

Известия 23 января 2009г.

## "Если не поумнеем, в городе возникнут "мертвые" транспортные зоны"

Наталья Давыдова

Откуда идут столичные транспортные проблемы - когда возникла "болезнь", как протекает, чем ее лечили и почему до сих пор не вылечили? Год назад в лекции "Этиология и патогенез московских пробок", стенограмма которой была опубликована в Сети и горячо обсуждалась горожанами, научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаил Блинкин сформулировал свои ответы на эти жизненно важные вопросы. Но одно дело поставить диагноз и совсем другое - назначить правильное лечение. Свои рецепты на этот счет Михаил Блинкин изложил в интервью обозревателю "Известий" Наталье Давыдовой.

### "Новые здания строят, не считаясь с пропускной способностью дорог"

**вопрос:** Описывая в своей известной лекции историю столичного транспортного нездоровья, вы почти не коснулись проблем градостроительства. Но в своих последних выступлениях настаиваете, что именно в них истоки наших бед.

**ответ:** Понятие urban planning (англ. - "планировка города". - "Известия") в современном мире осталось. А в России после большевистского переворота исчезло. Решения по городской планировке у нас принимают архитекторы. Хотя их этому просто не учат.

**в:** В Московском архитектурном институте, кажется, начинают подготовку по специальности "градостроитель".



**о:** Городское планирование - инженерно-экономическая специальность. МАрХИ тут ни причем. Это только у нас архитектор планирует, как строить город, а генерал ГИБДД согласовывает, как будет устроен подъезд к жилому кварталу, торговому комплексу или офису. Такой порядок был заведен с начала 1930-х годов, когда прозвучала знаменитая фраза Сталина о том, что суть советского градостроительства - в монументальной пропаганде достижений советской власти. То же самое можно сказать о любой нашей власти. И сегодня город отдан в руки не градостроителей, а градостроителей, цель которых - обеспечение стройкомплекса площадками для застройки. Сейчас начинается обсуждение нового Генплана развития Москвы до 2025 года. И вот образованные люди, работающие в НИИПи Генплана, на полном серьезе объясняют обывателю, что у нас дорожное строительство отстает от деловой и торговой застройки лет на 10. Честно говоря, в Москве с дорожным строительством как таковым все обстоит очень неплохо! У нас с другим плохо - если в городе имеется свободный участок земли, его тут же застраивают. Но везде в мире сначала считают, как до этой площадки добраться. И этим занимается специалист по urban planning вместе со специалистом по traffic engineering, то есть по организации движения, а не архитектор и генерал полиции.

**в:** У нас тоже проводят такие расчеты. В том же институте Генплана.



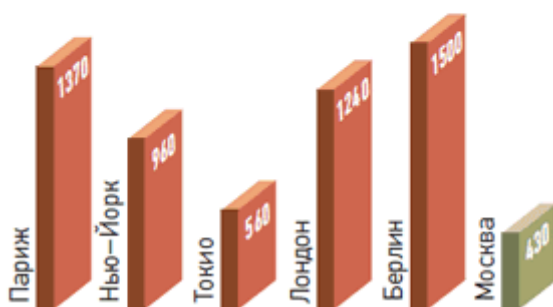
Когда стройка у Павелецкого вокзала завершится, заторы на Садовом кольце станут еще более непробиваемыми (фото: Владимир Суворов, "Известия")

**о:** Я не видел ни одного профессионального расчета, как обеспечить транспортом, например, громадьё "Москва-Сити". Или, возьмем угол Ленинского проспекта и улицы Удальцова, где на месте снесенных пятиэтажек построили дома в 20, 25, 30 этажей. И там теперь вместо небогатых жителей хрущевок живут

### Протяженность магистральной уличной дорожной сети и рост парка автомобилей в Москве



### Протяженность уличной дорожной сети Москвы в сравнении с крупными городами мира (м/1000 жит.)



владельцы серьезной недвижимости с характерным количеством автомобилей - два на семью. А насколько увеличилась пропускная способность улицы Удальцова? Смешно сказать, но там даже межквартальные и междомовые проезды остались такими же, какими были при советской власти. То есть новые здания впихивали, заведомо не считаясь с пропускной способностью окружающей сети. Коммерческому застройщику продали ресурс, которого у города нет, отняв время и удобства у живущих там людей.

**"Раньше москвичей впихивали в коммунальные квартиры. Теперь - в такие же кварталы"**

**в:** Прошлой весной вы побывали в бразильском городе Куритиба и обнаружили там почти полное отсутствие транспортных проблем. Как это удалось?

