

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ ЕКАТЕРИНБУРГА

Проблемой практически всех крупных городов, причем не только в России, являются пробки на дорогах. Реально ли их ликвидировать? Почему развитие транспортной сети мегаполисов отстает от текущих потребностей населения, не говоря уж о долгосрочной перспективе? Эти вопросы остаются нерешенными на протяжении многих лет, а ведь транспортные проблемы мешают экономическому росту, деловой активности горожан. Сегодня за круглым столом мы обсудим возможности развития транспортной сети г. Екатеринбурга с опытными проектировщиками города, представителями Управления автомобильных дорог и холдинга «Пенетрон-Россия».

УЧАСТНИКИ МЕРОПРИЯТИЯ:

Алексей ЦАРИКОВ,

начальник отдела внедрения новой техники, технологий и транспортного обслуживания Свердловского областного Государственного учреждения «Управление автомобильных дорог», г. Екатеринбург

Гульнара РОДИОНОВА,

начальник отдела территориальной деятельности, УралНИИПРОЕКТ РААСН, г. Екатеринбург

Саня АБАШЕВА,

генеральный директор ООО «Уралдорпроект», г. Екатеринбург

Лариса ЯКИМЕНКО, главный специалист по проектированию улично-дорожной сети и подходов к мостам отдела мостов Уралгипротранс, г. Екатеринбург

Дамир САФИН,

специалист отдела мостов Уралгипротранс, г. Екатеринбург

Владислав КОРОЛЕВ,

директор по развитию ГК «Пенетрон-Россия», г. Екатеринбург

Денис БАЛАКИН,

технический директор ГК «Пенетрон-Россия», г. Екатеринбург

Ред.

У нашего города появилась неплохая перспектива хотя бы отчасти решить транспортные проблемы за ближайшие пять лет. Стимулом к этому является, как всем известно, Чемпионат мира по футболу, намеченный на 2018 год. Екатеринбург выпала честь принимать у себя матчи чемпионата, но чтобы все получилось как надо, город должен соответствовать всем требованиям ФИФА. Что требуется от города в плане удобства перемещения спортсменов и болельщиков?

Алексей Цариков

Требования касаются времени поездок команд от аэропорта до гостиницы, оно не должно превышать 60 минут. Перемещение от гостиницы до тренировочного стадиона ограничено 20 минутами (если не удастся совместить гостиницу с базой). Поездка от гостиницы до игрового стадиона – максимум 30 минут. Отдельные требования касаются уже не спортсменов, а судей, спонсоров, vip-персон. Здесь на поездки от аэропорта до отеля, от отеля до стадиона дается 40 минут. Это первая проблема. Вторая – организация парковок: где-то нужно размещать транспорт приезжих болельщиков, обслуживать фан-зону, стадион, прочие мероприятия. Также организаторы рекомендуют выделить полосы для общественного транспорта и создать еди-



ный центр управления движением по городу в рамках обслуживания спортивного мероприятия.

Ред.

Было заявлено, что в период с 2010-го по 2020 годы на основном транспортном каркасе города предполагается построить и реконструировать 22 участка магистральных дорог, 19 транспортных развязок и 5 путепроводов. Эти планы согласуются с мероприятиями, которые намечено осуществить для нормализации транспортного движения к Чемпионату мира?

Алексей Цариков

На данный момент прорабатываем вариант обслуживания команд через срединное кольцо: Бебеля, Токарей, Серафимы Дерябиной, Объездная, Шефская. Здесь достаточная большая ширина в красных линиях, нет большого количества инженерных сетей, расстояния между пересечениями значительные. Именно это кольцо будет путями следования команд. Частично оно уже имеет развязки, часть объектов строится, другие проектируются. Также через это кольцо будет осуществляться обслуживание болельщиков, здесь планируются скоростные маршруты общественного транспорта. Оно предполагает также решение транспортных проблем как федерального, так и регионального транзита и сообщения между районами города. Называть срединное и периферийное кольца непрерывными несколько неправильно – это магистрали скоростного движения.

