

**ВРУЧИТЬ
НЕМЕДЛЕННО**

ПРОТОКОЛ

**заседания проектного комитета по национальному проекту
"Безопасные и качественные автомобильные дороги"**

Москва

от 19 ноября 2019 г. № 8

ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОВАЛ

**Заместитель Председателя Правительства
Российской Федерации**

М.А.АКИМОВ

Присутствовали:

члены проектного комитета

- И.С.Алафинов, М.Я.Блинкин,
А.П.Варятченко Т.В.Горова,
А.А.Кайманов, И.В.Костюченко,
А.В.Лавренюк, М.С.Ликсутов,
А.Н.Морозов, И.И.Старыгин,
А.С.Цыденов, П.А.Чистяков

ответственные работники Аппарата
Правительства Российской Федерации,
федеральных органов власти
и организаций

- А.С.Бакирей, Г.А.Волков,
И.А.Гречин, В.П.Добровольский,
Д.С.Жирков, А.А.Каган,
А.В.Киревнин, А.А.Костюк,
С.А.Малявина, О.Л.Мануйло,
Е.С.Москвичев, Д.В.Некрасов,
С.В.Полунин, О.Е.Понарьин,
С.А.Распереза, Е.А.Раймхен,
А.А.Салтыкова, С.В.Седойкин,
А.Н.Семенчишин, М.Ю.Черников,
К.В.Чупова, А.В.Ярошевич

I. О ходе реализации национального проекта
"Безопасные и качественные автомобильные дороги"

(Алафинов, Черников, Ярошевич, Ликсутов, Лавренюк,
Цыденов, Седойкин, Москвичев, Акимов)

1. Принять к сведению доклады первого заместителя Министра транспорта Российской Федерации И.С.Алафинова, начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России М.Ю.Черникова и руководителя Департамента транспортного обеспечения Минобороны России А.В.Ярошевича по указанному вопросу.

2. Одобрить отчет о ходе реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (далее - национальный проект) за III квартал 2019 г.

3. Утвердить отчеты о ходе реализации федеральных проектов "Дорожная сеть", "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства", "Безопасность дорожного движения" и "Автомобильные дороги Минобороны России" за III квартал 2019 г., с учетом обстоятельства, указанного в пункте 4 настоящего раздела.

4. Признать целесообразным пересмотр методики расчета показателя ежеквартальной отчетности по федеральному проекту "Безопасность дорожного движения", характеризующего количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

МВД России (А.В.Горовому) подготовить соответствующие предложения и представить их в проектный комитет до 10 декабря 2019 г.

5. Согласиться с предложением Минтранса России об учете при расчете показателя "Доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках национального проекта, предусматривающих выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла, предусматривающего объединение в один контракт различных видов дорожных работ, % в общем объеме новых государственных контрактов на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог" в 2019 году контрактов (в том числе контрактов на принципах контрактов жизненного цикла), заключенных и реализуемых в соответствующем отчетном периоде.

6. Одобрить для дальнейшего согласования в установленном порядке проекты следующих правовых актов, разработанных Минтрансом России в целях реализации национального проекта:

постановления Правительства Российской Федерации "О внесении изменений в Правила предоставления и распределения иных межбюджетных

трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги";

постановления Правительства Российской Федерации "Об утверждении правил предоставления и распределения в 2020-2024 годах иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета, бюджетам субъектов Российской Федерации в целях внедрения автоматизированных и роботизированных технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения (внедрения интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тысяч человек (64 города, накопленным итогом)");

распоряжения Правительства Российской Федерации <О внесении изменений в распределение иных межбюджетных трансфертов бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", предоставляемых в 2019 году, утвержденное распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2019 г. № 2640-р>;

распоряжения Правительства Российской Федерации <О внесении изменений в распределение нераспределенного резерва иных межбюджетных трансфертов, предоставляемых в 2019 году бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", утвержденное распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 марта 2019 г. №584-р>.

Обратить внимание Минфина России на необходимость неукоснительного соблюдения регламентных сроков рассмотрения направленных на согласование проектов правовых актов, в том числе указанных в настоящем пункте.

7. Одобрить представленный Минтрансом России проект распределения иных межбюджетных трансфертов в целях внедрения автоматизированных и роботизированных технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения (внедрения интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих

города с населением свыше 300 тысяч человек (64 города, накопленным итогом) (приложение № 1), для дальнейшего согласования вышеуказанного распределения в установленном порядке.

8. Одобрить представленный Минтрансом России проект распределения нераспределенного резерва иных межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение дорожной деятельности, предоставляемых в 2020 году бюджетам субъектов Российской Федерации в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (приложение № 2), для дальнейшего согласования вышеуказанного распределения в установленном порядке.

II. Об утверждении Методики определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения

(Алафинов, Цыденов, Блинкин, Варятченко, Ликсутов, Понарьин, Москвичев, Седойкин, Акимов)

1. Принять к сведению информацию первого заместителя Министра транспорта Российской Федерации И.С.Алафинова по данному вопросу.

2. Утвердить Методику определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения (приложение № 3).

Минтрансу России (Е.И.Дитриху) обеспечить доведение вышеуказанной Методики до сведения заинтересованных участников реализации национального проекта.

III. О проекте Программы по приведению в нормативное состояние искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения

(Алафинов, Акимов)

1. Принять к сведению информацию первого заместителя Министра транспорта Российской Федерации И.С.Алафинова по данному вопросу.

2. Предварительно одобрить представленный Минтрансом России проект Программы по приведению в нормативное состояние искусственных

сооружений на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения.

3. Минтрансу России (Е.И.Дитриху) совместно с Минэкономразвития России и Минфином России:

3.1. доработать проект программы, указанной в пункте 2 настоящего раздела, и представить согласованный проект на утверждение в Правительственную комиссию по транспорту, заседание которой запланировано на 10 декабря 2019 г.

3.2. до 20 декабря проработать вопрос и представить в проектный комитет окончательные предложения по разработке нового федерального проекта, входящего в состав национального проекта, направленного на приведение в нормативное состояние искусственных сооружений и строительство автодорожных путепроводов в местах пересечения автомобильных дорог регионального, межмуниципального или местного значения с железнодорожными путями.

IV. Об утверждении Порядка определения субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках национального проекта

(Бакирей, Алафинов, Морозов, Раймхен, Цыденов, Москвичев, Чистяков, Добровольский, Блинкин, Акимов)

1. Принять к сведению информацию директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России А.С.Бакирея по данному вопросу.

2. Утвердить Порядок определения субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (приложение № 4).

3. Минтрансу России (Е.И.Дитриху):

3.1. обеспечить доведение вышеуказанного Порядка до сведения заинтересованных участников реализации национального проекта;

3.2. утвердить состав и порядок работы комиссии по определению субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта

в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги";

3.3. совместно с Минфином России в срок до 15 января 2020 г. подготовить предложения по разработке федерального проекта по развитию городского пассажирского транспорта общего пользования.

V. О внесении изменений в паспорт национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" и в паспорта федеральных проектов, входящих в его состав

(Алафинов, Черников, Лавренюк, Малявина, Акимов)

1. Принять к сведению информацию первого заместителя Министра транспорта Российской Федерации И.С.Алафинова и начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России М.Ю.Черникова по данному вопросу.

2. Утвердить сформированные в подсистеме управления национальными проектами государственной интегрированной системы управления общественными финансами "Электронный бюджет" (далее - подсистема управления проектами) запросы на изменение паспорта федерального проекта "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства":

в части добавления контрольных точек (№ R2-2019/011 и № R2-2019/014);

в части приведения паспорта указанного проекта в соответствие с ключевыми параметрами национального проекта, а также изменения направления расходов, наименований результата и задачи (№ R2-2019/010, № R2-2019/012 и № R2-2019/013);

в части приведения паспорта указанного проекта в соответствие с параметрами федерального бюджета на 2020 год и плановый период 2021 и 2022 годов (№ R2-2019/016);

в части перераспределения средств, предусмотренных на информационно-разъяснительное и экспертно-социологическое сопровождение результатов и мероприятий национального проекта в средствах массовой информации и информационно-телекоммуникационной сети Интернет на 2020-2024 годы (№ R2-2019/017).

Минфину России (Т.Г.Нестеренко) рассмотреть и при отсутствии замечаний согласовать в подсистеме управления проектами запросы на изменение, указанные в настоящем пункте.

Проектному офису Правительства Российской Федерации обеспечить в установленном порядке подписание электронной подписью вышеуказанных запросов на изменение.

Вышеупомянутые изменения паспорта федерального проекта в части, не соответствующей паспорту национального проекта, вступают в силу после утверждения соответствующих запросов на изменение паспорта национального проекта, указанных в пункте 4 настоящего раздела, президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (далее - президиум Совета).

3. Утвердить сформированные в подсистеме управления проектами запрос на изменение паспорта федерального проекта "Безопасность дорожного движения":

в части корректировки показателя, характеризующего оснащение подразделений ГИБДД МВД России экспресс-тестами для освидетельствования водителей на состояние опьянения, в том числе его количественных значений по годам (№ R3-2019/009);

в части приведения паспорта указанного проекта в соответствие с параметрами федерального бюджета на 2020 год и плановый период 2021 и 2022 годов (№ R3-2019/010).

Вышеупомянутые изменения паспорта федерального проекта в части, не соответствующей паспорту национального проекта, вступают в силу после утверждения соответствующих запросов на изменение паспорта национального проекта, указанных в пункте 4 настоящего раздела, президиумом Совета.

4. Одобрить сформированные в подсистеме управления национальными проектами запросы на изменение паспорта национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" № R-2019/014, № R-2019/015, № R-2019/016, № R-2019/017, № R-2019/018 и № R-2019/019 в целях их последующего рассмотрения на заседании президиума Совета.

Минфину России (Т.Г.Нестеренко) рассмотреть и при отсутствии замечаний согласовать в подсистеме управления проектами запросы на изменение, указанные в абзаце первом настоящего пункта.

Проектному офису Правительства Российской Федерации обеспечить в установленном порядке подписание электронной подписью вышеуказанных запросов на изменение.

Минтрансу России (Е.И.Дитриху) обеспечить рассмотрение на заседании президиума Совета вышеуказанных запросов на изменение, согласованных в установленном порядке.

5. Одобрить предложенные МВД России изменения в паспорт федерального проекта "Безопасность дорожного движения" в части перераспределения бюджетных ассигнований (с учетом образовавшейся экономии при проведении конкурентных процедур), имея в виду отсутствие влияния указанных изменений на цели, показатели и финансовое обеспечение проекта (предложения на изменение № R3-00100188-5.1/001, № R3-00100188-5.1/002, № R3-00100188-5.1/003, № R3-00100188-5.1/004 и № R3-00100188-5.1/005).

МВД России (А.В.Горовому) обеспечить формирование в подсистеме управления проектами соответствующих запросов на изменение паспорта федерального проекта, и их согласование в установленном порядке.

