

О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации "Развитие транспортной системы"

Постановление Правительства Российской Федерации · № 2198 · от 30.11.2022 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

Постановление Правительства Российской Федерации от 30.11.2022 г. № 2198 (Собрание законодательства Российской Федерации от 2022 г., № 51, ст. 9227)

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 30 ноября 2022 г. № 2198

МОСКВА

О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации "Развитие транспортной системы"

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в государственную программу Российской Федерации "Развитие транспортной системы", утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2018, № 1, ст. 340; 2022, № 1, ст. 150; № 37, ст. 6370).
2. Министерству транспорта Российской Федерации разместить государственную программу Российской Федерации "Развитие транспортной системы" с изменениями, утвержденными настоящим постановлением, на своем официальном сайте, а также на портале государственных программ Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" в 2-недельный срок со дня официального опубликования настоящего постановления.

Председатель Правительства
Российской Федерации М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 30 ноября 2022 г. № 2198

ИЗМЕНЕНИЯ,

которые вносятся в государственную программу Российской Федерации "Развитие транспортной системы"

1. В приложении № 3 к указанной Программе:

а) в пункте 6:

после абзаца второго дополнить абзацем следующего содержания:

"При внедрении интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях с населением свыше 300 тыс. человек, доля применяемых технических средств и программного обеспечения, являющихся российскими товарами, должна составлять не менее 70 процентов общего количества технических средств и программного обеспечения, используемых в таких интеллектуальных транспортных системах.";

в абзаце третьем слово "предоставления" заменить словом "использования";

б) пункт 7 дополнить подпунктами "г" - "е" следующего содержания:

"г) третий уровень, предусматривающий:

наличие транспортной модели городской агломерации;

наличие подсистемы обеспечения приоритета движения транспортных средств, охватывающей все светофорные объекты в городской агломерации, подключенные к центру управления дорожным движением;

наличие подсистемы управления парковочным пространством;

интеграцию не менее 6 подсистем в интеграционной платформе;

подключение не менее 55 процентов светофорных объектов в городской агломерации к центру управления дорожным движением, обеспечивающим адаптивное светофорное регулирование;

наличие технических средств сбора данных о параметрах дорожного движения в городской агломерации на всех магистральных улицах районного значения;

подключение не менее 20 процентов уличных парковочных мест в городской агломерации к подсистеме управления парковочным пространством;

наличие не менее 60 процентов подвижного состава общественного транспорта, обеспечивающего передачу данных о местоположении и заполняемости пассажирами;

наличие знаков, табло переменной информации (табло с изменяющейся информацией) на магистральных городских дорогах и магистральных улицах общегородского значения с непрерывным движением (отсутствие регулируемых перекрестков, пешеходных переходов), обеспечивающих охват таких дорог и улиц в объеме не менее 20 процентов их протяженности;

наличие не менее 50 процентов периферийного оборудования, обеспечивающего передачу данных посредством широкополосных каналов связи;

наличие витрины данных, получаемых с элементов интеллектуальных транспортных систем, с представлением данных о не менее 5 параметрах;

д) четвертый уровень, предусматривающий:

интеграцию не менее 8 подсистем в интеграционной платформе;

подключение не менее 70 процентов светофорных объектов в городской агломерации к центру управления дорожным движением, обеспечивающим адаптивное светофорное регулирование;

подключение не менее 40 процентов уличных парковочных мест в городской агломерации к подсистеме управления парковочным пространством;

наличие не менее 80 процентов подвижного состава общественного транспорта, обеспечивающего передачу данных о местоположении и заполняемости пассажирами;

наличие знаков, табло переменной информации (табло с изменяющейся информацией) на магистральных городских дорогах и магистральных улицах общегородского значения с непрерывным движением (отсутствие регулируемых перекрестков, пешеходных переходов), обеспечивающих охват таких дорог и улиц в объеме не менее 30 процентов их протяженности;

наличие не менее 70 процентов периферийного оборудования, обеспечивающего передачу данных посредством широкополосных каналов связи;

наличие витрины данных, получаемых с элементов интеллектуальных транспортных систем, с предоставлением данных о не менее 7 параметрах;

е) пятый уровень, предусматривающий:

интеграцию всех подсистем в интеграционной платформе;

подключение не менее 85 процентов светофорных объектов в городской агломерации к центру управления дорожным движением, обеспечивающим адаптивное светофорное регулирование;

