

Москве нужен платный въезд в центр города



[Москвичам](#) не позавидуешь: каждое утро у жителя столицы начинается с жесткого негатива. Пробки так всех достали, что рассматривались, наверное, уже все варианты выхода из создавшейся ситуации. Тем не менее, в ближайшее время все останется по-прежнему. Многоярусных дорог не появится, подземных магистралей, вероятно, тоже, от введения [платного въезда в центр](#) города уже отказались... Пробки останутся частью нашей жизни – это будет

продолжаться вместе с ростом авторынка, то есть как минимум до 2014 года.



С наступлением осени транспортная ситуация на дорогах Москвы стала настолько невыносимой, что опять резко обозначился вопрос о введении платного въезда в центр города. Идея сделать въезд в центр Москвы платным обсуждалась властями на протяжении последних двух лет. В качестве основного примера традиционно приводится [опыт английской столицы](#), где плату за въезд начали брать в 2003 году. Несмотря на многочисленные протесты граждан, система оказалась очень эффективной: за четыре года в центре Лондона трафик уменьшился на 20%. Россияне решили взять идею на вооружение: мэр Москвы Юрий Лужков предложение поддержал, и вопрос был взят на изучение.



Более того, вслед за Москвой пошел и Питер, хотя на самом деле в Северной столице еще можно жить: пробки там не настолько ужасные, да и проспекты пошире. И все равно, на прошлой неделе правительство Санкт-Петербурга [тоже предложило сделать платным](#) въезд в центр города, а также стоянку на улицах в исторической части города. Сейчас питерские чиновники готовятся вынести это

предложение на рассмотрение в Госдуму РФ.

Между тем все больше чиновников стали высказываться “против” идеи платного центра города для автомобилистов, в первую очередь говоря о Москве. Они считают, что к такому нововведению ни морально, ни финансово не готовы ни сами автовладельцы, ни [ГИБДД](#), ни дорожники, ни банковские структуры. Префект ЦАО [Сергей Байдаков](#) в качестве альтернативы предложил изменить миграционные потоки, вынеся деловые центры за пределы ЦАО. По его словам, создание мест труда в других округах будет способствовать решению транспортных проблем, так как меньше людей будут стремиться в центральную часть города. В “Мосавтодоре” тоже скептически отнеслись к введению платы за проезд – по инженерным соображениям.

По мнению заместителя генерального директора ГУП “Мосавтодор” Андрея Вышегородцева, брать пример с Лондона в данном случае неправильно. “Любая радиальная кольцевая система означает, что движение к центру с каждым шагом становится все труднее, – говорит эксперт. – В мире существует всего два города с радиальной кольцевой транспортной системой – это Москва и Вена. Поэтому Москва в некотором роде город уникальный. Прежде чем принимать какое-то решение, нужно семь раз отмерить. Те же англичане, прежде чем стали брать плату за въезд в центр, думали три года”. Правда, сколько времени нам нужно на раздумья, эксперт ответить затруднился.

Между тем стало ясно, что о сроках речь на самом деле уже не идет. В Департаменте транспорта и связи правительства г. Москвы подтвердили, что плату за въезд в центр города “не будут вводить вообще, ни в ближайшие три года, ни в тридцать три”. “Ни платного въезда в центр Москвы, ни платных дорог в Москве мы не планируем. Политика правительства г. Москвы такова, чтобы въезд в город для всех граждан был одинаков без ограничений”, – сказала пресс-секретарь департамента Мария Проценко. Разгружать центр планируется главным образом за счет развития [общественного транспорта](#) – меры предлагаются соответствующие. Среди них: строительство новых станций метро, отдельные полосы для общественного транспорта, запуск новых видов общественного транспорта (например [скоростного трамвая](#)).

В это время становится ясно, что методы, используемые правительством для разгрузки центра, едва ли можно считать эффективными. Давным-давно обещанные спецполосы для общественного транспорта так и не заработали, скоростной трамвай обещают уже который год. Предложение властей вынести офисы в [“Москва-Сити”](#) – тоже не вариант. Сегодня, когда здесь работает всего 5 тысяч человек, транспортная ситуация просто чудовищная, а с открытием новых башен в 2009 году, когда численность персонала достигнет 500 тысяч человек, будет еще хуже. Огромные деньги вкладываются в создание [перехватывающих парковок](#), где люди могли бы оставлять автомобили и пересаживаться на метро, но идея близка к провалу. Во-первых, люди морально не готовы расставаться с собственными машинами в течение дня, во-вторых, это довольно неудобно и приходится тратить время на пересадку. В-третьих, само метро уже работает на грани своей пропускной способности – в часы пик у метро есть свои “пробки”, когда в узких местах ожидание входа на эскалатор в плотной людской очереди может составлять 15 минут и больше.

К примеру, в Питере в октябре открылась первая перехватывающая парковка возле станции метро “Ладожская”, но оказалась практически невостребованной. В день открытия услугами парковки, рассчитанной на 288 мест, воспользовались [лишь пятеро автомобилистов](#). На сегодня услугами стоянки в среднем пользуются всего порядка 35 человек.

Новые дороги строятся как-то вяло, впрочем, эксперты говорят, что одними дорогами ситуацию все равно не исправишь: федеральный бюджет, который выделяется на [строительство новых дорог](#), не успевает за общим ростом авторынка, который в любом случае в ближайшие годы будет опережать. Инвесторы не желают вкладывать деньги в неблагоприятное дело, поскольку строительство новых, платных дорог требует огромных инвестиций в новое оборудование и в принципиально новые, более качественные материалы строительства.

Старые дороги реанимировать порой даже нет возможности. Как отмечает руководитель управления эксплуатации дорог ГУП “Доринвест” Валентин Субботин, особенно плохо обстоит дело в жару: [многочасовые пробки](#) приводят к продавливанию полотна, в том числе тротуаров, конструкция которых не предусматривает веса автомобилей, поэтому сегодня многие тротуары неровные и корявые. “К тому же пробки делают практически невозможной уборку дорог, – говорит В. Субботин. – А потом нас ругают и жалуются, что мы делаем не вовремя. Нужно либо пускать транспорт в центр по системе “чет-нечет”, либо делать платным въезд в центр”.

Очевидно, что нужен какой-то комплексный подход, однако найти это золотое сечение не так-то просто. Судя по всему, споры о том, как же нам избавиться от бесконечных пробок, будут длиться еще долго – а пока эксперименты продолжаются. Между тем эксперты считают, что полный отказ от взимания платы в ближайшие годы все-таки не совсем оправдан и при комплексном подходе эта мера еще может оказаться полезной.

Елена Костякова