

# ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ КОМФОРТНОСТИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ МОСКВЫ ЗА 2012-2016 ГГ.

*Федорова Диана Александровна,  
Родионова Ирина Александровна*

*Статья посвящена анализу основных аспектов, влияющих на создание комфортной городской среды Москвы. Охарактеризована результативность исполнения целевых программ развития города за 2012-2016 гг., направленных на улучшение качества городской среды.*

*Ключевые слова: комфортная городская среда, комфортность жизни, программно-целевой метод, городская целевая программа, инфраструктура, безопасность, экология, благоустроенность общественных зон.*

*JEL-коды: R11, R28, K32.*

## **Введение**

Современные города выступают в качестве «центров развития», аккумулируя на своей территории инновационные технологии, финансовые ресурсы, разнообразную инфраструктуру, наиболее квалифицированные и образованные кадры. Это – тот самый «ресурс», который является движущей силой развития инновационной экономики<sup>1</sup>. И, по нашему глубокому убеждению, одержать победу в конкурентной борьбе за активное, творческое, здоровое и высококвалифицированное население, проживающее в комфортной и креативной среде, могут только города, имеющие высокое качество городской инфраструктуры.

Целью статьи является определение результативности исполнения целевых программ, направленных на повышение комфортности городской среды города Москвы.

Главными задачами являются выявление основных факторов развития комфортной городской среды, а также анализ плановых и фактических результатов целевых программ Москвы с учетом выбранных аспектов комфортности, и анализ изменений за 2012-2016 гг. На основе полученных данных выявлялась результативность исполнения целевых программ развития Москвы.

В настоящее время качество городской среды выступает как фактор устойчивого развития муниципальных образований. Создание комфортной городской среды — это то, что изучает современная урбанистика. Термины «комфортность географической среды», «комфортность среды» использовались и ранее.<sup>2</sup> В Большой советской энциклопедии (БСЭ) понятие «комфорт» рассматривается как «совокупность бытовых удобств: уют и благоустроенность жилищ, средств сообщения, общественных учреждений и прочее»<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Ильина И.Н. Качество городской среды как фактор устойчивого развития муниципальных образований // Имущественные отношения в Российской Федерации. - 2015. - № 5 (164) [Электронный ресурс.]. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/kachestvo-gorodskoy-sredy-kak-faktor-ustoychivogo-razvitiya-munitsipalnyh-obrazovaniy>

<sup>2</sup> Ильин И.В. Механизмы повышения комфортности проживания населения крупных городов в условиях глобализации. – М.: МГУ, 2011.

<sup>3</sup> Комфорт. Большая советская энциклопедия. – М.: Советская энциклопедия, 1973. – С. 86.

Иными словами, определений множество, но все они характеризуют определенного вида удобства для проживания населения.

### **Методика исследования**

Улучшение комфортности городской среды определялось через анализ целевых программ, отвечающих за развитие качества городской среды Москвы.

В рамках данной статьи предлагается определить наиболее существенные факторы формирования комфортной городской среды. Нами были выбраны:

- 1) инфраструктура (транспортная, жилищная);
- 2) экологическая обстановка;
- 3) безопасность проживания;
- 4) качество городского пространства (наличие организованных общественных зон, рекреационно-досуговых элементов, озеленение);
- 5) доступность услуг для всех социально-демографических категорий населения (детей, пенсионеров, инвалидов, молодежи, работающих граждан, туристов и т. п.).

Отталкиваясь от выделенных пяти факторов комфортности городской среды, были проанализированы городские целевые программы Москвы и определены плановые показатели развития территории, обуславливающие создание комфортной жизни населения.

Отметим, что основной проблемой целевых программ (ЦП) является отсутствие мониторинга их эффективности. Не все органы, ответственные за реализацию ЦП, предоставляют ежегодный отчет, в котором четко прописаны плановые показатели и фактические результаты. Именно на основании этих данных можно анализировать результативность применения программно-целевого метода. Таким образом, уже на начальном этапе анализа был выявлен первый недостаток при использовании целевых программ: отсутствие поэтапного контроля их реализации.

