

Специальное правовое регулирование строительства систем легкого метро и скоростного трамвая в Российской Федерации

А. А. Антипов

аспирант кафедры гражданско-правовых дисциплин
РЭУ им. Г. В. Плеханова.

Адрес: ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова»,
109992, Москва, Стремянный пер., д. 36.
E-mail: arsenij-antipow@mail.ru

Special Legal Regulation of the Construction of the Light Metro and High-Speed Tram Systems in the Russian Federation

A. A. Antipov

Postgraduate Student of the Department
of Civil Law Disciplines of the PRUE.

Address: Plekhanov Russian University of Economics, 36 Stremyanny Lane,
Moscow, 109992, Russian Federation.
E-mail: arsenij-antipow@mail.ru

Аннотация

В статье исследованы нормативные правовые акты, регулирующие строительство инфраструктуры различных видов легкорельсового транспорта в Российской Федерации. Развитие легкорельсового транспорта как более бюджетной альтернативы метрополитену и железной дороге является общемировой тенденцией, включая Российскую Федерацию. На эффективность работы системы существенно влияют технологические решения, применяемые при строительстве. В данной работе выявлены негативные моменты в правовом регулировании сферы легкорельсового транспорта в Российской Федерации. Предложения по усовершенствованию законодательства являются предметом последующих научных исследований в данном направлении. В качестве основных методов познания при проведении исследования были использованы логический, сравнительный, эмпирический, аналитический, историко-правовой, описательный и другие методы. Научную новизну исследования составил вывод о том, что одной из ключевых проблем российского правового регулирования видится отсутствие законодательного закрепления на понятийном уровне некоторых разновидностей легкорельсового транспорта, а также отсутствие современных технологических решений, предусматриваемых законом, равно как и недостаточность стандартизированного регулирования таких транспортных систем.

Ключевые слова: транспортное право, российское правовое регулирование, правовое регулирование рельсового транспорта, легкорельсовый транспорт, трамвай, метро.

Abstract

The article examines the regulatory legal acts regulating the construction of infrastructure for various types of light rail transport in the Russian Federation. The development of light rail transport as a more budget-friendly alternative to the metro and the railway is a global trend, including the Russian Federation. The efficiency of the system is significantly influenced by the technological solutions used in its construction. This paper identifies negative aspects in the legal regulation of light rail transport in the Russian Federation. Proposals for improving legislation are the subject of subsequent scientific research in this area. Logical, comparative, empirical, analytical, historical-legal, descriptive and other methods were used as the main methods of cognition during the research. The scientific novelty of the study is the following conclusion: one of the key problems of Russian legal regulation is the lack of legislative consolidation at the conceptual level of some varieties of light rail transport, as well as the lack of modern technological solutions provided by law, as well as the insufficiency of standardized regulation of such transport systems.

Keywords: transport law, Russian legal regulation, legal regulation of rail transport, light rail transport, tram, metro.

Легкорельсовый транспорт – это разновидность железнодорожного общественного транспорта, которая характеризуется меньшими габаритами, минимальными радиусами поворота, меньшей нагрузкой на ось, меньшей или сопоставимой провозной способностью по сравнению с метрополитеном и системой пассажирских поездов, при этом обладает большей или сопоставимой провозной способностью по сравнению с трамвайными системами, имеет техническое оснащение, обеспечивающее приоритет транспортным средствам системы над иными участниками дорожного движения либо ее полное физическое обособление от них, а также имеющая среднюю маршрутную скорость не менее 21 км/ч.

В ряде зарубежных стран к категории легкорельсового транспорта кроме железнодорожного подвижного состава относятся также поезда на шинном ходу, поэтому возможна ситуативная корректировка вышеприведенного определения.

В еще более широком значении в вышеуказанное определение включают также трамвайные системы, однако в рамках данного исследования трамвайные системы исключены из объекта исследования.

С учетом вышесказанного можно разделить системы легкорельсового транспорта на:

А) «технически полностью обособленные от иных участников дорожного движения и не подлежащие интеграции в улично-дорожную сеть в силу конструктивных особенностей», которые можно условно обозначить как легкое метро;

Б) «технически частично обособленные от иных участников дорожного движения и интегрированные, либо потенциально интегрируемые в улично-дорожную сеть», которые можно условно обозначить как скоростной трамвай [1].

