

Еще недавно автоинспектор был уважаемой, но далеко не самой заметной фигурой в милицейской службе. Сейчас ситуация изменилась. Транспортные потоки столицы выросли на несколько порядков. Движение на проспектах, эстакадах и улицах продолжается круглые сутки. А в центре Москвы даже глубокой ночью можно оказаться в автомобильной пробке. И от профессионализма, знаний, оперативности сотрудников ГИБДД зависит порой не только организация движения на улицах города, но здоровье и жизнь москвичей. О проблемах службы, мерах по обеспечению порядка на дорогах, перспективах развития транспортных артерий столицы рассказывает начальник Управления ГИБДД ГУВД Москвы генерал-майор Сергей КАЗАНЦЕВ.

Сергей КАЗАНЦЕВ:

Дорога. Транспорт. Пешеход

ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА



Сергей Александрович, какую дорожную проблему ни возьмем, она так или иначе связана с культурой вождения автомобилей. Вы могли бы вывести оценку нашим водителям?

— Если коротко: культура московских водителей находится на низком уровне. Это можно сказать и по поводу их отношения к пешеходам. И сами водители друг к другу относятся некорректно.

Отчего нередко возникают пробки, заторы, даже ДТП? Многие люди, оказавшись за рулем автомобиля, ведут себя как дикари. Не уступают дорогу, если участник движения об этом просит, устраивают гонки...

У меня на служебной машине работал водитель. Раньше он был таксистом. Претензий к нему как к шоферу не было. Свое дело он знал отлично. Но дорогу никому не уступал. Я ему несколько раз говорил: «Видишь, что человек попал в трудную ситуацию, перестраивается - пропусти, уступи дорогу. Завтра ведь сам можешь оказаться в таком же положении...» А он ни в какую: оттирает, фарами сигналит... Пришлось его перевести в батальон. Сейчас парень на своем месте, преступников ловит.

Наверное, иногда понять водителей можно. Поток на дорогах настолько плотен, что, если остановиться, уступишь, проявишь слабость - так и останешься на обочине, не выйдешь потом из угла...

— Не надо утрировать. Конечно, случается всякое, но все же на дорогах культура растет. Я пропуская друг друга тактичные водители, и перед пешеходами притормаживают. Хотя в чем-то вы правы. Только за последние восемь лет автопарк Москвы вырос вдвое. Сегодня в городе 2,9 миллиона транспортных средств. И темпы строительства дорог и мостов от этих процессов отстали.

Особенно серьезная ситуация в центре города. В самом центре, в пределах Садового кольца, так называемая плотность приложения труда и объектов массового посещения в 8-9 раз выше, чем в остальных частях столицы. А складывавшаяся десятилетиями застройка не позволяет быстро изменить ситуацию.

Правительство Москвы много делает для развития улично-дорожной сети. Построено третье транспортное кольцо, продолжается строительство многоуровневых развязок в наиболее проблемных частях города.

А какие участки транспортных артерий вы относите к проблемным?

— Прежде всего это узкие места третьего кольца. Я имею в виду участки пересечения на Ленинградском проспекте, на Шереметьевской улице, некоторые другие развязки. Их знает каждый водитель. В часы пик и даже в течение дня там скапливаются порой километровые пробки. Сейчас начаты подготовительные работы по реконструкции этих узлов.

Есть такие «бермудские треугольники» и в центральной части столицы. Поэтому планируется строительство съезда с Садового кольца на Серебряническую набережную, съезда с Большого Устьинского моста на Москворецкую набережную, строительство участка Краснопресненского проспек-

Сергей Александрович КАЗАНЦЕВ родился в 1953 году в Ленинграде. Вырос на Урале, так как отец был военным служащим и семья часто переезжала. Сразу после армии поступил на службу в милицию. И с 8 января 1974 года (непрерывный стаж - 30 лет) работает в службе ГАИ в Москве. Начиная работать старшим сержантом, прошел все ступени службы. В настоящее время возглавляет Управление ГИБДД ГУВД Москвы в звании генерал-майора милиции.

та на участке от Большой Грузинской улицы до Садового кольца, а также прокладка 9 внеуличных пешеходных переходов, в том числе на Садовом кольце.

Кроме того, в нынешнем году продолжится работа по возведению эстакады Краснопресненского проспекта через третье кольцо, на участке от Звенигородского шоссе до 1-й Магистральной улицы, реконструкция Киевского шоссе, от поселка Московский до аэропорта Внуково. Начато строительство тоннеля под Серебряноборским лесничеством, на участке Краснопресненского проспекта от МКАД до проспекта Маршала Жукова.

