

## ЗАДАЧИ, ПРИНЦИПЫ И ОГРАНИЧЕНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ (НА ПРИМЕРЕ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ)<sup>1</sup>

П. М. Крылов

Московский государственный областной университет, Москва, Россия  
ОАО «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «Гипрогор», Москва, Россия

### Tasks, The Principles and Restrictions of Territorial Planning of Regional Transport System (on the Example of the Omsk Region)

P. M. Krylov

Moscow State Region University, Moscow, Russia  
JSC «Russian Institute of urban and investment development «Giprogor», Moscow, Russia

В статье представлено описание основных задач, принципов и ограничений для территориального планирования региональной транспортной системы. В качестве объекта изучения выбрана Омская область. Рассматриваются экономические, социальные, природные и иные факторы, влияющие, а также ограничивающие перспективное развитие региональной транспортной системы.

*Ключевые слова: территориальное планирование, региональная транспортная система*

In article the description of the main objectives, principles and restrictions for territorial planning of regional transport system is provided. As object of studying the Omsk region is chosen. The economic, social, natural and other factors influencing, and also limiting perspective development of regional transport system are considered.

*Key words: territorial planning, regional transport system*

#### **Задачи территориального планирования транспортной системы Омской области (экономические, социальные и иные предпосылки).**

Территориальное планирование транспорта регионального уровня направлено на решение ряда экономических, социальных и инфраструктурных задач, таких как [1]:

- 1) повешение связности территории Омской области, усиление межрайонных связей;
- 2) повышение уровня благоустроенности территорий населенных пунктов области;
- 3) создание благоприятных условий жизнеобеспечения территории Омской области, беспрепятственного и комфортного сообщения с населенными пунктами Омской области, территориями смежных субъектов Российской Федерации;
- 4) создание транзитных связей и путей сообщения регионального значения, обеспечивающих безопасность и экологическое благополучие жителей населенных пунктов Омской области при осуществлении перевозок грузов промышленных, сельскохозяйственных, перерабатывающих и других предприятий;

5) обеспечение беспрепятственных переходов путей сообщения через преграды природного, антропогенного характера, через коммуникационные коридоры, железнодорожные пути, магистральные автотрассы и пр.;

6) создание условий для кратковременного отдыха пассажиров и водителей автотранспорта в придорожных объектах дорожного сервиса;

7) создание условий для ремонта и обслуживания автотранспорта и подвижного состава;

8) определение зон планируемого размещения объектов транспорта и путей сообщения регионального значения;

9) резервирование земельных участков для создания складских терминалов регионального значения.

#### **Ограничения развития транспортной инфраструктуры.**

Анализ территориальных ресурсов Омской области и предварительная оценка возможностей перспективного градостроительного развития выполняются с учетом оценки системы планировочных ограничений, основанных на требованиях действующей

<sup>1</sup> В написании статьи использовался созданный автором текст Схемы территориального планирования Омской области (редакция 2016 г.)

щих нормативных документов и природных особенностей территории.

Определенные регламенты, виды хозяйственной деятельности отдельных территорий предусмотрены в федеральных законах, программах (Закон о недрах, Закон «Об особо охраняемых природных территориях», Градостроительный кодекс РФ, Земельный кодекс РФ, Лесной кодекс РФ, Водный кодекс РФ), а также в СНиПах и пр.

Территория Омской области очень неоднородна, как по природным условиям, так и по степени урбанизации и видам использования земель.

Особенности природной среды на проектируемой территории определяются, прежде всего: видами и интенсивностью антропогенной нагрузки, особенностью природных условий, наличием крупных массивов ненарушенных природных комплексов, соблюдением охранного режима особо охраняемых природных территорий и особо ценных природных участков. К основным ограничениям развития транспортной инфраструктуры регламентированного градостроительного использования территории по природно-ресурсным, санитарно-гигиеническим, экологическим ограничениям относятся следующие: неблагоприятные инженерно-строительные условия; месторождения полезных ископаемых (территории нормативного недропользования); земли лесного фонда; особо охраняемые природные территории; водоохранные зоны; санитарно-защитные зоны (СЗЗ) от производственно-коммунальных объектов; СЗЗ от санитарно-технических и инженерно-технических объектов; охранные коридоры транспортных и инженерных коммуникаций; чрезвычайные ситуации природного и техногенного характера [2].