Заместитель Председателя
Правительства Российской Федерации
председатель проектного комитета



М.АКИМОВ

**ВРУЧИТЬ
НЕМЕДЛЕННО**

ПРОТОКОЛ

заседания проектного комитета по национальному проекту
"Безопасные и качественные автомобильные дороги"

Москва

от 19 ноября 2019 г. № 8

ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОВАЛ

Заместитель Председателя Правительства
Российской Федерации

М.А.АКИМОВ

Присутствовали:

члены проектного комитета

- И.С.Алафинов, М.Я.Блинкин,
А.П.Варятченко Т.В.Горова,
А.А.Кайманов, И.В.Костюченко,
А.В.Лавренюк, М.С.Ликсутов,
А.Н.Морозов, И.И.Старыгин,
А.С.Цыденов, П.А.Чистяков

ответственные работники Аппарата
Правительства Российской Федерации,
федеральных органов власти
и организаций

- А.С.Бакирей, Г.А.Волков,
И.А.Гречин, В.П.Добровольский,
Д.С.Жирков, А.А.Каган,
А.В.Киревнин, А.А.Костюк,
С.А.Малявина, О.Л.Мануйло,
Е.С.Москвичев, Д.В.Некрасов,
С.В.Полунин, О.Е.Понарьин,
С.А.Распереза, Е.А.Раймхен,
А.А.Салтыкова, С.В.Седойкин,
А.Н.Семенчишин, М.Ю.Черников,
К.В.Чупова, А.В.Ярошевич

I. О ходе реализации национального проекта
"Безопасные и качественные автомобильные дороги"

(Алафинов, Черников, Ярошевич, Ликсутов, Лавренюк,
Цыденов, Седойкин, Москвичев, Акимов)

1. Принять к сведению доклады первого заместителя Министра транспорта Российской Федерации И.С.Алафинова, начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России М.Ю.Черникова и руководителя Департамента транспортного обеспечения Минобороны России А.В.Ярошевича по указанному вопросу.

2. Одобрить отчет о ходе реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (далее - национальный проект) за III квартал 2019 г.

3. Утвердить отчеты о ходе реализации федеральных проектов "Дорожная сеть", "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства", "Безопасность дорожного движения" и "Автомобильные дороги Минобороны России" за III квартал 2019 г., с учетом обстоятельства, указанного в пункте 4 настоящего раздела.

4. Признать целесообразным пересмотр методики расчета показателя ежеквартальной отчетности по федеральному проекту "Безопасность дорожного движения", характеризующего количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

МВД России (А.В.Горовому) подготовить соответствующие предложения и представить их в проектный комитет до 10 декабря 2019 г.

5. Согласиться с предложением Минтранса России об учете при расчете показателя "Доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках национального проекта, предусматривающих выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла, предусматривающего объединение в один контракт различных видов дорожных работ, % в общем объеме новых государственных контрактов на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог" в 2019 году контрактов (в том числе контрактов на принципах контрактов жизненного цикла), заключенных и реализуемых в соответствующем отчетном периоде.

6. Одобрить для дальнейшего согласования в установленном порядке проекты следующих правовых актов, разработанных Минтрансом России в целях реализации национального проекта:

постановления Правительства Российской Федерации "О внесении изменений в Правила предоставления и распределения иных межбюджетных

трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги";

постановления Правительства Российской Федерации "Об утверждении правил предоставления и распределения в 2020-2024 годах иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета, бюджетам субъектов Российской Федерации в целях внедрения автоматизированных и роботизированных технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения (внедрения интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тысяч человек (64 города, накопленным итогом)";

распоряжения Правительства Российской Федерации <О внесении изменений в распределение иных межбюджетных трансфертов бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", предоставляемых в 2019 году, утвержденное распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2019 г. № 2640-р>;

распоряжения Правительства Российской Федерации <О внесении изменений в распределение нераспределенного резерва иных межбюджетных трансфертов, предоставляемых в 2019 году бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", утвержденное распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 марта 2019 г. №584-р>.

Обратить внимание Минфина России на необходимость неукоснительного соблюдения регламентных сроков рассмотрения направленных на согласование проектов правовых актов, в том числе указанных в настоящем пункте.

7. Одобрить представленный Минтрансом России проект распределения иных межбюджетных трансфертов в целях внедрения автоматизированных и роботизированных технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения (внедрения интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих

города с населением свыше 300 тысяч человек (64 города, накопленным итогом) (приложение № 1), для дальнейшего согласования вышеуказанного распределения в установленном порядке.

8. Одобрить представленный Минтранс России проект распределения нераспределенного резерва иных межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение дорожной деятельности, предоставляемых в 2020 году бюджетам субъектов Российской Федерации в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (приложение № 2), для дальнейшего согласования вышеуказанного распределения в установленном порядке.

II. Об утверждении Методики определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения

(Алафинов, Цыденов, Блинкин, Варятченко, Ликсутов, Понарьин, Москвичев, Седойкин, Акимов)

1. Принять к сведению информацию первого заместителя Министра транспорта Российской Федерации И.С.Алафинова по данному вопросу.

2. Утвердить Методику определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения (приложение № 3).

Минтрансу России (Е.И.Дитриху) обеспечить доведение вышеуказанной Методики до сведения заинтересованных участников реализации национального проекта.

III. О проекте Программы по приведению в нормативное состояние искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения

(Алафинов, Акимов)

1. Принять к сведению информацию первого заместителя Министра транспорта Российской Федерации И.С.Алафинова по данному вопросу.

2. Предварительно одобрить представленный Минтранс России проект Программы по приведению в нормативное состояние искусственных

сооружений на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения.

3. Минтрансу России (Е.И.Дитриху) совместно с Минэкономразвития России и Минфином России:

3.1. доработать проект программы, указанной в пункте 2 настоящего раздела, и представить согласованный проект на утверждение в Правительственную комиссию по транспорту, заседание которой запланировано на 10 декабря 2019 г.

3.2. до 20 декабря проработать вопрос и представить в проектный комитет окончательные предложения по разработке нового федерального проекта, входящего в состав национального проекта, направленного на приведение в нормативное состояние искусственных сооружений и строительство автодорожных путепроводов в местах пересечения автомобильных дорог регионального, межмуниципального или местного значения с железнодорожными путями.

IV. Об утверждении Порядка определения субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках национального проекта

(Бакирей, Алафинов, Морозов, Раймхен, Цыденов, Москвичев, Чистяков, Добровольский, Блинкин, Акимов)

1. Принять к сведению информацию директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России А.С.Бакирея по данному вопросу.

2. Утвердить Порядок определения субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (приложение № 4).

3. Минтрансу России (Е.И.Дитриху):

3.1. обеспечить доведение вышеуказанного Порядка до сведения заинтересованных участников реализации национального проекта;

3.2. утвердить состав и порядок работы комиссии по определению субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта

в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги";

3.3. совместно с Минфином России в срок до 15 января 2020 г. подготовить предложения по разработке федерального проекта по развитию городского пассажирского транспорта общего пользования.

V. О внесении изменений в паспорт национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" и в паспорта федеральных проектов, входящих в его состав

(Алафинов, Черников, Лавренюк, Малявина, Акимов)

1. Принять к сведению информацию первого заместителя Министра транспорта Российской Федерации И.С.Алафинова и начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России М.Ю.Черникова по данному вопросу.

2. Утвердить сформированные в подсистеме управления национальными проектами государственной интегрированной системы управления общественными финансами "Электронный бюджет" (далее - подсистема управления проектами) запросы на изменение паспорта федерального проекта "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства":

в части добавления контрольных точек (№ R2-2019/011 и № R2-2019/014);

в части приведения паспорта указанного проекта в соответствие с ключевыми параметрами национального проекта, а также изменения направления расходов, наименований результата и задачи (№ R2-2019/010, № R2-2019/012 и № R2-2019/013);

в части приведения паспорта указанного проекта в соответствие с параметрами федерального бюджета на 2020 год и плановый период 2021 и 2022 годов (№ R2-2019/016);

в части перераспределения средств, предусмотренных на информационно-разъяснительное и экспертно-социологическое сопровождение результатов и мероприятий национального проекта в средствах массовой информации и информационно-телекоммуникационной сети Интернет на 2020-2024 годы (№ R2-2019/017).

Минфину России (Т.Г.Нестеренко) рассмотреть и при отсутствии замечаний согласовать в подсистеме управления проектами запросы на изменение, указанные в настоящем пункте.

Проектному офису Правительства Российской Федерации обеспечить в установленном порядке подписание электронной подписью вышеуказанных запросов на изменение.

Вышеупомянутые изменения паспорта федерального проекта в части, не соответствующей паспорту национального проекта, вступают в силу после утверждения соответствующих запросов на изменение паспорта национального проекта, указанных в пункте 4 настоящего раздела, президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (далее - президиум Совета).

3. Утвердить сформированные в подсистеме управления проектами запрос на изменение паспорта федерального проекта "Безопасность дорожного движения":

в части корректировки показателя, характеризующего оснащение подразделений ГИБДД МВД России экспресс-тестами для освидетельствования водителей на состояние опьянения, в том числе его количественных значений по годам (№ R3-2019/009);

в части приведения паспорта указанного проекта в соответствие с параметрами федерального бюджета на 2020 год и плановый период 2021 и 2022 годов (№ R3-2019/010).

Вышеупомянутые изменения паспорта федерального проекта в части, не соответствующей паспорту национального проекта, вступают в силу после утверждения соответствующих запросов на изменение паспорта национального проекта, указанных в пункте 4 настоящего раздела, президиумом Совета.

4. Одобрить сформированные в подсистеме управления национальными проектами запросы на изменение паспорта национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" № R-2019/014, № R-2019/015, № R-2019/016, № R-2019/017, № R-2019/018 и № R-2019/019 в целях их последующего рассмотрения на заседании президиума Совета.

Минфину России (Т.Г.Нестеренко) рассмотреть и при отсутствии замечаний согласовать в подсистеме управления проектами запросы на изменение, указанные в абзаце первом настоящего пункта.

Проектному офису Правительства Российской Федерации обеспечить в установленном порядке подписание электронной подписью вышеуказанных запросов на изменение.

Минтрансу России (Е.И.Дитриху) обеспечить рассмотрение на заседании президиума Совета вышеуказанных запросов на изменение, согласованных в установленном порядке.

5. Одобрить предложенные МВД России изменения в паспорт федерального проекта "Безопасность дорожного движения" в части перераспределения бюджетных ассигнований (с учетом образовавшейся экономии при проведении конкурентных процедур), имея в виду отсутствие влияния указанных изменений на цели, показатели и финансовое обеспечение проекта (предложения на изменение № R3-00100188-5.1/001, № R3-00100188-5.1/002, № R3-00100188-5.1/003, № R3-00100188-5.1/004 и № R3-00100188-5.1/005).

МВД России (А.В.Горовому) обеспечить формирование в подсистеме управления проектами соответствующих запросов на изменение паспорта федерального проекта, и их согласование в установленном порядке.