После анализа целевых программ и годовых отчетов были выделены показатели с плановыми и фактическими данными, которые в свою очередь были отсортированы по факторам комфортности городской среды.

### **Анализ целевых программ города Москвы: интерпретация результатов исследования**

В табл. 1 представлено сравнение плановых и фактических показателей, относящихся к транспортной инфраструктуре. Серым цветом отмечены позиции, в которых не выполнены плановые показатели. По двум из них (количество новых вагонов метро и количество замененных эскалаторов) фактические показатели меньше плановых только в 2012-2013 гг., а в последующих двух периодах они превысили план. Это говорит о том, что с каждым годом контроль со стороны Правительства за реализацией программ становится качественнее.

Большое внимание уделяется в Москве развитию Метрополитена: строятся новые станции, ремонтируются уже существующие. За рассматриваемый период (2012-2015 гг.) ввод новых линий метро составил 81,5 км. Это на 10,28% больше планового показателя. Интенсивно заменяется состав вагонов Метрополитена. В среднем этот показатель равен 360 вагонов в год. Однако за последние четыре года фактические показатели отстают от плановых на 8,7% (см. табл. 1).

Также происходит модернизация наземного городского транспорта: создается единая система проезда, обновление состава общественного транспорта, ликвидация маршруток, появилась возможность отслеживать время до прибытия автобуса, троллейбуса, трамвая. За рассматриваемый период было модернизировано 4 242 уличные остановки, что на 28,5%

выше плана, открыто 52 автобусных маршрута – на 6,1% выше плановых показателей. Однако темпы введения выделенных полос для движения были медленнее, чем планировалось. За последние четыре года факт не соответствовал плану на 2,16%.

Если говорить о прогнозных значениях на 2016 год, то большая часть имеет тенденцию к увеличению плановых показателей по сравнению с 2015 годом (табл. 1).

Таблица 1.

**Плановые и фактические показатели развития транспортной инфраструктуры в 2012 – 2015 гг. и прогноз на 2016 г.**

Показатели		2012	2013	2014	2015	2016 прогноз
Ввод новых линий метро, км	факт	8,6	13,5	25,7	33,7	
	план	8,5	12,5	22,9	30	31
Количество новых вагонов метро, шт.	факт	340	342	458	275	
	план	384	450	456	260	390
Количество замененных эскалаторов, шт.	факт	20	24	25	15	
	план	26	25	22	15	22
Модернизация уличных остановок, шт.	факт	1017	995	1054	1176	
	план	1010	980	1040	1170	1150
Введено выделенных полос для движения, км	факт	10,1	12	10,6	12,7	
	план	9,9	12,3	11	13,2	15,3
Новые автобусные маршруты, шт.	факт	8	11	14	19	
	план	8	9	14	18	33

*Источник:* составлено по: Годовой отчет о выполнении Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012-2016 годы и на перспективу до 2020 года» за 2015 год [Электронный ресурс]. URL: [http://dt.mos.ru/the-state-program-of-the-city-of-moscow/files/annual\\_report\\_2015.pdf](http://dt.mos.ru/the-state-program-of-the-city-of-moscow/files/annual_report_2015.pdf)

Стоит заметить, что важно оценивать качество выполнения показателей не с позиции тенденции ежегодного увеличения плана, так как она не всегда прослеживается, а с позиции соответствия фактических результатов плановым, либо их превышения над ними.

Если сравнивать две целевые программы развития транспортной инфраструктуры г. Москвы за 2006-2010 гг. и 2011-2015 гг., то можно выделить несколько тенденций. Во-первых, за 2006-2010 гг. все фактические показатели, которые мы рассматривали, оказались меньше плановых, а за последующий аналогичный период все кроме одного (строительство новых станций метро) либо соответствовали плановому показателю (строительство линий метро), либо превышали его (строительство искусственных транспортных сооружений и внеуличных пешеходных переходов).

Во-вторых, объем построенных объектов транспортной инфраструктуры за 2011-2015 гг. по многим показателям в два раза больше, чем те же показатели за предыдущий период. Например, искусственных транспортных сооружений было построено в 2,3 раза больше, а внеуличных пешеходных переходов в 3,5 раза больше (табл. 2).

