

Пробки – не на дорогах, а в головах

УЛИЦЫ ГОРОДА

Одно из самых тяжёлых занятий для ярославского журналиста – анализировать ситуацию с пробками на улицах города. Вроде бы простая тема: и умозрительно даже понятно, откуда эти пробки берутся, но... Стоит начать выяснять, кто именно отвечает за эффективность эксплуатации городских магистралей, как тут же возникает ощущение, что ловишь руками воздух или пытаешься найти в тёмной комнате чёрную кошку, с каждым часом всё более понимая, что там её, скорее всего, нет.

В известном смысле дело именно так и обстоит. То есть организаций, имеющих отношение к движению по улицам, вроде бы много. Но все они так или иначе занимаются исключительно своими обязанностями. ГИБДД – безопасностью, муниципальные власти – состоянием проезжей части и тротуаров. Все органы власти, так или иначе отвечающие за функционирование городских магистралей, сходятся в одном: Ярославль – город, где бесперебойное движение автотранспорта организовать практически невозможно. Уж слишком много у нас улиц, которые проектировались ещё в расчёте на движение карет и телег. И очень большой поток транспорта по ним идёт... И вся эта ситуация очень напоминает фразу профессора Филиппа Филипповича Преображенского из булгаковского «Собачьего сердца» о том, что разруха не в клозетах, а в головах...

Ведь что получается, если взглянуть на проблему шире? С одной стороны, в Европе немало городов, которые возрастом не моложе Ярославля, и улицы там кое-где ещё уже наших. Однако ни Прага, ни Рим, ни Мюнхен в пробках по часу и по два, как правило, не стоят. С другой стороны, рядом с нами Москва, в которой и транспортных колец уж скоро будет с полдюжины, и ширина основных магистралей – под шесть-семь полос... А стоит первопрестольная так, что это уже даже пробками назвать нельзя. Это очереди на право двигаться.

То есть ситуацию нельзя назвать заведомо безвыходной, но в нашей стране явно не там ищут выход. К примеру, взять тот же Ярославль: сколько лет мы надеялись на то, что с появлением нового моста через Волгу город наконец-то станет единым – без деления на Заволжский и все остальные районы. Слов нет, теперь ездить стало значительно лег-

че. Но если принять во внимание реальную пропускную способность Юбилейного моста и сравнить её со штатной... Получается, что новый мост загружен процентов на 15 – 20. Теперь ждём, что уж когда будут закончены все развязки к мосту, то уж тогда-то...



Фото Вячеслава ЮРАСОВА.

Это ещё одно свидетельство того, что одним только строительством новых магистралей и расширением старых проблема не решается.

Между тем опыт её решения в нашей стране есть. В структуре ГАИ – ГИБДД до 1995 года существовала служба СМЭП – специализированное монтажно-эксплуатационное предприятие. Именно специалисты этой службы занимались тем, что сегодня называется оптимизацией транспортных потоков. После реорганизации в 1995 году, когда

по словам и. о. генерального директора ФГУП ГОССМЭП МВД России Андрея Фридриховича Макарова, именно с тех пор вопросы стратегии организации дорожного движения в городах стали отставать от реальных потребностей участников дорожного движения. И только сегодня, когда ГОССМЭП МВД России реорганизуется в акционерное общество, появились некие направления выхода из кризиса. Предложение ГОССМЭП создать центр организации дорожного движения стало одним из таких направлений.

Одним из городов, где вариантом создания центра заинтересовались муниципальные власти, стал Ярославль. По словам Андрея Фридриховича, прошедшие переговоры наших руководителей весьма заинтересовали. Немудрено:

по мнению руководителя федерального ГОССМЭП, интенсивность движения по улицам нашего города уже сегодня без дорогостоящего строительства и модернизации дорог можно существенно увеличить. Самый простой пример: сломавшийся посреди дороги троллейбус наглухо блокирует Московский проспект в одном из направлений. Казалось бы, чем быстрее владельцы его

