

**Известия 19 ноября 2006**

## **Можно ли запретить дорожные пробки**

**[Анатолий Гусев](#)**

31 октября Москва пережила первый за эту зиму серьезный транспортный кризис, москвичи провели в пробках по несколько часов. О том, что нас ждет, когда в столицу [придет настоящая зима](#) со снегопадами и какие меры быстрого реагирования намерены предпринять городские власти, руководитель центра [организации дорожного движения](#) столицы [Сергей Попов](#) рассказал корреспонденту "Известий" [Анатолию Гусеву](#).



**вопрос:** Недавно мэр предложил бороться с утренними пробками административными мерами. В частности, [перенести начало рабочего дня](#) для чиновников с 9 на 7 часов утра, а выходные на госпредприятиях — на будние дни. Это поможет?

**ответ:** Безусловно. Правда, если в отношении госслужащих такое решение можно принять в любой момент, то коммерческим структурам мы диктовать свои правила не имеем законного права. Хотя, к примеру, департамент потребительского рынка, который курирует всю городскую торговлю, мог бы взять на себя функцию координации рабочего графика для предприятий торговли. Транспортный департамент — договориться с близкими им компаниями. Но подчеркиваю — договориться, а не диктовать. Послушают ли нас частники — большой вопрос.

**в:** А до заявления мэра подобные меры обсуждались?

**о:** В Москве давно существует режим ограничения въезда грузового транспорта в центр города. Мы прорабатывали вопрос ввода похожих ограничений и для легковых служебных машин столичных предприятий. К примеру, если предприятие начинает работать в 6 утра, то для его служебных машин выписывается пропуск на въезд в центр города только с 6 до 9 часов утра, за езду по центру в другое время водителей штрафуют. Но вводить такие ограничения в обозримом будущем мы не планируем.

**в:** Почему? Идея вполне разумная.

**о:** Что касается городских машин, то решить этот вопрос можно, а вот приказать коммерческим структурам опять же нельзя. В этом случае мы нарушим конституционные права автовладельцев на свободу передвижения.

**в:** В свое время обсуждались и другие ограничительные меры. Например, как в Риме, пускать в центр по четным дням машины только с четными номерами, а по нечетным — с нечетными. Или, как в Лондоне, ввести плату за въезд в центр...

**о:** Городскими законами такие ограничения не ввести — российское законодательство не позволяет нам это сделать. Разделение машин по четным и нечетным номерам не предусмотрено даже правилами дорожного движения, таких дорожных знаков в стране просто не существует. Что касается платного въезда в центр, то и здесь ничего не

получится. Принцип платных дорог по нашим законам основан на альтернативности. В этом случае, как вы понимаете, ни о какой альтернативной дороге речи идти не может.

**в:** А если ограничить въезд в Москву хотя бы иногороднего транспорта или сделать его платным?

**о:** Тоже невозможно. Я думаю, и москвичам не понравилось бы, если бы областные власти сделали платный въезд в Подмосковье. Дорога на дачу стала бы золотой. Некоторые предлагают вообще сделать центр Москвы пешеходной зоной. Но Москва — не Прага, оставить ее центр совсем без транспорта невозможно.

**в:** Городской департамент природопользования предлагает отсеивать машины по экологическому принципу — не пускать в центр машины, соответствующие стандартам не ниже "Евро-2"?

**о:** Это возможно. Хотя я вообще не сторонник запретительных мер. К ним надо прибегать только тогда, когда все остальные пути решения проблемы испробованы. У нас же пока есть более безболезненные варианты борьбы с пробками.

**в:** Какие?

**о:** В первую очередь упорядочить работу светофоров, только за счет координации их работы пропускную способность дорожной сети можно увеличить на 10—15%. В первом квартале нового года мы вынесем на рассмотрение столичного правительства проект "интеллектуальной транспортной системы управления дорожными потоками". Кроме объединения светофоров в одну сеть там есть раздел по информированию водителей о ситуации на дорогах: на наиболее загруженных участках появятся электронные табло, где в режиме реального времени будет отображаться информация о пробках. То есть водитель сможет составлять свой маршрут в зависимости от загруженности дорог. Будут введены динамические дорожные знаки. К примеру, если на улице произошел затор, то на подъездах к ней мы будем включать знаки поворота, и весь поток машин двинется в объезд проблемного участка. Такая система уже тестировалась на Дмитровском шоссе, и в первое время его пропускная способность увеличилась на 15%. Но через какое-то время все вернулось на круги своя — система должна охватывать весь город, только тогда она сможет работать в полную силу. Надеюсь, к 2009 году так и будет.