**Сравнение показателей модернизации транспортной инфраструктуры за 2006-2010 гг. и 2011-2015 гг.**

Показатели		2006-2010	2011-2015
Построено искусственных транспортных сооружений, шт.	факт	48	112
	план	55	100
Построено внеуличных пешеходных переходов, шт.	факт	39	139
	план	40	130
Построено линий метро, км	факт	24	34
	план	25	34
Построено новых станций метро, шт.	факт	11	18
	план	15	20

*Источник:* составлено по: Официальный сайт мэра Москвы [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mos.ru/city/progress/result/id/trans>

Анализ *жилищной инфраструктуры* осуществлялся на основе документации Государственной программы города Москвы «Жилище» на 2012-2018 годы и ежегодных отчетов о достижении натуральных показателей Государственной программы города Москвы "Жилище"<sup>4</sup>.

В развитии жилищной инфраструктуры (в отличие от транспортной) прослеживается иная тенденция. Если раньше большинство фактических показателей соответствовали плановым, то последние два года факт отстает от плана. Возможно причина в том, что в связи с нынешней экономической ситуацией уменьшились инвестиции в развитие жилищного сектора. Например, показатель годового объема капитального ремонта и модернизации жилищного фонда в 2014-2015 гг. оказался значительно меньше намеченного результата. Это привело к отставанию фактического результата от планового на 18,26% за последние четыре года (табл. 3). Похожая ситуация сложилась и с числом лифтов, подлежащих замене. За четыре года, с 2012 по 2015 гг., планировалось заменить 17 919 лифтов, но было обновлено только 15 845 штук. Это на 11,57% ниже запланированного показателя.

Анализ *безопасности проживания* в городе осуществлялся на основе Государственной программы города Москвы "Безопасный город" на 2012-2018 годы и ежегодных отчетов о ее выполнении<sup>5</sup>.

Анализ результатов показал, что целевая программа выполняется эффективно, все плановые показатели, начиная с 2013 года, полностью реализовывались. Так, например, ежегодно увеличивается число мероприятий по выявлению и пресечению преступлений в сфере производства и оборота алкогольной, спиртосодержащей и табачной продукции. В 2013 году их количество резко возросло в 4,5 раза по сравнению с 2012 г., в 2014 г. – в 1,5 раза по сравнению с 2013 г. В 2015 хоть и было увеличение, но незначительное. Несмотря на тенденцию уменьшения темпов роста числа проведенных мероприятий, их общее количество ежегодно увеличивается.

<sup>4</sup> Департамент градостроительной политики г. Москвы. Ключевые документы и государственные программы [Электронный ресурс]. URL: <http://dgp.mos.ru/urban-development/key-documents/>

<sup>5</sup> Департамент труда и социальной защиты населения города Москвы [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dszn.ru>

Повышается антитеррористическая защищенность населения и критически важных объектов Москвы. Если в 2012 году общая безопасность объектов была на уровне 44%, то за последующие три года она увеличилась в два раза и равна 88,5%.

Об эффективности реализации целевой программы по повышению уровня безопасности свидетельствуют показатели ежегодного уменьшения зарегистрированных преступлений.

Так, например, с 2012 года число грабежей, краж транспорта, краж из квартир в среднем сократилось на 31%, количество убийств и покушений – на 19,7% (рис. 1).

