принят региональный НПА, определяющий **порядок согласования РКПТО с муниципальными образованиями.** То есть, когда все показатели стандарта распространяются и на муниципальные виды перевозок, их нужно согласовать с коллегами из муниципалитетов, чтобы потом не получить обратную связь в виде «дайте денег, мы не можем этого достичь. Для нас это не реализуемые вещи». И в тех случаях, когда полномочия переданы на региональный уровень, важно понимать, что полномочия по транспортному обслуживанию могут быть переданы, но ряд взаимосвязанных вопросов остается на уровне муниципального образования. Например, инфраструктура. И эти вопросы как раз и требуется согласовывать с муниципальным образованием при утверждении РКПТО.

Отдельным НПА определяется **Порядок реализации мероприятий РКПТО** путем их включения в государственные программы в области организации транспортного обслуживания. Мероприятия РКПТО должны носить обязательный характер, они должны предполагать финансирование на реализацию, соответственно, должны быть включены в государственные программы субъекта.

Следующий немаловажный вопрос – это **порядок мониторинга достижения целевых показателей.** Первый вывод, который стоит сделать, – нужно не просто придумать значение показателей, утвердить их на 5 лет, а затем поставить на полку и забыть.



Значение целевых показателей РСТО устанавливаются на 5 лет с разбивкой по годам

Нужно мониторить достижение целевых показателей по годам. То есть устанавливается какое-то значение на пятилетний срок с разбивкой по годам, то есть каждый год необходимо организовать мониторинг. Это важный момент при выборе показателей, на который нужно ориентироваться. Выбирая тот или иной показатель следует задать себе вопросы, во-первых, как он будет рассчитываться, во-вторых, как мы будем его мониторить. При чем таким образом, чтобы можно было в том числе сообщить в Минтранс России о том, что проведен мониторинг значений показателей на сегодняшний день.

И еще один вопрос – это **внесение изменений в РКПТО**. Минимум по истечении действия через 5 лет, но надо предусмотреть возможность случаев, с помощью которых можно корректировать РКПТО ранее, если, например, Минтранс России разработает методические рекомендации в 2025 году. Потребуется что-то добавить, то чего не было предусмотрено регионом при утверждении документов в 2024 году. Порядок внесения изменений в РКПТО нужно предусмотреть в НПА уже сейчас. Это может послужить ответом для контрольных органов, что уже делается для соответствия федеральному законодательству.

Координация межмуниципальных и муниципальных маршрутов

Андрей Горев, член Правления Ассоциации транспортных инженеров, д.э.н., профессор Высшей школы транспорта Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого, рассказал о координации межмуниципальных и муниципальных маршрутов.

Он подчеркнул, что разработка новых документов касается маршрутов, за которые несет ответственность

субъект. В принципе, в субъекте межмуниципальных маршрутов меньшинство, и они, как правило, связывают региональные столицы.

Регулярные перевозки, организация которых отнесена к компетенции органов исполнительной власти субъектов РФ – это в подавляющем случае межмуниципальные перевозки.

Однако в субъекте РФ подавляющее количество маршрутов – это муниципальные перевозки, за которые отвечает в рамках субъекта несколько десятков муниципальных образований.

Из 85 субъектов РФ реципиентами являются 62 субъекта с дотациями от 20 до 85 млрд руб. в год. Дотации направляются из федерального бюджета, поэтому возможностей при разработке стандартов и комплексных планов транспортного обслуживания у них будет гораздо меньше, так как субъекты серьезно ограничены в средствах.

Проблемы транспортного обслуживания

Андрей Горев озвучил проблемы транспортного обслуживания, среди них следующие:

- Плохое взаимодействие транспортных систем, которые относятся к подчинению муниципальных образований и субъекта. Зачастую они перекрываются, обслуживают население не на тех территориях, где они организуются, что приносит определенные сложности;

- Недостаток инфраструктуры, которая находится под управлением либо субъекта, либо муниципальных образований.

Например, в Ростове-на-Дону существует больше двух десятков мест, откуда отправляются межмуниципальные маршруты, хотя большинство все-таки привязаны к автовокзалам. Но и достаточно мест, где отсутствует инфраструктура, транспортные средства просто стоят на обочине дороги, и только люди, которые пользуются данными маршрутами, знают, где их можно найти, а также их расписание.

Острая проблема в субъектах – это необслуживаемые населенные пункты. Соответствующее распоряжение Министерства транспорта РФ представляет такую формулировку: «Регулярное обслуживание затрагивает только населенные пункты, где проживает больше 250 жителей».

Вопрос:

– Стоит ли предусматривать параметры РСТО для смежных межрегиональных маршрутов. Если да, то как?

