

"Штрассенхауз" как он есть. На решении проблемы пробок можно СЭКОНОМИТЬ

18:17 | 04.04.2007

Все без исключения современные мегаполисы страдают от пробок. И Москва не исключение, а, скорее, наглядный пример. Для этого не требуются никакие документальные подтверждения - достаточно просто выглянуть в окно утром или вечером. Даже в спальных районах машин хоть отбавляй, и подчас они вынуждены двигаться со скоростью 20 километров в час. Что уж говорить о главных магистралях, которые, кажется, запружены с раннего утра до позднего вечера.

Поэтому дорога на работу у большинства из нас занимает больше времени, чем на нее требуется физически. И так жители спальных районов вынуждены каждое утро ехать в свои офисы в центре столицы, а вечером возвращаться обратно. Меньше часа на это уходит редко, даже по самой свободной дороге. Если же принять во внимание то, что утренние и вечерние трассы забиты просто "под завязку", становится понятно, что мы теряем и силы, и время, и нервы, добираясь "туда и обратно" по полтора-два часа. Когда, наконец, после выматывающего рабочего дня и еще более выматывающей дороги мы приезжаем домой, сил остается только на то, чтобы упасть и заснуть. Но жизни-то никто не отменял: нужно заниматься с детьми, готовить еду, наконец, хотя бы иногда в кино сходить охота. Короче, все это выматывает жителей мегаполисов едва ли не сильнее, чем их предков тяжкий физический труд.

Но все это лирика. И московская власть прекрасно осведомлена о том, что происходит ежедневно на городских улицах - ведь на вертолетах на работу чиновники пока все же летают редко. Конечно, к их услугам мигалки и "крякалки", с которыми можно "с ветерком" ехать по разделительной полосе. Бороться с ними, по моим личным наблюдениям, бесполезно. Стоит проехать по Кутузовскому проспекту, по которому даже субботним утром именно таким способом мчатся по направлению области народные избранники разного ранга. Надо полагать, к серьезным и неотложным государственным делам.

Тем не менее, решать проблему надо. Кажется, уже предлагалось все - и строительство перехват-парковок, и платные дороги, и въезд в центр города за отдельные деньги. В очередной раз все это обсудили участники круглого стола "Транспортные проблемы Москвы: пути решения". По словам первого заместителя мэра Москвы Юрия Росляка, корень зла в том, что в советское время активно застраивались окраинные микрорайоны, а дорожная инфраструктура в них продумывалась лишь с тем расчетом, чтобы жители без помех добирались до работы в центре. В результате все "перемычки" приходится на Садовое и Бульварное кольцо, которые сейчас крайне перегружены.

И это не удивительно. Ведь по оценке заммэра за последние 20 лет число зарегистрированных в городе автомобилей увеличилось в 4,7 раза, а за последние 10 лет в 2,8 раза. И это только московские машины, а сколько жителей области ездят ежедневно на работу в столицу на своих "Жигулях" и Land Rover'ах. Не случайно самые "ужасные" пробки можно наблюдать именно на въезде и выезде в город. Москвичи, к тому же, повышают мобильность. Если раньше они ездили из дома на работу, а оттуда домой, то теперь они совершают перемещения и в течение дня. Получается, что образ жизни у нас европейский, а дороги еще советские. Если в том же Лондоне или Нью-Йорке площадь дорог составляет 20% от площади города, то в Москве лишь 7%, отмечает Росляк.

Он также предрек нам транспортный коллапс примерно через четыре года - когда число автомобилей в столице достигнет 4,5 млн. То есть машина будет примерно у каждого второго москвича. К этому все идет - сейчас количество автомобилей у наших граждан достигает 3,3 млн, и ежегодно оно увеличивается на 300-400 тысяч.

Решить эти проблемы одним махом невозможно по банальной причине - нет денег. По словам Росляка, в 2007 году на дорожное строительство выделено 69 млрд руб, из которых на федеральный бюджет приходится 11 млрд руб. Это недопустимо мало, ведь необходимо минимум 200 млрд на ближайшие 2-3 года. Московская власть будет бороться за увеличение федерального финансирования. В идеале его необходимо довести до советского соотношения 50 на 50, считает чиновник. Необходимо и возвращение системы территориальных дорожных фондов, отмененную в 2003 году. Если бы она была сохранена, то Москва смогла бы ежегодно тратить на дорожное строительство 120 млрд рублей.