Обозначив данную классификацию, необходимо уточнить, что существуют системы легкорельсового транспорта, использующие трамвайный тип подвижного состава, но представляющие собой физически полностью обособленные транспортные системы. Такие системы, как предлагается в классификации выше, следует относить к типу «скоростной трамвай». Их примерами можно считать системы легкорельсового транспорта в Севилье, на острове Маврикий (между городами Порт-Луи и Курепипе), в Оттаве (линия “Confederation”).

Существуют также системы легкорельсового транспорта, использующие сопоставимый с по-

ездным или поездной габарит подвижного состава, при этом задействованные на линиях с участками, проходящими по городским улицам. Такие системы аналогичным образом следует относить к типу «скоростной трамвай». Их примерами можно считать системы легкорельсового транспорта в Лос-Анджелесе, Франкфурте-на-Майне, Манчестере, Киото. До 2023 г. участок с уличным движением имела линия трамвая-интерурбана “South Shore” между городами Чикаго и Саут-Бенд [5].

Попытки систематизации государственной поддержки легкорельсового транспорта в Российской Федерации началась в 2020 г. в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» путем приобретения нового подвижного состава или обновления участков трамвайных линий. С 2022 г. приобретение нового трамвайного подвижного состава стало возможным в рамках национального проекта «Чистый воздух».

Оба национальных проекта продолжают действовать в 2024 г. В соответствии с целым рядом распоряжений Правительства Российской Федерации и в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Развитие транспортной системы”»¹ и Постановлением Правительства Российской Федерации от 7 сентября 2022 г. № 1579 «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации “Развитие транспортной системы” и признании утратившим силу отдельного положения постановления Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2021 г. № 2442»².

В 2023 г. Правительство России совместно с Министерством транспорта реализовали программу комплексного развития городского элект-

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Развитие транспортной системы”» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 01.01.2018. – № 1 (Часть II). – Ст. 340.

² Постановление Правительства Российской Федерации от 7 сентября 2022 г. № 1579 «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации “Развитие транспортной системы” и признании утратившим силу отдельного положения постановления Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2021 г. № 2442» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 12.09.2022. – № 37. – Ст. 6370.

трического транспорта в 10 субъектах Российской Федерации – в Курской, Липецкой, Ростовской, Саратовской, Нижегородской, Ярославской и Волгоградской областях, в Краснодарском, Красноярском и Пермском крае в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 марта 2023 г. №798-р¹. Финансирование вышеуказанных регионов в рамках данной программы продолжится также в 2024–2025 гг. в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 12 июня 2024 г. №1482-р².

Приобретение трамвайного подвижного состава и строительство/модернизация трамвайных линий возможны с помощью инфраструктурных кредитов, предоставляемых в соответствии со статьей 93.3 Бюджетного кодекса Российской Федерации³ и с учетом порядка, изложенного в Постановлении Правительства Российской Федерации от 14 июля 2021 г. № 1189 «Об утверждении Правил отбора инфраструктурных проектов, источником финансового обеспечения расходов на реализацию которых являются бюджетные кредиты из федерального бюджета бюджет-

там субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение реализации инфраструктурных проектов, и о внесении изменений в Положение о Правительственной комиссии по региональному развитию в Российской Федерации»⁴.

Строительство, модернизация и эксплуатация систем трамвая, включая системы и линии скоростного трамвая, возможны в рамках различных форм государственно-частного партнерства (далее – ГЧП). Подпункт 2 пункта 1 статьи 7 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»⁵ и подпункт 12 пункта 1 статьи 4 Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях»⁶ закрепляют в качестве объектов ГЧП и концессии любые объекты транспортной инфраструктуры и связанные с ними транспортные средства, кроме метрополитенов.

В рамках концессионных соглашений была реконструирована и передана в эксплуатацию концессионеру часть трамвайной сети в одном из районов Санкт-Петербурга, также в настоящее время ведется строительство трамвайной линии между Санкт-Петербургом и Пушкиным. Была построена и эксплуатируется концессионером междугородняя трамвайная линия Екатеринбург – Верхняя Пышма. Таганрог заключил с концессионером ООО «Синара – Городские Транспортные Решения Таганрог» соглашение на ре-

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 31 марта 2023 г. №798-р «Об утверждении распределения субсидий, предоставляемых в 2023–2025 годах из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации, в целях софинансирования расходов субъектов Российской Федерации по финансовому обеспечению реализации инфраструктурных проектов, направленных на комплексное развитие городского наземного электрического транспорта и автомобильного транспорта общего пользования, выполнение работ по освещению и благоустройству территорий, а также на закупку автобусов, приводимых в движение электрической энергией от батареи, заряжаемой от внешнего источника (электробусов), и объектов зарядной инфраструктуры для них» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 03.04.2023. – № 14. – Ст. 2541.