Ред.

Значит, опубликованный на сайте городской администрации список развязок и тоннелей будет реализован?

Алексей Цариков

В отношении развязок – планируется реализовать, а вот тоннелей не будет, по крайней мере пока. Ведь чемпионат уже через пять лет, а строительство тоннелей предполагает надолго закрыть движение на этом участке. Поэтому нам больше подходит вариант эстакады, нужно успеть сдать объекты, которые не обременены инженерными сетями и застройкой. Проектирование и строительство занимают много времени, а сроки у нас сжатые.

Ред.

Казань, которая тоже будет принимать матчи Чемпионата мира-2018, оказалась в более выгодном положении. Там работы по приведению в порядок транспортной системы города начали к Универсиаде-2013. Требования Международной федерации студенческого спорта не менее строгие, чем у ФИФА. Когда было принято решение по Универсиаде, в Казани было всего четыре развязки. А сейчас построены и отремонтированы 17 дорог протяженностью свыше 38 км, 11 транспортных развязок, 28 пешеходных переходов. Результат, безусловно, неплохой. Кстати, материалы Пенетрон применены на большинстве этих объектов. Сколько развязок планируется построить у нас?

Алексей Цариков:

Намечено 17 объектов, из них одиннадцать – основных.

Лариса Якименко

Очень значимый проект – связать улицу Опалихинскую – Готвальда – Челюскинцев. Мы делаем ее от перекрестка Готвальда – Опалихинская и доходим до перекрестка Юмашева – Папанина, потому что на данном участке улицу Папанина нельзя расширить из-за двухэтажных домов. Поэтому решили сделать ее односторонней, а выезд со стороны Опалихинской будет через Юмашева – Хомякова. Это разгрузит ул. Гражданскую и частично ул. Токарей, потому что один поток идет через Бебеля, Халтурина, а второй – через железнодорожный вокзал.

К сожалению, не вошел в программу «Столица» проект реконструкции Макаровского моста по ул. Челюскинцев, хотя я считаю, что это неверно. Прежде чем реконструировать мост, рядом нужно построить новый, пустить по нему движение. От старого моста не останется практически ничего, кроме арок. Кстати, новый тоже должен быть арочным.

Ред.

Поясню для наших читателей из других регионов, что проект «Столица» принят действующим губернатором Свердловской области для дальнейшего развития мегаполиса. Основой в этой программе должны стать строительство дорожно-уличной сети Екатеринбурга и благоустройство города. Как планируется организовать движение по новому мосту?

Лариса Якименко

Предполагается использовать оба моста. Три полосы в одну сторону на старом мосту, три – в другую сторону на новом. Трамвайная линия посередине мостов. Между старым и новым мостами будет ниша под теплотрассу. Кроме того, планируется пустить под одним из пролетов улицу Гражданскую, на территорию мелькомбината.

Ред.

Расскажите, какой вариант реконструкции ваш институт предлагает по ул. Крауля – Токарей – Татищева.

Лариса Якименко

Там предполагается сразу три транспортных узла: Токарей – Крауля, Токарей – Татищева, Токарей – Киро-

ва. Нами было выполнено несколько вариантов. Один из них – общая эстакада, начиная от существующей развязки по Токарей, над Крауля и Татищева, дальше выходящая на существующие отметки. По следующему узлу: ул. Кирова идет вниз, ул. Токарей – на существующих отметках. Правда, на этот счет у Главархитектуры свое мнение. Они хотят, чтобы ул. Токарей ушла вниз под ул. Татищева. А там и так уже есть подпорная стенка. Пока идет согласование, какой тип транспортного узла применять. По стоимости они отличаются незначительно.

Ред.

Насколько реальна перспектива соединения ул. Татищева – Ленина?

Алексей Цариков

Это только вопрос времени, к 2018 году проект должен быть выполнен.

