

**Отчет о публичных консультациях, проведенных в отношении проекта постановления Брянской городской администрации «О внесении изменений в постановление Брянской городской администрации от 13.03.2018 № 695-п «Об утверждении Документа планирования регулярных перевозок в городе Брянске» с 15 по 25 апреля 2021 года**

№	Участники публичных консультаций	Краткая характеристика поступивших замечаний и предложений	Результат рассмотрения поступивших замечаний и предложений
1.	Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Брянской области Рондилов Сергей Александрович	<b>На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлено предлагаемое регулирование? Актуальна ли данная проблема сегодня?</b>	
		Предлагаемое регулирование направлено на решение проблемы негативного влияния избыточного количества автобусов малого класса на уровень аварийности и состояния улично – дорожной сети г. Брянска.	Учтено. Технология пассажирских перевозок предусматривает рациональную организацию движения подвижного состава на маршрутах. На основе выявления и использования технических, эксплуатационных, экономических, организационных и других закономерностей перевозочного процесса с целью полного и своевременного удовлетворения потребностей в перевозках при соблюдении действующих законодательных норм, устанавливающих требования безопасности дорожного движения, качества транспортного обслуживания пассажиров, режимы труда и отдыха персонала. При этом маршрутная система транспорта общего пользования — это сложный комплекс, включающий в себя пассажирский транспорт общего пользования, материально-техническую базу хозяйствующих субъектов, маршрутную сеть, остановочные пункты, вокзалы, дороги, тротуары,

		<p>системы автоматизированного управления и мониторинга работы транспорта общего пользования, и прочую сопутствующую инфраструктуру, обеспечивающую их работу.</p> <p>Поиск разумного баланса между использованием общественного и индивидуального транспорта и управление этим балансом является важнейшей задачей для городского сообщества.</p> <p>По результатам оценки маршрутных перевозок по нерегулируемым тарифам на территории ГО «Город Брянск», были выявлены следующие проблемы:</p> <p>Согласно результатам анализа состояния безопасности дорожного движения на территории Брянской городской агломерации за период 2015-2020 гг. из всех ДТП с участием автобусов 70,5 % приходится на автобусы малой и особо малой вместимости (467 происшествий из 662), 196 случаев ДТП (29,5 %) приходится на автобусы средней и большой вместимости.</p> <p>Также Национальный союз страховщиков ответственности (НССО) в 2015 г. провел анализ аварийности на различных видах транспорта: по количеству пострадавших на 1 млн перевозимых пассажиров, по среднему количеству пострадавших в одной аварии (более двух человек) и по средней тяжести причиняемого вреда показатели в городских условиях для автобусов особо малой вместимости выше, чем для автобусов большой вместимости.</p> <p>Согласно результатам опроса «Безопасность в общественном транспорте: оценка россиян», проводимого в ноябре 2018 г. Всероссийским центром исследования общественного мнения (ВЦИОМ), самым опасным видом общественного транспорта респонденты назвали маршрутное такси (47%). Среди москвичей и жителей</p>
--	--	--

		<p>Санкт-Петербурга эта доля выше – 59%. Главной причиной опасений, по мнению 31% респондентов, являются аварии по вине водителя.</p> <p>Причинами ДТП с участием автобусов особо малой вместимости могут служить нарушения, провоцирующие создание аварийных ситуаций или причиняющих неудобства остальным участникам дорожного движения, недостаточное техническое обслуживание транспортных средств, ненадлежащий уровень оснащённости таких транспортных средств элементами пассивной безопасности (ремнями безопасности, надувными подушками безопасности, активными подголовниками сидений и др.).</p> <p>Кроме того, на маршрутах по нерегулируемым тарифам не действуют льготные виды проездных билетов, отсутствует возможность оплаты проезда за безналичный расчёт (с помощью ЕТК, банковской карты или технологии «e-Ray»).</p> <p>Подвижной состав на маршрутах по нерегулируемым тарифам представлен автобусами малой и особо малой вместимости, что затрудняет пользование транспортом пассажирами в часы-«пик» в виду ограниченной вместимости, а также маломобильными группами населения, когда как в автобусах большой вместимости предусмотрены оборудованные места для людей с ограниченными возможностями и пассажиров с детьми.</p> <p>Автобусы особо малой вместимости являются источником дорожных заторов и неэффективно используют городское пространство, так как имеют остановки по требованию практически в любом месте. Технологическим барьером провозной способности участка УДС является остановка общественного транспорта, которая имеет ограниченную пропускную способность, поэтому автобусы большой</p>
--	--	---