² Распоряжение Правительства Российской Федерации от 12 июня 2024 г. №1482-р «О внесении изменений в распределение субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации в целях обеспечения реализации инфраструктурных проектов, направленных на комплексное развитие городского наземного электрического транспорта и автомобильного транспорта общего пользования, выполнение работ по освещению и благоустройству территорий, а также на закупку автобусов, приводимых в движение электрической энергией от батареи, заряжаемой от внешнего источника (электробусов), и объектов зарядной инфраструктуры для них, на 2024 год» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 17.06.2024. – № 25. – Ст. 3538.

³ Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 145-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 03.08.1998. – № 31. – Ст. 3823.

⁴ Постановление Правительства Российской Федерации от 14 июля 2021 г. № 1189 «Об утверждении Правил отбора инфраструктурных проектов, источником финансового обеспечения расходов на реализацию которых являются бюджетные кредиты из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение реализации инфраструктурных проектов, и о внесении изменений в Положение о Правительственной комиссии по региональному развитию в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 02.08.2021. – № 31. – Ст. 5901.

⁵ Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 20.07.2015. – № 29 (часть I). – Ст. 4350.

⁶ Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 25.07.2005. – № 30 (ч. II). – Ст. 3126.

конструкцию и последующую эксплуатацию всей трамвайной сети. Все города, включенные в программу комплексного развития городского электрического транспорта в 10 субъектах Российской Федерации, также заключили концессионные соглашения на модернизацию трамвайной инфраструктуры; в некоторых из них эксплуатацию трамваев будет осуществлять местное муниципальное унитарное предприятие, в то время как в других эксплуатация системы договорным путем возложена на концессионера.

Законодательство Российской Федерации, включая вышеуказанные национальные проекты и программу Комплексного развития городского электрического транспорта в 10 субъектах Российской Федерации, допускает создание и эксплуатацию легкорельсового транспорта в виде скоростного трамвая.

На сегодняшний день в Российской Федерации есть две системы и одна линия скоростного трамвая, которые соответствуют юридически закреплённому в российских нормативно-правовых актах термину «скоростной трамвай». Это системы скоростного трамвая в Волгограде и Старом Осколе, а также трамвайная линия в Казани между остановками «Площадь Вахитова» – «Солнечный город» – «Академия Правосудия» – «Дворец химиков» – «Речной техникум».

Система скоростного трамвая в Волгограде – единственная действующая в Российской Федерации, которая имеет подземные участки и подземные остановочные пункты.

Определение понятия «скоростной трамвай» закреплено в пункте 3.36 Свода правил СП 98.13330.2018 «Трамвайные и троллейбусные линии» СНиП 2.05.09-90, утвержденного приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 20 ноября 2018 г. № 735/пр.

Согласно данному Своду правил, скоростная трамвайная линия – это участок трамвайной линии протяженностью не менее 2 км, на котором достигается расчетная скорость сообщения в часы пик 21 км/ч и более.

В документе на концептуальном уровне отсутствует предписание по использованию устройств и технических решений, а меры по обеспечению увеличения скорости движения и комфорта использования транспортной системы значительно устарели и представлены не в полной мере. Ряд параметров, такие как скорость посадки/высадки пассажиров отсутствуют. Доступность системы

для маломобильных категорий пассажиров также концептуально проработана слабо и ограничивается лишь общими предписаниями и незначительным набором технического оснащения преимущественно на подземных станциях трамвая. Требования к системам информирования пассажиров в вагоне и на остановочных пунктах представлены в усеченном варианте и касаются только подземных станций трамвая. Ряд технических решений являются устаревшими, в связи с чем представляются необходимыми существенные дополнения и переработка Свода правил СП 98.13330.2018 «Трамвайные и троллейбусные линии» [4].

Требования, предъявляемые к инфраструктуре скоростных трамвайных линий, имеют ряд технических отличий от требований к обычным линиям.

