

Вадим
ДонченкоЛеонид
Липсиц

Перекресток

Детальный анализ существующего законодательства об организации дорожного движения свидетельствует, что четкое понимание ответственности различных структур исполнительной власти в этой сфере отсутствует. Это и стало лейтмотивом Всероссийской конференции "Перекресток дорог. Перекресток полномочий", прошедшей в рамках Международного автотранспортного форума.

Все дороги, все пути...

Перегруженность улично-дорожной сети не всегда имеет транспортные причины. Темпы строительства дорог отстают не только от уровня автомобилизации, но и от градостроительства. И если в странах старой Европы постепенно удается синхронизировать развитие дорожного хозяйства с градостроительством, то у нас такие вопросы - на стадии становления.

На пленарном заседании, которое провел директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Леонид Липсиц, пришли к выводу, что без учета международного опыта, имеющихся хороших примеров в России, эффективного взаимодействия различных уровней власти и административных структур, общественных организаций и объединений законодательные инициативы не будут реализованы. Эксперты научно-исследовательского института автомобильного транспорта (ОАО "НИИАТ") утверждают, что в российских городах с населением более 250 тыс. человек транспортные заторы стали серьезной проблемой, а города-миллионники уже задыхаются в заторах: строительство значительно опережает модернизацию улично-дорожной сети (УДС). Выступая на конференции, научный руководитель

ОАО "НИИАТ" Вадим Донченко признал такую ситуацию тревожной, т. к. перегруженность УДС на нынешнем этапе порождает массу проблем, которые необходимо решать.

В большинстве стран ЕС действует коммуникация Еврокомиссии "На пути к целевой стратегии развития городской среды обитания", очерчивающее три основных подхода к решению проблем транспортного коллапса. При соответствующей адаптации эта программа подойдет для РФ.

Российские ученые предложили первоочередные действия и решения для обеспечения "устойчивости" городских транспортных систем. В их числе приоритетное развитие городского электротранспорта с дальнейшим развитием систем массовых транзитных перевозок пассажиров (метро, скоростной трамвай, и др.).

В Московском регионе уже формируют единую программу развития транспортной инфраструктуры Москвы и области. Исполнительным органом этой программы является автономная некоммерческая организация "Дирекция Московского транспортного узла". Вся работа этой организации основывается только на аналитических расчетах.

Непродуманная транспортная политика и хаотичное развитие терминально-складских объектов в прошедшее десятилетие, привели к дополнительному росту нагрузки на автомобильные дороги федерального и регионального зна-



Стефано
Манелли



Джен
Джун Ын О



Юлий
Кулин

ПОЛНОМОЧИЙ

чения. А. Кривенко утверждает, что вреда от одного современного магистрального грузовика с экологическим форматом по выхлопу Евро-4 и Евро-5 и даже с его габаритами будет меньше чем от 20 развозных машин, которые растянутся с учетом интервала движения на полторы-две сотни метров. Они-то сделают значительно больший ущерб дорожно-уличной сети, чем одна фура.

Интересные наработки и предложения по теме институциональных и градостроительных аспектов безопасности дорожного движения прозвучали в выступлении директора института экономики транспорта и транспортной политики Михаила Блинкина. По его словам, сегодня уровень транспортных рисков в России соответствует показателям США середины 1950-х гг. или Великобритании образца 1965 г. Отчасти это связано с тем, что у нас улица, как элемент общественного пространства, выполняет транспортные функции "по совместительству", являясь гибридом движения транспорта и пешеходов. У нас ставят светофоры, в т. ч. и пешеходные, а в развитых странах строят развязки и подземные переходы.

Выделенная полоса не спасет

Транспортный эксперт из Италии Стефано Манелли не столько поделился опытом, сколько провел мастер-класс по особенностям взаимодействия орга-

нов исполнительной власти при проведении массовых мероприятий.

Транспортный экономист консультационной службы Всемирного банка Джен Джун Ын О свое выступление начала с цитаты бывшего мэра Боготы Энрике Пеналоса о том, что "...развитая страна не та, где у бедных есть автомобили, а та, где богатые ездят на общественном транспорте". И это сразу подкупило внимание участников конференции необычным подходом к заявленной теме "Предложения по созданию устойчивых транспортных систем в российских городах".

По мнению эксперта в Москве выделенные полосы для общественного транспорта лишь частично снимут проблему. Она привела пример городов, где внедрили систему скоростного автобусного сообщения Bus Rapid Transit (BRT), к которой давно приглядываются московские власти.

Это специально разработанная технология высокоскоростных маршрутов наземного общественного транспорта, в основе которой все те же выделенные полосы и даже закрытые от другого транспорта зоны движения, но со специальными остановочными пунктами, "карманами" с огражденной турникетной платформой посадки и предварительными пунктами продажи билетов (жетонов).

Ее применение в Боготе позволило сократить продолжительность поездок в пути на 32 %, снизить выбросы

вредных веществ в атмосферу на 40 % и поднять пропускную способность на 60 %.

Ведомственные интересы

Президент "Национальной Гильдии Градостроителей", заместитель генерального директора "Петербургский НИПИ-град" Михаил Петрович среди проблем, возникающих в процессе транспортно-градостроительного планирования, назвал пять основных позиций. Это некомплексность решений, где проскальзывает ведомственный подход, отсутствие увязки решений по землепользованию с возможностями транспортной инфраструктуры, сложность координирования ведомственных решений при согласовании проектных решений, отсутствие правовой основы для регулирования решений по транспорту в проектах планировки и невнимание к небольшим проектам к развитию пешеходных путей сообщения. Если эти проблемные вопросы снять путем обновления и дополнения законодательной базы, то работать проектантам и градостроителям по развитию улично-дорожной сети станет легче.

Подобные высказывания не раз звучали и во второй части конференции в ходе обсуждения проекта федерального закона "Об организации дорожного движения и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации". ■