**о:** Мой спутник, известный в России предприниматель, заинтересовался у одного местного высокопоставленного чиновника: "Вот здесь у вас имеется участок вблизи трассы, но почему-то разрешено строить всего 8 этажей. А если девелопер скажет: "А я хочу 28" и заплатит нужную сумму в городской бюджет?" Чиновник ответил: "Я не могу продать больше того, что есть у города. Транспортного ресурса здесь хватит на 8 этажей. А на 28 - не хватит". Вот в этом и заключается суть городского планирования. Первый и главный вопрос для любого города - это баланс, то есть соответствие застройки с пропускной способностью окружающей улично-дорожной сети и провозными возможностями общественного транспорта. Если не держать этот баланс, не поможет никакое дорожное строительство, никакое метростроение. Пропускная способность улично-дорожной сети - такая же конкретная вещь, как емкость трехлитровой банки. Три литра можно, а больше - нельзя. Но мы продолжаем уплотнение по-советски. Раньше впихивали людей в коммунально-барачные квартиры, а сегодня - в

такие же кварталы. Допустим, планируется квартал, в котором могут комфортно жить, условно, 100 семей, а при них - 50 автомобилей. А мы туда заселяем 500 семей и при них - 300 автомобилей. И вот эту коммуналку - уже на уровне не квартиры, а квартала - мы тиражируем по всему городу.

**"Из Тверской и Ленинградки получится кентавр"**

**в:** Причина нынешних транспортных бед, как вы не раз повторяли, еще и в том, что в советской планировке есть фундаментальные пороки, которые сегодня не исправляются, а усугубляются. Вы имеете в виду и радиально-кольцевую структуру Москвы?

**о:** Конечно. В России все дороги - и старые, и новые - от периферии звездочкой идут к центру, к столице, а в самой Москве - в Кремль. Но так быть не должно. На территории страны должна существовать сетка дорог. Американцы, например, начали строить свою великолепную сетку межштатных хайвеев в 1956-м и построили ее за 15-20 лет. Китайцы соорудили такую же за последние 15 лет. Что касается радиально-кольцевой структуры Москвы, то при большом числе автомобилей она просто не работает. А мы продолжаем ее наращивать. Больше того, расширяем проспекты, следуя советской, если не сказать муссолиниевской, традиции. Но проспекты годятся для демонстраций и факельных шествий, связности транспортной системе они не добавляют.

**в:** Переделать нынешнюю Москву по нормально функционирующей схеме возможно?

**о:** Для начала нужно усвоить несколько аксиом. Во-первых, в многомиллионном городе, чтобы он был удобен для жителей, должны быть два вида дорог - улицы и хайвеи. На улицах хозяин - пешеход, а автомобиль здесь едет тихо и всех боится. На хайвеях главный - автомобиль, на них нет ни велосипедистов, ни пешеходов, ни остановок общественного транспорта. Совместить хайвеи и улицы нельзя, иначе плохо будет всем: пешеходу - опасно, автомобилю - медленно. Эти структуры должны дополнять друг друга, причем очень хитрым образом. Это тоже отработано, как одно вливается в другое. В Москве формально есть два хайвея - Третье транспортное кольцо и МКАД. Но эти в инженерном плане вполне серьезно сделанные объекты работают хуже зарубежных. Потому что они не стыкуются с городскими улицами, не образуют сеть. А в таком случае каждый съезд с хайвея становится проблемной точкой похуже светофорного перекрестка.

**в:** Сейчас хотят сделать хайвей "Большая Ленинградка" - это правильно?

**о:** Нет, нельзя сделать хайвей из Тверской и Ленинградского проспекта. Получится кентавр, какие бы деньги ни вложили. Без городских хайвеев, трассированных не в центр, а по хордам, город, конечно, не обойдется. Но мощные потоки, которые мы тянем в центр, усиливая уже существующие проблемы, - грубая и очевидная ошибка. Причем не дорожников и строителей, а городских планировщиков. Не понимающих элементарного - что из мальчика девочку, а из улицы хайвей сделать нельзя. Это глупость. За этой аксиомой стоят серьезные исследования, которые проводились в разные годы, это обосновано на уровне математических моделей, глубоких обследований. А сегодня это уже никакая не математика, есть стандартные планировочные решения, прописанные в книгах.

**в:** Бессветофорная "Большая Ленинградка" - это еще и тоннель под Пушкинской, против которого вы много выступали.

**о:** Потому что здесь не нужны никакие тоннели. Я говорю это не как любитель старины, а как узкий специалист. На километр ближе к Кремлю существует особая точка - Т-образный перекресток Моховой улицы с Охотным рядом, и его никак не устранишь. А перед узким горлышком поток автомобилей не разгоняют, а замедляют. Светофоры - и на Пушкинской, и дальше, у телеграфа, - необходимы, чтобы несколько заторов не превратились в один гигантский.

### **"Вокзалам нужны пассажирские терминалы и парковки, а не торговые комплексы"**

**в:** Еще одна аксиома - необходимость разгрузки так называемых транспортных узлов. Но Москва, как вы не раз повторяли, пренебрегает и этим правилом.

