

3. Куликов, Ю.И. Инновационные подходы в решении проблем развития городского транспорта (на примере г. Хабаровска) / Ю.И. Куликов, И.Н. Пугачёв, Г.Я. Маркелов // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2013. – № 11. – С. 38–43.

Поступила 16 декабря 2016 года

УДК 332:625. 656:712

НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ГОРОДОВ

С.А. Ваксман, И.Н. Пугачёв, Ю.И. Куликов

Рассмотрены возможности реализации программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городов и агломераций.

Authors describe the program realization possibilities of cities and agglomeration' transport infrastructure complex development.

Современная урбанизация и развитие городов и агломераций взаимосвязаны с транспортом, который определяет технические возможности жизнедеятельности и жизнеобеспечения города. Процесс современной урбанизации РФ характеризуется преобладающим наличием городского населения, доля которого в общей численности населения РФ составляет 74 %, и интенсивным ростом автомобилизации, что требует совершенствования транспортного градостроительного проектирования, организации и безопасности дорожного движения, использования инновационных креативных решений, кадрового обеспечения, создания нормативно-правовой и методической базы, а также разработки социальных стандартов и индикаторов качества жизни населения.

Эффективное функционирование транспортных систем городов и зон их влияния должно определяться программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований и наличием нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность и полномочия органов местного самоуправления в связи с выходом документов, определяющих нормативно-правовое поле. С 1 января 2015 года вступил в силу Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный

кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», которым внесены дополнения по программам комплексного развития транспортной и социальной инфраструктуры поселений, городских округов. Постановлением Правительства РФ от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» утверждены требования, содержание и сроки реализации программ. В помощь администрациям муниципальных образований издан приказ Минтранса России от 26 мая 2016 года № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» и письмо Минтранса России исполнителем органом государственной власти субъектов РФ об активизации подготовки программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов. Во всех случаях программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа разрабатываются и утверждаются органами местного самоуправления. Федеральный закон от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определил на основе транспортного спроса условия оптимизации комплексной системы обслуживания населения ГОПТ, целевые показатели (индикаторы) которого должны содержаться в паспорте программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа. При этом органы местного самоуправления имеют полномочия по институциональным преобразованиям в составе программы мероприятий (инновационных проектов).

Таким образом, есть определенное движение в создании нормативно-правового обеспечения транспортного функционирования городов. В то же время ситуация, сложившаяся в российских городах в области ГОПТ, не соответствует современной мировой практике по ряду инновационных характеристик. По данным изданной национальной концепции устойчивых городских транспортных си-

стем [1], выполненной по заказу Минтранса России, отмечается следующие причины сложившейся ситуации:

1) в большинстве городов России городской транспорт не рассматривается как единое целое ни с функциональной, ни с пространственной точки зрения; территориальное планирование практически никак не связано с транспортным планированием, что затрудняет создание городской агломерации, объединяющей близлежащие муниципальные образования, границы землепользования которых не урегулированы в правовом отношении;

2) финансовые ресурсы, выделяемые в городах на нужды городского транспорта, недостаточны по объёму, носят непредсказуемый характер и не проходят процесс стратегического планирования;

3) российским городам необходимо укрепить свой институциональный и технический потенциал в различных функциональных областях (содержание автомобильных дорог, организация и безопасность дорожного движения, интеграция работы различных видов транспорта, регулирование спроса на пользование индивидуальным транспортом, использование скоростных внеуличных видов транспорта, тарифная политика, спутниковый мониторинг и др.);

4) необходимо реформировать систему организаций регулярных перевозок пассажиров и багажа на общественных видах транспорта с учётом качества и льготности обслуживания, соблюдения социальных стандартов, в том числе для маломобильных граждан, и конкурсного отбора транспортных операторов (перевозчиков).

Из всех видов городского транспорта наибольшую значимость имеет пассажирский транспорт общего пользования, подразделяемый на массовый общественный и индивидуальный (легковые автомобили, мопеды, мотоциклы, велосипеды и др.). Практика эксплуатации легковых автомобилей и такси в городах мира показала, что они не могут быть альтернативой развитию общественного городского транспорта из-за малой провозной способности и конструктивной неэффективности использования полезной транспортной площади и лишь повышает загрузку улично-дорожной сети города [2].

Анализ состояния ТС городов России свидетельствует, что на современном этапе необходимо повышать эффективность сложившейся транспортной планировки городов, реально обеспечить приоритетность развития общественного транспорта общего пользования при снижении конфликтности между ним и индивидуальным

транспортом и необходимость комплексного развития городской среды в увязке с транспортной системой городов.

Лидирующая позиция автотранспорта в транспортной системе городов определяет основную инфраструктуру городского транспорта, включающую улично-дорожную сеть, транспортные средства, сети обслуживания и технические средства управления движением. При этом функционирование автотранспорта регламентируется нормативно-правовой базой, определяющей правовые основы организации перевозок пассажиров и багажа, грузов и безопасности дорожного движения. Основным законом, регламентирующим перевозку грузов, пассажиров и багажа является Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». К подзаконным нормативным актам, вытекающим из указанного ФЗ, относятся «Правила перевозок грузов автомобильным транспортом» (утв. постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2011 года № 272) и «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (утв. постановлением Правительства РФ от 14 февраля 2009 года № 112).

Функционирование автомобильного транспорта, как источника повышенной опасности регламентируется рядом федеральных законов:

– от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

– от 3 февраля 2014 года № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности»;

– от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В связи с высоким уровнем дорожно-транспортной аварийности в РФ, особенно на территории городов и агломераций, на которые приходится до 70 % ДТП в России, в них погибает более 40 % и получают ранение более 65 % общего числа пострадавших, требуется разработка проекта Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на среднесрочный период с ориентацией на инновационные концепты, к которым в первую очередь относятся «Безопасный город» и «Интеллектуальный город», в основе кото-

рых заложены аппаратно-программные комплексы, обеспечивающие автоматизированное управление транспортными системами городов, спутниковый мониторинг перевозок с последующим переходом к созданию наземных беспилотных транспортных средств и применению на транспорте беспилотных технологий в рамках Стратегии научно-технологического развития РФ, утвержденной Указом Президента РФ от 01.12.2016 г. № 642. Интегрирующим концептом урбанизации является «Комфортный город» в рамках реализации приоритетного федерального проекта «Формирование комфортной городской среды»[3].

При разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) крупных городских агломераций в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги», следует руководствоваться «Методическими рекомендациями» Минтранса России, определяющими порядок разработки и реализации, цели, задачи и целевые показатели (индикаторы ПКРТИ), а также требования к мероприятиям и к составу ПКРТИ. Главные цели этого глобального проекта – приведение дорожной сети в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние и обеспечение необходимого уровня безопасности движения на дорожной сети через основные целевые показатели – снижение очагов аварийности и повышение доли протяженности дорог в нормативном состоянии в целевых значениях: к 2018 году – не менее 50 %, к 2025 году – не менее 85 %.

Литература

1. Национальная концепция устойчивых городских транспортных систем. – М.: Издательство «Алекс» (ИП Поликанин А.А.), 2013. – 192 с.
2. Пугачев, И.Н. Концептуальные подходы развития городского транспорта на современном этапе / И.Н. Пугачев, Ю.И. Куликов // Транспорт Российской Федерации. – 2013. – № 4 (47). – С. 8–11.
3. Куликов, Ю.И. Инновационные подходы в решении проблем развития городского транспорта (на примере г. Хабаровска) / Ю.И. Куликов, И.Н. Пугачёв, Г.Я. Маркелов // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2013. – № 11. – С. 38–43.

Поступила 16 декабря 2016 года