			вместимости используют ресурс остановки эффективнее.
		<p><b>Насколько корректно разработчик проекта нормативного правового акта определил те факторы, которые обуславливают необходимость государственного вмешательства? Насколько цель предлагаемого государственного регулирования соотносится с проблемой, на решение которой оно направлено? Достигнет ли, на ваш взгляд, предлагаемое государственное регулирование тех целей, на которые оно направлено?</b></p>	
		<p>Необходимость муниципального вмешательства обусловлена требованиями Федерального закона от 13.07.2015 г. №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ».</p>	<p>Принято к сведению. Проект нормативного правового акта подготовлен строго в соответствии с требованиями Федерального закона от 13.07.2015 г. №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ».</p>
		<p><b>Является ли выбранный вариант решения проблемы оптимальным? Существуют ли иные варианты достижения заявленных целей государственного регулирования? Если да, выделите те из них, которые, по вашему мнению, были бы менее затратны и (или) более эффективны?</b></p>	
		<p>Выбранный вариант решения проблемы в целом является оптимальным.</p>	<p>Принято к сведению</p>
		<p><b>Какие, по Вашей оценке, субъекты</b></p>	

		<b>предпринимательской и иной деятельности будут затронуты предлагаемым регулированием (по видам субъектов, по отраслям, количество в городе)?</b>	
		Юр. лица и ИП, осуществляющие регулярные перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в г. Брянске по регулируемым и нерегулируемым тарифам автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.	Действительно, 16 субъектов могут быть затронуты разработанным проектом НПА, т.к. они являются перевозчиками, осуществляющими регулярные перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Брянске. При этом следует отметить, что рассматриваемый проект нормативного правового акта не содержит в себе общие признаки правового регулирования для субъектов предпринимательской и иной деятельности, а лишь включает в себя перечень мероприятий по отмене конкретных муниципальных маршрутов регулярных перевозок в городе Брянске в соответствии с действующим законодательством.
		<b>Повлияет ли введение предлагаемого регулирования на конкурентную среду в отрасли, будет ли способствовать необоснованному изменению расстановки сил в отраслях? Если да, то как? Приведите, по возможности, количественные оценки</b>	
		Введение предлагаемого регулирования повлияет на конкурентную среду в отрасли	Рассматриваемый проект нормативного правового акта не содержит в себе общие признаки правового регулирования для субъектов предпринимательской и иной деятельности, а лишь включает в себя перечень мероприятий по отмене конкретных муниципальных маршрутов регулярных перевозок в городе Брянске в соответствии с действующим