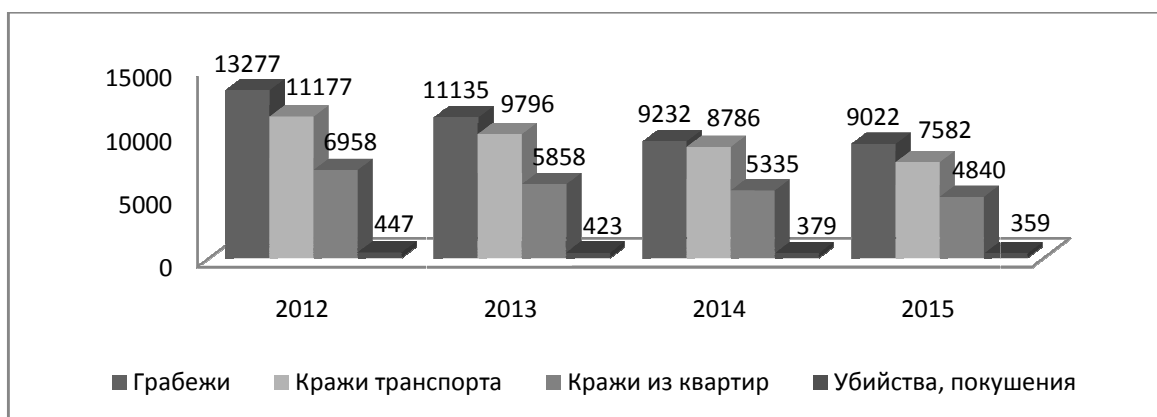


Рисунок 1. Количество зарегистрированных преступлений в 2012-2015 гг.

*Источник:* Отчет о выполнении в 2015 году Государственной программы города Москвы «Безопасный город» на 2012-2018 годы и задачах по обеспечению безопасности города Москвы на 2016 год [Электронный ресурс]. URL: [http://drbez.mos.ru/bezopasnyy\\_gorod/o\\_khode\\_realizatsii\\_programmy/](http://drbez.mos.ru/bezopasnyy_gorod/o_khode_realizatsii_programmy/)

В Москве улучшается безопасность дорожного движения. За четыре года реализации программы «Безопасный город» с 2012 по 2015 гг. количество ДТП сократилось на 15% с 12 183 до 10 366 в год, количество пострадавших уменьшилось на 16,5% с 14 212 до 11 871 в год, число погибших – на 20% с 846 до 678 в год (рис. 2).

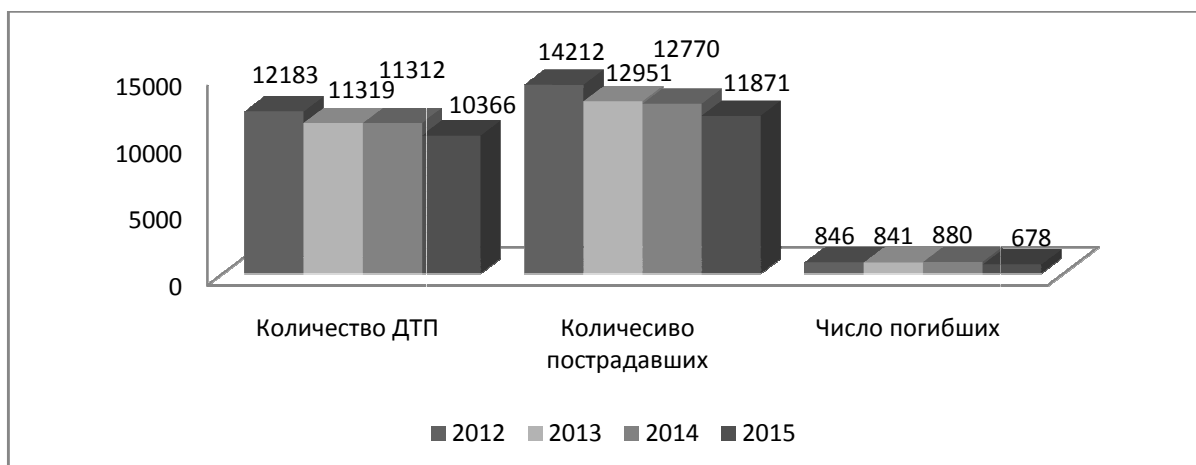


Рисунок 2. Безопасность дорожного движения.

