

Юрий ЛУЖКОВ,
мэр Москвы

Увеличение количества личных автомобилей ведет к проблемам в организации дорожного движения, что требует новых подходов и решений, однако введение ограничений въезда или платы за въезд в центр города для москвичей станет последним решением.

Павел ЗЛАТИН,
руководитель столичного
Департамента транспорта и связи

С 1997 года Госдума никак не примет закон о концессиях. По экспертным оценкам, ежегодно из страны вывозится двадцать миллиардов рублей. Представляете, если бы эти деньги оставались дома и можно было бы привлечь инвесторов к строительству тех же подземных дорог, парковок. Работает же в Гонконге линия метро, построенная частными инвесторами, получившими концессию на 50 лет.

Леонид ЛИПСИЦ,
руководитель Центра организации
дорожного движения Москвы

Города с населением от 3 миллионов должны иметь право сами устанавливать размер штрафов за нарушение правил дорожного движения. Так, например, в Москве нужно увеличить штраф за парковку в неполюженном месте (сейчас эта сумма, согласно КоАП, составляет 50 рублей, в то время как платная парковка в центре Москвы стоит от 80 рублей в час).

Валерий СКОБИНОВ,
депутат Московской городской Думы

Сами по себе перехватывающие стоянки нужны городу позарез. Но размещаться они должны там, где наиболее велика в них нужда: на въездах в город с кольцевой дороги, у окраинных станций метро. Оборудовать стоянку в тех местах, где серьезных пробок не наблюдается, не имеет смысла: водителю там нет нужды оставлять машину.

БЕРЕГИСЬ ЭВАКУАТОРА

Отныне любой автомобиль, мешающий проезду транспорта, по решению инспектора ГАИ будет перемещен на штрафстоянку. Забрать его оттуда можно лишь после уплаты штрафа (50 руб.) и возмещения расходов на работу эвакуатора (1809 руб. 20 коп.). В течение 3 часов автомобиль-нарушитель будет стоять на стоянке бесплатно. Далее каждый час обойдется хозяину в 52 руб. 70 коп. По заверению представителей Департамента транспорта и связи, все вырученные деньги поступят в городской бюджет. Узнать, что автомобиль не стал добычей угонщиков, а попал в плен к представителям властей, можно по телефону 02.

В последние годы проблем, так или иначе связанных с дорожным движением, в Москве становится всё больше. Нельзя сказать, что столичные власти не старались как-то изменить ситуацию. Строятся новые дороги, развязки. Расширена Московская кольцевая автодорога. Запущено третье транспортное кольцо, на очереди четвертое.

Вышло несколько десятков постановлений правительства Москвы, посвящённых темам гаражного строительства, парковок. В начале лета нынешнего года принято постановление «Об организации мероприятий по Комп-

лексной схеме организации дорожного движения в центре Москвы».

Тем не менее, эффект от всех предпринимаемых усилий не так ощутим, как хотелось бы. Причин тут много. Говорят, что никто не ожидал, к примеру, такого бума автомобилизации: за каких-то десять лет количество личного автотранспорта увеличилось в пять раз! Кроме того, мешают, видимо, ведомственная разобщённость, несогласованность действий различных городских структур.

Но надежда на реальные перемены появилась.

ТРАНСПОРТНЫЙ «УЗЕЛ»

снова пытаются развязать столичные власти. На этот раз, похоже, всерьёз

В сентябре на заседании правительства Москвы был представлен проект постановления о совершенствовании проектирования дорожно-транспортного строительства и неотложных мерах по улучшению условий движения транспорта в городе. Мэр Юрий Лужков подвёл представленный документ резкой критике, сказав: «никаких «неотложных мер я в нем не увидел». Главе Департамента транспорта и связи Москвы Павлу Златину он объявил строгий выговор. Документ был отправлен на доработку.

На повторном заседании в октябре, посвященном этой же теме, проект постановления

был вновь отклонен – по предложению вице-мэра Валерия Шанцева, председательствовавшего в этот день. По той же самой причине: Павлу Златину опять не удалось четко, по пунктам перечислить неотложные меры, которые необходимо немедленно предпринять, какие для этого нужны средства и кто будет выполнять те или иные поставленные задачи. По словам В. Шанцева, никакой серьезной проработки документа он не увидел, а обсуждать «пустышку» не имеет смысла.

Сам тон обоих заседаний, прошедших с интервалом в полтора месяца, был таков, что

стало очевидно: столичные власти в лице мэра и его ближайшего сподвижника намерены перейти к решительным действиям, время на раскачку никому давать не будет. Впервые делается попытка рассмотреть проблему комплексно, с учетом всех составляющих, и выработать план конкретных действий, способных кардинально изменить положение.

Тем не менее, можно уже сейчас вычленил главное из того, что предлагается на сегодняшний день участниками процесса – департаментами и службами, в чьей компетенции находятся вопросы городского транспорта.

● Свести в единую программу все ранее принятые распоряжения мэра и постановления столичного правительства по данному комплексу проблем, состыковать их между собой.

● Проблему пробок решать еще на этапе планирования городского строительства: при возведении новых жилых домов обязательно предусматривать достаточное количество стояночных мест – не менее одного на каждую квартиру. По действующим на сегодняшний день нормам по проекту закладывается почти втрое меньше мест для авто, а в муниципальных домах вообще не планируется.