Заместитель Председателя
Правительства Российской Федерации
председатель проектного комитета



М.Акимов

ОДОБРЕНО

протоколом заседания проектного
комитета по национальному проекту
"Безопасные и качественные
автомобильные дороги"
от 19 ноября 2019 г. № 8

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ

**иных межбюджетных трансфертов в целях внедрения
автоматизированных и роботизированных технологий
организации дорожного движения и контроля за соблюдением
правил дорожного движения (внедрения интеллектуальных
транспортных систем, предусматривающих автоматизацию
процессов управления дорожным движением в городских
агломерациях, включающих города с населением
свыше 300 тысяч человек
(64 города, накопленным итогом)**

(тыс. рублей)

Наименование субъекта Российской Федерации	2020 год	2021 год	2022 год
Республика Башкортостан	220000	220000	220000
Республика Бурятия	100000	100000	100000
Республика Дагестан	120000	120000	120000
Республика Крым	80000	80000	80000
Республика Мордовия	80000	80000	80000
Республика Саха (Якутия)	80000	80000	80000
Республика Северная Осетия - Алания	80000	80000	80000
Республика Татарстан (Татарстан)	370000	370000	370000
Удмуртская Республика	120000	120000	120000
Чувашская Республика - Чувашия	100000	100000	100000
Алтайский край	120000	120000	120000

Наименование субъекта Российской Федерации	2020 год	2021 год	2022 год
Забайкальский край	80000	80000	80000
Краснодарский край	260000	260000	260000
Красноярский край	220000	220000	220000
Пермский край	220000	220000	220000
Приморский край	120000	120000	120000
Ставропольский край	100000	100000	100000
Хабаровский край	120000	120000	120000
Архангельская область	80000	80000	80000
Астраханская область	120000	120000	120000
Белгородская область	80000	80000	80000
Брянская область	100000	100000	100000
Владимирская область	80000	80000	80000
Волгоградская область	300000	300000	300000
Вологодская область	160000	160000	160000
Воронежская область	220000	220000	220000
Ивановская область	100000	100000	100000
Иркутская область	120000	120000	120000
Калининградская область	100000	100000	100000
Калужская область	80000	80000	80000
Кемеровская область - Кузбасс	240000	240000	240000
Кировская область	120000	120000	120000
Курганская область	80000	80000	80000
Курская область	100000	100000	100000
Липецкая область	120000	120000	120000
Нижегородская область	250000	250000	250000
Новосибирская область	310000	310000	310000
Омская область	220000	220000	220000
Оренбургская область	120000	120000	120000
Орловская область	80000	80000	80000

Наименование субъекта Российской Федерации	2020 год	2021 год	2022 год
Пензенская область	120000	120000	120000
Ростовская область	220000	220000	220000
Рязанская область	120000	120000	120000
Самарская область	380000	380000	380000
Саратовская область	160000	160000	160000
Свердловская область	330000	330000	330000
Смоленская область	80000	80000	80000
Тверская область	100000	100000	100000
Томская область	120000	120000	120000
Тульская область	100000	100000	100000
Тюменская область	160000	160000	160000
Ульяновская область	120000	120000	120000
Челябинская область	320000	320000	320000
Ярославская область	120000	120000	120000
город федерального значения Севастополь	100000	100000	100000
Ханты-Мансийский автономный округ - Югра	80000	80000	80000
Всего	8400000,0	8400000,0	8400000,0

ОДОБРЕНО
 протоколом заседания проектного
 комитета по национальному проекту
 "Безопасные и качественные
 автомобильные дороги"
 от 19 ноября 2019 г. № 8

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ

нераспределенного резерва иных межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение дорожной деятельности, предоставляемых в 2020 году бюджетам субъектов Российской Федерации в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"

Субъекты Российской Федерации	Размер иных межбюджетных трансфертов, тыс. рублей
Республика Башкортостан	490000
Республика Бурятия	405000
Карачаево - Черкесская Республика	300000
Республика Марий Эл	490000
Республика Мордовия	490000
Республика Северная Осетия - Алания	105000
Республика Татарстан	490000
Республика Тыва	490000
Республика Хакасия	290000
Чеченская Республика	490000
Алтайский край	490000
Забайкальский край	395000
Краснодарский край	490000
Амурская область	180000
Белгородская область	490000

Субъекты Российской Федерации	Размер иных межбюджетных трансфертов, тыс. рублей
Брянская область	490000
Волгоградская область	200000
Воронежская область	490000
Ивановская область	490000
Иркутская область	450000
Калужская область	490000
Костромская область	220000
Курганская область	490000
Курская область	490000
Липецкая область	490000
Мурманская область	108000
Нижегородская область	375000
Новосибирская область	490000
Оренбургская область	290000
Пензенская область	490000
Ростовская область	490000
Рязанская область	490000
Самарская область	490000
Саратовская область	200000
Свердловская область	490000
Тамбовская область	170000
Томская область	330000
Тульская область	490000
Ульяновская область	370000
Ярославская область	490000
Ненецкий автономный округ	150000
Всего	16298000

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

УТВЕРЖДЕН

протоколом заседания проектного
комитета по национальному проекту
"Безопасные и качественные
автомобильные дороги"
от 19 ноября 2019 г. № 8

П О Р Я Д О К

**определения субъектов Российской Федерации для реализации
мероприятия по обновлению подвижного состава наземного
общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта
"Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" национального
проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**

Настоящий Порядок применяется для определения субъектов Российской Федерации, участвующих в реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта (далее - ОПТ) в городских агломерациях, предусмотренного в федеральном проекте "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (далее - НП БКАД).

Порядок основан на использовании комплексного подхода, предусматривающего проведение анализа деятельности исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации и исполнительно-распорядительных органов местного самоуправления муниципальных образований, входящих в городские агломерации на территории субъектов Российской Федерации (далее - органы государственной власти и органы местного самоуправления), в сфере развития ОПТ, в том числе с учетом приоритетности использования транспорта, работающего на природном газе (метан (CH₄), далее - газомоторное топливо).

Основными условиями оказания федеральной поддержки обновления подвижного состава городского ОПТ в рамках реализации НП БКАД являются:

1) приобретение транспортных средств большого и (или) особо большого класса, включая автобусы, работающие на газомоторном топливе, автобусы с электрическим двигателем (далее – электробусы), троллейбусы, и вагоны

трамвая (далее - подвижной состав)¹. В случаях, когда снабжение городских агломераций в составе субъекта Российской Федерации природным газом (метаном) посредством магистрального газопровода не осуществляется, и при этом на территории городских агломераций в составе данного субъекта Российской Федерации отсутствуют маршруты городского наземного электрического транспорта, допускается приобретение автобусов, оснащенных дизельным двигателем, экологические характеристики которого соответствуют требованиям экологического класса 5 (Евро-5). Приобретаемый подвижной состав должен иметь 100 % низкий уровень пола в салоне для обеспечения доступности маломобильных групп граждан;

2) приобретение транспортных средств, произведенных на территории Российской Федерации, не ранее, чем за 1 год до принятия решения об оказании федеральной поддержки для обновления подвижного состава ОПТ;

3) обеспечение эксплуатации приобретаемого подвижного состава на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам, проходящих в границах городской агломерации, с началом работы не позднее 6:00 и окончанием не ранее 23:00 в ежедневном режиме, имеющих интервалы движения в часы пик (два двухчасовых пиковых периода, утренний и вечерний, которые определяются исходя из фактически сложившейся транспортной ситуации) не более 10 минут, а в остальное время работы маршрута не более 20 минут (далее - магистральные маршруты).

Для участия субъекта Российской Федерации в мероприятии НП БКАД по обновлению подвижного состава ОПТ в городских агломерациях, высшим органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации в Минтранс России направляется заявка, содержащая сведения о необходимом количестве единиц, видах и классах подвижного состава ОПТ, планируемых к приобретению (далее - Заявка).

Заявка совместно подготавливается:

а) высшим органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации;

б) органами местного самоуправления муниципальных образований, входящих в состав городской агломерации, в границах которых проходят (будут проходить) магистральные маршруты регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам, на которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава;

¹ Для целей настоящего Порядка электробусы с возможностью подзарядки от контактной сети троллейбуса следует учитывать как троллейбусы.

в) перевозчиками, которые обслуживают магистральные маршруты регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам в границах городской агломерации, либо намерены заключить государственный или муниципальный контракт на выполнение работ по обслуживанию таких маршрутов.

Заявка представляется для рассмотрения в экспертную комиссию, состав и порядок работы которой устанавливается Минтрансом России (далее - Экспертная комиссия).

Условием рассмотрения Экспертной комиссией Заявок является их соответствие требованиям, приведенным в приложении № 1 к настоящему Порядку. Ответственность за достоверность включенных в Заявку данных и сведений несет высший орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, представивший Заявку.

Перечень городских агломераций, в отношении которых могут подаваться Заявки, приведен в приложении № 2.

Заявка может подаваться ежегодно до окончания срока реализации НП БКАД. На одну городскую агломерацию в течение года подается не более одной Заявки.

В ходе рассмотрения Заявок Экспертной комиссией, проводится оценка эффективности деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления в сфере развития ОПТ, по следующим направлениям:

1) оценка уровня развития инфраструктуры соответствующего вида транспорта на территории муниципальных образований, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава, в том числе:

1а) оценка эффективности реализации государственной политики в области развития рынка природного газа как моторного топлива

1б) оценка уровня развития инфраструктуры городского наземного электрического транспорта;

2) оценка уровня развития ОПТ на территории муниципальных образований в составе городской агломерации, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава;

3) оценка документов транспортного планирования муниципальных образований в составе городской агломерации, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава.

4) экспертная оценка качества подготовки и уровня обоснованности Заявки и качества транспортной политики в городской агломерации.

Каждому направлению присваивается вес, характеризующий значимость соответствующего направления для общей оценки эффективности деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления в сфере развития ОПТ. Рекомендуемые значения весов для каждого направления оценки приведены в таблице 1.

Оценка эффективности деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления в сфере развития ОПТ по каждому направлению определяется по формулам (1) и (2) как сумма взвешенных оценок по каждому из критериев соответствующего направления:

$$\text{Оценка направления} = \sum_{k=1}^K (\text{вес критерия } k \times \text{оценка по критерию } k) \quad (1)$$

где:

k - порядковый номер критерия в общем перечне критериев по рассматриваемому направлению;

K - общее количество критериев по рассматриваемому направлению.

Оценка направления 1 производится по формуле (2):

$$C_1 = \frac{C_{1a} E_{\text{авт.}} + C_{1б} E_{\text{ГЭТ}}}{E_{\text{авт.}} + E_{\text{ГЭТ}}} \quad (2),$$

где:

C_{1a} - оценка Заявки по направлению 1а, баллы;

$C_{1б}$ - оценка Заявки по направлению 1б, баллы;

$E_{\text{авт.}}$ - приведенная в Заявке сумма планируемых затрат на обновление автобусного парка, тыс. р.;

$E_{\text{ГЭТ}}$ - приведенная в Заявке сумма планируемых затрат на обновление парка городского наземного электрического транспорта, тыс. р.

Оценка по каждому из критериев производится по шкале от 0 (наихудшее значение) до 5 (наилучшее значение) баллов. Критерии оценки по направлениям, значения весов для критериев оценки, и диапазоны значений критериев оценки для присвоения баллов, приведены в таблицах 2-6.

Интегральный показатель эффективности (ИПЭ), на основе которого определяются субъекты Российской Федерации, участвующие в мероприятии по обновлению подвижного состава ОПТ в рамках НП БКАД, рассчитывается по формуле (3) как сумма взвешенных оценок по всем направлениям

проводимой оценки эффективности деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления в сфере развития ОПТ.

$$\text{ИПЭ} = \sum_{n=1}^N (\text{вес направления } n \times \text{оценка направления } n) - r \quad (3)$$

где:

n - порядковый номер направления в общем количестве направлений;

N - общее количество направлений;

r - показатель, учитывающий реализацию мероприятий, предусмотренных Заявками субъектов Российской Федерации, поданными в предшествующие годы реализации мероприятия НП БКАД. Если какие-либо из заявленных мероприятий не были успешно реализованы² к запланированным срокам, r присваивается значение 1. В ином случае r присваивается значение 0.

По результатам оценки Заявок Экспертной комиссией, ежегодно формируется рейтинг субъектов Российской Федерации в порядке убывания значений интегрального показателя эффективности, присвоенных соответствующим Заявкам.

