

С помощью системы «СТАРТ» службы города круглосуточно следят за транспортной обстановкой и вносят свои коррективы

ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА



значения, три из которых имеют статус международных - Внуково, Домодедово, Шереметьево, такое состояние дорог не способно справиться с растущей транспортной нагрузкой. Нет нужды говорить и о том, сколько автомашин скапливается у порога столицы во время так называемого дачного сезона. Ведь одних только пассажиров по дорогам области и города на транспорте перевозится более одного миллиарда человек в год.

Вот почему проблема пробок - это головная боль не только столичного руководства. Сегодня стало очевидным, что необходимо координировать пропускную способность ряда основных транспортных узлов, выполняющих столичные функции - таких, как Большое кольцо Московской железной дороги, аэропорты международного значения, крупные промышленные узлы, логистические центры с системой транспортного обслуживания населения и хозяйственного комплекса Московской области. Только взаимодействие и координация действий всех заинтересованных ведомств - как городских, так и областных и федеральных - способно решить проблему.

Как удалось выяснить, в федеральном министерстве транспорта над этой проблемой уже

существуют автомобильные кольца (так называемые бетонки). Протяженность ЦКАД составит 320 километров, в том числе в пределах Московского малого - 291 км, Московского большого кольца - 108 км. Дороги на этих участках будут расширены до 3-4 полос в каждую сторону. Более того, на пересечении ЦКАД с 18 радиальными автомагистралями планируется построить многоуровневые развязки. Все пересечения с железными дорогами будут вынесены на разные уровни с разделительными барьерами безопасности. В природоохранных зонах и лесах, через которые пройдет трасса ЦКАД, будут построены специальные подземные переходы для диких животных. Максимальная разрешенная скорость движения на проектируемой трассе составит 150 километров в час. Трасса будет соответствовать уровню лучших дорог Европы. Минфин РФ оценивает эти работы в сумму 279,855 млн. рублей.

Узлом пересечения интересов и совместных усилий может стать проблема реконструкции Московской окружной железной дороги - этого неиспользованного ресурса по разгрузке транспортной напряженности в Московском регионе. Как мне сообщили в управлении Московской железной дороги, там уже готово технико-экономическое обоснование проекта, благодаря которому в единую сеть будут соединены железнодорожные ветки, ведущие к столичным аэропортам Внуково, Домодедово и Шереметьево. Помимо этого железнодорожная линия соединит кольцевую магистраль с международным центром «Москва-Сити», а также некоторые

Недавно мэр Москвы Юрий Лужков, инспектируя ход строительных работ на Ленинградской магистрали, отметил, что масштабная победа над транспортными пробками будет возможна, если власти Подмосковья совместно с Министерством транспорта РФ примут участие в реконструкции Ленинградского шоссе от МКАД до Шереметьева. По мнению Лужкова, работа по реконструкции Ленинградского шоссе за пределами Москвы должна осуществляться совместными усилиями столичной, областной и федеральной власти в «добром, энергичном взаимодействии».

ЗАТОРОВ БОЯТЬСЯ - ЗА РУЛЬ НЕ САДИТЬСЯ

Специалисты уверены, что реконструкция группы городских магистралей, известных под названием «Большая Ленинградка», разгрузит трассу и позволит водителям развивать скорость до 70 километров в час. Новые развязки обеспечат там беспрепятственное движение без светофоров.

Несмотря на сложные, уникальные по своей сути работы (в частности, строительство развязки между Ленинградским проспектом и улицей Алабяна сопряжено с прокладкой тоннеля под действующей линией метро на глубине более 20 метров), московские власти планируют в 2009 году полностью завершить реконструкцию Ленинградского шоссе и Ленинградского проспекта, а уже к концу лета следующего года открыть некоторые участки этих магистралей.

Напомним, что на начало 90-х Москва имела лишь одно полноценное транспортное кольцо - Садовое, которое уже тогда не справлялось с растущим потоком автомобилей. А ведь, как свидетельствует статистика, на тысячу жителей приходилось всего 70 машин. Сегодня эта цифра составляет более трехсот. Другими словами, на территории столицы сосредоточено около 10 процентов всего автопарка страны, по ее улицам и площадям одновременно передвигаются до 350 тысяч автотранспортных средств, а ежегодно количество автомобилей увеличивается на 300 тысяч. Причем основная их масса сосредотачивается в центре города, где находятся правительственные учреждения, ведомства, образовательные и культурные центры.

Тем не менее благодаря активным действиям столичных властей по решению дорожных проблем движение регулируется. Именно с введения в порядок Московской кольцевой дороги (МКАД) начался грандиозный процесс модернизации транспортной системы города. Используя мировой опыт мегаполисов, в нашем городе были построены объездные скоростные трассы, транспортные развязки, перехватывающие стоянки, сняты лишние светофоры, ведется сооружение паркингов-хаузлов, тоннелей, дорог второго уровня...

Можно сказать, московские власти вовремя оценили серьезность нарастающей транспортной проблемы и приняли ряд эффективных мер, чтобы не дать захлебнуться городу в автомобильном потоке. Примером тому третье транспортное кольцо, которое заметно разгрузило центр, а начавшееся строительство 74-километрового четвертого транспортного кольца даст возможность пропускать более 5,5

НЕ ВЕК НАМ В ПРОБКАХ ТОРМОЗИТЬ

тысячи автомобилей в час. Полностью дорога будет готова в 2013 году. Ее первый участок соединит Щелковское шоссе и шоссе Энтузиастов, что позволит избавить улицы от автомобильных заторов в районе Черкизовского рынка и Щелковского автовокзала. При строительстве этого кольца, чтобы связать между собой наиболее напряженные участки лучевых магистралей, используются новейшие технологии транспортных хорд, или рокад. Первая из них - так называемая Южная рокада - соединит восток, юг и запад столицы. Одновременно начнется строительство Северной рокады, которая пройдет с Бусиновской эстакады через Кожухово к МКАД.

