

Избавляю от пробок. Дорого



Руководящий столицей более 15 лет Лужков сказал, что «доподлинно» знает, как спасти город от пробок. Эксперты уверяют, что Москва намертво встанет уже ближайшей осенью.

Юрий Лужков пообещал, что если ему добавят денег, через семь лет вся Москва, «может быть, за исключением того, что окружает Кремль», будет «свободна для движения».

Упоминание 2015-го года в качестве магической даты избавления от пробок – это

не то что бы результат напряженной аналитической работы. Просто на этот срок рассчитана московская транспортная программа

(так же, как и федеральная, которую Лужков раскритиковал опять-таки за малый объем выделяемых средств). В прошлом году аналогичное обещание давал Владимир Ресин, но запросил на это чуть больше времени – до 2017 года. Потому что программы не было.

Обещание мэра, к сожалению, воспринимается с большой долей скепсиса. И дело не в сроках. Лужков руководит Москвой практически с незапамятных времен, транспортная проблема все это время только обострялась, положение продолжает ухудшаться и теперь. И

заявление градоначальника о том, что его команда «доподлинно знает, что нужно делать», как-то не убеждает. Может, и знает, но наглядно пока не демонстрирует.

Можно долго перечислять факторы, делающие положение в Москве особо тяжелым: историческая радиально-кольцевая структура, неприспособленная к массовой автомобилизации, непомерная концентрация в центре административных учреждений и офисов, «точечная застройка». Все это, однако, не вчера возникло. И о грозящем городу транспортном коллапсе говорят уже достаточно давно.

Вопрос, конечно, в деньгах. По мнению Лужкова, заложенные в федеральной программе на 2010–2015 годы 13 трлн рублей составляют только треть от необходимого для России. А в том,

что касается столицы, мэр требует принять формулу – «на каждый рубль, который вкладывает Москва, правительство России дает свой рубль».

Действительно, даже мечтать об улучшении ситуации в Москве, не обладая мощным финансовым ресурсом, глупо. Необходимо масштабное дорожное строительство. В докладе Министерства транспорта, в частности, говорится, что около 80% протяженности магистральных дорог и транспортных узлов города, особенно в центральной части, полностью исчерпали пропускную способность. Нехватка сети магистральных улиц в пределах городской черты составляет порядка 350–400 километров.

Однако нельзя же считать эти мрачные выводы сюрпризом для властей. Хорошо, конечно, что они, наконец, очнулись и разработали план действий. Сам по себе он, надо полагать, вполне реалистичен – массовое строительство парковок, прокладка параллельных

существующим магистралям по территориям, зарезервированным еще Генпланом 1971 года, и так далее. Но утверждать, что у Москвы раньше категорически не было средств для его постепенной реализации, как-то странно.

Впрочем, денег не хватает всегда, а если речь идет о казенных финансах, то чем больше их выделяют, тем быстрее они исчезают. И

зарывать богатство в землю в ходе дорожного строительства особенно удобно и выгодно. Любопытствующим достаточно посмотреть на то, как в слякоть или снегопад происходит ремонт дорожного покрытия.

Между тем задача с довольно большой скоростью усложняется и удорожается. Потому что город продолжает с ведома московских властей застраиваться без учета транспортных реалий. Московский международный деловой центр, к которому нельзя подъехать, – пример, может быть, самый наглядный. Но и это не последнее слово застройщиков. Интересно было бы выяснить, как скажется на дорожной обстановке намеченное строительство крупного торгового и офисного центра на Хитровке – под боком у Кремля, где даже Лужков от пробок избавиться не мечтает.

Так что программа программой, а практика практикой. Можно приветствовать благие намерения властей, но чем они масштабнее, тем большестораживают перспективы. Конечно, глядя на семь лет вперед, можно нарисовать сколь угодно радужную картину, а пока нам обещают, что уже ближайшей осенью Москва окончательно встанет.