Лариса Якименко

В этом районе к 2018 году должны сделать три транспортных узла на ул. Токарей, соединить Татищева – Ленина, выполнить реконструкцию улиц Пирогова, Мельникова, частичную реконструкцию ул. Репина с расширением ее до ул. Татищева.



Лариса Якименко

Ред.

В настоящее время разрабатывается «Комплексная транспортная схема г. Екатеринбурга» (КТС). Неоднократно встречала в прессе упоминания о том, что в различных городах комплексные транспортные схемы выполняют специалисты из Санкт-Петербурга, в том числе и у нас. Почему?

Лариса Якименко

На самом деле КТС Екатеринбурга делает ГипродорНИИ, а Санкт-Петербург выступает как субподрядчик.

Алексей Цариков

Заказчиком является ГКУСО «Управление автомобильных дорог», и схема эта касается агломерации первого пояса (В. Пышма, Березовский, Арамилы), а не только Екатеринбурга. Что касается Санкт-Петербурга – там всегда были сосредоточены специалисты этой сферы, хотя мы предлагали еще ряд субподрядчиков, в том числе из других городов. Конечно, КТС будет корректироваться под реальную ситуацию. Сейчас проводятся обследования, анализ которых покажет перечень необходимых мероприятий. В генеральном плане города есть новые районы, которые вряд ли появятся в ближайшие 10 лет и будут расти с указанной скоростью. Один Академический, если будет нормально развиваться, поглотит все объемы жилой застройки. Сейчас его главная проблема – транспорт, мы не можем вывезти людей, которые там живут сейчас. А ведь предполагается удвоение площади застройки в ближайшие 2 года. Поэтому решения будут приближены к реальной ситуации, а не к планам, возможно, не реализуемым в ближайшие 30–40 лет.

Ред.

Что может быть предложено Академическому, кроме скоростного трамвая?

Алексей Цариков

Я сомневаюсь, что в ближайшие 40 лет там будет метро. Максимум – скоростной автобус.

Гульнара Родионова

Так все-таки скоростной трамвай по ул. Серафимы Дерябиной планируется?

Алексей Цариков

В Екатеринбурге в развитии транспорта наблюдается некоторая однобокость. Мы стремимся развивать один

вид транспорта – метрополитен, хотя это проблема всего СНГ. Но на самом деле есть и другие, более интересные виды общественного транспорта, взаимодействующие с метро. Скоростной трамвай присутствует в СНГ только в пяти городах: Кривой Рог, Киев, Волгоград, Усть-Илимск, Старый Оскол. А метрополитенов пятнадцать. И какого-то прогресса в развитии трамвая нет.

Ред.

Почему проблематично развивать скоростной трамвай?

Алексей Цариков

Дело не в сложности, а в отсутствии желания его развивать. Нужно понимать, что в наших СНИПах скоростной трамвай – это вид общественного транспорта, который практически изолирован, размещен на изолированном полотне.

Гульнара Родионова

На обособленном?

Алексей Цариков

Нет, именно изолированном.

Сания Абашева

Даже если мы пустим его на Серафимы Дерябиной – Токарей, у нас будут улицы Крауля, Волгоградская и так далее, с которыми он будет пересекаться.

Алексей Цариков

В Волгограде скоростной трамвай проходит под землей и имеет перекрестки. Точно так же и в Киеве, Усть-Илимске и т.д. В Германии та же система. По тем местам, где образуются пробки, вагоны идут изолированно. Там, где перекрестки не загружены, нет смысла создавать эстакады. На самом деле здесь должно быть желание города решать этот вопрос и делать все по уму – «Гипротранс» без проблем подготовил бы несколько вариантов.

Ред.

Кстати, в Казани проект скоростного трамвая тоже не будет реализован, по крайней мере, в ближайшие три года.

