

Об основных направлениях государственной политики в сфере организации дорожного движения



С. А. Аристов,
статс-секретарь —
заместитель министра
транспорта Российской
Федерации

Резкое повышение уровня загрузки автомобильных дорог, влекущее за собой целый комплекс проблем, препятствует устойчивому развитию транспортного комплекса Российской Федерации. Для проведения эффективной государственной политики в области организации дорожного движения необходимы кардинальные изменения в нормативной правовой базе, а также принятие федерального закона «Об организации дорожного движения».

Перегруженность транспортных систем российских городов снижает мобильность населения, ведет к значительным потерям времени на передвижение, оказывает негативное влияние на эффективность работы городского транспорта, способствует росту числа ДТП, объемов выбросов загрязняющих веществ и уровня транспортного шума. Как следствие, приходится констатировать снижение качества жизни населения и серьезные экономические потери для страны в целом. По экспертным оценкам, эти потери достигают до 7–9 % ВВП в год.

В настоящее время до 27 % автомобильных дорог федерального значения работают в режиме перегрузки и нуждаются в принятии различных мер по повышению их пропускной способности. Средняя скорость движения за последние 5 лет снизилась в среднем на 40 %, а в часы пик падает до 5–10 км/ч при оптимальных 30–35 км/ч.

Улично-дорожные сети российских городов сформировались исторически и по большей части остались неизменными с 70–90-х гг. прошлого века, когда в документах градостроительного планирования перспективный уровень автомобилизации предусматривался в размере 170–180 автомобилей на 1 тыс. жителей. Предполагалось, что население городов будет продолжать использовать для поездок в основном общественный пассажирский транспорт. Однако произошедшие в стране после 1991 г. радикальные социально-экономические изменения привели к быстрому росту парка личного автотранспорта и превращению его в существенную часть национальной транспортной системы. Сейчас до 30 % общего

объема перевозок пассажиров в городах приходится на личный автотранспорт, и эта доля продолжает расти. В выходные дни 40–50 % поездок горожан за город выполняется на личном транспорте.

При нынешнем уровне автомобилизации 250–340 легковых автомобилей на 1 тыс. жителей (на урбанизированных территориях он продолжает быстро расти) заложенная градостроителями в недавнем прошлом расчетная пропускная способность улично-дорожной сети оказалась значительно превышенной. В последние 10 лет ежегодный прирост автомобильного парка и интенсивности движения составлял 4–6 %, а пропускная способность улично-дорожной сети увеличилась не более чем на 0,5–1,0 %. Сейчас дорожно-транспортная сеть отстает в своем развитии от нынешних потребностей ориентировочно на 20–25 лет.

Современные тенденции роста объемов дорожного движения не позволяют давать утешительные прогнозы: локальные и сетевые заторы постепенно становятся регулярным и нарастающим явлением, которое при отсутствии адекватного государственного реагирования неизбежно приведет к потере устойчивости функционирования транспортной системы страны в целом со всеми вытекающими последствиями.

Целью государственной политики в сфере организации дорожного движения является достижение высоких стандартов качества жизни населения и обслуживания экономики за счет эффективного и качественного удовлетворения транспортного спроса при условии одновременной минимизации всех видов сопутствующих социальных, экономических и экологических издержек.

Целью государственного регулирования в сфере организации дорожного движения и развития территориальных транспортных систем является создание правовых, экономических и технических условий для обеспечения надежного и безопасного движения транспортных средств и пешеходов.

Государственная политика в сфере организации дорожного движения включает в себя следующие направления:

- совершенствование территориального и территориально-транспортного планирования;
- развитие улично-дорожных сетей;
- модернизация общественного пассажирского транспорта;
- организация городского парковочного пространства и парковочная политика;
- введение приоритетов в управлении движением автотранспорта;
- совершенствование инженерных средств и методов организации дорожного движения.
- оптимизация работы грузового автомобильного транспорта;
- формирование новых стереотипов транспортного поведения населения;
- поощрение современных форм организации различных видов трудовой деятельности, сокращающих транспортный спрос населения и общественные транспортные издержки для государства.