Федеральная поддержка в целях обновления подвижного состава ОПТ в городских агломерациях, предоставляется в соответствии с рейтингом Заявок (начиная с Заявок, которым присвоены максимальные значения интегрального показателя эффективности), с учетом ежегодного объема финансирования мероприятия НП БКАД по обновлению подвижного состава ОПТ в городских агломерациях.

Федеральная поддержка в целях обновления подвижного состава ОПТ в городских агломерациях, расположенных в субъектах Российской Федерации, Заявкам которых присвоен максимальный балл (5), оказывается в полном объеме, предусмотренным Заявкой до 2024 года. Федеральная поддержка прочим субъектам Российской Федерации предоставляется в объеме, предусмотренным Заявкой на год, следующий за годом подачи Заявки.

Максимальный размер федеральной поддержки для обновления подвижного состава ОПТ в городской агломерации определяется исходя из численности постоянного населения крупнейшего городского округа

² Успешная реализация мероприятий, предусмотренных Заявками субъектов Российской Федерации подтверждается:

- 1) копиями заключенных контрактов на обслуживание магистральных маршрутов регулярных перевозок;
- 2) копиями договоров лизинга, заключенными перевозчиками;
- 3) документацией исполненного движения магистральных маршрутов регулярных перевозок.

в составе агломерации (далее - ядро агломерации), и составляет 2 000 рублей на 1 жителя.

Отсутствие обращения перевозчика, получившего право на приобретение подвижного состава на льготных условиях, для заключения договора лизинга, в течение 4 месяцев со дня получения высшим органом государственной власти субъекта Российской Федерации уведомления от Минтранса России о предоставлении федеральной поддержки, является основанием для лишения данного перевозчика указанного права. При этом Заявка субъекта Российской Федерации считается удовлетворенной в объеме, соответствующем договорам лизинга, заключаемым с перевозчиками, которые в указанный 4-месячный срок обратились с заявкой на заключение договоров лизинга на льготных условиях в рамках мероприятия НП БКАД по обновлению подвижного состава ОПТ в городских агломерациях.

Приобретение подвижного состава в лизинг может осуществляться перевозчиками на основе принципов контракта жизненного цикла.

Матрица оценки эффективности деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления в сфере развития ОПТ (в муниципальном и межмуниципальном сообщении), по направлениям

№	Направления оценки	Оценка (С)	Вес направления (В)	Взвешенная оценка (Ai=B* C)
1.	Показатели эффективности реализации государственной политики в области развития рынка природного газа как моторного топлива		0,15	
1а				
1б	Показатели развития инфраструктуры городского наземного электрического транспорта на территории муниципальных образований в составе городских агломераций, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава			
2.	Показатели развития ОПТ на территории муниципальных образований в составе городских агломераций, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава		0,35	
3.	Показатели наличия документов транспортного планирования муниципальных образований в составе городских агломераций, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава		0,20	
4.	Экспертная оценка качества подготовки и уровня обоснованности Заявки и качества транспортной политики в агломерации		0,30	
	Итоговая оценка (сумма)		1,00	

Показатели³ эффективности реализации государственной политики в области развития рынка природного газа как моторного топлива субъекта Российской Федерации, в границах которого планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава

№	Критерий	Взвешенная оценка $C=D*E$	Вес критерия (D)	Баллы (E)	Уровни оценки
1.	Количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) и многотопливных автомобильных заправочных станций (МАЗС) с участками реализации сжатого природного газа, на территории муниципального образования (муниципальных образований) для заправки газомоторной техники на конец предшествующего года, ед. (включая АГНКС и МАЗС, планируемые к вводу в эксплуатацию в текущем и следующем году)		1,0	0 1 2 3 4 5	0 1 - 2 3 - 4 5 - 6 7 - 8 свыше 8

³ Предлагаемые показатели соответствуют основным показателям оценки эффективности реализации субъектами Российской Федерации государственной политики в области развития рынка газомоторного топлива. Указанные показатели собираются Минэнерго России в рамках выполнения п. 3 перечня поручений Президента Российской Федерации от 2 мая 2018 г. Пр-743: согласно проекту "дорожной карты" развития рынка газомоторного топлива предусмотрена ежегодная подготовка Минэнерго России государственного доклада по вопросам развития рынка газомоторного топлива, который будет включать результаты мониторинга предлагаемых показателей.

Предлагаемые показатели должны подтверждаться программой развития рынка газомоторного топлива в субъекте Российской Федерации и схемой территориального размещения объектов заправки природным газом (метаном), утвержденными в установленном порядке.

Показатели уровня развития инфраструктуры
городского наземного электрического транспорта
(в муниципальном и межмуниципальном сообщении) на территории
муниципальных образований в составе городских агломераций, в границах
которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава

№	Критерий	Взвешенная оценка $C=D*E$	Вес критерия (D)	Баллы (E)	Уровни оценки
1.	Протяженность линий городского наземного электрического транспорта, используемых для организации регулярного пассажирского сообщения (включая линии трамвая, троллейбуса, а также маршруты либо участки маршрутов, обслуживаемые электробусами или троллейбусами в режиме автономного хода), на территории муниципального образования (муниципальных образований), включая линии, планируемые к вводу в эксплуатацию в текущем и следующем году, с подтвержденным источником финансирования, м одиночного пути на 1000 чел. населения.		0,7	0	0
				1	1-50
				2	51-100
				3	101-200
				4	201-300
				5	301 и более
2.	Увеличение протяженности линий городского наземного электрического транспорта (одиночного эксплуатационного пути) с 1 января 2010 г. (рассчитывается как разность между протяженностью линий на год реализации мероприятий Заявки, включая линии, планируемые к вводу в эксплуатацию в текущем и следующем году, с подтвержденным источником финансирования, и протяженностью линий на 1 января 2010 г.)		0,3	0	<0 (протяженность линий сокращалась)
				1	0 (протяженность сохранилась)
				2	>0, <+2
				3	>= +2, < +3
				4	>= +3, < 5
				5	>=+5

Показатели уровня развития ОПТ (в муниципальном и межмуниципальном сообщении) на территории муниципальных образований в составе городских агломераций, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава

№	Критерии	Взвешенная оценка $C = D * E$	Вес критерия (D)	Баллы (E)	Уровни оценки
1.	Доля маршрутов, работающих по регулируемым тарифам на конец предшествующего года, % от общего количества маршрутов ОПТ (в т.ч. пригородных, межмуниципальных), работающих в пределах муниципального образования (муниципальных образований)		0,2	0	Менее 100%
				5	100%
2.	Доля действующих контрактов на транспортное обслуживание населения ОПТ в пределах муниципального образования (муниципальных образований), предусматривающих перечисление заказчику 100% платы за проезд пассажиров ("брутто-контракты") на текущий год или в соответствии с планом на год реализации мероприятий Заявки, %		0,2	0	менее 10%
				1	10-19%
				2	20-49%
				3	50-79%
				4	80-99%
5	100%				
3.	Доля подвижного состава ОПТ, оборудованного средствами безналичной оплаты проезда с использованием специализированной транспортной карты (электронного проездного билета), либо банковских карт и(или) мобильных телефонов, %		0,1	0	0%
				2	менее 100%
				5	100%
4.	Протяженность полос для движения маршрутных транспортных средств и трамвайных путей, физически обособленных от проезжей части (бордюром либо делинеатором) в пределах муниципального		0,1	0	Менее 1 км
				1	1-5
				2	5-10
				3	10-20
				4	20-30

№	Критерии	Взвешенная оценка $C = D * E$	Вес критерия (D)	Баллы (E)	Уровни оценки
	образования (муниципальных образований) по итогам реализации мероприятий, предусмотренных Заявкой, км одиночного пути (полосы)			5	Более 30
5.	Ценовая доступность ОПТ: доля стоимости безлимитного проездного билета на календарный месяц либо на 30 дней, предоставляющего право неограниченного пользования всеми маршрутами ОПТ в течение срока действия, от величины средней заработной платы по муниципальному образованию (муниципальным образованиям) за предшествующий год, %		0,1	0	Более 10% (либо безлимитный проездной билет отсутствует, либо расчет не представлен)
				1	8-10%
				2	6-8%
				3	5-6%
				4	4-5%
				5	Менее 4%
6.	Пешеходная доступность остановочных пунктов ОПТ для многоквартирных жилых домов*: доля многоквартирных домов (9 и более квартир; при отсутствии данных о числе квартир - жилых домов общей площади не менее 800 м ²), находящихся на расстоянии пешего подхода (с учетом обхода естественных и искусственных преград) не более 500 м от контура жилого дома до каждого из остановочных пунктов встречных направлений движения маршрутов ОПТ (по итогам реализации мероприятий, предусмотренных Заявкой), %		0,07	0	менее 90% (либо расчет не представлен)
				1	90-93%
				2	94-95%
				3	96-97%
				4	98-99%
				5	100%
7.	Пешеходная доступность остановочных пунктов ОПТ для индивидуальных жилых домов*: доля индивидуальных жилых домов и домов с числом квартир менее 9 (при отсутствии данных о числе квартир - жилые дома общей площадью менее 800 м ²), находящихся на расстоянии пешего		0,03	0	менее 60% (либо расчет не представлен)
				1	60-70%
				2	70-80%
				3	80-90%
				4	90-99%

№	Критерии	Взвешенная оценка $C = D * E$	Вес критерия (D)	Баллы (E)	Уровни оценки
	подхода (с учетом обхода естественных и искусственных преград) не более 800 м от контура жилого дома до каждого из остановочных пунктов встречных направлений движения маршрутов ОПТ (по итогам реализации мероприятий, предусмотренных Заявкой), %			5	100%
8.	Надежность транспортного обслуживания**: доля рейсов ОПТ, отправившихся от начального остановочного пункта и прибывших в конечный остановочный пункт в соответствии с расписанием либо с задержкой не более 2 минут относительно времени, предусмотренного расписанием, относительно общего числа рейсов, предусмотренных расписанием, за календарную неделю одного из месяцев (сентябрь, октябрь, март либо апрель) в утренний час пик, %		0,1	0	менее 50% (либо расчет не представлен)
				1	50-60%
				2	60-70%
				3	70-80%
				4	80-84%
				5	более 85%
9.	Соблюдение норм вместимости подвижного состава ОПТ***: доля перегонов маршрутной сети, на которых наполнение подвижного состава составляет в среднем не более 4 чел./м ² свободной площади пола салона, предназначенной для стояния, для усредненного часа пик (по итогам реализации мероприятий, предусмотренных Заявкой), %		0,1	0	менее 80% (либо расчет не представлен)
				1	80-84%
				2	85-89%
				3	90-94%
				4	95-99%
				5	100%

*Расчет взаимной удаленности контуров жилых домов и точек размещения остановочных пунктов производится в ГИС-системе или средствами управления базами данных. Рекомендуется использовать информацию о контурах, назначении, этажности и площади из данных технической инвентаризации зданий, координаты остановочных пунктов из данных диспетчерской системы ОПТ. Допускается использование открытых источников данных о размещении контуров жилых зданий и остановочных пунктов ОПТ. При отсутствии данных

о сети пешеходных путей, при расчете допускается использование покрытия участка контура здания кругами доступности остановочных пунктов общественного ОПТ. С учетом коэффициента непрямолинейности сети улиц и дорог равного 1,2, радиус круга доступности должен составлять 417 м для многоквартирных и 667 м для индивидуальных жилых домов (с проверкой отсутствия непреодолимых для пешеходов препятствий).