Если уж мы заговорили о «перелицовке» магистралей, то нельзя не вспомнить о проекте изменения движения по Садовому кольцу. Когда планируется осуществить «автомобильную революцию»? Как и кем просчитывался эффект от этой меры?

— Решение принимается в соответствии с «Комплексной схемой организации дорожного движения в центре Москвы на период 2001-2005 годов», разработанной Научно-исследовательским проектным институтом Генплана г. Москвы. Схема предусматривает реализацию нескольких мероприятий, которые помогут обеспечить непрерывное и безопасное движение транспорта. Например, создание замкнутого кольцевого движения на Кремлевском полукольце.

Планируется строительство в центре города ряда дорожных объектов и подземных переходов, в первую очередь на Кудринской площади. Будет организовано одностороннее движение на Остоженке, Пречистенке, Большой Никитской, Никольямской и других улицах. Это повлечет за собой изменения в организации движения и на некоторых смежных участках дорог.

Будут организованы зоны парковки на прилегающих улицах. Предусматриваются мероприятия по информационному обеспечению участников дорожного движения и пешеходов. Мы планируем развитие системы «Старт», позволяющей в комплексе решать вопросы общегородского движения. Все эти мероприятия согласованы с управлением ГИБДД. А вопрос об изменении организации движения по Садовому кольцу будет рассматриваться только после реализации всех перечисленных выше мероприятий.

Вы упомянули о системе «Старт». Расскажите о ней подробнее.

— В городе на основных магистралях, перекрестках, при въездах в тоннели и на дру-

гих участках дорог установлены видеокмеры. Вся информация выводится на экраны мониторов нашей операторской здесь, на Садовой-Самотечной. И наши сотрудники могут не только отслеживать ситуацию на дорогах, но и регулировать транспортные потоки, координировать скорость движения, разгружать наиболее проблемные участки города. Вот что такое система «Старт».

Мы разработали ее, используя опыт крупных городов - Парижа, Нью-Йорка, Лондона, Кельна, Сингапура. Такие системы помогают успешно решать транспортные проблемы. И ни один город-миллионник без своего компьютерного центра управления движением не развивается.

Представьте себе час пик в Москве. Можно ведь направить на каждый перекресток сто сотрудников, тысячу инспекторов... Но в результате решим ли мы проблему бесперебойного движения транспорта? Никогда. Если на одном перекрестке инспектор разгрузит затор, поток все равно упрется в пробку на следующем перекрестке.

Автоматизированная система «Старт» помогает свести всю информацию воедино. Детекторы подсчета транспорта и видеокмеры слежения мгновенно выдают объективную информацию. На ее основе компьютер направляет команду не на один светофор, а на всю регулировочную систему. И таким образом можно осуществлять непрерывное движение.

Но ведь времена «зеленой волны» в прошлом?

— Это уже другая проблема. Транспортные артерии не справляются с потоком автомобилей. Сейчас в городе около трех миллионов машин. А пропускная способность улиц и проспектов рассчитана совсем на другие нагрузки.

Поясню на примере. Если по Садовому кольцу в тоннелях и по эстакадам проходит в час до 5 тысяч автомобилей - это вполне нормальная ситуация. Если хотя бы чуть больше - жди проблем. Значит, нужно что-то срочно предпринимать. В противном случае будет многочасовой затор по всему кольцу. Садовое просто встанет...

И что делается в таких ситуациях?

— Изучается обстановка в центре, на основных магистралях. И принимается решение: где-то придержать поток, где-то организовать сброс транспорта... Порой приходится придержать транспорт, движущийся со стороны области.

В таких ситуациях я всех сотрудников направляю в город. Потому что люди

оказываются в дорожном капкане. Я понимаю: когда человек сидит, застряв в автомобильной пробке, ему кажется, что инспектора «могут, но не хотят». Это не так. Мы делаем все от нас зависящее. Но разве мы в силах в такие моменты раздвинуть магистраль на две-три полосы? Или уменьшить потоки в час пик наполовину?

Какие мероприятия помогают увеличить пропускную способность исчерпавших свой ресурс магистралей?

— Их немного, но они улучшают обстановку в наиболее сложных районах столицы. Во-первых, мы ввели поэтапные ограничения движения грузового автотранспорта в центральной части города, по Садовому кольцу, в пределах окружной железной дороги. Это позволило снизить потоки грузового транспорта на въездах и выездах из города в 1,1 раза.

По обстановке мы можем изменять режим работы светофоров. Продолжается внедрение локальных мероприятий, не требующих основательного вложения средств: изменение дорожной разметки, строительство заездных «карманов», изменение конфигурации перекрестков. В часы пик выделяются дополнительные полосы за счет встречного потока менее загруженного движения.

