



# Координация транспортного планирования и градостроительной деятельности: проблемы и возможности

Дмитрий Казьмин,

Начальник отдела методического обеспечения  
транспортного планирования ФАУ «РосдорНИИ»

18.02.2020 г.



## Тезисы выступления

- Ситуация на городских дорожных сетях и маршрутах общественного транспорта – итог не только дорожной деятельности, организации пассажирских перевозок и ОДД, но и, не в меньшей степени, – градостроительной деятельности.
- Высокое качество транспортного обслуживания населения городов может быть обеспечено только при взаимном соответствии параметров расселения и застройки (транспортного спроса) и провозных возможностей транспортной системы.



## Тезисы выступления

- Как следствие, для решения транспортных проблем городов специалисты в сфере транспорта должны получить право голоса (и, в идеале, право вето) в отношении градостроительных решений, которые предлагаются без учета возможностей транспортной инфраструктуры. Для этого должны быть реализованы правовые и организационные механизмы, позволяющие на всех этапах градостроительной деятельности – от разработки генпланов до выдачи разрешений на строительство – обеспечивать соответствие характеристик планируемой застройки имеющимся резервам провозной возможности транспорта.



## Тезисы выступления

- Разумеется, эффективность работы этих механизмов будет (за исключением самых очевидных случаев) определяться качеством транспортных моделей, на которых будет проверяться нагрузка на транспортную систему от перспективной застройки. К сожалению, в складывающейся сейчас в российских городах практике транспортного планирования, мы наблюдаем ряд факторов, которые негативно влияют на среднее по стране качество транспортного моделирования:
  - в наихудшем случае – организация закупки работ по транспортному моделированию в форме аукциона, что приводит к демпингу со стороны недобросовестных подрядчиков, и гарантирует низкое качество моделирования;
  - затягивание (по объективным и субъективным причинам) заказчиками конкурсных процедур на разработку документов транспортного планирования, в итоге заставляет разработчиков модели работать в условиях крайнего недостатка времени;



## Тезисы выступления

- снижение, по той же причине, качества проводимых при разработке модели транспортных обследований (чаще всего они сдвигаются с осени на начало зимы);
- отсутствие у заказчика необходимой квалификации для оценки качества выполненных работ по моделированию;
- отсутствие у заказчика кадровых ресурсов для эксплуатации модели, в результате чего модель однократно разрабатывается под каждый отдельный документ транспортного планирования, после чего больше никак не применяется. Часто, при необходимости актуализации документов, город просто заказывает разработку модели заново.
- Для устранения этих факторов могут быть предложены несколько средств:
  - заключение договоров на разработку транспортной модели на принципах жизненного цикла – помимо разработки, договор должен предусматривать «абонентское обслуживание» модели, ее периодическую актуализацию, и обсчет отдельных мероприятий по запросу заказчика вне цикла разработки документов транспортного планирования;



## Тезисы выступления

- внедрение в практику транспортного планирования программного обеспечения, упрощающего для заказчика работу с транспортной моделью, которое позволило бы работать с данными модели сотрудникам городской администрации (РИТМ или подобные средства);
  - разработка единой макро модели транспортной системы в качестве основы для всех документов транспортного планирования, начиная с ПКРТИ и заканчивая КСОДД;
  - возможно, наиболее спорное средство – создание системы стандартов и требований к транспортным моделям.
- Попытки разработки требований к транспортному моделированию уже предпринимались Минтрансом (ОДМ 2011 года); понятный недостаток этого подхода заключается в опасности «зарегулировать» работу по моделированию и перегрузить ее излишними требованиями.



## Тезисы выступления

Формальное соблюдение таких требований не сможет в 100% случаев гарантировать качество модели; кроме того, с некой вероятностью они будут тормозить развитие транспортного моделирования (требования, сформулированные исходя из применения 4-х шаговых моделей на платформе VISUM или AIMSUN, которые де-факто являются стандартом, не позволят использовать, например, агентное моделирование).

- Тем не менее, задача разработки такой системы требований (с учетом сделанных оговорок), должны предприниматься, т.к. задача государства – не стимулировать применение моделей категории «state of the art», а массово обеспечить *приемлемый* уровень качества транспортного моделирования (и, соответственно, документов транспортного планирования).



## Тезисы выступления

- В рамках НП БКАД, РОСДОРНИИ предпринял определенные усилия для реализации части предложенных выше подходов к обеспечению приемлемого качества транспортного моделирования:
  - методические рекомендации по подготовке документов транспортного планирования субъектов РФ и агломераций предусматривают разработку и передачу заказчику единой транспортной модели;
  - в рамках согласования региональных проектов предусмотрено направление транспортных моделей регионов и агломераций в ОЦК НП БКАД для последующего их рассмотрения Минтрансом;
  - требования по периодической актуализации документов транспортного планирования должны стимулировать отход регионов от практики заказа «одноразовых» моделей.





## Тезисы выступления

- Если, применительно к практике транспортного моделирования, попробовать выделить ключевое препятствие для координации транспортного планирования и градостроительной деятельности, то им будет упомянутый «одноразовый» подход к заказу и разработке транспортных моделей. Чтобы транспортники могли аргументированно и с «цифрами в руках» доказать несостоятельность тех или иных градостроительных решений, на момент начала разработки нового Генплана в городе уже должна существовать актуальная транспортная модель, позволяющая оценить транспортный эффект всех предлагаемых Генпланом сценариев.