

Секция «Актуальные тенденции развития институтов регионального и муниципального управления в России»

## Основные пути увеличения пропускной способности улично-дорожной сети в муниципальных образованиях (на примере города Екатеринбург)

*Ржанников Сергей Владимирович*

*Студент (магистр)*

Уральский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Екатеринбург, Россия

*E-mail: seregeirzhannikov@yandex.ru*

Пропускная способность улично-дорожной сети и безопасность дорожного движения являются объектами постоянного наблюдения многих специалистов. Екатеринбург – это столица субъекта Российской Федерации и крупный промышленный центр Уральского федерального округа. Количество транспорта в городе постоянно увеличивается, при этом уровень развития улично-дорожной сети не успевает за этим ростом. Усугубляет данный факт острая нехватка организованных парковочных мест, в связи с чем, многие автомобилисты паркуют свои транспортные средства прямо вдоль проезжей части.

Несмотря на то, что Администрация города Екатеринбурга реализует с 2003 года мероприятия по увеличению пропускной способности улично-дорожной сети, темпы автомобилизации намного превышают темпы роста дорожной инфраструктуры. Никакие меры (строительство новых развязок и дорог, введение метода зеленой волны, повышение качества и безопасности общественного транспорта) не позволяют разгрузить улицы города и увеличить их пропускную способность. В результате коэффициент пропускной способности в час «пик» в большей части дорог превышают коэффициент 1,3. С 2003 года ситуация усугубляется, что выражается в следующих негативных последствиях:

- заторы в часы «пик» достигают 120 км, что составляет 10% от всей улично-дорожной сети Екатеринбурга;
- объем выбросов от автомобильного транспорта только за 3 года (с 2019 по 2021 гг.) возрос на 7% [1].

Существенно повлияло на пропускную способность принятие нового ГОСТа (введение так называемой выделенной пешеходной фазы). С одной стороны, такое нововведение было призвано обеспечить безопасность пешеходов, с другой стороны, время движения транспортных потоков сокращается на 20 секунд, которые в часовом интервале будут уже составлять 10 минут. Если час «пик» длится 2-3 часа, то пропускная способность дорог сокращается на 20-30 минут.

Повышение пропускной способности улично-дорожной сети улиц Екатеринбурга требует проведения комплекса организационных и технических мер, в том числе для развития улично-дорожной сети и строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, наряду с развитием систем общественного транспорта, вело- и пешеходного движения, парковочной инфраструктуры, что позволит повысить качество и уровень безопасности передвижения транспорта на территории муниципального образования, а также окажет благоприятное влияние на экологию города.

Среди основных направлений повышения улично-дорожной сети можно выделить следующие:

1. Разработка научно-методических и организационных мероприятий.

Для научно-обоснованного совершенствования городских магистралей и регулируемой УДС будут осуществляться:

- Использование и учет материалов научно-исследовательской работы «Комплексная схема организации дорожного движения в городе Екатеринбурге» в части обследования и анализа;

- разработка программы поэтапного проектирования и строительства городских магистралей и регулируемой улично-дорожной сети на основе научно-исследовательской работы «Комплексная схема организации дорожного движения в городе Екатеринбурге»:

- корректировка программы поэтапного проектирования и строительства городских магистралей и регулируемой улично-дорожной сети по результатам мониторинга загрузки.

2. Развитие сети городских магистралей и улиц регулируемого движения - магистральных улиц и дорог, обеспечивающих оптимальную связь планировочных элементов градостроительной системы, предусматривающее:

- создание системы дублирующих магистралей, для разгрузки перегруженных улиц;

- развитие УДС в развивающихся и новых жилых районах города;

- повышение пропускной способности за счет реконструкции поперечного профиля улиц после детального анализа, чтобы мероприятия не привели к еще большему увеличению уровня пользования личным транспортом и, как следствие, еще большей нагрузке на транспортную систему;

- строительство транспортных сооружений и узлов.

3. Взаимодействие с организациями других сфер городского хозяйства при проведении мероприятий по строительству или реконструкции улично-дорожной сети, а также при появлении или изменении крупных пассажирообразующих и (или) пассажиропоглащающих объектов.

4. Обеспечение взаимодействия между дорожными и коммунальными организациями путем определения сроков и порядка производства работ перед началом строительства и реконструкции магистральных улиц и скоростных дорог в части реконструкции инженерных сетей.

Развитие улично-дорожной сети, совершенствование организации движения будет способствовать улучшению экологической ситуации, снижению шума и загрязнения от транспортных потоков.

5. Повышение обеспечения безопасности дорожного движения путем применения технических средств организации дорожного движения, направленных на устранения условий, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий.

6. Повышение уровня удовлетворенности жителей качеством и доступностью общественного транспорта посредством изменения автобусных маршрутов с учетом запросов населения, обновления автопарка, повышению пешеходной доступности остановочных пунктов пр.

### **Источники и литература**

- 1) Постановление Администрации города Екатеринбурга Свердловской области от 13 ноября 2019 г. № 2699 « Об утверждении Комплексной схемы организации дорожного движения города Екатеринбурга на 2019–2035 годы». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».