● В ближайшее время ввести в действие новую комплексную схему организации движения в центре. Изменить режим проезда на 35 транспортных узлах, 200 улицах и переулках, в том числе сделать односторонним движение на некоторых из них.

● Изменить дорожную разметку с тем, чтобы на полметра сузить полосы движения. Сейчас их ширина 3,75 метров. И в час пик на дорогах в три полосы выстраиваются пять рядов автомобилей, что приводит к аварийным ситуациям. Если ширину полос уменьшить, автомобилисты не смогут так маневрировать, снизится число аварий.

● В необходимых случаях увеличить проезжую часть за счет уменьшения ширины тротуаров.

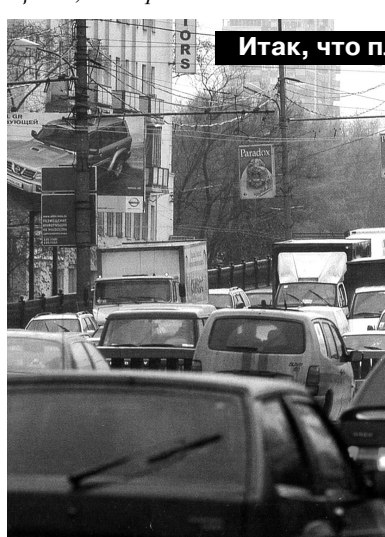
● Сократить количество светофоров, для чего построить новые подземные переходы.

● Построить дополнительные транспортные развязки и эстакады.

● Построить дополнительные

полосы для съезда и въезда на МКАД и Третье транспортное кольцо.

● Провести работу по упрощению указателей дорожного движения, в первоочередном порядке – на Третьем транспортном кольце. Убрать с улиц рекламные щиты, которые отвлекают вни-



мание от дорожных знаков и указателей.

● Сократить сроки прибытия работников ГИБДД на место дорожного происшествия и его оформления с использованием современной техники – цифровых камер и т.д.

● Построить сеть доступных паркингов.

● Вывести складские сооружения из центральной части города.

● Создать перехватывающие парковки у периферийных станций метро и автовокзалы с рейсовыми автобусами для жителей близлежащих районов. Оборудовать перехватывающие стоянки на подступах к центру, где также можно будет, оставив маши-

ну, передвигаться на общественном транспорте.

● Заставить крупные торговые центры и строительные рынки оборудовать достаточное количество стояночных мест. Сегодня парковки возле них не справляются с потоком посетителей, в результате выстраива-

ется хвост очереди на въезде и выезде.

● Разработать комплекс экономических мер, которые будут стимулировать автолюбителей покупать машины меньших размеров.

● Пополнить и обновить парк муниципального транспорта. Продолжить совершенствование системы маршрутного и «классического» такси.

● В центре города осуществить постепенный переход на малогабаритный, а значит и более маневренный, пассажирский транспорт.

● Полностью очистить центр от грузовых машин. В ближайшее время запретить им в дневное

время въезжать на территорию внутри Садового кольца, а с 1 января 2005 года – в пределы Третьего кольца. Большегрузные автомобили (свыше 8 тонн) планируется пускать не далее МКАД.

● Увеличить в несколько раз размеры штрафов за движение автомобилей по тротуарам, обочинам, за парковку в неполюженном месте, выезд на встречную полосу и т.д. Сейчас штраф за незаконную парковку, к примеру, составляет 50 рублей. А цена парковочного места в центре в среднем обходится в 80. Естественно, водителям выгоднее заплатить штраф.

● Рассмотреть вопрос о введении платы за въезд в центр города.

● Запретить остановку транспорта на Садовом кольце и на вылетных магистралях.

● Использовать эвакуаторы для транспортировки на штрафные стоянки машин, оставленных там, где парковка запрещена.

● Внести предложения по сокращению лиц, имеющих право использовать проблесковые маячки на служебных машинах.

● Активизировать работу совместной транспортной комиссии Москвы и Подмосковья в части решения общих для столицы и области проблем. Важные направления такой работы – расширение узких «горловок» трасс на выезде из города, оборудование паркингов достаточной вместимости у торговых центров и строительных рынков, размещившихся за пределами МКАД, развитие пригородного железнодорожного сообщения, которое даст возможность разгрузить другие магистрали.

Сразу надо отметить: этот набор действий может реализоваться, а может еще долго оставаться на бумаге. Москвичам хорошо известно: к сожалению, ожидать перемен в какой-то городской сфере можно только тогда, когда за нее берется лично мэр города. Именно поэтому автолюбителям, как и многим другим горожанам, страдающим из-за закупорки транспортных артерий, приходится рассчитывать

главным образом на волю и настойчивость Юрия Лужкова. Надеяться, что возьмет под свой пристальный контроль, будет регулярно подталкивать, проверять, придаст статус внеочередной задачи и т.д. Кстати, это, похоже, тот самый случай, когда такое руководство действительно жизненно необходимо.

Есть и другая проблема. Одними запретительными мерами с дорожными пробками и

незаконными парковками бороться сложно. Это заметно уже сейчас. Стоило, к примеру, запретить стоянку на некоторых крупных трассах, как тут же оказались забиты машинами все прилегающие переулки и дворы. Вывод очевиден: прежде чем что-то запрещать, необходимо создать условия для того, чтобы у человека была возможность действовать не нарушая запретов.