			законодательством. При этом следует учесть, что данные изменения не затрагивают права и законные интересы перевозчиков, обслуживающих указанные маршруты, так как данные маршруты отменяются исключительно после окончания действия свидетельства на транспортное обслуживание у перевозчиков.
		<p><b>Оцените, насколько полно и точно отражены обязанности, ответственность субъектов муниципального регулирования, а также насколько понятно прописаны административные процедуры, реализуемые исполнительными органами местного самоуправления, насколько точно и недвусмысленно прописаны властные функции и полномочия? Считаете ли Вы, что предлагаемые нормы не соответствуют или противоречат иным действующим нормативным правовым актам? Если да, укажите такие нормы и нормативные правовые акты.</b></p>	
		<p>Проект не содержит полной информации об отменяемых маршрутах, в том числе:</p> <p>1) В связи с чем указанные в проекте Постановления маршруты были признаны дублирующими, какие маршруты они дублируют;</p> <p>2) Имеется ли в наличии в необходимом количестве муниципальный транспорт, который заменит осуществляющие в настоящее время пассажирские перевозки</p>	<p>Документ планирования регулярных перевозок в городе Брянске в соответствии с порядком формирования данного документа, утверждённого постановлением Брянской городской администрации от 16.12.2016 N 4397-п (с последующими изменениями) являясь нормативным правовым актом, имеет четкую структуру и включает в себя конкретный перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок, в том числе и мероприятия по установлению, изменению, отмене, а также изменению порядкового номера маршрута регулярных перевозок в</p>

		<p>автобусы малого класса;</p> <p>3) Если такой транспорт отсутствует, то имеются ли бюджетные средства для его приобретения;</p> <p>4) Отсутствует пояснение на сколько эффективна будет отмена маршрутов, как это повлияет на уменьшение транспортной нагрузки на улично – дорожную сеть г. Брянска.</p>	<p>городе Брянске.</p> <p>Сами же изменения в документ планирования вносятся на основании разработанных Российским дорожным научно-исследовательским институтом при Минтрансе РФ документов транспортного планирования Брянской городской агломерации.</p> <p>В ходе разработки данных документов транспортного планирования Брянской городской агломерации в рамках реализации Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» было осуществлено обширное обследование пассажиропотока в границах Брянской городской агломерации.</p> <p>Далее в рамках разработанной комплексной схемы транспортного обслуживания населения общественным транспортом (КСОТ) в границах Брянской городской агломерации в составе Брянской области был проведен анализ условий комплексного транспортного обслуживания населения Брянской городской агломерации, который включал в себя также анализ параметров пешеходной доступности территории, оценку дублирования связей на маршрутах, а также оценку непрямолинейности и определение провозной способности данных маршрутов, на основании которых был определен перечень мероприятий по утверждаемому варианту реализации комплексной схемы транспортного обслуживания населения общественным транспортом.</p> <p>Изменения в утвержденный документ планирования регулярных перевозок в городе Брянске вносятся с учетом утверждаемого варианта реализации разработанной комплексной схемы транспортного обслуживания населения общественным транспортом.</p> <p>При этом добавление мероприятий по отмене муниципальных маршрутов регулярных перевозок в</p>
--	--	--	--

		<p>городе Брянске в документ планирования регулярных перевозок в городе Брянске не является фактом отмены данных маршрутов, а лишь определяет путь развития регулярных перевозок, организация которых отнесена к компетенции уполномоченного органа местного самоуправления.</p> <p>1) Расчет степени дублирования одних маршрутов другими осуществлялся по критерию количества совпадающих связей между остановочными узлами, которые могут быть реализованы данными маршрутами. Указанный способ позволяет обнаружить дублирование у маршрутов, трассы которых визуально не совпадают, но пересекаются в некоторых общих остановочных узлах. В расчете участвовали муниципальные маршруты регулярных перевозок ГО «Город Брянск».</p> <p>Для каждой корреспонденции на каждом маршруте рассчитывалось расстояние, преодолеваемое по реальной трассе маршрута и расстояние по «воздушной линии» между точками начала и конца корреспонденции. Для всех корреспонденций маршрута данные расстояния суммировались. При отношении одного суммарного расстояния к другому был получен коэффициент непрямолинейности, который характеризует - насколько в среднем, пассажир совершающий корреспонденцию по маршруту, преодолевает большее расстояние, относительно минимального расстояния по «воздушной линии». В расчете также участвовали только муниципальные маршруты регулярных перевозок ГО «Город Брянск».</p> <p>2) Осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством заключения уполномоченным органом местного самоуправления муниципальных контрактов в порядке, установленном</p>
--	--	--



