

**О транспортных проблемах Москвы и развитии
сети магистральных дорог
Справка НИИТДХ (2010 г.)**

Проблемная ситуация

Обозначим ключевые причины возникновения и последовательного усугубления московских транспортных проблем.

1. Критический дисбаланс между расселением горожан и дислокацией рабочих мест и прочих базовых точек тяготения поездок. За последние 20 лет наблюдался значительный рост населения города Москвы (и московской агломерации в целом). Одновременно активизировалась плотная многоэтажная застройка периферийных районов города и прилегающих в МКАД населенных пунктов. При этом наблюдалась возрастающая концентрация рабочих мест (и прочих базовых точек тяготения поездок) в центральной части города. Сегодня в на 6% городской территории (то есть в радиусе порядка 4,5 км вокруг Кремля) сосредоточено около 40% рабочих мест всего города. Более того, через центр совершается значительная часть поездок из одного периферийного района – в другой. Эти обстоятельства порождают мощные однонаправленные потоки пассажиров и автомобилей (в центр – утром, из центра – вечером).

Положение усугубляется характерной для Москвы крайне низкой резидентной мобильностью: горожанин практически не может улучшить условия транспортной доступности за счет смены места жительства. Перспективы переноса рабочих мест на периферию остаются крайне проблематичными, прежде всего, по причине неудовлетворительной транспортной обеспеченности удаленных районов города.

Добавим к этому парадоксальную модель развития пригородных зон, где многоэтажные микрорайоны для постоянного проживания соседствуют с малоэтажной обустроенной коттеджной и дачной застройкой, дублирующей «зимние» квартиры москвичей.

2. Рост автомобилизации и изменение транспортного поведения населения. За последние 20 лет уровень автомобилизации населения вырос примерно в 5 раз и достиг 350 единиц на 1000 жителей. (Темпы автомобилизации были гораздо скромнее, чем в зарубежных странах,

однако, достаточно быстрыми.) Возникла новая модель транспортного поведения граждан: новое жилье – дача – автомобиль – работа. Автомобиль стал рассматриваться как основное средство передвижения, а общественный транспорт – как удел неудачников. При этом ориентацию на автомобиль нельзя рассматривать как некий каприз состоятельных москвичей: по ряду объективных (а также и субъективных) причин Москва утратила должную динамику развития городского общественного транспорта, как уличного, так и внеуличного.

3. Кризис системы общественного транспорта. За последние 20 лет были практически исчерпаны провозные возможности единственной в городе эффективной системы общественного транспорта – метрополитена. Одновременно имела место деградация системы массового наземного транспорта: сеть трамвайных маршрутов сократилась на 1/3, в тех же пропорциях сократился парк автобусов, троллейбусов и трамваев, работающих в рамках централизованной (то есть общепринятой в городах развитых стран) системы общественного транспорта. Стандартные для мировой практики приоритетные условия движения для общественного транспорта внедряются крайне робко и не системно. В периферийных районах города имеет место полное доминирование перевозочных технологий афро-азиатского типа (так называемых маршрутных такси).

4. Отсутствие системной работы по формированию регламентов использования автомобилей в городе, отвечающих фактическому уровню автомобилизации населения. Москва является единственным мегаполисом мира, сохраняющим режим «свободного паркинга» (то есть нерегламентированной, практически ненаказуемой и бесплатной стоянки) на всей территории города, включая центральные районы. Режим «свободного паркинга» (наряду с крайне скромным налогообложением пользования автомобилем) приводит к парадоксальной и немыслимой в зарубежных городах ситуации, при которой поездка на автомобиле стоит вдвое и более дешевле, чем аналогичная поездка на общественном транспорте. Кроме того, в условиях этого режима улицы городского центра превращаются в дневные бесплатные паркинги и перестают работать как транспортные артерии.

Режим «свободного паркинга» по месту жительства приводит к крайне ограниченному спросу на цивилизованные (то есть легальные и платные) формы ночного хранения автомобилей.

5. Критический дисбаланс между стандартами застройки и транспортным поведением горожан. Плотность и этажность городской застройки формировалась в период до 1990-го года исходя из тотального доминирования общественного транспорта и ограничений на рост автомобильного парка до 60 (в лучших районах – до 180) единиц на 1000 жителей. За последние 20 лет уровень автомобилизации населения вырос примерно в 5 раз и достиг 350 единиц на 1000 жителей. При этом плотность и этажность застройки продолжала возрастать, особенно в городском центре и зонах новой жилищного строительства.

6. Критический дефицит сети

6.1. Критический дефицит улично-дорожной сети в целом. Улично-дорожная сеть Москве занимает сегодня всего 8,7% территории города. В городах Западной Европы тот же показатель (с учетом территории плоскостных паркингов) составляет 20-25%, в мегаполисах США и Канады – до 30-35 процентов.

6.2. Критический дефицит магистральной сети. Все мегаполисы развитых стран мира располагают скоростными автомобильными магистралями (фривэями), формирующими автономный внеуличный контур транспортной сети города. Москва располагает всего двумя магистралями непрерывного движения – МКАД и ТТК, а также рядом отдельных участков непрерывного движения на радиальных направлениях. По объективным планировочным признакам и транспортно-эксплуатационным качествам эти дороги и отдельные участки не могут быть отнесены к категории городских скоростных магистралей. Все участки московских дорог непрерывного движения на большей части своей протяженности проходят в плотной городской застройке, либо в окружении мощных торговых комплексов, то есть фактически работают в режиме городских улиц. В условиях исчерпания пропускной способности основных радиальных городских дорог большинство их примыканий к МКАД и ТТК становится точками концентрации систематических заторов.

