

## Причины и последствия проблем дорожного движения в Москве

Научный руководитель – Моляренко Ольга Андреевна

*Дмитриенко Александр Сергеевич*

*Студент (магистр)*

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Факультет социальных наук, Москва, Россия

*E-mail: aleksandr.s.dmitrienko@gmail.com*

Транспортные проблемы Москвы уже не один десяток лет порождают ряд негативных эффектов в первую очередь для экономики города. Успешное экономическое развитие территории города невозможно без последовательной реализации актуальной транспортной политики, которая в состоянии учесть текущие особенности и спрогнозировать вектор развития дорожной инфраструктуры в будущем. Однако для формирования политики необходимо проанализировать причины ныне существующих проблем, связанных с некорректным функционированием дорожной сети.

Актуальность исследования определена необходимостью решения транспортных проблем Москвы в условиях текущей экономической ситуации, которая обусловлена увеличением численности населения города, и возрастания нагрузки на дорожную инфраструктуру.

В ходе исследования использовались исторический и статистический методы исследования особенностей развития транспортной инфраструктуры города Москвы, а также эксперимент для определения реальных показателей функционирования трех участков Можайского шоссе и Кутузовского проспекта.

Предполагается, что транспортные проблемы Москвы технически вызваны несоответствием планируемой пропускной способности отдельных участков автомагистралей реальной и неправильной организацией дорожного движения, а данное несоответствие возникает из-за маятниковой миграции, особенностей исторического проектирования транспортных сетей города, устаревших норм дорожного строительства и проектирования.

Москва очень автомобилизированный город - в ней в начале 2015 года было зарегистрировано 4.3 млн. автомобилей и насчитывалось 312 автомобилей на 1000 чел. населения [2]. Можно предположить, что личных автомобилей в столице насчитывалось порядка 3.5 млн. ед. плюс трудовые мигранты из области, формирующие маятниковую миграцию региона.

В своих работах А.А. Высоковский подчеркивал, что «... исторически сложившаяся Москва плохо приспособлена к решению современных транспортных проблем», но также и не скрывал, что проблемы могут и должны быть решены и все дело в том, что на сегодняшний день «... центральным вопросом в решении транспортной проблемы становится выбор политики и основных приоритетов», на основании которых и будет осуществляться развитие города в новую эпоху его существования [1].

В ходе исследования была проанализирована дорожная ситуация на трех участках Кутузовского шоссе от места пересечения с Третьим транспортным кольцом Москвы (далее - ТТК) до места пересечения с Московской кольцевой автомобильной дорогой (далее - МКАД) с удалением на 4 километра в сторону области. Первый участок - Развязка Можайское шоссе - МКАД 54-й километр. Второй участок - Район слияния эстакады Можайского шоссе и дублера (в центр - район д.15). Третий участок - Район слияния Кутузовского проспекта с Минской улицей.

Основные блоки эмпирической части - инфраструктурная оценка участка и экологическая экспертиза. Каждому из блоков соответствуют мероприятия, которые проводились для определения соответствующих показателей в рамках задействованных методов исследования.

Инфраструктурная оценка участков Кутузовского проспекта включала в себя следующие этапы:

- 1) Анализ организации движения;
- 2) Определение причин снижения средней потоковой скорости;
- 3) Определение показателей интенсивности движения в пиковые часы;
- 4) Замер реальных показателей средней скорости движения в потоке;
- 5) Замер времени пребывания в пути (с фиксированной протяженностью участка пути).

По итогам замеров показателей движения было выявлено, что (1) Реальная пропускная способность участков в пиковые часы составляла до 15% от нормативных значений, (2) время пребывания в пути увеличивалось в 6-8 раз, а (3) средняя скорость на участке составляла до 7% от нормы.

Исследование экологической ситуации и проверка соответствия экологических показателей нормативам, установленным в регулирующих правовых актах Российской Федерации, основывалось на следующих этапах:

1) Замер показателей, характеризующих уровень содержания загрязняющих примесей в воздухе, на участках дороги (в радиусе 50м от края проезжей части) (исследовалось наличие трех компонентов в воздушной смеси - оксида углерода (CO), оксида азота (NO) и диоксида серы (SO<sub>2</sub>) - через взятие в среднем 27 проб воздуха на каждом участке магистрали газоанализатором ПГА 1-96);

2) Изучение общественного мнения относительно восприятия экологической обстановки и качества жизни жителями близлежащих домов (расположенных на удалении до 100м от края магистрали) (было изучено мнение 347 респондентов из 4 районов ЗАО, использовалась анкета, состоящая из 11-ти вопросов);

3) Выявление несоответствий между статистическими и эмпирическими данными, а также минимальными экологическими требованиями.

В результате инфраструктурного и организационного анализа участков Кутузовского шоссе было сформировано предположение об умышленном создании заторов, которые используются как «накопители» и блокируют поток движения из области в центр. Для решения выявленных проблем необходима реорганизация транспортных потоков с демонстрацией ряда дорожных объектов, например, светофоров на прямых участках, а также расширение дороги с реконструкцией транспортных развязок.

Транспортные проблемы города Москвы обусловлены комплексом институциональных факторов и требуют особого внимания. С учетом исторического развития и институциональных особенностей функционирования дорожной сети Москвы некоторые проблемы созданы намеренно в целях предоставления преимущественного права проезда или реализации заведомо несостоятельных инфраструктурных решений для последующей «перестройки» объекта и извлечения дополнительной прибыли. Результатом проведения текущей транспортной политики являются не только десятки тысяч потерянных в пробках часов, но и сотни миллионов рублей упущенной экономической выгоды, ухудшение качества жизни и здоровья москвичей. Однако решение транспортных проблем Москвы является выполнимой задачей.

На основе проведенного анализа показателей пропускной способности магистрали и особенностей организации дорожного движения была подтверждена гипотеза исследования.

**Источники и литература**

- 1) Высоковский А.А.. Москва в точке перехода // Журнал «Архитектурный вестник», АВ 5 (116), 2010
- 2) По данным Управления ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве. На первую дату периода.