Линии скоростного трамвая должны быть проложены только на обособленном полотне, также допускается организация линий скоростного трамвая в тоннелях или на эстакадах в соответствии с пунктами 4.7 и 4.7а Свода правил СП 98.13330.2018 «Трамвайные и троллейбусные линии». Кроме того, в соответствии с пунктом 5.69 вышеуказанного Свода правил вдоль путей скоростных линий трамвая следует устанавливать ограждения наименьшей высотой 1 м и расстоянием от оси пути до ограждения не менее 2,8 м.

Линии скоростного трамвая строятся таким образом, что расстояние между осями смежных трамвайных путей на кривых участках, путепроводах, мостах, эстакадах и в тоннелях рассчитывается исходя из формулировки пунктов 5.3 и 5.4 Свода правил СП 98.13330.2018 «Трамвайные и троллейбусные линии».

Минимальная длина переходных кривых на линиях скоростного трамвая должна быть больше линий обычного трамвая, согласно пункту 5.11 вышеуказанного Свода правил. Возвышение головки наружного рельса в кривых у скоростных трамваев допускается большее, чем на линиях обычного трамвая, согласно пункту 5.21 того же нормативно-правового акта.

Балластная призма на кривых участках линий скоростного трамвая в соответствии с пунктом 5.57 также выше, чем у линий обычного трамвая.

Ширина колеи на линиях скоростного трамвая может варьироваться от 1520 до 1524 мм, согласно пункту 5.44 Свода правил СП

98.13330.2018 «Трамвайные и троллейбусные линии».

Организация пересечений линии скоростного трамвая с дорожно-уличной сетью, исходя из пункта 5.22, возможна как в одноуровневом, так и в двухуровневом исполнении.

Предлагается проанализировать формулировку данного пункта. Так, нормативно предлагается организация одноуровневых пешеходных переходов на пересечениях трамвайной линии с улицами и дорогами, выполняющими магистральную функцию, а также в местах, имеющих остановочные пункты. Важно отметить, что во всех вышеприведенных случаях было необходимо обеспечение видимости, которая позволяла бы водителю, заблаговременно увидевшему помеху на путях, применить экстренное торможение и остановиться, избежав ДТП. При обосновании, содержащемся в градостроительной документации, использование разноуровневых пересечений возможно в рамках туннелирования или эстакадирования как трамвайной линии, так и магистральной дороги. В случае организации пересечений линий скоростного трамвая с магистральными дорогами, наземными линиями метро и другими трамвайными линиями необходимо предусмотреть пешеходные переходы в данном месте на разных уровнях.

Пешеходные пересечения трамвайных линий необходимо проектировать с учетом их доступности для маломобильных категорий пешеходов, а также обеспечивать на пересечениях технические решения, способствующие безопасности перехода в соответствии с СП 42.13330, в том числе условия видимости, предупреждающую сигнализацию. При этом пешеходные переходы и переезды скоростных трамвайных линий, проходящих через застроенную территорию, необходимо организовывать, руководствуясь обоснованием и исходя из градостроительной ситуации.

Проблема доступности пешеходных переходов для маломобильных групп населения, равно как и меры по обеспечению безопасности пешеходных переходов изложены лишь на концептуальном уровне с минимумом конкретных технических решений (за исключением предупреждающей сигнализации).

Большое внимание, согласно тексту пункта 5.67 Свода правил СП 98.13330.2018 «Трамвайные и троллейбусные линии», уделяется подземным станциям трамвая: допустима постройка станций этого типа при условии обоснования со-

циально-экономической эффективности такого технического решения и его сравнения с другими возможными вариантами. При наличии подземных пешеходных переходов с ними необходимо объединять входы/выходы с подземной трамвайной станцией.

Дополнительные требования предъявляются к длине, ширине и высоте подземных посадочных платформ. Так, длина должна составлять не менее 60 метров и превосходить на 5 метров расчетную длину трамвайного состава. Минимальная ширина трамвайной платформы в тоннеле не должна составлять менее 3 метров, в остальном параметры ширины рассчитываются исходя из ожидаемого пассажирооборота. Высота платформы над уровнем верхней части головки рельса должна быть не более 30 сантиметров, чтобы обеспечить одноуровневость между платформой и подножками дверей трамвайного вагона. В случаях, когда высота подъема свыше 4 метров и высота спуска свыше 5 метров на подземных трамвайных станциях, а также в сооружениях, предназначенных для пересадки, между линиями необходимо монтировать эскалаторы. На подземных и эстакадных станциях трамвая следует предусматривать лифты или пандусы для маломобильных категорий граждан.

