Проект политических рекомендаций МФТ по развитию городского транспорта

(Проект от 26 января 2026 г.)

На городские районы приходится около трети мирового спроса на пассажирские перевозки, а также они являются отправной точкой или пунктом назначения большинства грузовых перевозок. По мере сохранения глобальных тенденций урбанизации городские районы будут испытывать все большее давление в плане обеспечения функционирующих транспортных систем, способных адекватно удовлетворять растущий спрос на транспортные услуги. Для обеспечения того, чтобы такие городские транспортные системы приносили пользу всем, одновременно ограничивая негативные внешние эффекты, правительствам рекомендуется принять следующие политические меры:

1. Поддерживать развитие интегрированных, мультимодальных и ориентированных на интересы людей систем городского транспорта

Схемы передвижения по городам становятся все более разнообразными, выходя далеко за рамки традиционных радиальных маршрутов и движения в часы пик. В результате городской транспорт эволюционирует от транспортных возможностей, зависящих от конкретного вида транспорта, к интегрированным мультимодальным системам мобильности, которые поддерживают широкий спектр целей поездок, пользователей и потребностей в доступе, а также обеспечивают бесперебойный переход от одного вида транспорта к другому. Это увеличит пропускную способность транспортной сети и повысит доступность для всех, одновременно ограничивая негативные внешние эффекты. Для поддержки такого перехода правительства могли бы:

• **Сформулировать стратегию поддержки мультимодальных городских транспортных систем**, которая фокусируется на развитии общественного транспорта, активной мобильности, микромобильности и услуг, ориентированных на удовлетворение спроса, признавая эти виды транспорта ключевыми компонентами транспортной системы, которые имеют конкретные цели, источники финансирования и ожидаемые результаты. Стратегия могла бы также подчеркнуть необходимость полной интеграции всех видов транспорта, например, путем создания мультимодальных транспортных узлов, и могла бы поощрять подходы к планированию на сетевом уровне, основанные на концепции, которая заменяет изолированные подходы к прогнозированию трафика для конкретных видов транспорта.

• **Обеспечить предоставление надежного, регулярного и доступного по цене общественного транспорта**, являющегося основой мультимодальных городских транспортных систем, с помощью национальных механизмов финансирования, требований к качеству обслуживания и долгосрочного инвестиционного планирования, включая расширение и модернизацию сетей железнодорожного транспорта и метро, а также развертывание выделенных автобусных полос и приоритетных автобусных коридоров.

• **Поддерживать развитие микромобильности** (например, электроскутеров и электровелосипедов), одновременно управляя безопасностью, инфраструктурой и общественным пространством, чтобы обеспечить более разнообразное распределение видов транспорта. Наряду с улучшением инфраструктуры, таким как расширение полос движения для микромобилей, расширение пешеходного пространства, действия могли бы включать разработку национальной нормативной базы для микромобильных транспортных средств, включая принципы обеспечения соблюдения, которые учитывают требования к минимальному возрасту, стандарты видимости, максимальные расчетные скорости, поведение пользователей

и технические спецификации, определяющие приоритетность безопасности пользователей и дорожного движения. Кроме того, правительства могли бы разработать принципы управления парковками для средств микромобильности, такие как требования к зонам и указателям, а также механизмы обеспечения соблюдения для защиты пешеходного пространства и доступности в городах.

• **Уделять приоритетное внимание мобильности в городах, ориентированной на человека**, путем изменения национальных стратегий городского транспорта в сторону улучшения доступности, качества общественных пространств и эффективного использования существующей инфраструктуры, например, путем соответствующего согласования оценки транспорта и показателей эффективности развития городского транспорта. Национальные стратегии развития городского транспорта должны также включать цели в области здравоохранения, признавая связи между мобильностью, качеством воздуха, физической активностью, безопасностью дорожного движения и показателями общественного здравоохранения, например, требуя систематической оценки воздействия на здоровье крупных проектов в области инфраструктуры городского транспорта.

2. Используйте потенциал интеллектуальных и цифровых систем

Цифровые системы являются ключевым фактором эффективной, устойчивой и ориентированной на пользователя городской мобильности. Цифровые инструменты могут помочь оптимизировать использование существующей инфраструктуры и динамично управлять спросом, чтобы уменьшить заторы, повысить надежность во время поездок и поддержать мультимодальные перевозки. Чтобы использовать возможности, которые цифровизация может предоставить также и городским транспортным системам, национальные власти могли бы:

• **Разработать национальные стратегии, стандарты и рекомендации по интеллектуальному управлению дорожным движением**, поощряя использование цифровых двойников, данных в режиме реального времени и передовых систем управления дорожным движением для оптимизации работы сети, обеспечения гибкого использования дорожного пространства, приоритизации общественного транспорта и светофоров, реагирующих на спрос, а также для тестирования политики и операционные сценарии перед внедрением.

• **Установить национальные требования к информации о пассажирах в режиме реального времени и интегрированной системе продажи билетов**, обеспечивая согласованное взаимодействие с пользователями и бесперебойные мультимодальные перевозки всеми видами транспорта. Такие требования могут также способствовать разработке систем "Мобильность как услуга" (MaaS), которые объединяют общественный транспорт с совместной и активной мобильностью посредством общих стандартов обработки данных, правил управления и защиты прав потребителей.

• **Согласовать механизмы финансирования и оценки для определения приоритетов цифровых решений по управлению трафиком**, которые повышают эффективность, устойчивость и результаты для пользователей.