**о:** В любом миллионном городе транспортные узлы - это святое, добавлять транспортную нагрузку сверх необходимой для обслуживания пассажиров здесь категорически запрещается. А что у нас? Возьмем метро "Юго-Западная" - сюда, к конечной станции метро, подъезжает масса автомобилей и автобусов из ближних пригородов и столичных жилых массивов. По любой науке здесь надо было разместить необъятную перехватывающую парковку с удобным переходом в нижний уровень метро и подземный автовокзал, чтобы из общественного транспорта легко попадать в подземку. Такие узлы существуют всюду - в Сеуле, Иерусалиме, Барселоне, Мюнхене, в любом американском городе. Но у нас рядом с метро "Юго-Западная" всегда пробки. Потому что эту территорию отдали под застройку торгово-досуговыми комплексами.

**в:** Призываете их снести?

**о:** Если Москва не хочет стоять в системных заторах, нужно хотя бы перестать их строить. Кстати, примерно две трети торговых комплексов стоят в Москве совершенно разумно и приносят пользу. Но на пяточке, который должен превратиться в "пункт переработки пассажиров", они вредны. Первое, что нужно строить на площади, скажем, Павелецкого вокзала, - это подземные пассажирские терминалы и парковки, чтобы убрать под землю автомобили, сохранив в неприкосновенности визуальный облик города. Сюда же приходят дальние поезда и пригородные электрички, автобусы из Липецка и Тамбова, отсюда люди едут в аэропорт. Но вместо этого строится торгово-досуговый комплекс общей площадью больше 100 тыс. кв.м. И московские планировщики дали на это добро. Как одобрили в свое время строительство "Атриума" на площади Курского вокзала и "Европейского" - на площади Киевского. Хотя по своей ценовой категории они не имеют ровно никакого отношения к трафику, а пассажиры вокзалов и покупатели этих торговых комплексов - две непересекающиеся социальные группы. К сожалению, такие контрпродуктивные, вредные решения московские планировщики тиражируют.

**в:** Может, хотя бы кризис поможет Москве излечиться?

**о:** Как минимум может замедлиться или даже остановиться прирост автомобилей. Уменьшится и транспортная подвижность обывателя. Грубо говоря, меньше дел - меньше поездок. Хотя чему тут особенно радоваться? Лучше стоять в пробках, чем переживать кризис. Да и бюджет дорожного строительства наверняка сократится, а это печально. С другой стороны, образуется пауза, и все мы - обыватели, власть, экспертное сообщество - обязаны использовать ее для переосмысления того, что происходит в городе. Ну не должен город так жить. Тем более что и автомобилей у нас - в сравнении со многими европейскими и североамериканскими мегаполисами - кот наплакал, по уровню автомобилизации наша столица даже в России на почетном шестом месте. Просто город должен поумнеть.

**в:** Иначе - скорый транспортный коллапс?

**о:** Пока глобальные транспортные неприятности, когда люди стоят в пробках по четыре часа, случаются не каждый день. Но то, что в городе могут возникнуть "мертвые" транспортные зоны, в которых нельзя будет продать даже самую классную недвижимость, - очень близкая реальность. Развал города на кусочки, когда житель одного района не может нормально добраться до работы в другой район, пережили в разное время и американские, и западноевропейские города. Скажем, Париж останавливался на много дней в начале 1960-х. Это отлично описано в рассказе Хулио Кортасара "Южное шоссе". Представьте, что машины стояли бы на Киевском шоссе и не могли въехать в Москву в течение пяти-шести дней!

**в:** Для Парижа этот урок не прошел даром.

**о:** Да, он стал поводом для серьезных решений. И на уровне муниципальных регламентов планировки города, организации общественного транспорта и регламентации парковок... Так что не мы первые, не мы последние. Все страны разбивали лоб, учились. И мы научимся. Город рано или поздно поумнеет. Лучше, конечно, чтобы пораньше.

**Москва теряет на пробках по 40 млрд рублей в год. Но это - секрет**

**Эдуард Воротников**

Главный госавтоинспектор России Виктор Кирьянов в интервью ИТАР-ТАСС 14 января рассказал об исследовании, которое провели специалисты Московского автомобильно-дорожного института (МАДИ). Они впервые подсчитали социально-экономический ущерб от пробок в Москве. В расчет брались потери времени на передвижение и отрицательное влияние автомобильного транспорта на окружающую среду. Потери составляют порядка 40 млрд рублей в год. Это сопоставимо со стоимостью строительства целого сегмента дорожного Четвертого кольца (строящийся сейчас участок между шоссе Энтузиастов и Измайловским стоит 67 млрд рублей). Правда, уточнить, как именно она была высчитана, с ходу не удалось. Наш источник в МАДИ сообщил, что по условиям контракта исследователи передают информацию только заказчику работ. А в пресс-службе ГАИ России сообщили, что доклад МАДИ создан "для служебного пользования". Но зачем на вполне мирный документ навешивать гриф секретности, не совсем понятно. А вот другой источник "Известий" в автодорожном институте поставил под сомнение как точность самой цифры, так и факт проведения подобной работы.

