

## Хочешь объехать пробку на Варшавке? Залезай на крышу!

Анатолий Гусев

[Слава о московских пробках](#) достигла поистине вселенских масштабов. В мэрию зачастили иностранные инвесторы и проектировщики [с разнообразными транспортными проектами](#). Один из самых фантастических рассмотрел во вторник экспертный совет при Мосгордуме. Представитель немецкой компании "Штрассенхауз Лтд" профессор Роланд Липп предлагает проложить в Москве дороги "второго уровня" для легковых автомобилей, призванные дублировать самые важные и загруженные артерии столицы. Причем эти "дублиеры" должны, по мысли разработчика, пройти в прямом смысле слова по крышам домов. Московские эксперты сочли затею хотя и вполне технически грамотной, но слишком дорогой даже для Москвы.

Корреспондент "Известий" встретился с Роландом Липпом накануне заседания экспертного совета. По словам профессора, он пришел на встречу прямо из мэрии, где его проект, который так и называется "Штрассенхауз" (дорога-дом), получил "одобрение на самом верху", и уже в следующем году начнется строительство первого пилотного участка на юге столицы — скорее всего, на Варшавском шоссе.

Предлагаемый проект объединяет функции эстакады, жилого дома, моста, гаража и прочих типов зданий. Дорога является верхним уровнем 4—5-этажного здания, то есть проходит на высоте 12—13 метров. По словам профессора, современные технологии позволяют положить само дорожное полотно на специальные рессоры, которые будут снижать уровень вибрации, выхлопные газы будут втягиваться специальными трубами и по ним уходить в нейтрализаторы. Кроме того, дорога обносится шумозащитными экранами, предусмотрены на ней и специальные стоки для воды.

Главный принцип "дороги по крыше" — скоростное безостановочное движение. Для безопасности автолюбителей движение по таким автобанам должно быть исключительно односторонним, то есть "дублиеров" надо строить два, по обе стороны дублируемого шоссе. Съезды и перекрестки осуществляются через нижние уровни по принципу спирали (как въезд в подземный паркинг).

Начав с Варшавского шоссе, в перспективе профессор предлагает создать такие дублиеры для всех крупных магистралей Москвы, а после этого построить четырехэтажные магистрали вдоль [МКАД](#) и Третьего транспортного кольца.

— Московские власти нашу идею поддержали, — заверил "Известия" профессор. — На выставке "Москва-Инвест" в Мюнхене мы показали им наши разработки. Первый заместитель мэра [Юрий Росляк](#) дал распоряжение создать специальную межведомственную комиссию по рассмотрению нашего предложения. Мы предлагаем строить наши дороги на условиях частно-государственного партнерства и на инвестиционные деньги, то есть городской бюджет не пострадает.

— А за счет чего окупится такое масштабное строительство?

— Дороги, естественно, должны быть платными. Плюс — строительство зданий под ними, где можно разместить платные паркинги, офисы, даже жилье, которое, как я знаю, в Москве очень дорогое.

— И сколько будет стоить проезд по крыше?

— Пока сказать трудно. Все зависит от места.

Между тем во вторник большинство столичных экспертов проект немецкого инженера восприняли настороженно. По мнению заместителя руководителя ГУП [НИИПИ Генплана](#) Москвы [Юрия Короткова](#), такие дороги абсолютно не вписываются в сложившийся архитектурный облик столицы, а в большинстве районов Москвы места для подобного капитального строительства просто нет.

— Мы специально попробовали проработать несколько участков, где наш немецкий коллега предлагает воздвигнуть этот шедевр, — пояснил Юрий Коротков. — В тех коридорах, где нам необходимо сейчас строить магистрали, эта дорога просто не помещается. Дублиером Варшавского шоссе, к примеру, она

стать не может. Там, где профессор хочет возводить свои дома, уже стоят здания, в которых живут люди. Переселить всех почти нереально. Кроме того, в этом районе проходит ЛЭП и есть несколько природоохранных зон. Такие дороги могут пригодиться при решении каких-то локальных транспортных проблем, но в любом случае такое решение станет просто "золотым". Главная ценность этой идеи в том, что дома, на которые опирается трасса, можно использовать как паркинги. Но при сложившейся у нас застройке линейная система дорожного строительства просто невозможна.

Несмотря на то что представители других городских департаментов высказались относительно новых дорог примерно в том же настороженном духе, немецкий проектировщик уверен, что низовые московские чиновники в силу своей косности просто не понимают грандиозности этого технического решения, и потребовал незамедлительно включить его в рабочую группу, которая в кратчайшие сроки должна начать реализовывать этот проект.

— А вы подобные дороги уже где-нибудь построили? — спросил немца кто-то из экспертов.

— Надеюсь, Москва будет первым городом, где они появятся, — ответил Роланд Липп. — К примеру, в Берлине их строить просто не имеет смысла. Себестоимость строительства квадратного метра жилья там 2000 евро, а продать его, при большой удаче, получается всего за 2200—2300 евро. Разве это прибыль? В Москве ситуация иная. Кстати, под автострадой можно запустить еще и рельсовую транспортную систему для перевозки пассажиров.