Аварии тоже провоцируют дорожные пробки. Как вы боретесь с этой проблемой?

— До недавнего времени мы регистрировали 200-300 мелких аварий в сутки. С 1 июля, после введения правил обязательного страхования транспортных средств, число мелких ДТП увеличилось до 1000. А при сложных погодных условиях - до 1500 ДТП за сутки.

Все эти аварии нужно оформить, выехать на место, сделать соответствующие замеры, провести осмотр места происшествия, заполнить протоколы... Учитывая усложнившиеся условия работы, мы обратились с просьбой в правительство Москвы. Нам поддержали и мэр, и префектуры. Были закуплены лазерные измерительные приборы, цифровые фотоаппараты. Они прошли сертификацию. И теперь мы можем быстро делать все замеры, фиксировать участников ДТП. После этого мы убираем машины с проезжей части и восстанавливаем нормальное движение транспорта.

Кроме того, в прошлом году мэр столицы выделил деньги для приобретения 150 мотоциклов Иж. Зимой мы их не используем. Зато летом маневренные и простые мотоциклы позволяют быстро, минуя пробки и многокилометровые заторы, добираться до места ДТП. Тяжелые мотоциклы БМВ работают на скоростных магистралях - МКАД и третьем кольце.

У нас разработаны нормативы времени приезда на ДТП. Мы проводим проверки, инспектируем сотрудников. У нас есть специальные автомобили «газель», оборудованные дополнительными приборами и средствами, для оформления крупных ДТП. Приобрели мы и партию новых «жигулей» десятой модели, чтобы оперативно реагировать на ситуации в городе.

Какие нарушения Правил дорожного движения чаще всего приводят к ДТП?

— Главная причина - превышение установленной скорости движения. Еще одна беда - несоблюдение водителями безопасной дистанции при движении транспортного средства.

Еще одна распространенная причина ДТП - нарушение правил обгона в зоне ог-

раниченной видимости. Есть и другие часто встречающиеся причины: управление автомобилем в состоянии опьянения, выезд на полосу встречного движения, несоблюдение очередности проезда...

Можно ли ожидать улучшения ситуации на дорогах после вступления в силу постановления о задержании транспортных средств, нарушивших режим парковки?

— Не следует надеяться, что эти меры сами по себе приведут к исключению сбоев в

движении. К проблеме нужно подходить комплексно, увеличивая число парковочных мест в центральной части города. В целом же давать оценку этому новшеству пока рано.

А что говорит статистика о проблеме парковки?

— На магистральной и уличной частях города в пределах Садового кольца паркуется около 30 тысяч автомобилей. Причем на 80 процентов это стихийные стоянки.

В соответствии с распоряжением мэра столицы «Об упорядочении стоянки транспорта» за три года на тротуарах и притротоарном пространстве оборудовано 1280 парковочных мест общей емкостью 52 тысячи мест. Новый генеральный план развития Москвы до 2020 года определяет основные направления формирования системы парковки города с учетом реальных потребностей автовладельцев. Госавтоинспекция поддерживает требование, заложенное в проект закона «О размещении автотранспортных средств на территории города Москвы» - об обязательном обеспечении при жилищном строительстве стояночных мест в количестве не менее 100 процентов от числа квартир.

Будет ли корректироваться закон об «автогражданке»?

— 4 февраля нынешнего года на заседании Госдумы был заслушан законопроект о внесении изменений в Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». В частности, там был вопрос о снижении суммы страховых тарифов. Документ отправлен на доработку в Правительство РФ.

Мое отношение к Федеральному закону как гражданину - в целом положительное, так как он гарантирует возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу граждан, а также создает экономическую заинтересованность владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения.

И все же главная причина всех проблем - сам автомобиль, точнее - возросшее количество машин. Каков автопарк Москвы сегодня, какие прогнозы на будущее?

— В 1992 году в столице было зарегистрировано 112424 транспортных средства. Через три года, в 1995-м, - 259933 единицы. А потом произошел взрыв. За последние пять лет ежегодный прирост составляет 4,3 процента. А сегодня в Москве на учете стоит 2898035 транспортных средств. Рост числа автомобилей происходит в основном за счет легковых машин, принадлежащих физическим лицам. Их число составляет 88,5 процента. Если так пойдет и дальше, к 2005 году в Москве будет зарегистрировано более 3 миллионов автомобилей. Так что проблемы, связанные с транспортом, решать все равно придется.

Беседу вел
Николай МОДЕСТОВ