Главная задача, стоящая перед государством, субъектами, городами России, заключается в том, чтобы определить механизмы управления, которые позволят в полной мере реализовать перечисленный инструментарий, сделать его востребованным в повседневной практике принятия управленческих и организацион-

но-технических решений на всех уровнях организации дорожного движения.

Создание эффективной системы управления в сфере организации дорожного движения требует четкого определения предмета и сферы правового регулирования, разграничения компетенций и задач органов государственного и местного управления.

Сама деятельность по организации дорожного движения сегодня не имеет самостоятельного статуса в качестве объекта правового регулирования. Закон «О безопасности дорожного движения», в котором дано определение этого понятия, не раскрывает содержания и целей деятельности по организации дорожного движения.

Также, согласно действующему законодательству, организация дорожного движения не является самостоятельным видом деятельности, а включается в состав дорожной деятельности как один из видов работ по содержанию дорог. Как следствие, федеральное законодательство, регулирующее деятельность органов государственной власти субъектов федерации и органов местного самоуправления, не упоминает организацию дорожного движения в числе вопросов, подлежащих регулированию на региональном и местном уровне.

Для решения проблем, препятствующих эффективному функционированию процесса перемещения людей и грузов по автомобильным дорогам, для регулирования всех вышеперечисленных направлений деятельности по организации дорожного движения требуются кардинальные изменения в нормативной правовой базе, а также подготовка и принятие федерального закона «Об организации дорожного движения».

Цель данного закона — создание правовых условий для организации эффективного и бесперебойного процесса дорожного движения на территории Российской Федерации как неотъемлемого условия обеспечения устойчивого функционирования транспортной системы страны.

Принятие закона позволит:

- закрепить новые обязанности владельцев автомобильных дорог, объектов улично-дорожной сети, прилегающих территорий, в том числе связанных с соблюдением требований по обеспечению бесперебойного движения;
- установить государственную экспертизу проектной документации объекта капитального строительства на



Комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах в соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения»

соответствие требованиям по обеспечению бесперебойного движения;

- ввести государственную экспертизу документации по организации дорожного движения сетевого уровня;
- предусмотреть обязанности государственных и муниципальных органов по обеспечению взаимосвязи территориально-транспортного планирования и организации дорожного движения;
- установить законодательные принципы финансирования организации дорожного движения как самостоятельного вида деятельности и др.

С целью реализации основных направлений государственной политики в сфере организации дорожного движения в Министерстве транспорта РФ разработаны:

- основные направления государственной политики в сфере организации дорожного движения;
- основные положения проекта федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- концепция проекта «Программа по совершенствованию городских транспортных систем»;
- проект создания федерального консультационного органа по вопросам управления городскими транспортными системами.

Кроме того, начата подготовка методических документов, определяющих

показатели оценки качества и эффективности организации дорожного движения на автомобильных дорогах и улично-дорожной сети, а также предложений по системе показателей государственного статистического учета в сфере организации дорожного движения.

Разрабатывается методическое обеспечение управляющих мероприятий в сфере организации дорожного движения:

- по управлению дорожным движением и введению ограничений на движение автотранспортных средств в городах;
- по развитию альтернатив личному легковому автотранспорту;
- по совершенствованию организации городского парковочного пространства, пересмотру имеющихся нормативов обеспеченности зданий, сооружений и городских территорий парковочными местами;
- по оптимизации грузового движения и установлению на муниципальном уровне особых временных условий для работы торгово-складских и других объектов, требующих подвоза или вывоза грузов автотранспортом;
- по ремонту и содержанию улично-дорожных сетей и регламентации проведения работ дорожно-эксплуатационными службами в условиях заторов. **□**

По материалам выступления на III Международном конгрессе в рамках общественного форума «Организация дорожного движения в городах России», состоявшегося 4 декабря 2012 г.