Пунктом 5.87 Свода правил СП 98.13330.2018 «Трамвайные и троллейбусные линии» предусмотрено, что подземные станции, полуподземные остановочные пункты и депо необходимо оборудовать системой громкоговорителей и световых табло для информирования пассажиров и работников трамвайной системы.

Сигнализация, централизация и блокировка скоростных трамвайных линий унифицированы с обычными трамвайными и троллейбусными линиями. На подземных участках следует использовать сигнализацию, аналогичную сигнализации метрополитена.

В качестве предварительного вывода можно отметить, что нынешняя редакция Свода правил не стимулирует разработку и применение технических решений, которые могли бы существенно повысить комфорт пассажиров и увеличить скорость и надежность систем легкорельсового транспорта трамвайного типа.

Видится необходимым законодательное закрепление применяемых на трамвайных линиях (включая линии скоростного трамвая) обязательных технических решений, таких как обязательное наличие посадочных платформ; регламента-

ция максимальной разницы высоты подножки вагона и посадочной платформы; обязательное оборудование посадочной платформы навесами, скамейками, урнами для мусора, системами, предоставляющими информацию о названии остановочного пункта, направлении движения, маршрутной сети, названиях маршрутов, расписании движения; наличие обособления рельсового пути посредством бордюрного камня, ограждений, изгородей и иных объектов; наличие обеспечивающих приоритет трамвайного транспорта шлагбаумов и/или светофорной сигнализации на пересечениях трамвайных линий с автомобильными и пешеходными дорожками.

Подробное регулирование вышеперечисленных аспектов применяется, например, в Германии, где действует закон BOStrab – Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung¹, который по подробности описания технических параметров и инженерных параметров уступает российскому СП, однако превосходит Свод правил СП 98.13330.2018 «Трамвайные и троллейбусные линии» в количестве предлагаемых технических решений и в части требований, предъявляемых к техническому оснащению линий, остановочных пунктов и подвижного состава².

Следует понимать, что цели СП 98.13330.2018 отличаются от BOStrab.

СП 98.13330.2018 – это акт, регулирующий инженерные параметры строительства сооружений трамвайной и троллейбусной инфраструктуры, а также сопутствующих ей элементов – системы сигнализации, связи, освещения, контактно-кабельного хозяйства.

BOStrab регулирует общественные отношения в сфере менеджмента, прав и обязанностей транспортного оператора в части эксплуатации и обеспечения безопасности трамвайных систем.

Важно отметить обязательность немецкого закона Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab), в то время как обязательность российского свода правил СП 98.13330.2018 «Трамвай-

ные и троллейбусные линии» на данный момент является юридически менее определенной.

Следует отметить, что в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2022 г. № 914³ вышеуказанный Свод правил не указан в перечне обязательных, следовательно, может возникнуть гипотетическое предположение о том, что он носит лишь рекомендательный характер, что фактически осложняет регулирование и унификацию наиболее удачных практик и решений, применяемых в отрасли городского электрического транспорта.

Интересно, что судебная практика, в том числе позиция Верховного суда, не подтверждает такую гипотетическую позицию.

Так, существует Решение Арбитражного суда Нижегородской области от 24 мая 2021 г. по делу № А43-5376/2021⁴, в котором разъяснено, что в случае, если несоблюдение требований СНиП или СП приводит к рискам для безопасности жизни или здоровья людей, требования таких СНиП и СП являются обязательными. Примером послужил необоснованный отказ одной из сторон в соблюдении требований СП 1.13130.2009 «Системы противопожарной защиты. Эвакуационные пути и выходы», введенных в действие после ввода зданий в эксплуатацию.

Аналогичная позиция содержится в определении Высшего арбитражного суда от 24 июля 2014 г. № ВАС-8821/14 по делу № А42-1520/2013⁵.

Также Решением Верховного суда Российской Федерации от 27 мая 2015 г. по делу № АКПИ15-360 был признан обязательным к исполнению СНиП 2.05.06-85 «Магистральные трубопроводы».