подключение не менее 60 процентов уличных парковочных мест в городской агломерации к подсистеме управления парковочным пространством;

наличие всего подвижного состава общественного транспорта, обеспечивающего передачу данных о местоположении и заполняемости пассажирами;

наличие знаков, табло переменной информации (табло с изменяющейся информацией) на магистральных городских дорогах и магистральных улицах общегородского значения с непрерывным движением (отсутствие регулируемых перекрестков, пешеходных переходов), обеспечивающих охват таких дорог и улиц в объеме не менее 50 процентов их протяженности; наличие не менее 90 процентов периферийного оборудования, обеспечивающего передачу данных посредством широкополосных каналов связи; наличие витрины данных, получаемых с элементов интеллектуальных транспортных систем, с представлением данных о не менее 9 параметрах; оборудование не менее 10 процентов наземных пешеходных переходов элементами интеллектуальных транспортных систем, позволяющими идентифицировать пешеходов.";

в) в пункте 15 слова "Орган исполнительной власти" заменить словами "Исполнительный орган";

г) приложение к методике перераспределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в целях софинансирования расходных обязательств по внедрению интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тыс. человек, в рамках федерального проекта "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы", предусмотренной приложением к указанным Правилам, изложить в следующей редакции:

"ПРИЛОЖЕНИЕ

к методике перераспределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в целях софинансирования расходных обязательств по внедрению интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тыс. человек, в рамках федерального проекта "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы" (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2022 г. № 2198)

КРИТЕРИИ

оценки программ субъектов Российской Федерации по созданию (модернизации) интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях в целях реализации мероприятия "Внедрение интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тыс. человек" в рамках федерального проекта "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" национального проекта "Безопасные качественные дороги"

Наименование

критерия эффективности локального проекта	Расчет критерия	Описание показателей,
необходимых для расчета критерия	Значение показателя	
фактического (на момент подготовки заявки на предоставление субсидии		
на очередной финансовый год и плановый период, сформированной в соответствии с методическими рекомендациями* и рассмотренной Федеральным дорожным агентством) (Ддо)		планируемого (после завершения программы субъекта Российской Федерации по созданию (модернизации) интеллектуальных транспортных систем
в городских агломерациях) (Дпс)	фактическое (на момент подготовки заявки на предоставление субсидии на очередной финансовый год	
и плановый период, сформированной в соответствии с методическими рекомендациями и рассмотренной Федеральным дорожным агентством)	планируемое (после завершения программы	

субъекта Российской Федерации по созданию (модернизации) интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях)

1. Доля светофорных объектов, установленных

в городской агломерации, подключенных к центру управления дорожным движением, обеспечивающих адаптивное светофорное регулирование, в общем количестве светофорных объектов, установленных в городской агломерации (процентов)

определяется

по формуле:

определяется

по формуле:

Ca - общее количество светофорных объектов, установленных

в городской агломерации

и подключенных к центру управления дорожным движением, обеспечивающих адаптивное светофорное регулирование;

Co - общее количество светофорных объектов, установленных в городской агломерации, включая дороги федерального, регионального

или межмуниципального

и местного значения

--

2. Доля светофорных объектов, установленных

в городской агломерации, подключенных к центру управления дорожным движением и обеспеченных техническими средствами сбора данных о параметрах дорожного движения, в общем количестве светофорных объектов, установленных в городской агломерации (процентов)

определяется

по формуле: $D_{до} = x \cdot 100$

определяется

по формуле: $D_{пс} = x \cdot 100$

N - количество светофорных объектов, установленных

в городской агломерации, подключенных к центру управления дорожным движением и

обеспеченных техническими средствами сбора данных

о параметрах дорожного движения;

Sp - общее количество светофорных объектов, установленных

в городской агломерации, подключенных к центру управления дорожным движением

--

3. Охват магистральных городских дорог в городской агломерации техническими средствами сбора данных о параметрах дорожного движения (процентов)

определяется

по формуле: $D_{до} = x \cdot 100$

определяется

по формуле: $D_{пс} = x \cdot 100$

M1 - протяженность участков магистральных городских дорог

в городской агломерации,

на которых установлены технические средства сбора данных о параметрах дорожного движения;

U - общая протяженность участков магистральных городских дорог

в городской агломерации

--

4. Охват магистральных улиц общегородского значения в городской агломерации техническими средствами сбора данных