уберут, тем быстрее стабилизируется движение. А что значит: «Чем быстрее?» Какой есть разумный, но обязательный норматив для его эвакуации? У нас пока не только норматива нет, но и органа, который бы его разрабатывал исходя из всех параметров движения. Именно таким органом и должен стать центр организации дорожного движения. Ещё один «живой» пример: к магазину остановочного пункта припарковалась «Газель» с товаром. И разгружается себе настолько неспешно, что подъехавший сзади троллейбус по полторы-две минуты ждёт, когда сможет начать движение. Влево ему не перестроиться – там поток машин. Полторы-две минуты да умножить на количество всех остановок в нашем городе, да разделить на количество «Газелей», ежедневно

развозящих товар по всем этим пунктам... Солидная получается «антиэкономика». И опять-таки разве для решения этого вопроса нужна на Московском проспекте ещё одна полоса? Проще, наверное, оборудовать остановки соответствующими знаками, чтобы упомянутые ситуации не возникали хотя бы в часы пик.

Андрей Фридрихович в ходе беседы с журналистами привёл немало подобных примеров. Столь детальное владение материалом немудрено: он довольно долго жил в Ярославле, закончил наш вуз (ЯГТУ), был начальником автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД) СМЭУ ГАИ УВД, начальником управления производственно-технической комплектации (УПТК) ГУП «Ярославльгострансигнал». Кстати, столь большой опыт работы позволил Андрею Фридриховичу разъяснить, почему центр организации дорожного движения должен быть создан в виде акционерного общества с участием ГОССМЭП и администрации города. Именно такая организационно-правовая форма позволит обеспечить законодательно интересы не только администрации города, но и частных инвесторов, в том числе иностранных. Предприятие получает возможность вносить своё имущество в виде уставного вклада в акционерное общество – ГЦОДД. Наличие сформированных производственных баз, обученных специалистов, эффективно работающей системы материально-технического обеспечения, большого парка специализированной техники позволит существенно снизить первоначальные затраты при создании современных и высокотехнологичных ГЦОДД и избежать инвестиционных рисков.

Главным же преимуществом создания центра организации дорожного движения в Ярославле является возможность одномоментной реализации всего необходимого комплекса мероприятий в сфере организации дорожного движения для обеспечения необходимой транспортной мобильности в городе путём привлечения достаточного количества инвестиций без увеличения нагрузки на городской бюджет.

В Москве и Санкт-Петербурге действуют центры организации движения в виде структурных подразделений местных мэрий, но поездка по

Москве убеждает, что они малоэффективны.

Поэтому в Ярославле центр организации дорожного движения подразумевается развиваться по совершенно другой схеме: сначала сформировать концепцию организации дорожного движения в городе, потом провести её широкое общественное обсуждение, осветить в прессе, принять на уровне местного законодательного собрания и уж только потом реализовывать её в рамках работы реально действующего центра. Но и это ещё не всё. Обновка на дорогах меняется, как картинка в калейдоскопе. Стало быть, концепция организации дорожного движения не может быть окаменевшей догмой, а, наоборот, в ней должен быть заложен определённый потенциал развития и изменений.

По опыту Европы, после принятия концепции движения в городе объекты дорожной инфраструктуры (хотя бы те же самые многоуровневые парковки) становятся весьма интересны инвесторам и в части их строительства, и в части эксплуатации. Естественно, ставить авто на платную парковку народу понравится меньше, чем просто бросить его где-нибудь в начале улицы Свободы. Но вопрос этот диалектический... Иной раз, стоя полчасика в двух шагах от вождя поворота, тот же самый народ ворчит: да лучше платить за стоянку, чем бесплатно самим себе устраивать жизнь в пробках.

Естественно, целью работы центра не является «денежное выдавливание» автомобилей из центра города. Задача куда более серьёзная: разработка модели движения автотранспорта по городу и внедрение этой модели в жизнь. С одной стороны, на современном уровне развития автоматизированных систем управления сделать это проще, чем, к примеру, пятнадцать лет назад. С другой – и автомобиль стало побольше. С третьей – дорожная сеть развивается. С четвёртой – появляются новые редакции Правил дорожного движения. В общем, на первый взгляд, голова кругом идёт. А на второй – понимаешь: чтобы всё это богатство привести к одному знаменателю, люди со стороны не справятся. Тут нужны профессионалы. И они, судя по всему, уже здесь...

Анатолий КОНОНЕЦ.