			<p>законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учетом положений Федерального закона от 13.07.2015 г. №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». Исполнителем услуг по перевозке пассажиров может стать любой хозяйствующий субъект, а не только муниципальные предприятия.</p> <p>3) Необходимость в дополнительных бюджетных ассигнования отсутствует так как исполнителем услуг по перевозке пассажиров может стать любой хозяйствующий субъект, а не только муниципальные предприятия.</p> <p>4) На основе разработанных прогнозируемых транспортных моделей Брянской городской агломерации были получены данные о составе транспортных потоков, а также показатели негативного воздействия на объекты транспортной инфраструктуры, на окружающую среду и здоровье населения.</p> <p>Полученные картограммы наглядно показывают перспективное разделение транспортных потоков и их нагрузку на УДС Брянской городской агломерации. Основной целью Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 гг., утвержденной распоряжением Правительства РФ №1-р от 08.01.2018 является повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 г. В качестве целевого ориентира на 2024 г. устанавливается показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения.</p>
--	--	--	--

			<p>Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., утвержденная распоряжением Правительства РФ № 1734-р от 22.11.2008 предусматривает усиление внимания государства к экологическим факторам – формирование и реализацию экологической политики в сфере транспорта, в соответствии с которой экологические параметры станут не ограничителем, а движущим фактором развития транспорта.</p> <p>Оценка социально-экономической эффективности программы мероприятий осуществляется на основе экономической оценки потерь времени водителей в пути, экологических потерь по отношению к дисконтированным финансовым затратам на программу мероприятий КСОТ Брянской городской агломерации.</p> <p>Экономическая оценка потерь времени (средних между пользователями индивидуального легкового, грузового и общественного транспорта), затрачиваемого пассажирами ТС, основана на среднем тарифе рабочего времени населения Брянской городской агломерации согласно ретроспективе темпов роста за предыдущие 5 лет. Значение почасовой оплаты труда составляет 234,5 руб./ч на 2020 г.</p> <p>Экономическая оценка экологических потерь основана на расчетах ориентировочных оценок экологического ущерба на 1 тонну выбросов загрязняющих веществ автомобильным транспортом согласно Методическим рекомендациям по разработке документов транспортного планирования субъектов РФ, утвержденным Протоколом заседания рабочей группы проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» № ИА-63 от 12.08.2019 г. Ориентировочный ущерб от</p>
--	--	--	--

			<p>выбросов 1 тонны CO<sub>2</sub> составляет 3 412 руб., а от выбросов 1 тонны и NO<sub>x</sub> – 271 410 руб. на 2020 г. Совокупные финансовые значения эффектов использовались для расчета ключевых показателей социально-экономической эффективности программы мероприятий, в состав которых входят:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- чистый дисконтированный доход (далее – ЧДД), т.е. сумма ожидаемых дисконтированных доходов на конечный период расчетного срока;</li> <li>- индекс доходности (далее – ИД), т.е. отношение чистого дисконтированного дохода к дисконтированным затратам на конечный период расчетного срока;</li> <li>- внутренняя норма доходности (далее – ВНД), т.е. процентная ставка, при которой уравниваются чистый дисконтированный доход и дисконтированные затраты, на конечный период расчетного срока;</li> <li>- точка безубыточности (далее – ТБ), т.е. период реализации, при котором ЧДД впервые достигает положительного значения и не понижается при последующих периодах;</li> <li>- срок окупаемости (далее – СО), т.е. временной срок, необходимый для того, чтобы ожидаемые дисконтированные доходы превысили дисконтированные затраты;</li> </ul> <p>Дисконтирование (приведение к стоимости базового года) денежных потоков осуществляется при ставке дисконтирования (далее – СД) 11,56%, рассчитанной на 18.12.2020 г.</p> <p>Совокупный финансовый эффект сформирован на основании экономической оценки временных и экологических потерь.</p>
		<p><b>Иные предложения и замечания, которые, по Вашему мнению, целесообразно учесть</b></p>	