*Источник:* Отчет о выполнении в 2015 году Государственной программы города Москвы «Безопасный город» на 2012-2018 годы и задачах по обеспечению безопасности города Москвы на 2016 год. [Электронный ресурс]. URL: [http://drbez.mos.ru/bezopasnyy\\_gorod/o\\_khode\\_realizatsii\\_programmy/](http://drbez.mos.ru/bezopasnyy_gorod/o_khode_realizatsii_programmy/)

Таким образом, действующие целевые программы по повышению безопасности проживания в городе реализуются на эффективном уровне. Это подтверждается и ежегодным выполнением плановых показателей и статистическими данными о сокращении числа преступлений и улучшения безопасности дорожного движения.

Анализ *доступности услуг* для всех социально-демографических категорий населения в Москве осуществлялся на основе Государственной программы города «Социальная поддержка жителей города Москвы на 2012-2018 годы»<sup>6</sup> и ежегодных докладах об ее выполнении.

С каждым годом увеличивается уровень приспособленности социально-значимых объектов и общественного транспорта для маломобильных граждан. В наибольшей степени стали улучшены автобусы. На 2015 год в Москве было 82% низкопольных подвижных составов автобусов. Троллейбусы к 2015 г. обновлены на 60%, при этом планировалось, что они будут модернизированы на 63%. Наименьшей приспособленностью для маломобильных граждан остаются трамваи. До 2014 года их обновление не осуществлялось, а приспособлено было всего 10% данных транспортных средств. За 2015 год уровень обновленных трамваев увеличился всего на 8%, не выполнив планового показателя. Возможно, такой средний уровень приспособленности общественного транспорта Москвы для маломобильных граждан связан с техническими причинами и недостаточностью выделенных бюджетных средств для более качественной модернизации.

Большое внимание уделяется открытию московских многофункциональных центров (МФЦ), благодаря которым процедура оформления различных документов для граждан стала намного проще. С 2013 по 2015 гг. было открыто 140 МФЦ и еще планируется открыть 30 таких центров в 2016 г. За этот период переведена в электронный вид 71 услуга, в 2016 г. планируется перевести еще 10 услуг. Стоит заметить, что и плановые показатели ежегодно выполняются.

Таким образом, целевые программы Москвы, направленные на повышение доступности услуг населению, реализовываются достаточно эффективно с достижением плановых показателей. Но все же говорить о вседоступности услуг, в частности для маломобильных категорий населения, еще рано.

*Анализ благоустроенности общественных зон* осуществлялся на основании Программы «Моя улица»<sup>7</sup>, Программы развития Электронного правительства<sup>8</sup> и Программы «Москва – город, удобный для жизни»<sup>9</sup>.

Следует отметить, что в Москве активно совершенствуются общественные зоны: благоустраиваются дворы, улицы, расширяются парковочные места. Что самое важное, все нововведения осуществляются, учитывая интересы граждан, стараясь привлекать их к непосредственному участию в некоторых мероприятиях.

Анализ вышеперечисленных программ показывает, что подавляющее большинство рассмотренных показателей были выполнены с превышением намеченного плана. Исключением является количество благоустроенных улиц, число остановок, оборудованных

<sup>6</sup> Департамент труда и социальной защиты населения города Москвы [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dszn.ru>

<sup>7</sup> Программа «Моя улица» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mos.ru/city/projects/mystreet/>

<sup>8</sup> Министерство экономического развития РФ. Электронное правительство [Электронный ресурс]. URL: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/infOrientedSoc>

<sup>9</sup> Программа «Москва – город, удобный для жизни» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dszn.ru/activities/M2025.pdf>

интернетом. За 2013 г. факт отставал от плана на 8% и на 4,5% соответственно, и в 2015 г. было построено пешеходных переходов на 2 меньше, чем планировалось.

Достаточно интенсивно происходило оснащение Метрополитена Wi-Fi. Если в 2013 г. обеспеченность интернетом была на уровне 48% (на 2% выше плана), то уже в 2015 году все станции метро были оборудованы сетью Wi-Fi на 100%. В настоящее время активно оснащают интернетом уличные остановки. Если в 2014 г. оборудовали 207 штук, то в 2015 г. в 2 раза больше, да еще и на 12,5% превысив план.