Расчет подтверждается предоставлением используемой базы контуров и параметров зданий, координат и названий остановочных пунктов с указанием источников, метода и результатов расчета (схемой остановочных пунктов с кругами доступности, с обозначением зданий, находящихся за пределами расстояния пешего подхода 500 м).

** Расчет производится по базам данных навигационных отметок подвижного состава ОПТ (отметка не реже 1 раза в 30 секунд), информации о трассах маршрутов (основных вариантов маршрутов) и координатах остановочных пунктов, путем сопоставления времени отправления и прибытия транспортных средств в начальные и конечные пункты маршрутов и времени их отправления и прибытия, предусмотренного утвержденным расписанием движения, по всем муниципальным маршрутам регулярного сообщения в пределах муниципального образования (муниципальных образований).

Расчет подтверждается предоставлением выборки из базы данных навигационных отметок, включая следующие данные:

навигационные отметки транспортных средств с указанием номера маршрута (варианта маршрута) за неделю в период с 7:00 до 9:00;

трассы основных маршрутов (вариантов маршрутов);

координаты и наименования остановочных пунктов (посадочных площадок);

пронумерованный перечень остановочных пунктов по каждому варианту маршрута;

расписание маршрутов с указанием времени отправления и прибытия каждого рейса на начальный и конечный остановочный пункт, а также результатов расчета в формате MS Excel по предоставленным базам данных (перечень рейсов, предусмотренных расписанием, с указанием номера маршрута и вида транспорта, даты и времени отправления и прибытия рейса по расписанию, сопоставленный с фактически выполненными рейсами, отправленными от начального пункта своевременно, либо не позже 2 минут от предусмотренного времени отправления, с указанием фактического времени отправления и прибытия, с расчетом отклонения времени прибытия в конечный пункт от времени, предусмотренного расписанием), и итогового расчета (отношение своевременно выполненных рейсов к числу рейсов, предусмотренных расписанием).

*** Оценка соблюдения норм вместимости подвижного состава производится на основе результатов обследования пассажиропотоков на маршрутной сети ОПТ, либо расчетов с использованием математической модели транспортной системы муниципального образования (муниципальных образований) в составе городской агломерации.

Показатели наличия документов транспортного планирования муниципальных образований в составе городских агломераций, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава

№	Критерий	Взвешенная оценка $C = D * E$	Вес критерия (D)	Баллы * (E)	Уровни оценки
1.	Наличие утвержденного стандарта качества транспортного обслуживания населения региона, либо утвержденных Социальных стандартов качества транспортного обслуживания муниципальных образований в составе городской агломерации (в соответствии с распоряжением Минтранса России от 31 января 2017 г. № НА-19-р)		0,1	0	Социальный стандарт не утвержден в установленном порядке
				1	Социальный стандарт утвержден, но не соответствует предъявляемым требованиям
				4	Социальный стандарт утвержден, но частично не соответствует требованиям федерального Социального стандарта
2.	Наличие утвержденной программы (программ) комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования (муниципальных образований) в соответствии с действующими требованиями, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации		0,25	0	программа не утверждена в установленном порядке
				1	программа утверждена, но не соответствует предъявляемым требованиям

№	Критерий	Взвешенная оценка $C = D * E$	Вес критерия (D)	Баллы * (E)	Уровни оценки
	от 25 декабря 2015 г. № 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов"			3	программа утверждена, но частично не соответствует предъявляемым требованиям
				5	программа утверждена и соответствует предъявляемым требованиям
3.	Наличие документа (документов) планирования регулярных перевозок муниципального образования (муниципальных образований) в соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 №220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиры и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (в т.ч. в составе комплексной схемы транспортного обслуживания населения городской агломерации)	0,35		0	документ не утвержден в установленном порядке
				1	документ утвержден, но не соответствует предъявляемым требованиям
				3	документ утвержден, но частично не соответствует предъявляемым требованиям
				5	документ утвержден и соответствует предъявляемым требованиям
4.	Наличие утвержденной комплексной схемы (комплексных схем) организации дорожного движения на территории муниципального образования (муниципальных образований), в соответствии с требованиями, утвержденными приказом Минтранса России от 17.03.2015 №43 "Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения"; а для КСОДД, утвержденных после	0,3		0	документ не утвержден в установленном порядке
				1	документ утвержден, но не соответствует предъявляемым требованиям
				3	документ утвержден, но частично не

№	Критерий	Взвешенная оценка $C = D * E$	Вес критерия (D)	Баллы * (E)	Уровни оценки
	30 мая 2019 г., - приказом Минтранса России от 26 декабря 2018 г. № 480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения"			5	соответствует предъявляемым требованиям документ утвержден и соответствует предъявляемым требованиям

* При оценке документов транспортного планирования нескольких муниципальных образований в границах городской агломерации, итоговый балл рассчитывается как среднее арифметическое значение.

Экспертная оценка качества подготовки и уровня обоснованности Заявки и качества транспортной политики агломерации, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава

№	Критерии	Взвешенная оценка $C = D * E$	Вес критерия (D)	Баллы (E)	Уровни оценки
1.	Наличие и корректность оценки социально-экономического эффекта (сопоставления затрат и выгод) реализации мероприятий Заявки*		0,4	0	Оценка не производилась.
				1	Не приведена методология оценки затрат и выгод и (или) исходные данные для расчетов, или имеются существенные замечания к полноте и достоверности исходных данных или корректности выполнения расчетов;
				3	Приведены методология оценки затрат и выгод и исходные данные; Существенные замечания к корректности расчетов, полноте и достоверности исходных данных отсутствуют.
				5	Оценка затрат и выгод производилась с использованием расчета по математической модели транспортной системы; Приведены методология оценки затрат и выгод и исходные данные; Существенные замечания к корректности расчетов, полноте и достоверности исходных данных отсутствуют.
2.	Степень достижения целевого показателя ФП "Дорожная сеть"		0,25	0	Менее 100%

№	Критерии	Взвешенная оценка $C = D * E$	Вес критерия (D)	Баллы (E)	Уровни оценки
	"Доля дорожной сети городской агломерации, находящаяся в нормативном состоянии" на конец предшествующего года, %			5	100% и более
3	Экспертная оценка транспортной политики в агломерации (в том числе на основании документов, перечисленных в п.8 приложения № 1)		0,35	0	Документы согласно п.8 приложения № 1 не представлены
				1	Документы согласно п.8 приложения представлены, но недостаточны для анализа проводимой в агломерации транспортной политики и программы поддержки ОПТ
				3	Документы согласно п.8 приложения представлены, и позволяют оценить уровень обоснованности Заявки в свете проводимой в агломерации транспортной политики и программы поддержки общественного пассажирского транспорта
				5	Документы согласно п.8 приложения представлены и свидетельствуют о последовательной и целенаправленной транспортной политике в агломерации, направленной на поддержку ОПТ и создание приоритетных условий для его работы

* При проведении оценки социально-экономического эффекта мероприятий, предусмотренных Заявкой, рекомендуется руководствоваться положениями проекта постановления Правительства Российской Федерации "Об утверждении Методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции)

и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением бюджетных средств и государственных гарантий Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, а также предоставлением налоговых льгот", подготовленного Минэкономразвития России, с учетом необходимости дополнительной оценки эффекта, связанного со снижением выбросов загрязняющих веществ.

ТРЕБОВАНИЯ

к содержанию Заявки на участие в мероприятии по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках НП БКАД

Заявка должна содержать:

1. Наименование субъекта Российской Федерации и муниципальных образований, входящих в состав городской агломерации на территории субъекта Российской Федерации, наименование городской агломерации на территории субъекта Российской Федерации;
2. Перечень магистральных маршрутов, на которых предполагается осуществлять эксплуатацию приобретаемого в лизинг подвижного состава, в соответствии с таблицей 1.
3. Значения критериев оценки заявки для муниципальных образований в составе городской агломерации, в границах которых проходят либо будут проходить магистральные маршруты, указанные в пункте 2 Заявки, в соответствии с таблицей 2.

СВЕДЕНИЯ

о магистральных маршрутах, на которых будет осуществляться эксплуатация приобретаемого подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта

№ п/п	№ маршрута	Перечень остановочных пунктов	Протяжен- ность маршрута, км		Время работы, чч:мм		Часы пик		Максимальный интервал движения в часы "пик" буднего дня, мин	Максимальный интервал движения во внепиковые часы (от 6:00 до 23:00 кроме часов "пик"), мин	Вид и класс подвижного состава	Максимальное число единиц подвижного состава на линии (в пиковые часы)	Планируе- мое к приобрете- нию число единиц подвиж- ного состава
			в прямом направлении	в обратном направлении	Начало, чч:мм	Окончание, чч:мм	Начало, чч:мм	Окончание, чч:мм					

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.

КРИТЕРИИ
оценки Заявки

№	Критерий	Единица измерения	Значение на конец предшествующего года	Источники данных и подтверждающие документы
1.	Количество автомобильных, газонаполнительных, компрессорных станций (АГНКС) и многотопливных автомобильных заправочных станций (МАЗС) с участками реализации сжатого природного газа, на территории муниципального образования (муниципальных образований) для заправки газомоторной техники на конец предшествующего года, ед. (включая АГНКС и МАЗС, планируемые к вводу в эксплуатацию в текущем и следующем году)	единиц		Форма федерального статистического наблюдения № 1-ДГ "Сведения об автомобильных дорогах общего пользования и сооружениях на них федерального, регионального или межмуниципального значения"; Форма федерального статистического наблюдения №3-ДГ (мо) "Сведения об автомобильных дорогах общего пользования местного значения и искусственных сооружениях на них, находящихся в собственности муниципальных образований" Иные документы, подтверждающие планы по развитию системы АГНКС в текущем и следующем году
2.	Протяженность линий городского наземного электрического транспорта (включая линии трамвая, троллейбуса, а также маршруты либо участки маршрутов,	м одиночного пути на 1 000 чел. населения ядра агломерации		Форма федерального статистического наблюдения №65-ЭТР "Сведения о городском электрическом транспорте"; Реестры маршрутов регулярных перевозок в

№	Критерий	Единица измерения	Значение на конец предшествующего года	Источники данных и подтверждающие документы
	обслуживаемые электробусами или троллейбусами в режиме автономного хода), используемых для организации регулярного пассажирского сообщения, на территории муниципального образования (муниципальных образований), включая линии, планируемые к вводу в эксплуатацию в текущем и следующем году			муниципальном и межмуниципальном сообщении
3.	Увеличение протяженности линий городского электрического транспорта (одиночного эксплуатационного пути), с 1 января 2010 г	км		Форма федерального статистического наблюдения №65-ЭТР "Сведения о городском электрическом транспорте"; Реестры маршрутов регулярных перевозок в муниципальном и межмуниципальном сообщении.
4.	Доля маршрутов в пределах муниципального образования (муниципальных образований), работающих по регулируемым тарифам на конец предшествующего года	% от общего количества маршрутов ОПТ		Реестры маршрутов регулярных перевозок в муниципальном и межмуниципальном сообщении