		<b>в рамках оценки регулирующего воздействия.</b>	
		Считаем необходимым снять проект НПА с рассмотрения, после доработки разместить повторно.	Предложение отклонено. Изменения в утвержденный документ планирования регулярных перевозок в городе Брянске вносятся с учетом утверждаемого варианта реализации разработанной комплексной схемы транспортного обслуживания населения общественным транспортом. Необходимость снятия проекта НПА с рассмотрения отсутствует.
2.	Вице-президент Союза «Брянская торгово-промышленная палата» Шнекутис Владислав Владиславович	<b>На решение какой проблемы, на Ваш взгляд, направлено предлагаемое регулирование? Актуальна ли данная проблема сегодня?</b>	
		По нашему мнению, перед принятием проекта нормативного акта необходимо провести анализ пассажиропотоков, определить степень негативного воздействия автобусов малого класса, осуществляющих пассажирские перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Брянске по нерегулируемым тарифам, на окружающую среду, уровень аварийности и состояние улично-дорожной сети города Брянска.	Документ планирования регулярных перевозок в городе Брянске в соответствии с порядком формирования данного документа, утверждённого постановлением Брянской городской администрации от 16.12.2016 N 4397-п (с последующими изменениями) являясь нормативным правовым актом, имеет четкую структуру и включает в себя конкретный перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок, в том числе и мероприятия по установлению, изменению, отмене, а также изменению порядкового номера маршрута регулярных перевозок в городе Брянске. Сами же изменения в документ планирования вносятся на основании разработанных Российским дорожным научно-исследовательским институтом при Минтрансе РФ документов транспортного планирования Брянской городской агломерации. В ходе разработки данных документов транспортного

			<p>планирования Брянской городской агломерации в рамках реализации Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» было осуществлено обширное обследование пассажиропотока в границах Брянской городской агломерации.</p> <p>Далее в рамках разработанной комплексной схемы транспортного обслуживания населения общественным транспортом (КСОТ) в границах Брянской городской агломерации в составе Брянской области был проведен анализ условий комплексного транспортного обслуживания населения Брянской городской агломерации, который включал в себя также анализ параметров пешеходной доступности территории, оценку дублирования связей на маршрутах, а также оценку непрямолинейности и определение провозной способности данных маршрутов, на основании которых был определен перечень мероприятий по утверждаемому варианту реализации комплексной схемы транспортного обслуживания населения общественным транспортом.</p> <p>Изменения в утвержденный документ планирования регулярных перевозок в городе Брянске вносятся с учетом утверждаемого варианта реализации разработанной комплексной схемы транспортного обслуживания населения общественным транспортом.</p> <p>При этом добавление мероприятий по отмене муниципальных маршрутов регулярных перевозок в городе Брянске в документ планирования регулярных перевозок в городе Брянске не является фактом отмены данных маршрутов, а лишь определяет путь развития регулярных перевозок, организация которых отнесена к компетенции уполномоченного органа местного самоуправления.</p> <p>Расчет степени дублирования одних маршрутов другими</p>
--	--	--	--