¹ Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen am 11.12.1987 // Bundesministerium der Justiz. – URL: https://www.gesetze-im-internet.de/strabbo_1987/

² Свод правил СП 98.13330.2018 «Трамвайные и троллейбусные линии» СНиП 2.05.09-90 (утв. и введен в действие приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 20 ноября 2018 г. № 735/пг). – М., 2023.

³ Постановление Правительства Российской Федерации от 20 мая 2022 г. № 914 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 28 мая 2021 г. № 815» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 30.05.2022. – № 22. – Ст. 3662.

⁴ Решение Арбитражного суда Нижегородской области от 24 мая 2021 г. по делу № А43-5376/2021. – URL: https://sudact.ru/arbitral/doc/ivgMdfKLyhrX/?arbitral-txt=&arbitral-case_doc=%D0%9043-5376%2F2021+&arbitral-lawchunkinfo=&arbitral-date_from=&arbitral-date_to=&arbitral-region=&arbitral-court=&arbitral-judge= (дата обращения: 21.06.2024).

⁵ Определение Высшего арбитражного суда от 24 июля 2014 г. № ВАС-8821/14 по делу № А42-1520/2013. – URL: https://sudact.ru/arbitral/doc/AVMuEk2wsWZJ/?arbitral-txt=&arbitral-case_doc=%D0%9042-1520%2F2013+&arbitral-lawchunkinfo=&arbitral-date_from=&arbitral-date_to=&arbitral-region=&arbitral-court=&arbitral-judge=&snippet_pos=122#snippet (дата обращения: 23.06.2024).

Важно обратить внимание, что в рамках дела А43-5376/2021 доводом одной из сторон было то, что Приказ Росстандарта от 3 июня 2019 г. № 1317, действовавший на момент возникновения спорных правоотношений, закрепил перечень документов в области стандартизации, и в результате их применения на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона от 22 июля 2008 г. № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности». Пункт 208 вышеуказанного перечня содержит Свод правил СП 1.13130.2009 «Системы противопожарной защиты. Эвакуационные пути и выходы», что означает его обязательность в рамках исполнения требований противопожарной безопасности.

Это означает, что в соответствии с судебной практикой СП, СНиП являются обязательными к исполнению, если их несоблюдение «приводит к недопустимому риску для безопасности жизни или здоровья людей». Однако с учетом того, что вышеуказанные судебные прецеденты не являются источником права в романо-германской правовой семье, статус обязательности всех пунктов, содержащихся в СП 98.13330.2018 «Трамвайные и троллейбусные линии», является спорным и неопределенным.

Обязательность норм, содержащих требования к оборудованию трамвайных линий, становится актуальной, поскольку в настоящее время в Российской Федерации в рамках концессионного соглашения ведется модернизация сети частично подземного скоростного трамвая в Волгограде, а также достраиваются в виде участков подземного скоростного трамвая строившиеся метрополитены Красноярска и Челябинска [2]. Полностью наземные линии скоростного трамвая в 2024 г. строятся в Саратове и Ростове-на-Дону.

Конвертация недостроенных систем метрополитена в легкорельсовый транспорт трамвайного типа, т. е. интегрируемый в уличную среду, во-первых, снижает стоимость строительства линии, так как исключает необходимость в организации полностью изолированных от иных участников дорожного движения станций и путевой инфраструктуры, как правило подземных либо эстакадных на всем протяжении следования линии.

Во-вторых, это снижает эксплуатационные расходы, поскольку протяженность наиболее дорогих в эксплуатации туннельных и эстакадных участков может быть короче протяженности всего маршрута благодаря возможности использова-

ния трамвайным транспортом уличного пространства и иных наземных участков без необходимости полного изолирования их от других участников дорожного движения. Также при наличии существующей технологии эксплуатации трамвайного транспорта и депо как объектов транспортной инфраструктуры гипотетически может не потребоваться создание отдельного комплекса обслуживания подвижного состава линий скоростного подземного трамвая, что потенциально может снижать капитальные и эксплуатационные расходы благодаря фактору унификации [3].

При отсутствии применения единых технических требований к системам легкорельсового транспорта представляется затруднительным использование в полной мере скоростных характеристик данного вида транспорта, поскольку расчетная скорость сообщения в часы пик (21 км/ч) является минимальным требованием, предъявляемым к таким системам, хотя многие транспортные операторы в мире стремятся максимально задействовать скоростной потенциал инфраструктуры.

Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» с Приложением № 1–3¹ не содержит описания технических устройств, применяемых на регулируемых переездах легкорельсового транспорта во многих странах мира, включая специальные светофоры и шлагбаумы.

Отсутствуют систематизированные Федеральные нормативные правовые акты, содержащие определение и регламентирующие применение светофоров с приоритетом общественного транспорта.

Постановление Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2023 г. № 2086 «Об утверждении требований к региональному стандарту транспортного обслуживания населения»² также в полной мере не выделяет отдель-

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. – 22.11.1993. – № 47. – Ст. 4531.

² Постановление Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2023 г. № 2086 «Об утверждении требований к региональному стандарту транспортного обслуживания населения» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 18.12.2023. – № 51. – Ст. 9349.

ных параметров по региональной стандартизации требований, предъявляемых к системам легкорельсового транспорта в субъектах Российской Федерации.

Особого внимания требует недостаточная системность мер государственной и региональной поддержки систем городского электротранспорта, включая системы скоростных трамваев.

С 25 декабря 1991 г. по 1 января 2020 г. в России преобладала тенденция сокращения трамвайного транспорта. Трамвайные системы были закрыты, а их инфраструктура демонтирована в Грозном (1932–1994), Шахтах (1932–2001), Архангельске (1916–2004), Астрахани (1900–2007), Иванове (1934–2008), Воронеже (1926–2009), Рязани (1963–2010), Ногинске (1924–2013), Дзержинске (1933–2015), Твери (1901–2018).

Трамвайная система Комсомольска-на-Амуре де-юре законсервирована в 2018 г. из-за аварийного состояния путепровода, соединяющего линию в депо с остальной сетью; при этом финансовые средства на реконструкцию путепровода ежегодно не закладывают в документы бюджетного планирования. С 2018 по 2024 г. (момент написания данной статьи) после остановки трамвайного движения в Комсомольске-на-Амуре не стало регулярных маршрутов городского транспорта, работающих по регулируемым тарифам.

Также после 2020 г. в Российской Федерации закрылась одна трамвайная система в Усть-Илимске (1988–2022), а одна из трамвайных линий Хабаровска демонтируется в 2024 г.

В период с 2000 по 2024 г. протяженность трамвайных путей в Российской Федерации снизилась с 3 000 до примерно 2 371 километра. Количество трамвайных вагонов в России с 1990 по 2024 г. сократилось с 14 200 до 7 882 вагонов.

Легкое метро как самостоятельный вид легкорельсового общественного транспорта юридически не определен и не стандартизирован, его строительство и эксплуатация в настоящих правовых реалиях Российской Федерации представляются затруднительными.

В соответствии со статьей 4 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹ юридически существуют только че-

тыре вида внеуличных транспортных систем, к ним относятся метрополитен, монорельсовый транспорт, подвесная канатная дорога транспортная и фуникулер транспортный, называемый также наземной канатной дорогой транспортной.

Единственной возможностью для легальной эксплуатации системы легкого метрополитена является применение технического решения, подразумевающего канатную тягу вагонов. В таком случае эта система будет юридически классифицироваться как наземная канатная дорога транспортная.

Однако применение такого инженерного решения существенно ограничит максимальную скорость движения, максимальную провозную способность и усложнит развитие путевой инфраструктуры системы. Применение канатной тяги в системах направляемого транспорта наиболее эффективно на коротких дистанциях, а на более длинных дистанциях целесообразнее применение электрической тяги. В России построена и эксплуатируется одна система горизонтальной транспортной наземной канатной дороги – «Автоматизированная система перевозки пассажиров» в аэропорту Шереметьево.

Отсутствуют приказ Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении типовых правил технической эксплуатации легкого метрополитена, поскольку в соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 468 от 21 декабря 2018 г. эксплуатация систем именно легкого метро не представляется возможной².

Российское законодательство закрепляет обширный перечень объектов концессионного соглашения, а также соглашения о государственно-частном партнерстве, включая объекты уличного общественного транспорта и системы внеуличного транспорта, такие как железная дорога, монорельсовая система, канатная дорога и фуникулер.

При этом ни Федеральный закон «О концессионных соглашениях», ни Федеральный закон

дельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 01.01.2018. – № 1 (Часть I). – Ст. 26.