Но и без того делается немало: ремонтируются старые дороги, проектируются и строятся новые. Больше, конечно, проектируются, ибо денег на строительство, как было сказано выше, в обрез. Особые надежды городские власти возлагают на внедрение Комплексной интеллектуальной транспортной системы (КИТС). По их оценкам, она поможет улучшить пропускную способность дорог минимум на 20%, и это без ремонта и реконструкции. Эксперимент на Дмитровском шоссе подтвердил обоснованность этих расчетов.

Что же касается частных инвестиций, то Росляк расценивает возможность их появления скептически. По его мнению, крупный бизнес не готов "выйти на дорогу", поскольку в мировом опыте отсутствуют примеры быстрой окупаемости колоссальных вложений, которые необходимы для дорожного строительства. Почти в 100% случаев во всех странах государство участвует в нем фактически единолично. Бизнесмены могут лишь - в лучшем случае - поддерживать удовлетворительное состояние дорог уже после того, как они будут запущены. В Москве платных дорог вообще строить в ближайшее время не планируется - нет возможности обеспечить бесплатных "двойников". Поэтому рассчитывать приходится только на себя.

В то же время, по мнению депутата Мосгордумы Игоря Новицкого, частно-государственное партнерство - вещь перспективная. Необходимо лишь внести поправки в законодательство в части разграничения прав собственности, ведь сегодня автодорога в соответствии с Земельным кодексом является особым объектом и не может быть приватизирована. В качестве примера подобного партнерства депутат

привел смелый проект "Штрассенхауз", который также представили журналистам в ходе мероприятия.

Рассказывал президент компании Роберт Липп. "Штрассенхаузы", которые он нам предлагает - ни что иное, как "дороги в воздухе", построенные на крышах невысоких зданий в 4-5 этажей. В переводе с немецкого это звучит как "дорожный дом". Такое строительство, по ряду данных, уже одобрено столичными властями и начнется уже в следующем году. Дороги предполагается сделать платными. Пространство под дорогами обстоятельные немцы тоже планируют использовать с умом. Под ними будут расположены инженерные коммуникации и тоннели, по которым смогут передвигаться автоматизированные капсулы, без участия человека перевозящие до тонны грузов.

Остальные этажи предполагалось сделать офисными зданиями, но в связи с дефицитом жилой площади в Москве рассматривается и возможность заселить туда людей. Правда, возникает вопрос - кто согласится жить буквально под дорожной развязкой? Здесь и шум, и выхлопные газы.. Немцы клянутся, что их дороги будут неслышными и невидимыми, то есть не доставят людям никакого беспокойства. Самое важное, что средств из бюджета города на это тратить не придется - бизнес с радостью вложится в этот проект, считает Липп. Якобы окупить инвестиции с лихвой удастся за счет сдачи в аренду помещений в домах-дорогах, парковочных мест, которые также планируется установить на крышах зданий. Стены же домов, которые будут прекрасно видны со всех подъездов к ним - идеальная площадка для размещения рекламы.

А об опыте взимания платы за въезд в центр города рассказал руководитель департамента управления платными городскими трассами Лондона Стив Кернс. Как известно, в Лондоне такая схема была внедрена два года назад после длительных консультаций. Опасений было немало - и что платить не будут, и что посещаемость центра резко упадет, и что новая мера вызовет взрыв негодования в обществе. Тем более, парковки в Лондоне дорогие. Однако, по оценке Кернса, уже сейчас можно оценить нововведение в целом, как положительное для города. Если до его внедрения отрицательно о нем отзывалась почти половина лондонцев, то сейчас против лишь 27%. Плата составляет 8 фунтов (около 350 рублей), и платят от 8 до 10% водителей, рассказал эксперт. Проблем с оплатой нет - люди осуществляют ее в магазинах, по Интернету или посредством SMS.

Впрочем, по оценке Новицкого, говорить об аналогичной мере в Москве рано. Сначала необходимо предусмотреть возможность оставления автомобиля в непосредственной близости от пункта пересадки на общественный транспорт. Затем важно сделать так, чтобы сама эта пересадка была удобной. И, наконец, необходимо предусмотреть дополнительные автобусные маршруты в центре города. Лондонцы, заметим, за два года эксперимента внедрили семь таких маршрутов. Иначе получится так, что добираться из точки А в точку В в центре придется пешком. Как, например, до места проведения сегодняшнего круглого стола - отеля "Балчуг Кемпински". От здания МГД общественным транспортом, а именно метро, ехать неудобно - быстрее получается пешком, отметил депутат. Да и чего уж удобного... Пешком, да на метро - это вам не с мигалкой по Кутузовскому "рассекать", добавим от себя мы.

Наталья БОКАРЕВА специально для Point.ru

© 2006 ООО «ГлобалИнфо»