**в:** Если с помощью регулируемых знаков транспортные потоки будут направляться в объезд пробок, не получится ли так, что в один момент пробка просто закольцуется?

**о:** Нет. Мы проводили компьютерное моделирование, которое показало, что транспортные потоки будут рассасываться по ходу движения. В странах Европы такая система уже давно работает. Там же хорошо себя зарекомендовали экономические рычаги воздействия на водителей. Парковки, например. Въезжая в центральную часть города, человек должен знать, что ему придется заплатить большую сумму денег за стоянку, а если он этого не сделает, то его обязательно эвакуируют. Это более реальный метод ограничения въезда, а главное — законный.

**в:** Для этого надо построить необходимое количество платных стоянок.

**о:** Естественно. Именно нынешний дефицит с парковками в центре не позволяет применять такой метод в полную силу. Мало того, сейчас практически все парковки в центре притротуарные, а это вообще порочная практика. Из-за таких стоянок ширина

дороги сокращается минимум на полосу, а то и две. Нужно строить внеуличные парковки. Сейчас мы готовим проект постановления о создании в Москве единого парковочного пространства. Это еще один способ борьбы с пробками, который поможет разгрузить город в ближайшее время.

**в:** Что это за единое парковочное пространство?

**о:** Все стоянки, парковки, подземные и наземные гаражи, объединенные в единую сеть. Мы создаем единый банк данных всех парковочных мест, чтобы стоянки взаимодействовали между собой. Эта система будет автоматизированной. На улицах появятся специальные табло, отображающие количество свободных мест на той или иной парковке. Также водитель сможет увидеть адрес ближайшей к нему парковки, где в данный момент есть свободные места.

**в:** На Ленинском проспекте собираются выделить полосу для общественного транспорта. Такие выделенные полосы помогут?

**о:** Да, это хорошая идея. Но и тут существуют проблемы. Одно дело выделить полосы на прямых участках дороги, другое — предоставить приоритет общественному транспорту при проезде через перекрестки или участки с круговым движением. Этот вопрос по-прежнему остается открытым. В Европе и США выделенные полосы не вводятся повсеместно именно из-за этой проблемы.

**в:** Понятно, что без строительства новых дорог не обойтись. И сегодня эксперты спорят, что нужнее строить в Москве: кольца или хордовые дороги. Ваше мнение?

**о:** В первую очередь надо строить развязки. Дело в том, что в Москве много мест, где безостановочное движение прерывается рекой или железнодорожными путями. Без строительства новых развязок столице не обойтись. Ну и, естественно, необходимо продолжать строительство кольцевых магистралей. При существующей схеме дорожного движения кольца стали неотъемлемой частью развития транспортной системы, без них нам уже не обойтись.

**в:** Известно, что страшный затор 31 октября в Москве произошел по вине иностранных делегаций, из-за которых в центре перекрывали движение. Может быть, пора прекратить такую практику?

**о:** К сожалению, это не в нашей компетенции — обращайтесь в ФСО.

### **Разрешите проехать**

Оставляя за скобками необходимость строительства новых дорог в столице — это тема отдельного разговора, "Известия" решили обобщить и проанализировать предложения чиновников, специалистов и водителей-практиков по экстренному "разруливанию" московских пробок.

### **1. Перенос начала рабочего дня для чиновников с 9 на 7 часов, а выходных на госпредприятиях — на будние дни.**

**Плюсы:** Пробки в Москве начинаются примерно в 7:30 и продолжаются в течение 1,5—2 часов. Если в учреждениях рабочий день будет начинаться раньше, это реально позволит распределить транспортные потоки и разгрузить дороги.

**Минусы:** Эта мера вряд ли повлияет на вечерние пробки в Москве. Кроме того, в четверг первый заместитель мэра в правительстве Москвы [Петр Аксенов](#) озвучил опасения, что изменение графика работы госслужащих столицы без увязки с графиком работы федеральных чиновников вызовет трудности в их взаимодействии. Что касается переноса работы госпредприятий на выходные дни, то автомобилисты рискуют лишиться последней возможности проехать по Москве "с ветерком" хотя бы по выходным.

## **2. Выделение полос для общественного транспорта.**

**Плюсы:** Многие автолюбители могут оставить машины дома. На дорогах станет меньше заторов, вызванных скоплением автобусов и троллейбусов.

**Минусы:** Дороги станут минимум на одну полосу уже. Кроме того, пока не ясно, как организовать движение по выделенным полосам в районе перекрестков и участков с круговым движением.