² Приказ Министерства транспорта Российской Федерации № 468 от 21 декабря 2018 г. «Об утверждении Типовых правил технической эксплуатации метрополитена» (зарегистрировано в Минюсте России 12.04.2019 № 54350) // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 12.04.2019).

¹ Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в от-

«О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации» не содержат в качестве объекта метрополитен; более того, во избежание неоднозначности толкования оба закона прямо указывают, что объектами могут быть разные транспортные системы, кроме метрополитена.

Это означает невозможность регулирования строительства и эксплуатации метрополитена с помощью взаимодействия публичных органов власти и частных компаний в рамках вышеуказанных законов. Специальное законодательное регулирование данных общественных отношений, такое как, например, гипотетически возможный Федеральный закон «О государственно-частном партнерстве и концессии систем метрополитена» также отсутствует.

Важно обратить внимание, что законодательство не исключает привлечения частных компаний непосредственно для строительства инфраструктуры метрополитена, нет прямого юридического запрета и на софинансирование проектов строительства станций и иных объектов инфраструктуры метро. Де-юре отсутствуют ограничения для компании перевозчика и эксплуатанта, связанные с их организационно-правовой формой, однако де-факто все компании-перевозчики, являющиеся эксплуатантами, организованы в форме унитарных предприятий.

Все вышеуказанное демонстрирует, что частные юридические лица имеют ограничения только в разных формах государственно-частного партнерства и концессии в отношении метрополитенов.

Подводя итоги, отметим, что существующее правовое регулирование в Российской Федерации действительно затрудняет строительство и эксплуатацию систем легкого метро ввиду правовой неопределенности данного вида транспорта. Требования, предъявляемые к системам скоростного трамвайного транспорта, не содержат инновационных и современных технических решений, позволяющих существенно улучшить эффективность таких систем.

При этом Российская Федерация предоставляет поддержку системам электротранспорта, а в

ряде регионов уже сейчас ведутся строительство и реконструкция систем скоростного трамвайного транспорта. При этом ограниченный перечень субъектов, участвующих в программе, отсутствие стандартов применения целого ряда технологических решений при строительстве систем скоростного трамвайного транспорта могут существенно снижать скоростные характеристики таких систем, не делая данный вид транспорта альтернативой метрополитену как частоходящему и одновременно скоростному виду транспорта.

Без надлежащего обеспечения приоритета над другими участниками дорожного движения системы легкорельсового транспорта могут работать нестабильно, поскольку у них появляется зависимость от дорожной ситуации.

Выявление существующих недостатков современного российского законодательства открывает значительный потенциал, поскольку позволяет более детально изучить каждую правовую проблему и предложить пути ее преодоления с помощью совершенствования отечественного законодательства, в том числе путем рецепции и адаптации зарубежных правовых норм в российские правовые нормы.

В данный момент автором ведутся параллельные исследования, связанные с предложением законодательных инициатив по принятию национального проекта «Городской электротранспорт», а также по внесению изменений в существующие нормативно-правовые акты и разработке Федеральных законов и иных нормативно-правовых актов, которые позволили бы систематизировать меры государственной и региональной поддержки систем электротранспорта на всей территории страны.

Представляется необходимой разработка специального закона и новых стандартов и сводов правил, регулирующих строительство и эксплуатацию линий скоростного трамвайного транспорта и систем легкого метро, как и создание нормативной базы для строительства и эксплуатации систем скоростного автобусного/троллейбусного транспорта.

Список литературы

1. Глозман О. С. Вопросы развития пассажирского транспорта в городах России // Жилищное строительство. – 2018. – № 11. – С. 16–19.
2. Горяев Н. К., Бандурко С. О., Резников С. М. Оценка эффективности вариантов использования туннелей челябинского метрополитена // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2021. – Т. 15. – № 3. – С. 190–196.
3. Дудкин Е. П., Черняева В. А., Дороничева С. А. Основные аспекты проектирования систем рельсового транспорта в городах // Современные проблемы транспортного комплекса России. – 2016. – Т. 6. – № 1. – С. 38–43.
4. Щуров Н. И., Никулин М. Ю. Перспективы легкорельсового транспорта в городах России // Транспорт Российской Федерации. – 2011. – № 2 (33). – С. 26–29.
5. Boorse J. K. et al. This Is Light Rail Transit // Transportation Research E-Circular. – Number E-C033, July 2001. – Dallas, Texas, 2001. – URL: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/circulars/ec033.pdf>