

**Федеральное государственное учреждение
«Федеральный исследовательский центр
«Информатика и управление»
Российской академии наук»
(ФИЦ ИУ РАН)**

Россия, 119333, г. Москва, ул. Вавилова, д. 44, корп. 2

Тел. 8(499) 135-62-60, факс 8(495) 930-45-05

E-mail: ipiran@ipiran.ru <http://www.ipiran.ru>

От 23.08.17 № 1968/2-799

На № 4ОП от 15.04.2014

**Общественная палата
Российской Федерации
Членам палаты
С.В.Разворотневой
Е.А.Тополевой-Солдуновой**

Уважаемые Светлана Викторовна и Елена Андреевна,

В ответ на ваше обращение №4ОП/-2650 от 15.04.2014 специалистами Института Системного Анализа ФИЦ ИУ РАН были проведены исследования с целью определения влияния реализации проекта строительства автомобильной дороги «Виноградово-Болтино-Тарасовка» на транспортную ситуацию в Мытищинском, Пушкинском и смежных районах Московской области. Строительство данной дороги включено в Схему территориального планирования транспортного обслуживания Московской области (одобрена постановлением Правительства Московской области от 10.06.2011 №548/21) и предусмотрено проектом планировки территории, утвержденным постановлением Правительства Московской области от 25.02.2014 №91/6.

В соответствии с вашим обращением наши сотрудники проанализировали методику, разработанную ГУП МО «НИИПИ Градостроительства» для прогнозирования автомобильных потоков и применённую для обоснования строительства и трассировки дороги. Наш анализ показывает, что указанная методика не может считаться адекватной для прогнозирования транспортных потоков в районах ближнего Подмосковья, в особенности непосредственно прилегающих к Москве, как рассматриваемая дорога. Причина состоит в том, что эта методика была разработана для задачи прогноза автомобильных потоков между городами, и она не применима к прогнозированию потоков внутри и вблизи крупных городов, поскольку игнорирует основные закономерности формирования передвижений в крупном городе.

Нами были проведены альтернативные расчёты с использованием разработанной нашим институтом в сотрудничестве с Центром исследований транспортной инфраструктуры (ЦИТИ) и специалистами Российской академии архитектуры и строительных наук (РААСН) математической модели для прогноза транспортных и пассажирских потоков в Москве и Московской области. Были проанализированы как официальный, так и несколько альтернативных проектов, предложенных группой активистов из числа местных жителей. Результаты проведённых расчётов и выводы приведены в подробной аналитической записке, приложенной к данному письму.

Отметим здесь, что проведённые расчёты подтверждают обоснованность ваших опасений, а также упомянутых вами активных возражений жителей Мытищинского и Пушкинского районов, по территории которых планируется прохождение дороги. Результаты моделирования показали, что любой из вариантов, а, следовательно, и такая дорога в принципе, окажет малое влияние на разгрузку существующих автодорог. При этом то небольшое положительное влияние, которого можно ожидать, прогнозируется на участках, где транспортная ситуация и без того не является сложной, особенно учитывая реконструкцию самого последнего времени.

В такой ситуации оценка целесообразности и выбор вариантов данного строительства должен базироваться не столько на транспортной составляющей, сколько учитывать иные социально-экономические, экологические и прочие аспекты. Отметим, в частности, что строительство дороги предполагает значительное отвлечение бюджетных средств. При этом официальный проект превышает по ожидаемым затратам некоторые рассмотренные альтернативные варианты.

Полученные в расчётах прогнозируемые значения загрузки автодороги не дают также оснований предполагать возможность ее использования в платном режиме, следовательно, ожидать ее рентабельности в случае частного инвестирования или частно-государственного партнерства.

Общий вывод можно сформулировать следующим образом.

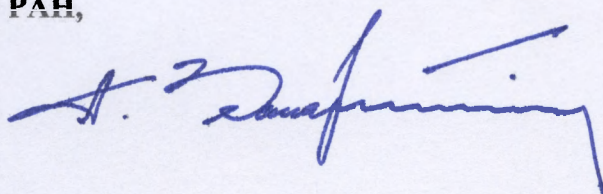
1. Во всех рассмотренных вариантах не прогнозируется значительного эффекта по улучшению условий движения на окружающей сети, так что сама целесообразность проекта не представляется достаточно обоснованной расчётами.

2. В случае реализации проекта представляется важным обратить внимание на иные аспекты предполагаемого строительства, помимо улучшения работы транспортной системы, то есть выбрать наиболее бюджетный и легкий по социальным и экологическим последствиям вариант.

Наш коллектив полностью разделяет высказанное в Вашем обращении предложение об активизации привлечения научного и экспертного сообщества, использовании различных методологий, применении системного подхода при формировании и реализации градостроительной политики, в частности, ее транспортной составляющей, и мы признательны за представленную Вами дополнительную возможность практического применения и апробации нашей модели.

Приложение. Аналитическая записка на 28 листах.

С уважением,
Директор ФИЦ ИУ РАН,
академик



И.А. Соколов

Исполнитель: к.ф.-м.н. В.И.Швецов. 8-916-310-11-61