Андрей Горев:

– Если Министерство транспорта РФ считает вполне возможным субъекту устанавливать требования и показатели стандарта качества транспортного обслуживания и для межмуниципальных маршрутов, и для муниципальных, то вполне можно так сказать. Да, ко-

нечно, это можно распространять для смежных межмуниципальных маршрутов. Было бы неправильным их исключать, потому что их смысл точно такой же, как и межмуниципальных, – обслуживание пассажиров на стыке населенных пунктов. Механизм согласования должен быть отражен в методике подготовки этих документов.

Владимир Пащенко:

– Вопрос, кажущийся не раскрытым в вышедших постановлениях правительства. Но логика подсказывает, что если у нас порядок установления изменения маршрутов определяется соглашениями с регионами, которые являются смежными, и установление маршрута все равно производится одним регионом, где начальный остановочный пункт, то это его полномочия. А раз это его полномочия, то и требования в РСТО к смежным межрегиональным маршрутам должен устанавливать тот субъект Федерации, который эти маршруты установил. Единственное, что согласование со смежным регионом было бы рационально с точки зрения синхронизации, и при согласовании РСТО смежный субъект Федерации должен принять участие.

Вопрос:

– Можно ли методику расчета целевых показателей РСТО утверждать не в составе РСТО, а отдельным актом?

Екатерина Брызгина:

– Конечно можно. По большому счету любой вопрос можно утверждать отдельным актом: и кто уполномоченный орган, и как выглядит порядок согласования, и порядок расчета показателей. То есть это юридическая техника. Как в регионе пропускают, что-то приказом, что-то распоряжением. В действительности, можно утверждать разными актами, если так будет проще вносить изменения или проще каждый из этих актов принимать, то ограничений с точки зрения юридической техники здесь никаких нет.

Хочется еще раз обратиться к письму в Министерство транспорта РФ, которое было направлено Ассоциацией транспортных инженеров. Значительное количество субъектов Российской Федерации в течение последних нескольких лет завершило разработку документов транспортного планирования в рамках нацпроектов, имеются в виду, уже названные ранее Комплексные схемы транспортного обслуживания населения общественным транспортом (КСОТ). Имеются ли рекомендации Минтранса России для таких субъектов в отношении разработки и утверждения РСТО и РКПТО? Является ли наличие указанных документов основанием для отсрочки в разработке РСТО и РКПТО и может ли разработанный КСОТ считаться документом, заменяющим РСТО и РКПТО?

Неспроста такие вопросы возникли в ходе работы экспертного совета Минтранса России. Многократно обсуждалась эта ситуация, когда еще только форми-

вались подходы к РКПТО и РСТО и не было нормативного регулирования в этой части. Тем не менее мы понимаем, что правительственные акты проходят большое количество согласований, Минюст России имеет свою позицию и прочие.

Собственно, ответ Департамента следующий: «По мнению Департамента, разработанные и утвержденные комплексные схемы организации транспортного обслуживания могут быть основой для РСТО и РКПТО. Однако, учитывая, что наличие утвержденных именно РСТО и РКПТО исходит из положений 220-ФЗ, считать КСОТы заменой РСТО и РКПТО не представляется возможным».

Вопрос:

– Как распределяется ответственность по подготовке документов транспортного планирования между уровнями власти? То есть какие документы обязаны подготовить муниципальные власти, какие региональные и какие в компетенции федеральных органов исполнительной власти?

Владимир Пащенко:

– Путаницы у нас меньше не становится. На муниципальном уровне есть база документов, в частности, документ планирования регулярных перевозок, он предусмотрен 220-ФЗ и никуда не делся. Методика его формирования, которая является обязательной, отсутствует. Поэтому есть требования, которые в самом федеральном законе указываются. Кроме того, муниципалитет ведет реестр маршрутов, форма которого приблизительно понятна.

Екатерина Брызгина:

– На муниципальном уровне обязательно должны быть КСОТы и ПКРТИ (Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры). Это вытекает из Федерального законодательства.

Владимир Пащенко:

– Это касается инфраструктуры и то, что касается организации дорожного движения. Это сфера деятельности административного кодекса и 443 Федерального закона. Здесь ничего не поменялось. Если возвращаться к региону, то в части пассажирского транспорта 220-ФЗ указывает на необходимость разработки РКПТО и РСТО. Это два базовых документа в статусе нормативно-правового акта субъекта Федерации со всеми вытекающими последствиями. Если мы говорим про федеральный орган исполнительной власти, то тут и сказать нечего, потому что зона ответственности только межрегиональные и международные перевозки, а относительно регионов – нормативное регулирование, в том числе подзаконные акты 220-ФЗ.

Да, в меру участия в нацпроекте, были и есть документы транспортного планирования в рамках нацпроекта БКД. Можно предположить, что с учетом других готовящихся нацпроектов транспорта, появятся еще какие-то документы, но об этом сейчас говорить рано.