			<p>осуществлялся по критерию количества совпадающих связей между остановочными узлами, которые могут быть реализованы данными маршрутами. Указанный способ позволяет обнаружить дублирование у маршрутов, трассы которых визуальнo не совпадают, но пересекаются в некоторых общих остановочных узлах. В расчете участвовали муниципальные маршруты регулярных перевозок ГО «Город Брянск».</p> <p>Для каждой корреспонденции на каждом маршруте рассчитывалось расстояние, преодолеваемое по реальной трассе маршрута и расстояние по «воздушной линии» между точками начала и конца корреспонденции. Для всех корреспонденций маршрута данные расстояния суммировались. При отношении одного суммарного расстояния к другому был получен коэффициент непрямолинейности, который характеризует - насколько в среднем, пассажир совершающий корреспонденцию по маршруту, преодолевает большее расстояние, относительно минимального расстояния по «воздушной линии». В расчете также участвовали только муниципальные маршруты регулярных перевозок ГО «Город Брянск».</p> <p>На основе разработанных прогнозируемых транспортных моделей Брянской городской агломерации были получены данные о составе транспортных потоков, а также показатели негативного воздействия на объекты транспортной инфраструктуры, на окружающую среду и здоровье населения.</p> <p>Полученные картограммы наглядно показывают перспективное разделение транспортных потоков и их нагрузку на УДС Брянской городской агломерации. Основной целью Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 гг.,</p>
--	--	--	---

			<p>утвержденной распоряжением Правительства РФ №1-р от 08.01.2018 является повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 г. В качестве целевого ориентира на 2024 г. устанавливается показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., утвержденная распоряжением Правительства РФ № 1734-р от 22.11.2008 предусматривает усиление внимания государства к экологическим факторам – формирование и реализацию экологической политики в сфере транспорта, в соответствии с которой экологические параметры станут не ограничителем, а движущим фактором развития транспорта. Оценка социально-экономической эффективности программы мероприятий осуществляется на основе экономической оценки потерь времени водителей в пути, экологических потерь по отношению к дисконтированным финансовым затратам на программу мероприятий КСОТ Брянской городской агломерации. Экономическая оценка потерь времени (средних между пользователями индивидуального легкового, грузового и общественного транспорта), затрачиваемого пассажирами ТС, основана на среднем тарифе рабочего времени населения Брянской городской агломерации согласно ретроспективе темпов роста за предыдущие 5 лет. Значение почасовой оплаты труда составляет 234,5 руб./ч на 2020 г. Экономическая оценка экологических потерь основана на расчетах ориентировочных оценок экологического ущерба на 1 тонну выбросов загрязняющих веществ</p>
--	--	--	---

			<p>автомобильным транспортом согласно Методическим рекомендациям по разработке документов транспортного планирования субъектов РФ, утвержденным Протоколом заседания рабочей группы проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»</p> <p>№ ИА-63 от 12.08.2019 г. Ориентировочный ущерб от выбросов 1 тонны CO<sub>2</sub> составляет 3 412 руб., а от выбросов 1 тонны и NO<sub>x</sub> – 271 410 руб. на 2020 г.</p> <p>Совокупные финансовые значения эффектов использовались для расчета ключевых показателей социально-экономической эффективности программы мероприятий, в состав которых входят:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- чистый дисконтированный доход (далее – ЧДД), т.е. сумма ожидаемых дисконтированных доходов на конечный период расчетного срока;</li> <li>- индекс доходности (далее – ИД), т.е. отношение чистого дисконтированного дохода к дисконтированным затратам на конечный период расчетного срока;</li> <li>- внутренняя норма доходности (далее – ВНД), т.е. процентная ставка, при которой уравниваются чистый дисконтированный доход и дисконтированные затраты, на конечный период расчетного срока;</li> <li>- точка безубыточности (далее – ТБ), т.е. период реализации, при котором ЧДД впервые достигает положительного значения и не понижается при последующих периодах;</li> <li>- срок окупаемости (далее – СО), т.е. временной срок, необходимый для того, чтобы ожидаемые дисконтированные доходы превысили дисконтированные затраты;</li> </ul> <p>Дисконтирование (приведение к стоимости базового года) денежных потоков осуществляется при ставке</p>
--	--	--	---



			дисконтирования (далее – СД) 11,56%, рассчитанной на 18.12.2020 г. Совокупный финансовый эффект сформирован на основании экономической оценки временных и экологических потерь.
--	--	--	--

Начальник отдела по транспорту  
Брянской городской администрации

И.А. Чубчиков