№	Критерий	Единица измерения	Значение на конец предшествующего года	Источники данных и подтверждающие документы
5.	Доля действующих контрактов на транспортное обслуживание населения ОПТ в пределах муниципального образования (муниципальных образований), предусматривающих перечисление заказчику платы за проезд пассажиров ("брутто-контракты") на текущий год или в соответствии с планом на год реализации мероприятий Заявки	%	от общего числа заключенных контрактов (государственных и муниципальных)	Государственные и (или) муниципальные контракты на осуществление регулярных перевозок Проекты таких контрактов и план-график закупок
6.	Доля подвижного состава ОПТ, оборудованного средствами безналичной оплаты проезда с использованием специализированной транспортной карты (электронного проездного билета), либо с использованием банковских карт и(или) мобильных телефонов	%		Сведения перевозчиков об эксплуатируемом подвижном составе
7.	Протяженность полос для движения маршрутных транспортных средств, и трамвайных путей, расположенных обособленно от постороннего транспорта в пределах муниципального	км	одиночного пути (полосы)	КСОДД и (или) ПОДД муниципального образования (муниципальных образований), иные обосновывающие документы

№	Критерий	Единица измерения	Значение на конец предшествующего года	Источники данных и подтверждающие документы
	образования (муниципальных образований), на конец предшествующего года			
8.	Ценовая доступность ОПТ	%	(доля стоимости безлимитного проездного билета на месяц либо на 30 дней)	Государственные и (или) муниципальные контракты на осуществление регулярных перевозок
9.	Территориальная доступность остановочных пунктов ОПТ для индивидуальных жилых домов	%	(доля домов на расстоянии нормативной доступности от остановочных пунктов)	Данные геоинформационных систем о расположении остановочных пунктов и контурах зданий. Результаты обследования маршрутов и остановочных пунктов ОПТ; Карты маршрутов регулярных перевозок.
10.	Территориальная доступность остановочных пунктов ОПТ для многоквартирных жилых домов	%	(доля домов на расстоянии нормативной доступности от остановочных пунктов)	Данные геоинформационных систем о расположении остановочных пунктов и контурах зданий. Результаты обследования маршрутов и остановочных пунктов ОПТ; Карты маршрутов регулярных перевозок.
11.	Надежность транспортного обслуживания	%	(доля рейсов, выполненных в утренний час пик, с отклонением от расписания, не превышающем 2 мин)	Результаты обследования маршрутов и остановочных пунктов ОПТ; Документация исполненного движения перевозчиков.

№	Критерий	Единица измерения	Значение на конец предшествующего года	Источники данных и подтверждающие документы
12.	Соблюдения норм вместимости подвижного состава ОПТ	%(доля перегонов маршрутной сети, на которых наполнение подвижного состава в час пик составляет не более 4 чел./м ²)		Результаты обследования маршрутов ОПТ; Результаты расчетов по математической модели транспортной системы муниципального образования (муниципальных образований).

В состав Заявки также включаются следующие материалы и документы:

1. Перечень запланированных до 2024 года мероприятий по обновлению подвижного состава ОПТ (включая приобретение подвижного состава, установление новых и/или изменение параметров существующих маршрутов ОПТ в границах муниципальных образований в составе городской агломерации), в разбивке по годам, содержащий следующую информацию:

а) перечень и характеристики магистральных маршрутов, на которых планируется использование приобретаемого подвижного состава, с указанием планируемых объемов перевозок, суточного числа рейсов, интервала движения (либо расписания), режима работы маршрута;

б) схемы магистральных маршрутов, на которых планируется использование приобретаемого подвижного состава;

в) требуемое число единиц подвижного состава по маршрутам, виду и классу транспортных средств (с учетом коэффициента выпуска подвижного состава на линию);

г) укрупненную оценку затрат на приобретение подвижного состава, необходимого для реализации запланированных мероприятий, в разбивке по годам;

д) результаты оценки социально-экономического эффекта (с использованием метода сопоставления затрат и выгод) организации регулярных перевозок по магистральным маршрутам, указанным в подпункте "а" настоящего пункта.

2. Гарантийные письма высшего органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления муниципалитетов, участвовавших в формировании Заявки, содержащие обязательства по внесению изменений в комплексную схему транспортного обслуживания

населения (КСОТ) городской агломерации (при наличии), документы планирования регулярных перевозок муниципальных образований в составе городской агломерации, и (или) документы планирования регулярных перевозок субъекта Российской Федерации, предусматривающих реализацию мероприятий, перечисленных в пункте 1 настоящего перечня документов, прилагаемых к Заявке, в случае принятия Минтрансом России решения о предоставлении в лизинг перевозчикам, обслуживающим магистральные маршруты, указанные в пункте 1 Заявки, подвижного состава ОПТ на льготных условиях;

3. Перечень перевозчиков, выразивших готовность приобрести в лизинг и осуществлять эксплуатацию приобретенного подвижного состава, содержащий:

а) сведения о действующих государственных или муниципальных контрактах на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа по магистральным маршрутам в границах городской агломерации;

б) сведения об опыте работы перевозчика (в т.ч. об опыте эксплуатации типов подвижного состава, указанных в Заявке);

в) сведения о возможностях предприятий по организации эксплуатации типов подвижного состава, указанных в Заявке (в т.ч. о наличии необходимой ремонтной базы и площадей для хранения подвижного состава) и увеличения этих возможностей.

4. Утвержденные документы транспортного планирования (ПКРТИ, документ планирования регулярных перевозок, КСОДД) муниципальных образований в составе городской агломерации, в границах которых планируется эксплуатация приобретаемого подвижного состава (в случае, если разработка данных документов является обязательной для муниципального образования).

5. Документы, подтверждающие расчетные значения критериев оценки Заявки, указанные в таблице 2.

6. Гарантийное письмо (гарантийные письма) перевозчиков о готовности, в случае заключения государственного или муниципального контракта на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа по магистральным маршрутам, приобрести в лизинг необходимое число единиц подвижного состава для обслуживания данных маршрутов (с учетом коэффициента выпуска подвижного состава на линию), указанное в Заявке.

Данные гарантийные письма необходимы для предварительной оценки потребности субъекта Российской Федерации в подвижном составе ОПТ, и не дают перевозчикам преимуществ в рамках закупочных процедур на право

заключения государственного или муниципального контракта на обслуживание магистральных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа.

7. Документация (проект документации) о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, в отношении магистральных маршрутов ОПТ, предложенных в Заявке. Данная документация должна предусматривать:

а) требования к эксплуатируемому на маршрутах подвижному составу, включая требования к классу, оснащенности системой безналичной оплаты поезда, возможности использования газомоторного топлива, иные необходимые требования;

б) право перевозчика, с которым будет заключен государственный либо муниципальный контракт на выполнение перевозок по магистральному маршруту, на приобретение подвижного состава в лизинг на льготных условиях (вне зависимости от того, участвовал ли данный перевозчик в подготовке Заявки);

в) обязательства перевозчика осуществлять на данном маршруте эксплуатацию подвижного состава, приобретаемого в лизинг на льготных условиях.

8. Дополнительные обосновывающие материалы, раскрывающие содержание транспортной политики в рассматриваемой агломерации, в том числе:

а) наличие и содержание действующей государственной (муниципальной) программы, направленной на развитие ОПТ;

б) описание предпринимаемых мер по сохранению и развитию инфраструктуры ОПТ, обновлению подвижного состава, снижению объемов выбросов загрязняющих веществ при эксплуатации подвижного состава, повышению безопасности перевозок;

в) меры стимулирования населения к использованию ОПТ, в том числе создание приоритета в движении подвижного состава, развитие пассажирских сервисов и пассажирской инфраструктуры, тарифная политика, льготы, дестимулирование автомобилепользования и т.д.

9. В случае, если в Заявку включены трамвайные вагоны, требуется в отношении части сети трамвайных путей, на которой проходят маршруты, где предполагается использовать закупаемые вагоны, необходимо приложить заключение органа (организации), не подведомственного органам государственной власти субъекта Российской Федерации, органам местного самоуправления, о соответствии инфраструктуры трамвая (путь, контактная сеть, энергохозяйство) требованиям ПТЭ трамвая, утвержденным

распоряжением Минтранса России от 30 ноября 2001 г. № АН-103-р, либо письменное подтверждение запланированных работ по ремонту/реконструкции путей с их приведением в нормативное состояние в утвержденных документах транспортного планирования, с учетом подтверждения источников финансирования мероприятий.

П Е Р Е Ч Е Н Ь**городских агломераций, участвующих в реализации мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**

К рассмотрению принимаются Заявки субъектов Российской Федерации, на территории которых расположена одна из 104 городских агломераций, участвующих в реализации НП БКАД (Абаканская, Ангарская, Архангельская, Астраханская, Барнаульская, Белгородская, Бийская, Биробиджанская, Благовещенская, Братская, Брянская, Владивостокская, Владикавказская, Владимирская, Волгоградская, Волжская, Вологодская, Воронежская, Грозненская, Дзержинская, Екатеринбургская, Ивановская, Ижевская, Иркутская, Йошкар-Олинская, Казанская, Калининградская, Калужская, Кемеровская, Кировская, Костромская, Краснодарская, Красноярская, Курганская, Курская, Кызылская, Липецкая, Магаданская, Магнитогорская, Майкопская, Махачкалинская, Мурманская, Набережно-Челнинская, Нальчикская, Нарьян-Марская, Нижегородская, Нижневартовская, Нижнекамская, Нижне-Тагильская, Новгородская, Новокузнецкая, Новороссийская, Новосибирская, Омская, Оренбургская, Орловская, Орская, Пензенская, Пермская, Петрозаводская, Петропавловск-Камчатская, Псковская, Ростовская, Рязанская, Салехардская, Самарско-Тольятинская, Саранская, Саратовская, Севастопольская, Симферопольская, Смоленская, Сочинская, Ставропольская, Старооскольско-Губкинская, Стерлитамакская, Сургутская, Сыктывкарская, Таганрогская, Тамбовская, Тверская, Томская, Тульская, Тюменская, Улан-Удэнская, Ульяновская, Уфимская, Хабаровская, Ханты-Мансийская, Чебоксарская, Челябинская, Череповецкая, Черкесская, Читинская, Шахтинская, Элистинская, Энгельсская, Южно-Сахалинская, Яблоновская, Якутская, Ярославская агломерации, а также агломерация г. Анадырь, агломерация г. Горно-Алтайск, агломерация г. Комсомольск-на-Амуре, агломерация г. Магас и г. Назрань).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

УТВЕРЖДЕНА
протоколом заседания проектного
комитета по национальному проекту
"Безопасные и качественные
автомобильные дороги"
от 19 ноября 2019 г. № 8

МЕТОДИКА

определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения

Введение

Ежегодно в Российской Федерации более 80% дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушением правил дорожного движения [1] водителями. К числу наиболее распространенных причин аварийности относятся: несоблюдение очередности при проезде перекрестков, нарушение правил проезда пешеходных переходов, выезд на полосу встречного движения, нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части, несоответствие скорости конкретным условиям движения и превышение установленной скорости.

По данным международных исследований в области безопасности дорожного движения, превышение установленной скорости движения является одной из наиболее распространенных причин совершения ДТП и высокой тяжести их последствий.

Выявление и профилактика нарушений ПДД, в том числе, связанных с превышением установленной скорости движения, оптимально с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения, которые позволяют обеспечить документальное подтверждение факта нарушения, объективность в выявлении и наказании правонарушителей, создает условия для обеспечения реализации принципа неотвратимости наказания, снижения латентности правонарушений, сокращения конфликтных ситуаций должностных лиц органов государственного контроля (надзора) с водителями.

По состоянию на начало 2019 года в субъектах Российской Федерации насчитывается 10,8 тыс. стационарных и 3,9 тыс. передвижных технических средств автоматической фиксации нарушений ПДД. В течение 2018 года количество стационарных технических средств автоматической фотовидеофиксации в стране увеличилось на 20%, передвижных - на 1%.