#### **Концептуальные направления развития транспортной инфраструктуры Омской области.**

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры Омской области на перспективу основывается на следующих принципах:

1) развитие транспорта — появление новых возможностей во всех видах деятельности и для жителей всех частей Омской области;

2) транспортный комплекс — основа территориального каркаса области. Территориальный каркас формирует экономические и социально-бытовые, культурные связи и способствует устойчивому росту социально-экономических показателей, росту доступности рабочих мест, бытовых услуг, достопримечательностей и других социально-экономических объектов на территории области;

3) развитие транспортного комплекса разделено на два основных этапа: первая очередь и расчетный срок. Также отдельно рассматриваются мероприятия, реализация которых произойдет за границей расчетного срока;

4) развитие транспортного комплекса области предопределяется геостратегическим положением региона на стыке Сибири и Казахстана в месте пересече-

ния общероссийских и международных транспортных коридоров (в т.ч. Транссиб);

5) необходим рост доступности транспортных услуг (как по охвату территории, так и по стоимости);

6) обоснование и внедрение нормативов транспортного обслуживания и нового транспортного строительства для различных территорий области; в т.ч. для слабозаселенных территорий в зависимости от числа жителей, сезона года, наличие тех или иных видов транспорта и др.;

7) рост скоростей грузо- и пассажироперевозок без ущерба безопасности перевозок и без ущерба для окружающей среды. Транспорт рассматривается в первую очередь как элемент сжатия территории, а не как вид экономической деятельности;

8) рост транзитных функций транспорта (в первую очередь, железнодорожного) без ущерба интересам области. Инвестиции для приоритетных проектов не должны приводить к сокращению объема реализации важнейших региональных и муниципальных транспортных проектов;

9) рост внутренней (между городами и районами) и внешней (с соседними регионами и Казахстаном) транспортной связности;

10) комплексности развития транспортной инфраструктуры;

11) непрерывности развития отдельных элементов транспортной инфраструктуры;

12) тесной взаимосвязи органов власти, коммерческих организаций и жителей Омской области в области управления и развития транспортной инфраструктуры в её территориальном, а не только в отраслевом измерении;

13) приоритет интересов территории и её жителей, хозяйствующих субъектов над отраслевыми транспортными интересами;

14) развитие социальной функции транспорта как возможности реализации пространственной подвижности (мобильности), предопределенной тарифной и организационной политикой органов власти на территории области;

15) взаимосвязанность и взаимозависимость развития транспорта всех территориальных уровней: федерального, регионального и местного (муниципального) значения. В условиях формирования новых, агломерационных форм расселения населения и ведения хозяйства административно-территориальные барьеры не должны стать препятствием в развитии транспортной инфраструктуры;

16) создание и реализация отраслевых социально-экономических программ, прямо предусматривающих тесную связь между развитием транспортного комплекса и соответствующей отрасли (вида деятельности). Это относится, прежде всего, в рекреации, медицинской и санитарной авиации и др.;

17) на перспективу Омской области необходимо развитие крупных транспортно-логистических ком-

плексов, обеспечивающих массовые мультимодальные и интермодальные перевозки;

18) снижение грузоёмкости транспорта и транспортной деятельности. При высокой роли и доле транспортного комплекса в ВРП Омской области затраты на транспортировку (не считая внешнего, в первую очередь морского транспорта) должны постоянно снижаться;

19) приоритетность развития общественного транспорта над личным (индивидуальным транспортом);

20) гармоничность развития транспорта на территории вместе с другими видами деятельности. Транспорт не может приводить к большому ущербу или к негативным последствиям. Исключение — вынужденное изъятие территорий под новое транспортное строительство;

21) эффективное взаимодействие транспортной инфраструктуры и транспортных средств общего пользования с ведомственным и частным транспортом. Создание условий конкуренции возможности при эффективном и сбалансированном управлении транспортным комплексом приводит к снижению транспортных издержек и в целом к повышению удовлетворенности использования транспортным комплексом со стороны пользователей транспортных услуг;

22) улучшение безопасности транспортного процесса на территории области; снижение числа ДТП и рисков, приводящих к наличию большого количества мест концентрации ДТП на территории области, в особенности по вине дорожных условий;

23) решение проблемы с затопляемыми участками автомобильных дорог (и прекращением автобусного сообщения с удалёнными районами области);

24) повышение экологичности транспорта как вида хозяйственной деятельности. Необходим постепенный переход к стандарту топлива евро-5 и их новых перспективным аналогам.

Наряду с задачей сокращения транспортных издержек, все большее значение приобретает решение задачи создания в регионах таких транспортных коммуникационных условий в виде надёжной (и технически, и топологически (по начертанию)) единой транспортной сети, которые обеспечат потребителям транспортных услуг некоторый нормативный (минимально гарантированный) уровень удобства и рентабельности при осуществлении любых возможных связей.

Достигается это, в основном, за счёт моделирования и управления транспортной доступностью, причём интегральной транспортной доступностью (с учётом всех видов транспорта), где роль автодорог, особенно для населения, — определяющая.

При этом первостепенным становится адресность выгод от функционирования такой нормативной сети (нормативной не столько с позиций технических норм, сколько норм устойчивого развития). Только в этом случае рынок потенциальных выгод, созданных

нормативной дорожной сетью, превратится в реальные эффекты конкретных потребителей.

Таким образом, нормативная дорожная сеть является важнейшей предпосылкой, стимулирующей внутренний спрос, так как даже при наличии достаточных доходов населения спрос на товары и услуги в условиях бездорожья не может быть реализован.

Одним из главных недостатков существующей системы планирования развития транспорта является отсутствие приемлемой и работоспособной методики оценки региональной транспортной обеспеченности.