6.3. Крайне низкая плотность и связность улично-дорожной сети на периферии города. Это приводит к рекордным для мировой практики перепробегам автомобильного транспорта. (В правильно спланированном городе средний пробег по отношению к воздушному расстоянию составляет порядка 120%, в Москве – более 150%).

6.4. Дефицит транспортных выходов из Москвы, как по направлениям, так и по пропускной способности. (Единственный новый

выход из Москвы за последние полвека был сооружен по направлению Краснопресненский проспект – Новорижское шоссе.)

6.5. Блокировка транспортных узлов. Ключевые транспортные узлы города, примыкающие к городским вокзалам, а также конечным (и другим периферийным) станциям метрополитена были спроектированы в прошлые годы со значительным резервом земельных ресурсов, позволявшим формировать пассажирские пересадочные терминалы и перехватывающие паркинги, отвечающие стандартной международной практике. За последние 20 лет все эти ресурсы были исчерпаны посредством повсеместного строительства в этих узлах мощных торговых и торгово-развлекательных центров. При этом нарушались элементарные и общепринятые в мировой практике правила, запрещающие создавать в подобных точках центры дополнительного притяжения пассажиров, автомобилей и товаров, не связанные с функциональным назначением транспортных узлов.

7. Неопределенный статус улично-дорожной сети.

7.1. Земельное и градостроительное законодательство, а также закон «Об автомобильных дорогах» (№ 257-ФЗ от 8 ноября 2007 года) не относят к землям транспорта не только улично-дорожную сеть как таковую, но даже земельные участки (площади), примыкающие к железнодорожным вокзалам, станциям метро, конечным станциям наземного пассажирского транспорта.

7.2. Для улично-дорожной сети самостоятельных градостроительных регламентов не предусмотрено: по Градостроительному кодексу РФ городская улица (дорога, площадь) это либо часть территориальной зоны, либо граница между двумя такими зонами. Градостроительное зонирование проходит по осевым линиям магистральных улиц и дорог; на звенья и узлы транспортной сети распространяются градостроительные регламенты, утвержденные для прилегающих территориальных зон – общественно-деловых, жилых, промышленных и определяющие порядок их использования.

7.3. Улично-дорожная сеть городов имеет по закону «безразмерную» пропускную способность: согласно Градостроительному кодексу РФ на нее не распространяются установленные для прочих инженерных сетей правила подключения новых объектов застройки.

Указанные обстоятельства приводят к нерегулируемому повышению функциональной нагрузки на отдельные участки УДС и, в частности, на

ключевые транспортные (транспортно-пересадочные) узлы города и усиливают дисбаланс интенсивности застройки и транспортной обеспеченности территории.

8. Остаточный принцип выделения земельных ресурсов под дорожное строительство. На уровне федерального и городского законодательства, а также правоприменительной практики не урегулирован вопрос о статусе земель транспорта, а также резервировании и выделении земель для целей дорожного строительства и размещения автомобилей. Земельные резервы для транспортного и дорожного строительства, сформированные планировками прошлых лет, в значительной своей части были использованы в последние годы для гражданско-жилищного строительства и прочих коммерческих целей.

В результате земли для дорожного строительства приходится выкупать у собственников по рыночным ценам в рамках переусложненной, длительной и унижительной для города процедуры; на долю выкупных затрат приходится все более значительная часть затрат на дорожное строительство. В ряде случаев реализация дорожных проектов блокируется на неопределенное время. В этих условиях проектировщикам зачастую приходится прибегать к сложным и дорогостоящим инженерным решениям, в том числе – многоуровневым развязкам или тоннельным ходам, мотивированным исключительно дефицитом землеотводов. Это обстоятельство на порядок повышает стоимость дорожного строительства.

Результаты и выводы.

- В Москве наблюдаются одни из худших в мире дисбалансов:
 - между плотностью застройки и транспортной обеспеченности территории;
 - в части распределения территории города между землями транспортного и нетранспортного назначения;
 - в части концентрации мест проживания и мест массового тяготения жителей, включая рабочие места.
- Москва, испытывая острейший дефицит сети, не сумела решить на системной основе вопросы землеотводов для дорожного строительства.
- В Москве не введены общепринятые в мегаполисах мира административные и платежные меры регулирования использования автомобилей и транспортного поведения горожан.

■ Качество, надежности и скорость перевозок на общественном транспорте делает его неконкурентным с автомобильными поездками, особенно в условиях бесплатной и нерегламентированной парковки.

■ Средние скорости сообщения составляют в Москве порядка 20-22 км/час, что является одним из худших показателей в городах мира.

Предлагаемые действия общего плана

Решение транспортных проблем Москвы предполагает реализацию комплекса мер, направленных на адаптацию города к росту уровня автомобилизации населения. Этот комплекс должен включать меры общего плана:

- регламентацию застройки и землепользования в жестком соответствии с транспортной обеспеченностью территории;
- регламентацию ограничений и платежных обязательства, связанных с владением и пользованием автомобилями, в соответствии со стандартами, принятыми в зарубежных мегаполисах;
- развитие общественного транспорта, в первую очередь, скоростных транспортных систем, а также реструктуризация маршрутных сетей наземного общественного транспорта и системное обеспечение приоритетных условий движения на магистральных (транковых) маршрутах;
- увеличение протяженности и улучшение качественных структурных характеристик улично-дорожной сети;
- формирование городского пространства и строительство искусственных сооружений для размещения автомобилей.