Большое внимание уделяется озеленению территории и открытию новых парков. За 2013-2015 гг. было организовано 99 парков в жилых кварталах, что на 7,6% выше плановых показателей. В настоящее время реализуются несколько крупнейших проектов: парк «Зарядье»<sup>10</sup>, парк на Ходынском поле<sup>11</sup> и детский парк развлечений «Остров мечты»<sup>12</sup>.

Развитие общественных зон способствует, с одной стороны, сплочению граждан, за счет их непосредственного вовлечения в мероприятия, с другой, - создает комфортные условия для проведения досуга.

В настоящее время в Москве отсутствует конкретная целевая программа по улучшению *экологической ситуации*. Для анализа были взяты данные из программы «Москва – город, удобный для жизни» и из отчетов о состоянии экологии на сайте мэра города. Планировалось, что индекс загрязнения воздуха за последние три года уменьшится на 0,2 пункта – с 3 до 2,8. Однако в 2014 г. он увеличился на 0,3 пункта и в 2015 г. только достиг планируемой отметки 2013 г.

Качество воды в р. Москве в центре города хотя и остается на уровне «слабо загрязненная», все же ежегодно улучшается, но плановые показатели по уменьшению уровня загрязнения пока не выполняются.

Количество выбросов вредных веществ в атмосферу не стабильно. В 2014 г. плановые показатели по их уменьшению не были достигнуты. Тем не менее, по сравнению с 2013 годом их количество сократилось на 6,1 тыс. тонн/год (план по их снижению перевыполнен на 17%).

В связи с тем, что в Москве интенсивно развиваются производительные силы, растут объемы производства, увеличиваются и выбросы в атмосферу. К тому же растет число транспортных средств у населения в городе, что также наносит значительный вред экологии. Меры, направленные на уменьшение наносимого ущерба окружающей среде, не всегда дают эффективные результаты, запланировать которые очень сложно. Возможно поэтому в настоящее время в Москве не всегда в полной мере реализуются целевые программы, направленные на улучшение экологической ситуации.

### **Заключение**

Таким образом, на основе анализа городских целевых программ, государственных программ развития Москвы и ежегодных отчетов об их выполнении, можно сделать некоторые выводы. Во-первых, в последние годы Правительство целенаправленно реализует мероприятия, направленные на создание комфортной городской среды и развитие Москвы

<sup>10</sup> Комплекс градостроительной политики и строительства Москвы. Концепция парка «Зарядье». [Электронный ресурс]. URL: <https://stroimsk.ru/arhitekturnye-konkursy/konkurs-na-razrabotku-landshaftno-arhitekturnoi-koncepcii-parka-zaryade>

<sup>11</sup> The Village. Ходынское поле [Электронный ресурс]. URL: <http://www.the-village.ru/tags/Ходынское%20поле>

<sup>12</sup> Комплекс градостроительной политики и строительства Москвы. Парк «Остров мечты» [Электронный ресурс]. URL: <https://stroimsk.ru/renovaciya-promzon/nagatinskii-zaton/kakim-stanet-nagatinskii-zaton/park-ostrov-mechty>

как креативного города с интеллектуальной транспортной системой и с другими инновационными функциями.

Во-вторых, с каждым годом все отчетливее прослеживается тенденция более эффективной реализации целевых программ за счет качественного ежегодного контроля их выполнения. Однако мониторинг развит еще недостаточно хорошо. Как показал анализ, по некоторым показателям в 2012-2013 гг. фактический результат был меньше планового. Но в период 2013-2016 гг. прослеживается иная (положительная) тенденция.

В-третьих, было отмечено, что некоторые плановые показатели были необоснованно завышены, в результате чего было просто невозможно реализовать все мероприятия, то есть выполнить план на 100%.

В-четвертых, наиболее результативно выполняются целевые программы развития транспортной инфраструктуры, повышения безопасности проживания и создания общественных зон в городе. Менее результативно – программы по доступности услуг (в частности услуг для маломобильных граждан), программы по экологии и развитию жилищной инфраструктуры.

В-пятых, правительство активно взаимодействует с гражданами, выявляя их предпочтения, чтобы уже на их основе проводить мероприятия по развитию города, вовлекая местное население в непосредственное участие по их реализации.