Гульнара Родионова

Еще лет тридцать назад обсуждалась идея использования РЖД в качестве внеуличного городского транспорта. Чтобы городская электричка работала не так, как сей-

час – эпизодически, а использовалась вся ее достаточно разветвлённая сеть. Нужно искать причину, почему она не прижилась у нас, вносить корректировки, ведь затрачены огромные ресурсы и средства.

Алексей Цариков:

В развитии городской электрички существует две сдерживающие проблемы. Во-первых, препятствием является ограниченный ресурс железнодорожной инфраструктуры, то есть довольно сложно на существующую ж/д сеть поставить дополнительные поезда. Второе – низкая доля перевозок в общем по городу, лишь 1–2 процента, не больше. Рассмотрев другие города России, я убедился, что у них одни и те же проблемы. Многие используют городские электрички, но там тоже недостаток инфраструктуры и маленький процент перевозок. Но все равно городская электричка какой-то положительный эффект дает. После Москвы самая распространённая сеть городских электричек у Киева. Она взаимосвязана со скоростным трамваем и метрополитеном, но процент перевозок тоже довольно маленький. Железнодорожный транспорт – это все-таки перемещения между городами, в городах организовать его тяжело. Хотя, к примеру, в Германии смогли создать такую систему, которая предусматривает использование рельсового транспорта: как пригородного, междугородного, так и внутригородского, и их эффективное взаимодействие. Это удалось сделать, но не так быстро. Так что за этим будущее, и нам необходимо развивать городскую электричку и создавать условия для ее взаимодействия с другими видами городского общественного транспорта.

Гульнара Родионова

Город – сверхсложная система. Транспортная система является каркасом города, а значит, самой сложной системой. Именно поэтому любое проектирование должно учитывать, что каждая система состоит из множества элементов. Только с учетом этого система будет работать эффективно. Невозможно реализовать все проекты сразу, надо двигаться поэтапно, ведь это колоссальные затраты. И появление какой-либо одной развязки лишь переместит пробку из этого места в другое. Я понимаю, что проектировщики ведут свою работу, но горожане этого практически не замечают. Темпы строительства очень низкие, за три года построено полторы развязки. Может быть, действительно предстоящие события мирового масштаба подтолкнут город.

Лариса Якименко

В основном проблема в том, что нет средств на проектирование.

Дамир Сафин

У нас множество проектов, которые так и не были реализованы. А ведь срок жизни проекта – три года. Проходит срок годности – и все, проект уже не использовать.

Сания Абашева

Проекты устаревают, их приходится корректировать.

Дамир Сафин

Конечно, ведь появляются новые требования.

Ред.

Почему все-таки Казани удается воплощать в жизнь больше проектов?

Гульнара Родионова

Их поддерживают на федеральном уровне. Нужно проявлять активность, делать свои шаги, создавать проекты, тогда их поддержат. У нашего города две основные проблемы. Первая – непонимание значения проектной документации. КТС, объявленную в 2013 году, нужно было делать лет семь назад. Время упущено. А если нет комплексной транспортной схемы – нет и средств, ведь непонятно, куда их в первую очередь вкладывать. Отсюда вторая проблема – упущенные возможности.

Лариса Якименко

В 2000 году мы начали заниматься транспортной развязкой пер. Базовый – дублер Сибирского тракта, сделали проектную документацию – порядка трех миллиардов в текущих ценах. Денег не оказалось, проект отложили. В 2008 году тогдашний мэр города Чернецкий к этой идее снова вернулся. Рассматривали несколько вариантов. Лучший – сломать существующий путепровод по ул. Комсомольской, на его месте построить шестиполосную эстакаду. Побоялись пойти на это, потому что строительный период довольно большой, около трех лет. Стали обсуждать новый проект, на него надо уже шесть миллиардов. Такие деньги могут быть только из областного бюджета, как в Челябинске, например.