Последнее немецкий профессор добавил явно зря. В зале раздались смешки и комментарии: "С монорельсом у нас в Москве сложные отношения". Хотя кто его знает... Когда городские власти собирались строить монорельсовую дорогу, у затеи тоже было много критиков. Между тем несколько полупустых вагончиков уже который год бегают с промежутком в час над индустриальными пейзажами ВДНХ.

### **Автотрассы построят над железными дорогами**

Идея строить дороги над землей не нова. И в столице есть уже вполне проработанные проекты таких автотрасс. Недавно мэр Москвы [Юрий Лужков](#) и президент ОАО "РЖД" [Владимир Якунин](#) подписали генеральное соглашение о строительстве автомагистралей над железными дорогами. По мнению Лужкова, если проложить трассы над ветками, уходящими от 9 московских вокзалов, то в городе появятся несколько новых и очень нужных столице вылетных магистралей. Кроме автобанов, над железнодорожными путями также собираются строить паркинги, причем как для постоянной стоянки, так и перехватывающие.

### **Начальник [ГИБДД](#) Москвы предлагает ввести платный въезд в центр**

Накануне бенефиса немецкого профессора Роланда Липпа в Мосгордуме начальник ГИБДД Москвы Сергей Казанцев предложил депутатам свои пути решения проблем с пробками.

— В пределах Садового кольца ежедневно движется более 50 тысяч автомобилей, которые везут только одного водителя. Вот их и надо пересаживать на общественный транспорт, — уверен Казанцев. — Сделать это можно только введя платный въезд в центр.

Кроме того, генерал настоятельно рекомендовал увеличить штрафы за неправильную парковку. "Если штраф будет хотя бы 300 рублей, а за стоянку нужно отдать всего 50, то многие задумаются, стоит ли рисковать", — уверен он.

### **За опоздание электричек компенсацию не платят**

#### **Борис Клин**

Во вторник утром пригородные электрички Горьковского направления приходили в Москву с большими опозданиями. Например, "электрогорская" вместо 9.39 прибыла в 10.40. На Курском вокзале звучали объявления об отмене электропоездов в направлении области. В пресс-службе Московской железной дороги принесли извинения, случившееся объяснили техническим сбоем устройств, отвечающих за работу стрелок, и заверили, что поломку ликвидировали в кратчайшие сроки, но успела возникнуть

"пробка". А обозреватель "Известий" Борис Клин, оказавшийся в числе пострадавших, выяснил, что защита прав пассажиров электричек российским законодательством не предусмотрена.

Когда опоздание превысило 30 минут, люди начали звонить на работу, объяснять ситуацию. Кое-кому рассерженные начальники посоветовали заехать, чтобы забрать трудовые книжки.

В вагоне начались диспуты на юридические темы. Один из пассажиров даже вспомнил о Трудовом кодексе. Мол, прогул — это отсутствие на рабочем месте свыше 4 часов. Но юристы растолковали, что работника к дисциплинарной ответственности можно привлечь не за опоздание, а за нарушение правил трудового распорядка, упоминаемых в каждом контракте. И справка о задержке поезда ничем не поможет... Раньше надо из дома выходить.

Слушая причитания "лишившихся работы" соседок и размышляя о собственном безнадежном опоздании на важные парламентские слушания, я задумался: "А неплохо бы им, да и мне получить компенсацию с железной дороги..." Закон "О защите прав потребителей" уж точно будет на нашей стороне. Но я ошибся.

Глава Международной конфедерации обществ потребителей Дмитрий Янин заверил меня, что 90% исков пассажиров железных дорог, связанных с опозданием поездов, суды удовлетворяют. Можно получить 3% от стоимости билета за каждый час задержки, если она не вызвана обстоятельствами непреодолимой силы. Но в суд обращаются, как правило, пассажиры поездов дальнего следования — билеты на них нынче недешевые, — "а жертвам опоздавших электричек смысла нет, разве только из принципа".

На самом деле у них и права такого нет. Статья 110 Устава железнодорожного транспорта действительно предусматривает трехпроцентный штраф в пользу пассажиров, но "за исключением перевозок в пригородном сообщении". Более того, кроме форс-мажора перевозчик освобождается от ответственности, если устранял "угрожающие жизни или здоровью пассажира неисправности транспортных средств, возникшие не по вине перевозчика". Председатель Союза потребителей и депутат Госдумы Петр Шелищ заявил "Известиям": "Тут есть простор для законотворческой деятельности. Я не понимаю, почему электрички выведены "за скобки".

А я не понимаю еще нескольких пунктов этого закона. Отчего сумма компенсации ограничена стоимостью билета? И как доказывать, что за состояние техники отвечает именно перевозчик? И вообще какое пассажирам дело до выявления виновных в поломке оборудования?