о параметрах дорожного движения (процентов)

определяется

по формуле: $D_{до} = x \cdot 100$

определяется

по формуле: $D_{пс} = x \cdot 100$

M2 - протяженность участков магистральных улиц общегородского значения в городской агломерации, на которых установлены технические средства сбора данных о параметрах дорожного движения;

V - общая протяженность участков магистральных улиц общегородского значения в городской агломерации

--

5. Охват магистральных улиц районного значения

в городской агломерации техническими средствами сбора данных о параметрах дорожного движения (процентов)

определяется

по формуле: $D_{до} = x \cdot 100$

определяется

по формуле: $D_{пс} = x \cdot 100$

M3 - протяженность участков магистральных улиц районного значения в городской агломерации, на которых установлены технические средства сбора данных о параметрах дорожного движения;

N - общая протяженность участков магистральных улиц районного значения в городской агломерации

--

6. Доля пересечений магистральных городских дорог с любыми иными дорогами в городской агломерации, на которых установлены дорожные видеокамеры, в общем количестве таких пересечений в городской агломерации (процентов)

определяется

по формуле: $D_{до} = x \cdot 100$

определяется

по формуле: $D_{пс} = x \cdot 100$

V - количество пересечений магистральных городских дорог с любыми иными дорогами

в городской агломерации,

на которых установлены дорожные видеокамеры;

S - общее количество пересечений на магистральных городских дорогах в городской агломерации

--

7. Доля пересечений магистральных улиц общегородского значения с любыми иными дорогами в городской агломерации, на которых установлены дорожные видеокамеры, в общем количестве таких пересечений (процентов)

определяется

по формуле: $D_{до} = x \cdot 100$

определяется

по формуле: $D_{пс} = x \cdot 100$

W - количество пересечений магистральных улиц общегородского значения с любыми иными дорогами

в городской агломерации,

на которых установлены дорожные видеокамеры;

I - общее количество пересечений на магистральных улицах общегородского значения

--

8. Доля пересечений магистральных улиц районного значения с любыми иными дорогами в городской агломерации, на которых установлены дорожные видеокамеры, в общем количестве таких пересечений (процентов) определяется

по формуле: $D_{до} = \frac{Y}{G} \times 100$

определяется

по формуле: $D_{пс} = \frac{Y}{G} \times 100$

Y - количество пересечений магистральных улиц районного значения с любыми иными дорогами в городской агломерации, на которых установлены дорожные видеокамеры;

G - общее количество пересечений на магистральных улицах районного значения

--

9. Доля уличных парковочных мест

в городской агломерации, охваченных подсистемой управления парковочным пространством (процентов) определяется

определяется

по формуле: $D_{до} = \frac{P}{R} \times 100$

определяется

по формуле: $D_{пс} = \frac{P}{R} \times 100$

P - количество уличных парковочных мест в городской агломерации, охваченных подсистемой управления парковочным пространством;

R - общее количество уличных парковочных мест в городской агломерации

--

10. Доля подвижного состава общественного транспорта, обеспечивающего передачу данных о местоположении

и заполняемости пассажирами (процентов) определяется

определяется

по формуле: $D_{до} = \frac{Q}{T} \times 100$

определяется

по формуле: $D_{пс} = \frac{Q}{T} \times 100$

Q - количество единиц подвижного состава общественного транспорта, обеспечивающего передачу данных о местоположении

и заполняемости пассажирами

в центр мониторинга и управления общественным транспортом;

T - общее количество единиц подвижного состава общественного транспорта

--

11. Охват магистральных городских дорог и магистральных улиц общегородского значения с непрерывным движением (отсутствие регулируемых перекрестков, пешеходных переходов) знаками, табло переменной информации (табло с изменяющейся информацией) (процентов)

определяется

по формуле: $D_{до} = \frac{M4}{T} \times 100$

определяется

по формуле: $D_{пс} = \frac{M4}{T} \times 100$

M4 - протяженность участков магистральных городских дорог и магистральных улиц общегородского значения

с непрерывным движением (отсутствие регулируемых перекрестков, пешеходных переходов), на которых установлены знаки, табло переменной информации (табло с изменяющейся информацией);

T - общая протяженность участков магистральных городских дорог

и магистральных улиц общегородского значения с непрерывным движением (отсутствие регулируемых перекрестков, пешеходных переходов)