Методика оценки региональной транспортной (дорожной) обеспеченности должна учитывать следующие моменты:

1) за основу должны быть приняты интересы потребителей транспортных коммуникаций, а не транспортных организаций;

2) существование в регионе других видов транспортных коммуникаций, помимо автодорог, позволяет перераспределять ресурсы в районы с более низким уровнем развития дорожной сети;

3) инвестиции в автодороги ведут к перераспределению экономической активности. надо быть готовым к тому, что эффект от развития конкретного участка может быть получен в месте, ином от места его приложения; учет качества начертания сети, как дополнительного и относительно автономного ресурса социально-экономического развития региона (пока же непосредственно надёжность рисунка сети не учитывается при оценке эффективности капиталовложений);

4) желательность разделения и выделения в чистом виде экономической и социальной эффективности, особенно в тех случаях, когда мероприятия мало отличаются друг от друга по экономической эффективности критериям социальной эффективности может стать прирост фонда свободного времени населения в человеко-часах и увеличение средней продолжительности жизни;

5) стыковка интересов территорий различного уровня, ибо одна и та же дорога играет разную роль в жизни, например, области и его муниципальных образований.

### **Проблемы транспортной инфраструктуры региона.**

Отрасль «транспорт» в Омской области не относится к быстрорастущим отраслям инфраструктуры. При этом недостаточный уровень инвестиций в отрасль «транспорт» приводит к сокращению объёма работ в области создания и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Транспортные процессы, проходящие в Омской области, затрагивают в том или ином виде все муниципальные образования области.

В отрасли «транспорт» в Омской области можно выделить следующие проблемы:

1) недостаточный технический уровень автодорожной инфраструктуры,

2) недостаточная протяженность автодорог в северных слабоосвоенных частях Омской области (северной экономической зоне); отсутствие необходимого количества автодорожных связей между соседними населенными пунктами и муниципальными образованиями; отсутствие необходимого количества объездов городов;

3) недостаточный уровень сформированности транспортного каркаса области, низкие скорости и большие ограничения в пропускной и провозной способности на значительной части автодорог регионального и федерального значения в пределах области;

4) высокий уровень травматизма на транспортных объектах, в первую очередь большое количество раненых и погибших в ДТП на дорожной сети регионального и межмуниципального значения Омской области;

5) несоответствие уровня развития общественно-го транспорта (городского, пригородного и междугороднего) потребностям жителей и гостей Омской области;

6) отсутствие надлежащего информационного обеспечения и тарифной политики в области пассажирского транспорта общего пользования;

7) отсутствие современной транспортно-логистической инфраструктуры, в первую очередь рядом с Омском и вблизи границы с Казахстаном.

8) недостаточный уровень развития приграничной и трансграничной транспортной инфраструктуры, что существенно ограничивает развитие международного грузового и пассажирского сообщения через большинство пунктов пропуска через государственную границу России.

#### **Основные направления решения поставленных проблем.**

В качестве решения поставленных проблем развития отрасли «транспорт» можно выделить следующее:

1) строительство новых магистральных участков автомобильных дорог; коренная реконструкция железных дорог, развитие международных транспортных коридоров;

2) выполнение нормативов по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (в первую очередь — объектов дорожного хозяйства); выполнение экологических нормативов строительства и функционирования объектов транспортной инфраструктуры, в т. ч. переход на стандарты топлива евро-5;

3) улучшение транспортного обслуживания слабо освоенных северных территорий области;

4) изменение социальных стандартов транспортного обслуживания населения в области пригородного и междугороднего транспорта;

5) обеспечение транспортного развития формирующейся омской агломерации, включая ускорение маршрутов общественного транспорта и завершение строительства объектов транспортно-дорожной инфраструктуры;

6) ликвидация узких мест транспортной инфраструктуры, ограничивающих пропускную и провозную способность на отдельных участках автомобильных и железных дорог;

7) улучшение связности территории области, строительство новых участков автодорог между соседними муниципальными образованиями;

8) транспортное обеспечение новых внутрирегиональных проектов на территории области: инвестиционных проектов в области освоения новых месторождений полезных ископаемых; строительства новых промышленных предприятий и терминалов; строительства новых городов и крупных микрорайонов жилой застройки в имеющихся населенных пунктах области;

9) введение ограничений на использование индивидуального легкового транспорта в Омске при соответствующем компенсационном развитии городского и пригородного общественного транспорта;

10) транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности на уровне современных стандартов.

#### **Литература**

1. Схема территориального планирования Омской области. Отв. ред. В.А. Щитинский Санкт-Петербург, Ленгипрогор, 2009: 320 с.

2. Схема территориального планирования Омской области. Отв. ред. Е.Г. Кузьмина Москва, ОАО «Гипрогор», 2016: 540 с.

#### **Сведения об авторе:**

**Крылов Петр Михайлович,**

кандидат географических наук, доцент кафедры экономической и социальной географии географо-экологического факультета МГОУ; главный специалист по транспорту ОАО «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «Гипрогор» (Министерство экономического развития России),  
pmkrylov@yandex.ru