В настоящее время более 11,2 тыс. всех имеющихся в эксплуатации технических средств автоматической фотовидеофиксации выявляют нарушения, связанные с превышением установленной скорости движения, из них по среднему значению - 1 тыс. Таких нарушений ПДД в 2018 году выявлено 89 млн., что составляет 84% от общего количества зафиксированных системой автоматической фотовидеофиксации правонарушений.

1. Общие положения

В настоящей Методике приняты следующие сокращения:

БДД - безопасность дорожного движения;

ДТП - дорожно-транспортное происшествие;

МКДТП - место концентрации ДТП;

ПДД - Правила дорожного движения Российской Федерации;

ПОДД - проекты организации дорожного движения;

ТСАФ - работающие в автоматическом режиме специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения (технические средства автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД);

ПАОУ - потенциально аварийно-опасный участок¹.

Термины приняты в соответствии с ГОСТ Р 57144 [2] и ГОСТ Р 57145 [3].

В соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" [4] ТСАФ относятся к элементам обустройства автомобильных дорог.

1.1. Методика определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения (далее - Методика) разработана в соответствии с пунктом 3.2.1 паспорта

¹ Потенциально аварийно-опасный участок: участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение текущего года произошло 4 и более ДТП с материальным ущербом одного вида, или где произошло меньше на одно ДТП, чем это установлено определением термина "аварийно-опасный участок" федерального закона [9]

федерального проекта "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства", входящего в состав национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", в целях реализации мероприятий упомянутого выше федерального проекта по увеличению количества стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального, местного значения к 2024 году более чем в два раза от базового количества 2017 года, а так же для обеспечения эффективности применения ТСАФ, как инструментов повышения безопасности дорожного движения и пропускной способности дорог.

Настоящая Методика распространяется на стационарные и передвижные ТСАФ.

Примечание:

1. Стационарные ТСАФ - технические средства, предназначенные для обеспечения контроля за дорожным движением в режиме непрерывной работы, являющиеся элементами обустройства автомобильных дорог и размещаемые стационарно на стойках, опорах и других конструкциях;

2. Передвижные ТСАФ - технические средства, предназначенные для обеспечения контроля за дорожным движением в режиме непрерывной работы в течение ограниченного промежутка времени и размещаемые на специальных конструкциях (штативах, треногах и т.п., вышках на базе транспортных средств).

1.2. Положения настоящей Методики основываются на следующих обстоятельствах:

в местах установки ТСАФ отмечается снижение общего количества ДТП и тяжести их последствий;

Примечание:

по данным Госавтоинспекции, за 2018 год на автомобильных дорогах страны с помощью системы автоматической фотовидеофиксации ликвидировано 33 % (более 1,3 тыс.) аварийно-опасных участков.

осуществление полного повсеместного контроля посредством ТСАФ на дорогах и улицах в настоящее время пока невозможно;

Примечание:

при таком обстоятельстве одним из путей решения проблемы повышения БДД и, в частности, снижения количества МКДТП (один из целевых показателей национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги") является оборудование ТСАФ таких мест, где

снижение количества нарушений ПДД водителями транспортных средств позволит максимально сократить количество ДТП.

ТСАФ нередко размещают вне мест концентрации ДТП, в местах, где часто совершаются правонарушения, не приводящие к происшествиям;

не в полной мере реализуется возможность эффективного применения ТСАФ с точки зрения повышения БДД и оптимизации режимов движения для повышения пропускной способности дороги.

1.3. Настоящая Методика позволит принимать эффективные решения по реализации норм законодательства, связанных с принятием владельцами автомобильных дорог, иными уполномоченными владельцами автомобильных дорог организациями (либо организациями уполномоченными в области организации дорожного движения) (далее - владельцами автомобильных дорог) решений об установке и использованию на автомобильных дорогах (далее - дороги), дорогах и улицах городских и сельских поселений (далее - улицы) стационарных и передвижных ТСАФ, исходя из условий их применения, правил размещения, установки и эксплуатации, регламентированных ГОСТ Р 57145.

1.4. К применению рекомендуются ТСАФ, соответствующие требованиям ГОСТ Р 57144.

1.5. Выбор места установки ТСАФ должен быть обусловлен целью повышения безопасности дорожного движения, а не обеспечения поступления средств в бюджет от взыскиваемых штрафов.

1.6. Установка и применение ТСАФ должны производиться с соблюдением требований законодательства в сфере безопасности дорожного движения.

Места установки ТСАФ определяются владельцами автомобильных дорог и согласовываются ими с подразделением Госавтоинспекции на региональном уровне. Информация об установленных стационарных ТСАФ должна быть отражена владельцами автомобильных дорог в проектной документации по организации дорожного движения (комплексных схемах организации и проектах организации дорожного движения) с направлением в течение тридцати календарных дней соответствующего уведомления о внесении изменений в документацию в организации, согласовавшие проектную документацию по организации дорожного движения.

Владелец автомобильной дороги обеспечивает информирование участников дорожного движения посредством общедоступных информационных ресурсов об адресе мест размещения ТСАФ и их геопозиции с указанием географических координат.

Наличие такой информации является условием возможности привлечения к административной ответственности за нарушения ПДД, зафиксированные ТСАФ, а ее отсутствие - условием отмены вынесенных постановлений об административных правонарушениях.

Примечание:

муляжи указываются как стационарные ТСАФ.

В соответствии с приказом Минтранса России от 26.12.2018 № 480 "Об утверждении правил подготовки документации по организации дорожного движения" [5] проектные решения для рекомендуемого варианта проектирования при разработке проектов организации дорожного движения на период эксплуатации дорог и улиц или их участков должны включать предложения (мероприятия) по расстановке стационарных ТСАФ.

В ПОДД на период эксплуатации дорог и улиц или их участков также включают адресную ведомость размещения стационарных ТСАФ в табличной форме.

В адресную ведомость размещения стационарных ТСАФ включают перечень участков дорог и улиц с указанием для каждого из них:

месторасположения ТСАФ в плане дороги (с привязкой к адресу дороги или населенного пункта;

географических координат;

параметров зоны контроля;

видов выявляемых нарушений ПДД;

значения установленной максимальной скорости движения (для ТСАФ, контролирующих превышение скорости движения).

1.7. Выбор места установки ТСАФ осуществляется таким образом, чтобы приборы и средства их размещения (опоры, коробка и т.п.) не ограничивали видимость технических средств организации дорожного движения.

1.8. При выборе мест установки ТСАФ следует предусматривать возможность их безопасного обслуживания для персонала.

1.9. Оборудование, оказывающее внешние электромагнитные воздействия, не должно влиять на работу ТСАФ.

1.10 Установка оборудования ТСАФ в выбранном месте на участке дороги и улицы производится в соответствии с требованиями, содержащимися в соответствующих инструкциях (регламентах, правилах и т.п.) по монтажу, прилагаемых к отобранному для применения типу, марке (модели) ТСАФ, в целях исключения случаев некорректного функционирования.

При фиксации нарушений ПДД стационарными ТСАФ для информирования водителей о возможности такой фиксации

на соответствующем участке дороги (зоне, территории, участке улично-дорожной сети населенного пункта) совместно с дорожными знаками, регламентирующими условия и режимы движения, применяется табличка 8.23 "Фотовидеофиксация" по ГОСТ Р 52290 [6] в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289 [7] и в случае необходимости наносят соответствующие линии дорожной разметки 1.24.4 по ГОСТ Р 51256 [8].

Примечание:

Табличку 8.23 применяют со знаками 1.1, 1.2, 1.8, 1.22, 3.1 - 3.7, 3.18.1, 3.18.2, 3.19, 3.20, 3.22, 3.24, 3.27 - 3.30, 5.14, 5.21, 5.27 и 5.31 (согласно приложению № 1 к Правилам дорожного движения), а также со светофорами.

Дополнительно допускается установка специальных щитов для информирования водителей о работе ТСАФ по выявлению нарушений ПДД на контролируемом участке дороги или улицы.

Для информирования водителей о возможности такой фиксации нарушений ПДД передвижными ТСАФ применяются специальные информационные щиты, на которых наносится изображение таблички 8.23 "Фотовидеофиксация" по ГОСТ Р 52290 с информацией о контролируемых условиях и режимах движения. При этом щиты устанавливаются в населенном пункте от 50 м до 100 м перед зоной контроля ТСАФ, вне населенного пункта - от 150 м до 300 м., с обеспечением их видимости с расстояния не менее 100 м с любой полосы движения.

При значительной плотности размещения ТСАФ в населенном пункте (более 100 ТСАФ на один населенный пункт) допускается информирование водителей о местах установки ТСАФ посредством размещения картографической информации о них на общедоступных информационных ресурсах, при этом на всех въездах в населенный пункт совместно со знаками 5.23.1 или 5.23.2 "Начало населенного пункта" по ГОСТ Р 52290 наносят разметку 1.24.4 по ГОСТ Р 51256.

2. Определение мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации

2.1. Одним из целевых показателей национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" является показатель снижения количества мест концентрации ДТП. В целях достижения установленного значения данного показателя возможно применение ТСАФ в дополнение (что предпочтительнее) к:

мероприятиям по улучшению транспортно-эксплуатационных характеристик дорог и улиц;

установке технических средств организации дорожного движения.

Применение ТСАФ возможно как самостоятельное мероприятие по повышению безопасности дорожного движения на аварийно-опасных участках дорог.

Определение термина "аварийно-опасный участок дороги (место концентрации ДТП)" приведено в Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ [9]. Выявлять МКДТП следует в соответствии с отраслевым дорожным методическим документом (ОДМ 218.6.015) [10].

Решения о целесообразности установки ТСАФ и применяемых типах, марках (моделях) в зависимости от причин и условий возникновения ДТП в местах их концентрации принимают на основе анализа аварийности, проводимого в соответствии с настоящей Методикой (раздел 4).

2.2. Кроме мест, указанных в пункте 2.1, ТСАФ в целях профилактики возникновения МКДТП могут устанавливаться в иных местах на основе анализа ДТП, связанных с нарушением ПДД водителями транспортных средств, или на характерных участках по пункту 3.2 настоящей Методики.

Данный анализ, прежде всего, должен выявлять ПАОУ, сформировавшиеся менее чем за год, например, за полгода или квартал.

Период размещения ТСАФ на отдельных участках дорог и улиц определяется с учетом сведений о времени (месяц, сезон) совершения ДТП, выявленных в МКДТП.

2.3. После выявления всех мест, где необходима установка ТСАФ в случае, когда у владельца автомобильной дороги отсутствует возможность по обустройству всех таких мест, необходимо произвести их ранжирование по количеству погибших и (или) раненных в ДТП. Имеющиеся приборы, в первую очередь, следует устанавливать в соответствии с приоритетом, определенным при их ранжировании.

2.4. При размещении ТСАФ необходимо соблюдать правила и условия по ГОСТ Р 57145 для обеспечения контроля за теми ограничениями, которые были введены техническими средствами организации дорожного движения по ГОСТ Р 52289. ТСАФ, фиксирующие превышение установленной скорости движения на въездах в населенные пункты, размещают так, чтобы их зоны контроля начинались на расстоянии не менее 100 м после места начала вводимых ограничений скорости.

2.5. При выборе типов и марок (моделей) ТСАФ, применяемых в установленных местах, необходимо руководствоваться критерием соответствия их технических возможностей протяженности участка дороги, на котором локализируются ДТП. При этом следует максимально использовать

технические возможности конкретных моделей (например, возможность контроля обоих направлений движения, возможность фиксации нескольких видов нарушений ПДД).