3. Обеспечение положительных результатов политики в области новых услуг мобильности.

Быстрое внедрение новых и инновационных услуг мобильности, включая вызов такси, совместную мобильность и другие платформенные услуги, могут принести важные выгоды, но при отсутствии надлежащего регулирования могут также подорвать общественный транспорт и активную мобильность. Национальные органы власти играют ключевую роль в обеспечении того, чтобы эти услуги поддерживали, а не искажали цели мультимодальных перевозок и способствовали эффективному и устойчивому использованию транспортных сетей. Для

обеспечения положительных политических результатов таких услуг мобильности национальным органам власти следует:

• **Осуществлять мониторинг внедрения новых услуг мобильной связи и их влияния на загруженность, количество пассажиров в общественном транспорте, активную мобильность и общую производительность системы** с использованием систем оценки, основанных на данных.

• **Установить национальные принципы** регулирования для предотвращения практики ценообразования, поставок или эксплуатации, которые подрывают общественный транспорт и активную мобильность, включая меры предосторожности против хищнических или искусственно заниженных цен.

• **Обеспечить последовательный национальный надзор за новыми услугами**, обеспечивая при этом выверенное внедрение на местах, позволяя органам власти на субнациональном уровне адаптировать меры к условиям местного рынка в рамках согласованной национальной структуры.

4. Управление спросом на городской транспорт

За счет сокращения потребности в физических перевозках и расстояний между ними меры по управлению спросом могут уменьшить заторы, снизить внешние воздействия на транспорт и улучшить доступность, особенно для людей с ограниченными возможностями передвижения. Для управления спросом на городской транспорт национальные органы власти могут:

• **Создать межведомственные и межправительственные механизмы координации политики** для согласования политики в области транспорта, жилищного строительства, землепользования, труда, образования и цифровизации с целью обеспечения приоритетности облегчения доступа к (виртуальным) услугам по сравнению с увеличением пропускной способности транспорта.

• **Продвигать компактные, ориентированные на транспорт и выгодное месторасположение районы** с помощью национальных руководящих принципов планирования, нормативных требований и условий финансирования, которые ограничивают разрастание городов и избегают моделей застройки, зависящих от автомобилей.

• **Создать национальную систему ценообразования на дорогах и регулирования парковки**, которая позволит городским властям взимать плату за пробки, устанавливать цены на основе расстояния, платы за проезд по времени и сборы за парковку, а также снизить требования к парковочным местам, чтобы помочь регулировать интенсивность движения и снизить спрос в часы пик.

• **Поощрять и поддерживать виртуальный доступ к работе, образованию, здравоохранению и государственным услугам**, в том числе посредством политики, поощряющей удаленную работу, телемедицину, цифровые государственные услуги и онлайн-обучение.

5. Совершенствовать механизмы финансирования, управления и планирования для содействия эффективному формированию политики

Создание высококачественных систем городского транспорта требует стабильных, предсказуемых и долгосрочных механизмов финансирования, а также надлежащей системы управления, которая обеспечивает эффективное и скоординированное планирование в крупных городах. Национальные правительства могли бы:

• **Обеспечить предсказуемое долгосрочное финансирование общественного транспорта**. Власти могут также использовать эти механизмы для увязки доходов от ценообразования с финансированием общественного транспорта, чтобы повысить общественное одобрение реформ ценообразования и поддержать финансирование общественного транспорта.

• **Разработать целевые и прозрачные системы субсидирования**, которые поддерживают надежность услуг и социально сбалансированную доступность по цене, обеспечивая при этом эффективное использование государственных ресурсов.

• **Предоставить местным органам власти достаточную гибкость в регулировании**, позволяющую им осуществлять меры, адаптированные к местным условиям, например, такие, как перераспределение дорожного пространства, создание зон с ограниченным движением транспорта и управление использованием улиц.

• **Создать или активизировать механизмы управления в масштабах мегаполиса**, такие как городские транспортные управления, с четкими полномочиями по стратегическому планированию в функциональных городских районах, где схемы передвижения выходят за пределы административных границ.

• **Продвигать инклюзивные процессы планирования**, основанные на широком участии общественности, стимулируя механизмы вовлечения граждан к активному вовлечению различных социально-экономических групп и недопредставленных сообществ в совместную разработку политики городской мобильности.

• **Ввести национальные требования к городским районам для регулярной подготовки и обновления планов устойчивой городской мобильности** и логистики, обеспечивая межсекторальное сотрудничество и согласованность транспортной, землепользовательской, экологической и социальной политики.

Рекомендации МФТ:

• Воздействие низкоуглеродного транспорта в городах на здоровье (2025)
• Более экологичная мобильность (2024)
• Более безопасная мобильность (2024)
• Повышение качества пешеходного и велосипедного движения в городах (2024)
• Формирование мобильности в городах после Covid (2023)
• Городское планирование и поведение в поездках (2022)
• Рациональное использование дорог (2019)

Рекомендации ОЭСР:

• Совершенствование транспортного планирования для обеспечения доступности городов (2020)
• Будущее финансирования общественного транспорта (2024)

ITF References:

- Health Impacts of Low-carbon Transport in Cities (2025)
- Greener Micromobility (2024)
- Safer Micromobility (2024)
- Improving the Quality of Walking and Cycling in Cities (2024)
- Shaping Post-Covid Mobility in Cities (2023)
- Urban Planning and Travel Behaviour (2022)
- Smart use of roads (2019)

OECD References:

- Improving Transport Planning for Accessible Cities (2020)
- The future of public transport funding (2024)