Другой важнейшей лучевой трассой станет Звенигородский проспект, который создается практически с нуля. Задача этой трассы - обеспечить беспрепятственный выезд из делового центра «Москва-Сити» на Новорижское шоссе. Причем планируется, что дорога выйдет на новый вантовый мост, построенный с применением самых современных технологий.

Все перечисленные транспортные комплексы и рокады - это отдельные и наиболее необходимые элементы глобальной программы модернизации транспортной системы города. Программа ими отнюдь не исчерпывается. А это значит, что какими бы темпами ни рос автомобильный парк Москвы, город всегда будет оставаться проезжим.

Как мне сказали в руководстве Департамента экономической политики и развития города, на строительство дорог в Москве в 2009-2010 годах из бюджета планируется выделить 175,3 миллиарда рублей.

Программа инвестиций объектов дорожно-мостового строительства на 2008-2010 годы в 1,7 раза больше, чем за предыдущие три года.

ГДЕ ПРОИСХОДИТ ЗАКУПОРКА ТРАНСПОРТНЫХ ВЕН?

Но, как показывает практика, всех этих усилий недостаточно, чтобы победить транспортные пробки. Дело в том, что если в городе проводятся действенные меры по разгрузке улиц от скопления транспорта, то дороги на въезде и выезде в столицу, находящиеся в ведении областного правительства, до последнего времени не модернизировались. В результате транспортные заторы начинались уже у ворот столицы. Объективный анализ свидетельствует, что транспортные проблемы перестали быть сугубо городскими и все более приобретают федеральный масштаб.

Бурное экономическое развитие Московского региона вызвало стремительный рост предложения транспортных услуг, которые превышают спрос, но не всегда отвечают современным стандартам качества. Территория задыхается от транспортных нагрузок, а состояние областных дорог не поспевает за потоком автомобилей. По территории Московской области проходят 12 радиальных федеральных магистралей. Общая протяженность федеральных дорог в регионе составляет 2440 километров, при этом лишь 812 километров имеют более 4 полос движения. Для региона, где более 10 тысяч хозяйствующих субъектов осуществляют интенсивную перевозку грузов и пассажиров, где расположено 19 аэродромов государственной и экспериментальной авиации, в том числе общего на-



На Ленинградке уже в 2009 году можно будет разогнаться...

работают специалисты, в частности, разрабатывается политика развития транспортного комплекса Московского региона, которая входит в концепцию транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года. В областном министерстве транспорта также существует целевая программа Генерального плана развития Московской области на период до 2020 года. А в столице этот вопрос рассмотрен в постановлении правительства города Москвы «Об основных направлениях дорожно-мостового строительства в 2006-2013 годы в городе Москве».

Таким образом, меры принимаются, и направлены они на преобразование радиально-кольцевой структуры опорной автодорожной сети Московской области в целевую транспортную систему с наличием комплекса хордовых автодорог, и созданием на них скоростного режима движения. Речь идет о формировании на территории области международных транспортных коридоров в обход центральной части Московской области, обеспечивающих интеграцию сети автомобильных дорог Московской области, Российской Федерации и международных автомобильных дорог. Процесс этот включает в себя также реконструкцию автомобильных дорог на подходах к Московской кольцевой автомобильной дороге (МКАД), расширение их проезжей части; строительство новых подъездных путей к столице.

В ПОИСКЕ ОПТИМАЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ

Сегодня примером оптимального решения проблемы может послужить проект центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) Московской области, который предусматривает создание магистрального транспортного кольца в Московской области (на базе малого и большого Московского кольца и участков магистралей «Беларусь» и «Россия»). То есть проект в качестве точки опоры выбрал два существую-

«спальные» районы города. Для этого необходимо провести работы по электрификации магистралей, переложить в некоторых местах пути, оборудовать станции под прием пассажиров.

Интересно вспомнить о том, что кольцевая железная дорога вокруг Москвы была построена в 1903 - 1908 годах для обеспечения связи между товарными станциями, расположенными на пересечении с радиальными линиями. Первоначальная протяженность путей составляла 54 километра. На дороге было 14 станций, 2 остановочных пункта, телеграфный пост. Дорога перевозила не только грузы, но и пассажиров, к услугам которых были представлены благоустроенные вокзалы (ст. Владыкино, Воробьевы Горы, Петровское-Разумовская, Братцево, Серебряный Бор, Лихоборы). Были там и технические здания: депо, водонапорные башни, кузницы и др. Кольцо четыре раза пересекает реку Москву, и надо сказать, что железнодорожные мосты относятся к числу лучших искусственных сооружений. Московская окружная железная дорога в свое время являлась уникальной транспортной развязкой, не имевшей аналогов в практике дорожного строительства.

Сегодня дорога снабжает предприятия города продовольствием, топливом, строительными материалами, сырьем, вывозит готовую продукцию. Общая длина дороги 145 км (с примыкающими ветками). Нет сомнения, что она может эффективно использоваться и для пассажирских поездов.

Есть много других проектов борьбы с транспортными заторами на улицах Москвы и областных трассах. Проблема поддается решению, если за нее взяты сообща, раздвинув междоусобные барьеры. Ликвидировать пробки как явление в Московском регионе можно только сообща - как сказал Юрий Лужков, в «добром, энергичном взаимодействии».

Василий СЕДАКОВ