В условиях развития системы фотовидеофиксации следует использовать модели, позволяющие фиксировать одновременно несколько видов нарушений ПДД.

2.6. В связи с высокой вероятностью возникновения заторовых ситуаций в результате ДТП из-за нарушений ПДД водителями, для их предотвращения, стационарные ТСАФ предпочтительно устанавливать на участках дорог, работающих в режиме перегрузки (коэффициенте загрузки более 0,7).

2.7. Окончательный вывод о месторасположении и способе размещения ТСАФ делается после исследования:

конкретных местных условий (рельеф местности, характеристики плана и профиля дороги, условий видимости);

соответствия введенных ограничений (в том числе скорости движения) категории дороги, иным условиям движения, нормативным требованиям по введению соответствующих ограничений;

соответствия установленных технических средств организации дорожного движения требованиям документов национальной системы стандартизации;

сравнения финансово-экономических обоснований вариантов размещения устройств, учитывающих основную цель установки ТСАФ, - повышение безопасности дорожного движения (пункт 1.5 настоящей Методики).

2.8. В случае изменения режимов движения (ограничения скорости движения, запрещение обгона и т.п.) следует перенастроить ТСАФ на новые параметры контроля соблюдения требований ПДД в соответствии с установленными режимами движения. В случае невозможности перенастройки ТСАФ на новый режим работы они переводятся в режим использования в качестве муляжей и (или) имитаторов².

2.9. При фиксации на участках дорог и улиц одних и тех же видов нарушений ПДД в условиях недостатка ТСАФ для повсеместного контроля на таких участках зоны контроля таких ТСАФ рекомендуется размещать: в населенных пунктах на расстоянии не ближе 1 км друг от друга, вне населенных пунктов - не ближе 5 км друг от друга.

² Имитатор: муляж, имеющий в своем составе оборудование, имитирующее работу импульсного доплеровского радара и (или) инфракрасной подсветки ТСАФ радиолокационного типа, предназначенное для затруднения отличия муляжа от штатно работающего ТСАФ с помощью устройств, дистанционно определяющих их наличие.

Указанные расстояния могут быть сокращены в зависимости от расположения мест концентрации ДТП и потенциальных аварийно-опасных участков дороги.

2.10. В общем случае ТСАФ, применяемые совместно с автоматическими пунктами весогабаритного контроля, размещают на участках дорог, отвечающих требованиям, установленным Порядком осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядком организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств [11].

2.11. Железнодорожные переезды, расположенные на железнодорожных путях общего пользования, оборудуются ТСАФ для фиксации нарушений правил проезда через железнодорожные переезды в соответствии с Порядком³ оборудования железнодорожных переездов, расположенных на железнодорожных путях общего пользования, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, утвержденным Правительством Российской Федерации на основании части 4 статьи 21 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

2.12. В целях профилактики возникновения МКДТП и предотвращения заторовых ситуаций в результате ДТП из-за нарушений ПДД водителями, ТСАФ допускается устанавливать на участках дорог и улиц при выполнении долгосрочных дорожных работ, а также других долгосрочных работ, требующих временного изменения организации дорожного движения.

Зоны контроля ТСАФ должны находиться в пределах зоны работ по ГОСТ Р 58350 [12].

3. Перераспределение мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации

3.1. Для определения возможности передислокации ТСАФ владельцам автомобильных дорог и улиц следует осуществлять анализ аварийности и мониторинг количества фиксируемых ТСАФ нарушений ПДД.

Целью данного анализа и мониторинга является выявление признаков полной ликвидации причин и условий аварийности в МКДТП, а также стабильного спада количества фиксируемых нарушений ПДД.

³ Пункт вступает в действие после утверждение соответствующего порядка.

3.1.1. Под стабильным спадом следует понимать снижение более чем на 80% количества фиксируемых нарушений ПДД в течение полугода, с даты установки ТСАФ.

3.1.2. При определении возможности передислокации ТСАФ из места его размещения следует учитывать влияние сезонных изменений условий движения на формирование МКДТП, выявленное по итогам анализа аварийности за год.

В случае формирования аварийно-опасного участка под влиянием (в период наличия) сезонных условий движения (весна, лето, осень, зима, длительность темного времени суток, обеспечение зимнего (летнего) содержания дорог и улиц и т.п.) при изменении условий, оказавших влияние на возникновение МКДТП, ТСАФ может быть передислоцировано.

3.1.3. Под полной ликвидацией причин и условий аварийности в МКДТП (в случае установки ТСАФ в этом месте) следует понимать событие, при котором на данном участке дороги или улицы в течение одного года не произошло ни одного ДТП, в которых погибли или были ранены люди.

3.2. Для снижения вероятности смещения МКДТП на соседний участок дороги или улицы и при выполнении условий по пунктам 3.1.1 и 3.1.2 ТСАФ перераспределяют в другие МКДТП и иные места на основе анализа аварийности, нарушений ПДД и дорожных условий или на следующие смежные характерные участки:

- на перекрестки;

- места массового притяжения людей, такие как школы и детские сады, а также поликлиники и больницы;

- с пешеходными переходами на перегонах;

- около остановок маршрутных транспортных средств;

- на подходах к железнодорожным переездам;

- на прямых горизонтальных участках;

- с кривыми в плане малого радиуса;

- с подъемами и спусками;

- с вертикальными кривыми с ограниченной видимостью;

- на мосты, путепроводы и эстакады;

- в места сужения.

Описание характерных участков дорог и улиц и состав мероприятий по БДД в зависимости от их вида (геометрических параметров, интенсивности движения, состава транспортного потока, условий видимости и т.д.) содержится в методических рекомендациях [13].

3.3. После перемещения ТСАФ, в месте его первичной установки рекомендуется в течение не менее одного года применение муляжей и (или) имитаторов, соответствующих ТСАФ.

На этапе создания развитой сети ТСАФ, при невозможности осуществления владельцами автомобильных дорог регулярного контроля во всех местах, где необходима установка технических средств автоматической фотовидеофиксации, их рекомендуется перемещать один раз в период от 3 до 6 месяцев между 4 - 6 опасными участками (из мест концентрации ДТП до полной ликвидации причин и условий аварийности в них, а также выявления признаков стабильного спада количества фиксируемых нарушений ПДД ТСАФ перемещать не рекомендуется), в остальное время в этих местах могут быть установлены муляжи и (или) имитаторы.

При принятии решения о передислокации стационарных ТСАФ в первую очередь учитывается устойчивое снижение аварийности на контролируемом участке, во вторую очередь - укрепление транспортной дисциплины водителей транспортных средств (снижение количества фиксируемых нарушений ПДД).

3.4. Для обеспечения возможности перемещения стационарных ТСАФ владельцам автомобильных дорог на обслуживаемой сети дорог и улиц следует развивать систему телекоммуникаций, позволяющую осуществлять подключения одного ТСАФ в местах (определяются зависимости от условий движения и результатов анализа аварийности) максимально приближенных к вновь возникающим МКДТП и ПАОУ.

При этом в МКДТП и ПАОУ в качестве временной меры для профилактики возникновения ДТП допускается применение передвижных ТСАФ.

4. Анализ причин ДТП в местах концентрации ДТП и на потенциально аварийно-опасных участках

4.1. Целесообразность установки ТСАФ, а также выбор их типов, марок (моделей) в условиях невозможности осуществления полного повсеместного контроля за соблюдением ПДД с помощью таких средств определяется на основе результатов анализа аварийности основных причин совершения ДТП в МКДТП или ПАОУ.

Если в результате анализа причин аварийности выяснится, что такой причиной являются нарушения ПДД водителями транспортных средств, то следует выбрать соответствующую модель ТСАФ и подходящее место его установки с точки зрения обеспечения фиксации нарушений ПДД,

установленных при проведении анализа в качестве причины (фактора аварийности) на этом участке УДС.

В случае зависимости нарушений ПДД от времени суток, дня недели, сезонности и т.п. допускается размещать передвижные ТСАФ на соответствующий период времени с последующим его передислоцированием.

Если соблюдение выявленных в ходе анализа аварийности нарушений ПДД нельзя контролировать с помощью имеющихся моделей ТСАФ, необходимо проводить иные мероприятия по повышению безопасности дорожного движения.

Например:

Несоблюдение очередности проезда нерегулируемого перекреста.

4.2. При выявлении в структуре аварийности явного преобладания ДТП определенной группы (имеющих один или несколько общих признаков) возможно проведение более подробного углубленного анализа именно этого вида аварийности.

Например:

В отдельных регионах может быть целесообразным в рамках проведения годового анализа в том или ином МКДТП исследовать влияние показателей аварийности с участием отдельных видов пассажирского транспорта, в частности, маршрутных такси или отдельных видов нарушений ПДД, в частности, выезд на полосу встречного движения и т.п.

Так по результатам анализа в первом случае ТСАФ следует устанавливать только при несоблюдении водителями маршрутных такси ПДД. Если причиной формирования МКДТП стали технические неисправности ТС, используемых в качестве маршрутных такси, то установка ТСАФ не сможет оказать на нее влияния и следует принимать иные меры по ликвидации причин подобных ДТП.

Во втором случае, связанном с выездом на полосу встречного движения, тематический анализ значительно короче, т.к. сразу понятно, что с помощью ТСАФ можно повлиять на уровень БДД и следует определиться только с моделями ТСАФ и их месте дислокации в конкретном МКДТП.

4.3. В местах концентрации ДТП или потенциальных аварийно-опасных участках по мере их возникновения в течение года, для принятия экстренных мер, не допускающих увеличения аварийности в этом месте, проводится оперативный анализ аварийности.

Например:

Установлено, что на перекрестке Западной и Северной улиц в мае текущего года произошли два столкновения транспортных средств, в которых погиб один и ранено 2 человека. До мая в этом году на данном перекрестке происходили ДТП без пострадавших. В прошлом году на данном перекрестке в происходящих ДТП пострадавших не было.

Задача: провести оперативный анализ аварийности, установить причины и условия возникновения ДТП на перекрестке Западной и Северной улиц в текущем году и за последние три года. Провести анализ причин и условий аварийности во всех ДТП (в том числе с материальным ущербом), произошедших в мае текущего года.

Если в ходе анализа аварийности выявится, что причинами ДТП стали нарушения ПДД водителями транспортных средств и нарушенные требования ПДД можно контролировать имеющимися моделями ТСАФ следует определиться с моделями ТСАФ для контроля за нарушениями, приведшими к ДТП и месте дислокации ТСАФ в конкретном МКДТП.

Библиография

- [1] Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090
- [2] ГОСТ Р 57144-2016 Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Общие технические требования
- [3] ГОСТ Р 57145-2016 Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения
- [4] Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"
- [5] приказ Минтранса России от 26.12.2018 № 480 "Об утверждении правил подготовки документации по организации дорожного движения"
- [6] ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования
- [7] ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств
- [8] ГОСТ Р 51256-2018 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования
- [9] Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения"

- [10] ОДМ 218.6.015-2015 Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации
- [11] приказ Минтранса России от 29 марта 2018 г. № 119
"Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств"
- [12] ГОСТ Р 58350-2019 Технические средства организации дорожного движения в местах производства работ.
Технические требования. Правила применения
- [13] Методические рекомендации по проведению мероприятий по улучшению условий дорожного движения и повышению безопасности дорожного движения в целях ликвидации мест концентрации ДТП, включающие типовые решения, утвержденные протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" от 31 июля 2019 г. № 5.
-