--

12. Доля периферийного оборудования, передача данных с которого осуществляется посредством широкополосных каналов связи, в общем количестве периферийного оборудования (процентов) определяется

по формуле: $D_{до} = x \cdot 100$

определяется

по формуле: $D_{пс} = x \cdot 100$

F - количество периферийного оборудования, передача данных с которого осуществляется посредством широкополосных каналов связи;

J - общее количество периферийного оборудования

--

13. Доля наземных пешеходных переходов, оборудованных элементами интеллектуальных транспортных систем, позволяющими идентифицировать пешеходов, в общем количестве пешеходных переходов (процентов)

определяется

по формуле: $D_{до} = x \cdot 100$

определяется

по формуле: $D_{пс} = x \cdot 100$

K - количество наземных пешеходных переходов, оборудованных элементами интеллектуальных транспортных систем, позволяющими идентифицировать пешеходов;

L - общее количество наземных пешеходных переходов

--

14. Подсистема метеомониторинга

DдоDпс0 - подсистема отсутствует

в городской агломерации;

1 - подсистема создана

и находится в эксплуатации

в городской агломерации

--

15. Подсистема диспетчеризации управления служб содержания дорог

DдоDпс0 - подсистема отсутствует

в городской агломерации;

1 - подсистема создана и находится в эксплуатации

в городской агломерации

--

16. Подсистема управления парковочным пространством

DдоDпс0 - подсистема отсутствует

в городской агломерации;

1 - подсистема создана

и находится в эксплуатации

в городской агломерации

--

17. Подсистема видеонаблюдения, детектирования дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций

DдоDпс0 - подсистема видеонаблюдения, детектирования дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций отсутствует;

1 - подсистема видеонаблюдения, детектирования дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций создана

--

18. Подсистема светофорного управления

DдоДпс0 - подсистема светофорного управления отсутствует;

1 - подсистема светофорного управления создана

--

19. Подсистема мониторинга параметров транспортного потока

DдоДпс0 - подсистема мониторинга параметров транспортного потока отсутствует;

1 - подсистема мониторинга параметров транспортного потока создана

--

20. Подсистема обеспечения приоритета движения транспортных средств, охватывающая все светофорные объекты

в городской агломерации, подключенные к центру управления дорожным движением

DдоДпс0 - подсистема отсутствует

в городской агломерации;

1 - подсистема создана

и находится в эксплуатации

в городской агломерации

--

21. Центр управления дорожным движением

DдоДпс0 - центр управления дорожным движением отсутствует

в городской агломерации;

1 - центр управления дорожным движением создан

--

22. Центр мониторинга

и управления общественным транспортом

DдоДпс0 - центр мониторинга

и управления общественным

и специальным транспортом отсутствует в городской агломерации;

1 - центр мониторинга

и управления общественным и специальным транспортом создан

--

23. Транспортная модель городской агломерации

DдоДпс0 - транспортная модель городской агломерации отсутствует;

1 - транспортная модель городской агломерации создана

--

24. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры

DдоДпс0 - программа комплексного развития транспортной инфраструктуры отсутствует;

1 - программа комплексного развития транспортной инфраструктуры утверждена

--

25. Комплексная схема организации дорожного движения

DдоДпс0 - комплексная схема организации дорожного движения отсутствует;

1 - комплексная схема организации дорожного движения утверждена

--

26. Витрина данных, получаемых с элементов интеллектуальных транспортных систем

ДдоДпс0 - отсутствует;

0,3 - обеспечивает предоставление данных о 5 - 6 параметрах;

0,7 - обеспечивает предоставление данных о 7 - 9 параметрах;

1 - обеспечивает предоставление данных о не менее 9 параметрах

--

27. Интеграционная платформа

ДдоДпс0 - отсутствует;

0,2 - обеспечивает интеграцию 3 подсистем;

0,4 - обеспечивает интеграцию 4 подсистем;

0,6 - обеспечивает интеграцию 6 подсистем;

0,8 - обеспечивает интеграцию 8 подсистем;

1 - обеспечивает интеграцию всех существующих подсистем интеллектуальных транспортных систем городской агломерации

--

* Методические рекомендации по разработке заявок (включая локальные проекты по созданию и модернизации интеллектуальных транспортных систем) субъектов Российской Федерации на получение иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в целях реализации мероприятия "Внедрение интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тысяч человек" в рамках федерального проекта "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы", утвержденные распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 21 марта 2022 г. № АК-74-р."