Алексей Цариков

На самом деле в Челябинске все тоже непросто. У них преимущества перед Екатеринбургом в виде широких улиц, но и там работы тянулись шесть лет и продолжают сейчас. К тому же у них не было финансовой

нагрузки на бюджет в виде метрополитена. Плюс к этому все региональные деньги вкладывались в Челябинск. Но нам надо понимать, что, вкладывая все областные деньги в Екатеринбург, мы потеряем связи между городами региона. У нас большая сеть региональных дорог, более 11 тысяч километров. Их тоже надо ремонтировать, а сейчас мы ремонтируем лишь 1,5–2 % от всей протяженности сети. Ну и на что-то нужно ремонтировать улицы других городов Свердловской области.

Ред.

А метро все-таки будет строиться в Челябинске?

Алексей Цариков

Насколько мне известно из достоверных источников, никакого движения в этом направлении там нет. Есть предложение построенные станции трансформировать в метротрамвай. На мой взгляд, это хорошая мысль. Суть в том, чтобы в центре пройти под землей тоннелем и выйти на поверхность на окраинах, как в Волгограде.

Владислав Королев

Говорят, планируется еще один интересный проект – строительство перехода от «Гринвича» к станции метро. Должно интересно получиться.

Лариса Якименко

Да, этим проектом занимаемся мы по заказу «Гринвича».

Владислав Королев

Нам было бы интересно поработать с вами, посмотреть, какой конструктив заложен в проект. Что касается больших планов города: отсутствие денег – это ведь ситуация временная. Строить все равно придется. Посмотрите на другие регионы, на тот же Дальний Восток. Какой мост построен во Владивостоке – иностранцы приезжают, насмотреться не могут. Тоже, между прочим, объект, обработанный Пенетроном. Так что, я думаю, и у нас пойдет процесс, ситуация на дорогах критическая.

Лариса Якименко

Екатеринбург не достиг того уровня улично-дорожной сети, который соответствовал бы количеству имеющихся автомобилей. Мне нравится организация дорожной сети в Барселоне. Там много глухих развязок, так называемый неполный «клеверный лист». Предпочтение отдается одной улице, она уходит в тоннель, и поток машин выходит по ней. У нас такого нет. Кроме того, наши улицы зажаты

торговыми комплексами, при их строительстве заужают красные линии. Например, на сегодняшний день невозможно расширить ул. Куйбышева, Радищева, Московскую в районе ТРЦ «Алатырь». Причем и в Москве такая же ситуация.

Алексей Цариков

Вообще, существует три подхода к развитию транспортной сети города. Первый подход – американский. Так развивались США, Канада, Австралия. Города с низкой плотностью застройки (так называемая одноэтажная Америка), большая площадь улично-дорожной сети. Улично-дорожная сеть в городах США составляет 35% площади города. Это города, построенные под автомобили и с отсутствием общественного транспорта. В то же время в США наряду с самой развитой улично-дорожной сетью и самые большие пробки.

Второй подход – европейский. Здесь улично-дорожная сеть составляет 20%. Жилая застройка средней плотности. И здесь присутствует баланс между общественным и личным транспортом, нет стремления к приобретению автомобиля. Европейцы ездят на велосипедах, беспокоятся об экологии. В той же Барселоне, например, 11 линий метрополитена протяженностью 90 километров, а этот город в 1,5 раза больше по численности, чем Екатеринбург. В европейских городах был период, когда строили развязки в центре, в результате в таких городах, как Лондон, Бирмингем, их просто потом сносили, потому что развязки не давали никакого положительного эффекта, плюс мешали архитектуре города. Нужно также понимать, что европейские города развивались несколько веков, поэтому смогли создать сеть улиц и дорог, составляющую 20% от площади города.

Третий подход – это Юго-Восточная Азия. Плотность населения там высокая, а улично-дорожная сеть составляет всего 10%. Здесь идут гонения на поездки на личном транспорте. Например, в ряде городов Китая есть скоростной городской общественный транспорт, хорошее дешевое такси, и налоги на автомобиль такие, что лучше его не иметь. Подобная ситуация в Сингапуре, Таиланде. То есть нет места, где жить, а тем более – нет места для автомобилей.