## **3. Создание "умной" информационной системы, объединение в единую сеть всех светофоров.**

**Плюсы:** Такие системы работают практически во всех городах Европы, показав себя с очень хорошей стороны. Пропускная способность дорог может увеличиться на 15—20%.

**Минусы:** Большие капиталовложения.

## **4. Организация платного въезда в центр города или ограничение въезда другими способами.**

**Плюсы:** Очевидны.

**Минусы:** Все ограничительные меры противоречат действующему федеральному законодательству.

## **5. Увеличение стоимости парковки и штрафов за неправильную стоянку.**

**Плюсы:** Кроме облегчения движения, убрав неправильно припаркованные машины, город получит по дополнительной полосе на дорогах.

**Минусы:** В Москве дефицит парковочных мест, а строительство новых парковок растянется на годы. Если ввести гигантские штрафы в такой ситуации, не избежать акций протеста.

## **6. Запрет перекрывать дороги при проезде чиновников и иностранных делегаций.**

**Плюсы:** Очевидны.

**Минусы:** Нет. Но нужно политическое решение с самого верха.

**7. Читатели "Известий" предлагают и другие способы борьбы с пробками.** К примеру, ограничить количество машин, разрешенных одной семье, или брать с иногородних водителей плату за въезд в Москву.

**Минусы:** Все эти предложения противоречат действующему федеральному законодательству.

### **В Стамбуле все водители раз в неделю вообще не садятся за руль**

В большинстве мегаполисов мира въезд автомобилей в некоторые районы стараются ограничить при помощи нехитрых правил. В Европе принято брать плату за въезд в центр и устанавливать высокие цены на парковки (стоимость напрямую зависит от района). К примеру, кварталы **Осло** поделены на "красные" и "зеленые" зоны в зависимости от посещаемости: цена парковки в "зеленой" зоне в полтора раза выше, чем в "красной" (\$4—6 в час). При этом стоянка автомобилей более трех часов запрещена везде. Въезд в пределы города стоит \$3. Въезд в центр **Стокгольма** в зависимости от времени суток стоит 1—2 евро. Рекордсменом по стоимости въезда в центр и штрафам за неправильную парковку (например, на тротуаре) считается **Лондон** — проехать в некоторые районы на автомобиле можно лишь заплатив 8 фунтов, при этом нарушителям правил парковки грозит лишение прав.

В **Париже**, кроме дорогих парковок и платного въезда, принята система резервирования крайней правой полосы для спецтранспорта и муниципальных служб. Для этого в начале дороги на полосе ставится шлагбаум: во время часа пик такие спецполосы освобождаются для движения основного потока машин.

В **Брюсселе** каждый год 18 сентября объявляется "днем без автомобилей" — в столицу Бельгии в этот день допускается только муниципальный транспорт и машины частнопрактикующих врачей. В другие дни в городе действуют жесткие ограничения на въезд в центр и высокая цена за парковку — собранные штрафы исчисляются миллионами евро и идут на ремонт дорог и развитие сетей общественного транспорта.

В **Сингапуре и Гонконге** стоянка на большинстве городских улиц запрещена вообще. Кроме того, в Сингапуре ограничивают и количество автолюбителей — здесь распространены аукционы по продаже прав на приобретение автомобиля. При этом в большинстве мировых мегаполисов за паркующимся транспортом следит не дорожная полиция, а специально созданные службы, которые занимаются исключительно штрафами, блокировкой и эвакуацией неправильно припаркованных автомобилей. Также во многих городах стараются запрещать левые повороты в центре города в час пик, поскольку именно очереди из машин, поворачивающих налево, сильнее всего тормозят движение.

В **Стамбуле** принята система, когда все водители раз в неделю вообще не садятся за руль. По понедельникам в город запрещен въезд машин с номерами, оканчивающимися на 1 и 2, во вторник — 3 и 4 и так далее.

В восточных штатах **США** и на некоторых трассах Великобритании крайняя левая полоса резервируется для автомобилей, в которых находятся 2 человека и более. Так власти стимулируют граждан к совместным поездкам. Желающие проехать наиболее напряженные участки без пробок могут обратиться в специальную справочную, которая занимается распределением попутчиков. Нарушителей, которые ездят по левой полосе в одиночку, нещадно штрафуют (до \$200), фиксируя их на видеокамеры. Впрочем, американцы уже научились обходить этот запрет — самые заядлые индивидуалисты сажают рядом с собой на переднее сиденье резиновых надувных кукол.

