

Ключевые проблемы российских дорог

Они универсальны. Это еще раз подтвердили общественные слушания по государственной программе Москвы «Развитие транспортной системы на 2012—2016 годы»

Рубрика: Послесловие



Рассказать о том, как намерены москвичи преодолевать эти застаревшие проблемы, мы попросили присутствовавшего на обсуждении директора НИИ «Инноваций и инвестиций» САФБД, вице-президента Евразийского транспортного инновационного центра, профессора и одного из участников развернувшейся в № 7-8,10 «СДС» полемики о плюсах и минусах струнного

транспорта Юницкого **Виктора Григорьевича Соколова**.

— Для начала — немного информации в развитие очень важной для меня темы СТЮ, которая обсуждалась мной с руководством Департамента инноваций и экономического развития и других департаментов Москвы. Рассказал я и о возможности создания сверхскоростного аэроэстакадного транспорта, над которым мы сегодня работаем совместно с Алексеем Николаевичем Серьезновым — научным руководителем СибНИА им. Чаплыгина. У струнного транспорта (как, впрочем, и любой другой новации) нет, да, наверное, и не может быть простой судьбы: это проект по формированию особой транспортной отрасли и без государственной поддержки здесь не обойтись. Отсылка чиновников к поиску финансов у частных инвесторов равносильна рекомендации собирать деньги на паперти. Что касается упомянутого отзыва МИИТа по СТЮ, то специалисты пересмотрели его, отбросив домыслы и ознакомившись с большим объемом проектной документации, конкретными расчетами. Вот заключительные строки отзыва.

ОТЗЫВ

на материалы, представленные ООО «Струнный транспорт Юницкого»



* * *

Теоретический спор двух коллективов может быть решен только на основе широких экспериментальных исследований.

* * *

По результатам сравнения теоретических и экспериментальных данных можно будет сделать заключение о перспективности и областях применения струнного транспорта Юницкого.

Директор Института пути, строительства и сооружений Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ)



Отзыв, думаю, снимает массу негативных ссылок на МИИТ о нереализуемости идеи СТЮ.

Теперь кратко о ходе общественных слушаний по государственной программе Москвы «Развитие транспортной системы на 2012—2016 годы». В нем приняли участие представители органов власти, департамента транспорта, Общественного совета г. Москвы — всего около 70 человек.

Программа, утвержденная в конце августа на заседании городского правительства, предусматривает выделение на решение транспортных проблем города 2,2 трлн рублей (из них 1,6 трлн будут начислены из столичного бюджета), состоит из 13 подпрограмм, предусматривающих развитие наземного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта, а также метрополитена. Разработчиками документа предлагается построить достаточное количество транспортно-пересадочных узлов и замкнуть Большое московское железнодорожное кольцо для отведения насыщенного грузового потока на значительное расстояние от городских границ. Помимо этого, планируется вывести за пределы города транспортно-логистические центры и построить сообщающиеся трассы между вылетными магистралями в области.

Московские власти называют программу одним из важнейших городских проектов и надеются с ее помощью повысить привлекательность общественного транспорта, увеличить объем перевозок, внедрить систему интеллектуального управления движением и повысить плотность улично-дорожной сети.

Какие же эмоции столичной общественности вызвал обсуждаемый документ?

Руководитель центра по борьбе с пробками в Москве Александр Шумский прямо высказал опасение пустой траты денег на программу. По его мнению, западные страны также начинали с выделения полос и наделали массу ошибок. Если не учесть их опыт, можно дискредитировать саму идею. К примеру, видеорекамеры должны висеть там, где это необходимо, а не где легче взятки брать. А автомобилисты — точно знать, что такое выделенная полоса. В этом вопросе его поддержала депутат Государственной думы Татьяна Москалькова. Критике подвергла она и перехватывающие парковки, напоминающие «сухой» закон, как неудобные людям. По ее убеждению, необходимо прежде обеспечить парковками строящиеся дома.

Сопредседатель московского отделения «Деловая Россия» Владимир Микеда назвал ситуацию с парковками ущемлением прав более двух млн автовладельцев Москвы. К примеру, на восьмиполосном Зубовском бульваре (Садовое кольцо) нет парковок. Мало в столице и общественного транспорта. Необходим, по его мнению, также закон о такси, чтобы тариф был ясным, машина безопасной, а водитель опытным.

Неожиданно интересную мысль о необходимости стимулировать столичный бизнес организовать проживание сотрудников за пределами города высказал президент московской ассоциации предпринимателей Андрей Поденок.

А депутат Госдумы Валерий Селезнев озабочен проблемой перевозки инвалидов. Он считает, что скоординировать эту работу сложно, поскольку у каждой категории инвалидов проблемы свои, и необходимо расширять доступность среды для инвалидов через добровольную сертификацию участников этого процесса.

Руководитель Департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев видит причину многих проблем в том, что город не был готов к такому росту автопарка за столь короткое время. Площадь дорог Москвы составляет всего 10 % от ее общей площади.

И поскольку у каждого головная боль своя, то заместитель начальника УГИБД

Владимир Томчак коснулся вопроса актуальнейшего: предложил, чтобы при ущербе от аварии на сумму менее 25 тыс. участники ДТП разъезжались сами, не дожидаясь дорожной полиции. Из-за таких столкновений пробка на МКД или третьем кольце может рассосаться только часа через 2-3, создав огромную помеху движению.

В ходе заседания было задано много вопросов и разработчикам программы, и ее кураторам: по реализации проектов функционирования внутреннего водного транспорта, финансированию ремонта канала Москва, соответствующих гидротехнических сооружений и т. д. Затрагивались и темы стоимости билетов в общественном транспорте, создания обучающих центров водителей, расширения числа полос с реверсивным движением и др. Стало ясно, что в перспективе в городе откроется движение малого транспорта по реке Москве, а в мае начнет работать такси на воде.

И очень важный лично для меня эпизод слушаний:

Отец Александр Добродеев благословил создание струнного транспорта. Чего, увы, не торопятся сделать чиновники, занятые «разгребанием» сегодняшних проблем на дорогах столицы и заинтересовавшиеся экобусами, электробусами и электротакси, которым транспортного коллапса не излечить.

<http://www.sovetdirectorov.info/archive/1174noyabr2011/?id=267>