Екатеринбург и Москва имеют плотность застройки, сопоставимую с Юго-Восточной Азией, площадь улично-дорожной сети у нас всего 7%.

То есть Екатеринбург и Москва живут на уровне плотности Юго-Восточной Азии с меньшей развитостью улично-дорожной сети. При этом пытаются развивать автомобильное движение, как в США. Нельзя ставить

задачи, которые мы не сможем решить. Нужно серьезно все продумывать. Кстати, мэр Москвы С. Собянин это понял сразу.

Лариса Якименко

Мы должны правильно оценивать ситуацию. Например, когда только начинали вторую очередь ул. Токарей, мы предлагали сразу делать эстакаду длиной 1,5 км, которая бы поднималась перед ул. Готвальда и спускалась к ул. Крауля. Ведь, решая проблемы перекрестков Токарей – Кирова, Токарей – Татищева и Токарей – Крауля, мы никуда не можем деться от перекрестка с ул. Готвальда.

Алексей Цариков

Тяжело работать с развязками, когда расстояние между перекрестками очень маленькое, такими, как Шаумяна, Серафимы Дерябиной. В рекомендациях по скоростным городским магистралям и улицам непрерывного движения сказано, что расстояния между узлами должно составлять не менее 1200 м, в центре может быть 600 метров, но в этом случае это будут примыкания в одном уровне. А у нас западный сегмент среднего кольца имеет расстояние между пересечениями 500–600 метров, в некоторых местах 800–1000 метров. В восточном сегменте расстояние гораздо больше, он почти не имеет жилой застройки, поэтому скоростной сегмент там уже сформирован.

Ред.

По данным на 2010 год, в Казани за 10 лет количество автомобильного транспорта увеличилось почти в три раза. У них примерно 300 машин на 1000 человек. Загруженность городских автомагистралей превышает норму, как минимум, в 6 раз. Какое количество автомобилей на 1000 жителей в Екатеринбурге?

Алексей Цариков

В 2004 году уровень автомобилизации в Екатеринбурге составлял 200–220 автомобилей на тысячу жителей. Сейчас он вырос до 440. Вы думаете, что у нас интенсивность движения тоже увеличилась в два раза? Нет. Кроме уровня автомобилизации есть еще такой показатель – коэффициент использования автомобилей. И он начинает расти после 100–200 автомобилей на 1000 жителей. Это значит, что машины просто оставляют во дворе и используют их в межпик или в выходные. Такая же ситуация в Москве. Раньше во дворах

оставалось 3% автомобилей, сейчас 75%. Люди уже начали задумываться, зачем ехать на своем авто, мучиться. Город у нас компактный, очень плотно застроенный. Кроме того, что перегружена сеть, у нас нет места под парковки. И рост автомобилизации за последние 7 лет в разы обострил проблемы размещения автомобилей. Вот, например, в 80-е годы не было пробок, но тогда вы ездили на общественном транспорте, занимая в нем 0,3 кв.м от площади улицы. А сколько квадратных метров вы стали занимать со своим личным автомобилем? 25–30 кв.м. Мы не можем расширять сеть и площадь парковок до бесконечности, это необходимо четко понимать.

Гульнара Родионова

Поможет ли внедрение «Интеллектуальной транспортной системы» (ИТС), рассмотренной на Программном совете стратегического развития г. Екатеринбурга 13 февраля?