## Список литературы

1. Ильин И.В. Механизмы повышения комфортности проживания населения крупных городов в условиях глобализации. – М.: МГУ, 2011.
2. Большая Советская энциклопедия. Т.33. – М.: Советская энциклопедия, 1973. – 86 с.
3. The Village. Ходыньское поле [Электронный ресурс]. URL: <http://www.the-village.ru/tags/Ходыньское%20поле>
4. Годовой отчет о выполнении Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012-2016 годы и на перспективу до 2020 года» за 2015 год [Электронный ресурс]. URL: [http://dt.mos.ru/the-state-program-of-the-city-of-moscow/files/annual\\_report\\_2015.pdf](http://dt.mos.ru/the-state-program-of-the-city-of-moscow/files/annual_report_2015.pdf)
5. Департамент градостроительной политики г. Москвы. Ключевые документы и государственные программы [Электронный ресурс]. URL: <http://dgp.mos.ru/urban-development/key-documents/>
6. Департамент труда и социальной защиты населения города Москвы. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dszn.ru>
7. Ильина И.Н. Качество городской среды как фактор устойчивого развития муниципальных образований // Имущественные отношения в Российской Федерации. – 2015. – № 5 (164). – С. 15-22 [Электронный ресурс]. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/kachestvo-gorodskoy-sredy-kak-faktor-ustoychivogo-razvitiya-munitsipalnyh-obrazovaniy>
8. Информационно-аналитический сервис строительного сообщества. Энциклопедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://estp-blog.ru/encyclopedia/7566/>

9. Комплекс градостроительной политики и строительства Москвы. Концепция парка «Зарядье» [Электронный ресурс]. URL: <https://stroi.mos.ru/arhitekturnye-konkursy/konkurs-na-razrabotku-landshaftno-arhitekturnoi-koncepcii-parka-zaryade>
10. Комплекс градостроительной политики и строительства Москвы. Парк «Остров мечты». [Электронный ресурс]. URL: <https://stroi.mos.ru/renovaciya-promzon/nagatinskii-zaton/kakim-stanet-nagatinskii-zaton/park-ostrov-miechty>
11. Комфорт // Академик: словари и энциклопедии [Электронный ресурс]. URL: <http://dic.academic.ru/searchall.php?SWord=%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D1%84%D0%BE%D1%80%D1%82&from=xx&to=ru&did=ruwiki&stype=>
12. Комфорт // Энциклопедии и словари [Электронный ресурс]. URL: <http://enc-dic.com/word/k/Komfort-12048.html>
13. Министерство экономического развития РФ. Электронное правительство. [Электронный ресурс]. URL: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/infOrientedSoc>
14. Отчет о выполнении в 2015 году Государственной программы города Москвы «Безопасный город» на 2012-2018 годы и задачах по обеспечению безопасности города Москвы на 2016 год [Электронный ресурс]. URL: [http://drbez.mos.ru/bezopasnyy\\_gorod/o\\_khode\\_realizatsii\\_programmy/](http://drbez.mos.ru/bezopasnyy_gorod/o_khode_realizatsii_programmy/)
15. Официальный сайт мэра Москвы: [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mos.ru/city/progress/result/id/trans>
16. Программа «Москва – город, удобный для жизни». [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dszn.ru/activities/M2025.pdf>
17. Программа «Моя улица» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mos.ru/city/projects/mystreet/>

## **INCREASE IN LEVEL OF COMFORT OF THE URBAN ENVIRONMENT OF MOSCOW FOR 2012-2016**

*Fedorova Diana Aleksandrovna,  
Rodionova Irina Aleksandrovna,*

Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University)  
117198, Moscow, Miklukho-Maklaya str., 6

*Article is devoted to the analysis of the main aspects influencing creation of the comfortable urban environment of Moscow. The effectiveness of execution of the target programs of development of the city for 2012-2016 directed to improvement of quality of the urban environment is characterized.*

*Keywords: comfortable urban environment, comfort of life, program and target method, city target program, infrastructure, safety, ecology, comfort of public areas.*

*JEL-codes: R11, R28, K32.*