



Транспортный  
университет

# Планирование транспорта агломераций: целевой подход и текущая реализация

**Александр Морозов,**  
Вице-президент МАП ГЭТ,  
Научный руководитель ЦРТОП РУТ (МИИТ),  
Зав. Лабораторией проблем развития ГЭТ ОАО НИИАТ,  
директор по транспортному планированию ПКТИ  
+7 (903) 157-9733

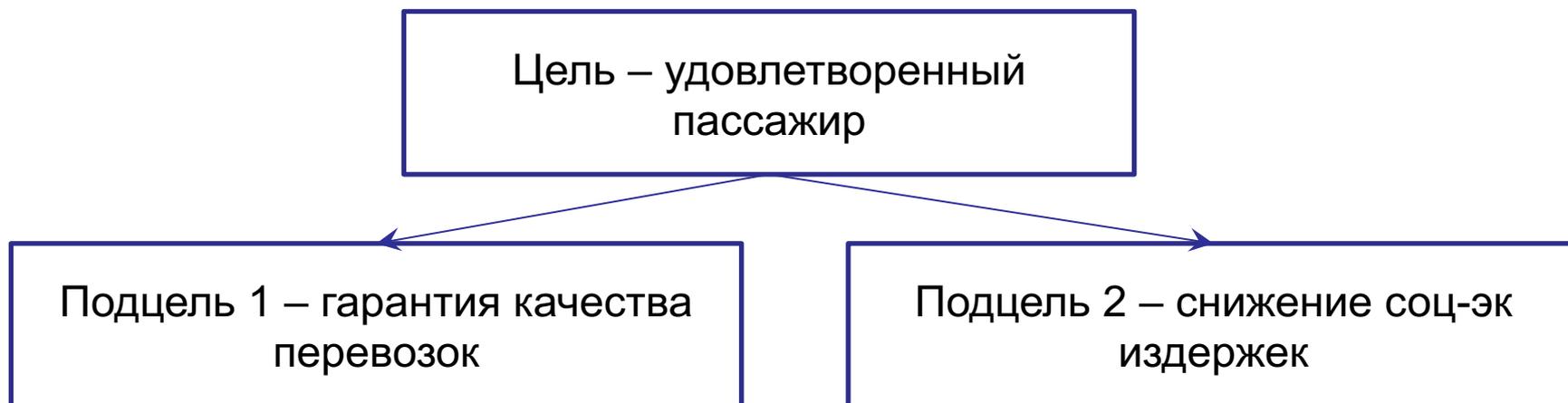


## Цели ПТОП

Общественный транспорт – инструмент устойчивого развития. Социально-экономические издержки кратно снижаются: расходы – в 2-3 раза, экологические – в десятки раз, ДТП – в 40-130 раз, затраты времени – в зависимости от загрузки.

Цель создания ПТОП – снижение социально-экономических издержек.

Цель развития ПТОП – удовлетворенный пассажир:





## Где начинается социальный стандарт?

Социальный стандарт — это минимальный уровень гарантий предоставления общедоступных, **бесплатных и льготируемых** социальных услуг...  
выражаемый в нормах и нормативах и обеспечиваемый за счет финансирования из консолидированного бюджета области и государственных территориальных внебюджетных фондов» (Закон Самарской области от 17.03.2000 № 6-ГД).

Параметр	Межрегиональный	Региональный	Агломерации (трудовые)
Потребность в поездках	Туризм или крайне редко – соц.услуги	Туризм, изредка – региональные соц.услуги	Жизненно необходима на ежеднев. основе
Уровень влияния на соц-эк. издерж.	Минимальный	Умеренный	Значительный
Расходы для населения	По возможностям жителя	Иногда могут быть высокими	Весьма чувствительны

Планирование на основе социального стандарта – прежде всего, задача транспортного планирования **АГЛОМЕРАЦИЙ**.



Документы планирования – это «**бизнес-план**» обеспечения социальных гарантий с наименьшими социально-экономическими издержками.

Порядок работы (в идеале):

1. Группа муниципалитетов подписывают соглашение о создании **Транспортной Агломерации** как **органа управления и финансирования** единой транспортной системы агломерации.
2. Администрация транспортной агломерации (АТА) заказывает и оплачивает разработку **Агломерационного КПТО** (комплексного плана транспортного обслуживания населения), в составе которого есть **Социальный стандарт**.
3. АТА утверждает тарифы для пассажиров и бюджетного финансирования (на основе разработок АКПТО), организует сбор билетной выручки:
  - безлимитные проездные билеты в приоритете;
  - запрет на доплату за пересадки;
  - вся выручка – в бюджет АТА.
4. АТА заказывает транспортную работу у перевозчиков всех видов транспорта (в т.ч. метрополитен, речной, ЖД и т.п.) на единых условиях (брутто-контракты) на выпуск ПС (без привязки к маршрутам);
5. АТА проводит мониторинг достигаемого качества и свободно корректирует параметры маршрутной сети.



## Что имеем в 220-ФЗ

Параметр	Желательно	Что имеем
Уровень планирования	Прежде всего - агломерации	Агломерации не определены. Уровень РКПТО – регион.
Виды транспорта	Полная интеграция всех видов	220-ФЗ управляет только НГПТ, остальные виды – «увязка» (необязательна)
Стандарты	Обязательны	Обязательны
РКПТО	Обязателен	Обязателен

Сделан шаг навстречу обязательности планирования, но шаг неполный.

Необходим Закон о транспортном обслуживании населения:

- единое управление агломерацией;
- единое управление всеми видами транспорта.



## Как быть сейчас?

Порядок работы (в текущих условиях):

1. Прорабатывать в составе РКПТО ВСЕ виды транспорта, но до утверждения РКПТО согласовывать изменения по ЖД, водному транспорту, метрополитену с организациями, планирующими эти виды транспорта в соответствии с законом (получать согласование на интеграцию проработанных планов РКПТО с ведомственными планами);
2. Передавать полномочия по агломерациям на уровень регионов и готовить КПТО агломераций отдельным томом в составе РКПТО.
3. Методически:
  - Слияние КСОТ региона и РКПТО как единого документа;
  - Слияние КСОТ муниципалитета с ДПРП муниципального образования;
  - При передаче полномочий мун. на регион, выделять агломерации в отдельные тома РКПТО;
  - Сохранение ПКРТИ на региональном и муниципальном уровне;
  - Сохранение КСОДД на муниципальном уровне.

- Цель: Необходим закон об организации транспортного обслуживания населения для:
  - интеграции агломераций;
  - интеграции видов транспорта;
  - интеграции документов планирования.
- Сегодня: РКПТО и ДПРП должны заменить существующие КСОТ, ПКРТИ и КСОДД пока сохраняются;
- Социальные стандарты являются неотъемлемой частью РКПТО / ДПРП. Это инструмент баланса качества и расходов (бюджета + населения).