Вопрос:

– Есть ли формализованное типовое техническое задание на разработку РСТО и РКПТО?

Екатерина Брызгина:

– Коллеги, если появятся методические рекомендации от Минтранса России, то, возможно, там будет типовое техническое задание.

РКПТО и РСТО обязательные документы. Прежде чем их разрабатывать, необходимо в регионе утвердить нормативным правовым актом уполномоченный орган, порядок разработки документов, порядок их согласования, в том числе с муниципалитетом, порядок внесения изменений в эти документы, лучше отдельным актом сделать порядок расчета значений показателей. Все это предшествует утверждению документов, далее начинается разработка. РКПТО и РСТО рекомендуется разрабатывать параллельно, потому что, когда сдаются какие-то показатели и их значения, нужно сразу понимать, сколько будет стоить достичь значения того или иного показателя, как мониторить его достижение по годам. Соответственно, мы сразу возвращаемся к финансовой модели и понимаем, сколько стоит достичь значения того или иного показателя. В зависимости от этого формируются мероприятия РКПТО.

РКПТО разрабатывается на регион, а в части муниципальных перевозок действует ДПРП, и мероприятия могут отражаться там. Если полномочия переданы с муниципального уровня на субъектный, то все мероприятия в части этого муниципалитета появятся в составе РКПТО.

РСТО может содержать обширный перечень показателей. Постановление Правительства РФ не исчерпывает перечень, можно его дополнять своими, категоризировать в зависимости от сезонности.

Соответственно понимать расчет и порядок мониторинга, убедиться, что мероприятия РКПТО и ДПРП соответствуют тем значениям показателей, которые вы запланировали.

Документ будет официально утвержден. РКПТО и РСТО доступны для населения, общественников, правоохранительных органов. Это документ, который будет использоваться для сравнения регионов: кто какие показатели себе установил, насколько достиг заявленных значений показателей. Поэтому «замести» куда-то под коврик этот вопрос не получится. Документы должны быть официально утверждены и размещены на сайтах в Интернете, на порталах публичных органов власти. Поэтому мы рекомендуем качественно подходить к их разработке.

**Итоговый документ практического вебинара
«Разработка региональных
стандартов и комплексных планов
транспортного обслуживания» 5 марта 2024 г.**

В результате проведения вебинара принят итоговый документ «Рекомендации по подготовке РКПТО/РСТО», которым **рекомендуется:**

1. Разрабатывать РСТО синхронно и в координации с РКПТО, чтобы обеспечить достижение целевых показателей транспортного обслуживания;

2. В целях получения обоснованных прогнозов транспортного спроса и параметров работы транспортной системы, а также обоснования показателей РСТО и мероприятий РКПТО – рекомендуется применять математическое моделирование, с использованием данных транспортных и транспортно-социологических обследований;

3. Сформировать набор показателей РСТО из показателей, наиболее адекватно характеризующих доступность, комфортность и безопасность транспортного обслуживания применительно к условиям конкретного региона (включая, при необходимости, показатели, не предусмотренные напрямую текстом Требований);

4. Принять региональный нормативный правовой акт, устанавливающий методику расчета показателей доступности, комфортности и безопасности транспортного обслуживания, предусмотренных РСТО;

5. Принять региональный нормативный правовой акт, устанавливающий порядок мониторинга показателей РСТО;

6. Устанавливать дифференцированные показатели РСТО для маршрутов регулярных перевозок в городском, пригородном (в том числе маршрутов, обеспечивающих агломерационные связи) и междугородном сообщении;

7. Рассмотреть возможность распространения РКПТО/РСТО на муниципальные маршруты в границах региона (в т. ч. для обеспечения координации их работы с муниципальными маршрутами);

8. Рекомендовать органам местного самоуправления включить мероприятия по достижению показателей РСТО в муниципальные документы планирования регулярных перевозок;

9. Принять региональный нормативный правовой акт, устанавливающий порядок разработки, утверждения и реализации РКПТО, а также порядок и периодичность внесения изменений в РКПТО и РСТО;

10. Обеспечить включение мероприятий РКПТО в отраслевые государственные программы, предусмотрев необходимое финансирование.

От редакции. Напомним, что Постановление Правительства РФ от 08.12.2023 г. № 2086 «Об утверждении требований к региональному стандарту транспортного обслуживания населения» опубликовано в журнале «АТ» № 1, 2024 г. (в разделе «Официальные материалы»).

Постановление Правительства Российской Федерации от 24.11.2023 г. № 1983 «Об утверждении методики формирования региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения» опубликовано в журнале «АТ» № 3, 2024 г. (в разделе «Официальные материалы»).