**"Водителей с чувством собственного достоинства становится все больше"**

## Виктория Волошина

В четверг на Ленинском проспекте, наглухо стоявшим в пробке, наблюдала картину — девушка на красной "Мазде", устав стоять, перемахнула через бордюр на тротуар и резво поехала по нему назад, пытаясь добраться до ближайшего перекрестка. По тротуару в это время шла компания молодых людей с детьми. Вместо того чтобы разбежаться в разные стороны, пропуская "железку", они, как Вицин в "Кавказской пленнице", застыли на месте, вынудив "Мазду" затормозить. Девушка вышла из машины разбираться, кто-то из компании побежал за гаишником, безучастно стоявшим неподалеку... Не знаю, чем закончился горячий, судя по всему, разговор, в это время Ленинский "поехал", но я была всей душой на стороне пешеходов. Они, что называется, не прошли "мимо", наказав "хама на дороге". И мне кажется, что таких нормальных, с чувством собственного достоинства людей становится в Москве все больше.

Причем не только среди пешеходов. Все чаще машины, как правило, дорогих марок останавливаются на "зебре", и их владельцы машут рукой пешеходам — "проходите". Все чаще пропускают на дорогах друг друга, вежливо мигая фарами. "Им просто жаль поцарапать свои дорогие тачки", — уверен один из моих знакомых. Да хоть бы и так — но процесс культуризации московского водителя, если оставить за скобками Рублевку с ее понтами, заметен. И это позволяет надеяться, что процесс необратим. Что не будут владельцы солидных машин — а таких в Москве все больше — бросать свои авто абы где, если в городе появится нормальная система парковок, на которых будут не только собирать деньги, но и гарантировать сохранность "движимости". Что часть людей, для которых время — деньги, оставят свои машины на перехватывающих парковках и спокойно, без снобизма, спустятся в метро — кажется, команде "Спартака" даже понравился такой экстрим.

Что в конце концов, все чаще выезжая в Европу, мы не умозрительно, а физиологически поймем, как это унизительно — давать взятки жадным гаишникам или совать десятки лжепарковщикам, при этом не имея никаких гарантий, что они и тебя не "кинут", как "кидают" других. Помнится, когда на Кутузовском проспекте недавно проводили операцию "Спецсигнал", постовые на спецтрассе, которые годами брали "мзду" с владельцев незаконных "мигалок", с каменными лицами останавливали эти же машины, получая галочку в отчете об удачно проведенном рейде.

Надоело! Чем меньше хамов и жлобов на дороге, тем меньше пробок. Просто начать надо с себя, и процесс пойдет.

## **"Карательные меры и прочие запреты в борьбе с пробками в современной России обречены"**

### Анна Гараненко

"Бить рублем" желающих въезжать и парковаться в центре Москвы, конечно, надо — чтобы неповадно было воздух загрязнять и место занимать. Только как-то не верится, что простой московский автолюбитель, которому приспичило из Жулебина в ["Седьмой континент"](#) на Лубянке, наморщит лоб, прикинет, сколько ему будет стоить доехать и поставить там машину, — и пересядет на метро... Он поступит совсем по-другому: просто даст четверть полагающегося тарифа человеку у шлагбаума — за то, что тот пустит его машину, куда нельзя, и, не выписывая квитанции об оплате, положит эти деньги себе в карман. Все участники маленькой сделки останутся в прибылях — кроме

власти, которая изобрела запретительную систему, и абстрактных москвичей, которые по-прежнему будут задыхаться в пробках.

При нынешней перевернутой общественной морали любая попытка привить какую-нибудь хорошо работающую на Западе новацию тонет в бездонном болоте бытовой коррупции. Надуть государство или работодателя, получив левый доход, считается чуть ли не доблестью. К примеру, замечательная идея автострахования, попав на российскую почву, дала отталкивающие ростки — милиционеры, составляющие протокол, за какие-нибудь несколько сотен баксов "нарисуют" в извещении об аварии любую дорожную ситуацию, чтобы виновник происшествия смог получить со страховой компании деньги на ремонт авто.

Неформальные услуги агентов, оценивающих ущерб от страхового случая и составляющих за "откат" акт о космическом масштабе случившегося, — почти норма. Как-то автору этих строк случилось вызвать мастера — починить по гарантии стиральную машину, дико визжавшую при отжиме. Меланхоличный юноша заявил: "Официально — 1200 рублей, без квитанции — 500". Получил ответ "конечно, 500", наклонился и вынул из-под машины кусок пенопласта, забытый рабочими при установке агрегата... При таком сжигающем большинство граждан желании сделать свой маленький гешефт на том, что под рукой, и потенциальной готовности населения принимать эти правила игры очевидно, что карательные меры и прочие запреты в борьбе с пробками в современной России обречены.