2. В приложении № 6 к указанной Программе:

а) в подпункте "а" пункта 3 слово "мероприятий" заменить словами "мероприятий (результатов)";

б) дополнить пунктом 5¹ следующего содержания:

"5¹. Предельный уровень софинансирования расходного обязательства субъекта Российской Федерации из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации определяется в соответствии с пунктом 13^{1.1} Правил формирования, предоставления и распределения субсидий.";

в) дополнить пунктом 9² следующего содержания:

"9². В случае если в текущем финансовом году лимиты бюджетных обязательств дополнительно доведены до Федерального дорожного агентства как получателя средств федерального бюджета на предоставление субсидий, за исключением лимитов бюджетных обязательств на предоставление бюджетам субъектов Российской Федерации субсидий, не использованных в отчетном финансовом году и подтвержденных Министерством финансов Российской Федерации для использования на те же цели в текущем финансовом году, такие субсидии распределяются без учета требований, установленных пунктами 9 и 9¹ настоящих Правил, исходя из предоставленных обращений высших должностных лиц субъектов Российской Федерации (руководителей высших исполнительных органов субъектов Российской Федерации), содержащих обязательства субъектов Российской Федерации по реализации мероприятий в объеме субсидий, дополнительно распределенных между субъектами Российской Федерации."

3. В приложении № 7 к указанной Программе:

а) абзац второй пункта 1 изложить в следующей редакции:

"Субсидии предоставляются в целях софинансирования расходных обязательств субъектов Российской Федерации, возникающих при приведении в нормативное состояние автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, обеспечивающих достижение целей, показателей и

результатов федерального проекта "Региональная и местная дорожная сеть", входящего в состав национального проекта "Безопасные качественные дороги" (далее соответственно - федеральный проект, национальный проект), в том числе предусматривающих реализацию мероприятий по строительству и (или) реконструкции искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения, стоимость которых не превышает 3 млрд. рублей.";

б) в подпункте "а" пункта 3 слово "мероприятий" заменить словами "мероприятий (результатов)";

в) в пункте 5 слова "отбора субъекта" заменить словами "отбора субъектов";

г) пункт 6 дополнить абзацем следующего содержания:

"Допускается возможность установления в соглашении различных уровней софинансирования расходного обязательства субъекта Российской Федерации из федерального бюджета по отдельным мероприятиям (объектам капитального строительства) в случае предоставления субсидий в целях софинансирования расходного обязательства субъекта Российской Федерации, предусматривающего реализацию более одного мероприятия (капитальные вложения в несколько объектов капитального строительства).";

д) дополнить пунктом 6¹ следующего содержания:

"6¹. Соглашение должно предусматривать обязательство субъекта Российской Федерации обеспечить проведение инструментальной диагностики автомобильных дорог и оценки технического состояния искусственных дорожных сооружений.";

е) пункт 7 дополнить абзацем следующего содержания:

"протяженность построенных (реконструированных) искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения (накопленным итогом).";

ж) пункт 10 изложить в следующей редакции:

"10. Размер предоставляемой бюджету i-го субъекта Российской Федерации субсидии определяется в соответствии с нормативами распределения доходов от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории Российской Федерации, в бюджеты субъектов Российской Федерации в целях реализации национального проекта, установленными федеральным законом о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период.";

з) дополнить пунктом 10¹ следующего содержания:

"10¹. В случае если в текущем финансовом году лимиты бюджетных обязательств дополнительно доведены до Федерального дорожного агентства как получателя средств федерального бюджета на предоставление субсидий, за исключением лимитов бюджетных обязательств на предоставление бюджетам субъектов Российской Федерации субсидий, не использованных в отчетном финансовом году и подтвержденных Министерством финансов Российской Федерации для использования на те же цели в текущем финансовом году, такие субсидии распределяются без учета требований, установленных пунктом 10 настоящих Правил, исходя из предоставленных обращений высших должностных лиц субъектов Российской Федерации (руководителей высших исполнительных органов субъектов Российской Федерации), содержащих обязательства субъектов Российской Федерации по реализации мероприятий в объеме субсидий, дополнительно распределенных между субъектами Российской Федерации.".

4. (Пункт утратил силу - Постановление Правительства Российской Федерации от 26.07.2024 № 1016)