Алексей Цариков

В существующей ситуации нет. Правильнее называть ее «автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД)». Существуют так называемые АСУДД – гибкие и жесткие. Жесткие работают в заранее заданном режиме, по графикам, в определенное время переключаются (светофоры) из одного режима управления объектом в другой. А гибкая подстраивается под существующую ситуацию с интенсивностью движения. Обе эти системы работают только при загрузке до 90%, даже до 80%. На перегруженных направлениях они не смогут увеличить пропускную способность. Если сказать просто, их задача – перевести секунды зеленого с недогруженных направлений на загруженные. Но если все направления загружены, куда переносить? Откуда брать? Из гибких систем, например, отметим систему SCOOT, английская технология управления в реальном масштабе времени. Это самая эффективная технология на данный момент, она подстраивается под поток и прогнозирует ситуацию прибытия автомобилей на следующий светофор. Но эта система требует по несколько детекторов транспорта на одну полосу – как выходящую, так и входящую. Она стоит довольно дорого. Такая система работает в Лондоне. Но там предварительно создавали условия по снижению интенсивности движения, чтобы система работала. Отметим также итальянскую технологию, которую нам предлагали и которая будет применяться в Казани, называется «Utopia». Она более простая, но тоже работает в определенных рамках. Не надо забывать,

что эти технологии работают хорошо в южных странах. Как они будут работать в условиях гололеда или снежного покрова – неясно. Есть случаи, когда «Ютопия» хорошо управляла движением летом, а зимой возникали серьезные проблемы, например, так было в Финляндии. Хотя Хельсинки – город, гораздо меньший по сравнению с Екатеринбургом. Есть много примеров, когда технология SCOOT не работала, а причиной тому была перегруженная улично-дорожная сеть, которую не пытались разгрузить, в отличие от Англии. Можно назвать ряд других технологий, но все они работают в тех же пределах. То есть нам нужно предварительно создать условия для ее нормальной работы, а не она создаст условия по увеличению пропускной способности. Немаловажный вопрос в этом направлении – детекторы транспорта, какие они будут, куда будут монтироваться и при каких условиях они будут работать.

Гульнара Родионова

А нет ли у нас резерва для увеличения плотности улично-дорожной сети за счет каких-то мелких улиц, переулков?

Алексей Цариков

Мелкие улицы уже используются, в том числе дворовые, что создает множество проблем его жителям. Но у нас есть резервы в другом. Ряд улиц в Екатеринбурге «порваны», то есть существуют водные, железнодорожные преграды, дома стоят и т. д. В этом направлении у нас действительно есть резервы. Но в любом случае одним строительством дорог проблемы транспорта не решить.

Ред.

У нас когда-нибудь общественный транспорт будет ходить по выделенной полосе, это реально осуществить?

Алексей Цариков

Вполне реально. Самая простая задача – обособить трамвайные пути, но и пути обособливают у нас медленно.

Гульнара Родионова

В Праге, например, нет обособленных путей, но у трамваев приоритет и штрафы большие, поэтому автомобилисты уступают дорогу трамваю. Может, у нас надо делать то же, ведь обособление путей приведет к сужению проезжей части.

Алексей Цариков

Это заблуждение, что обособленные пути ухудшат ситуацию. Пропускная способность улицы ограничена пропускной способностью перекрестка, и автомобиль, который едет по трамвайным путям, все равно попадает в это узкое место, то есть проезжает между остановкой трамвая и пешеходной дорожкой, через стоп-линию перекрестка. Поэтому обособление трамвайных путей не повлияет негативно. Эти обособления необходимы, по ним можно пустить еще и автобусы. Но нужны будут видеорегистраторы, чтобы автомобилисты не выезжали на трамвайно-автобусные полосы. Так делается в Германии, в Чехии, Франции и т.д. В Москве сделали выделенные полосы для автобусов, поставили регистраторы и начали всех штрафовать. Но выделили полосы непродуманно, даже там, где нет автобусов. И еще: выделенные полосы должны быть не справа (где мешают припаркованные машины и выезды со дворов), а по осевой линии дороги. Тот же скоростной трамвай в Киеве идет по осевой. Подобное осевое движение общественного транспорта присутствует и в других городах мира.

Денис Балакин

Идея перехватывающих паркингов еще жива?

Алексей Цариков

Пока в России все попытки создания таких парковок неудачны. Причины следующие. Иногда такие парковки делают не до линии пробок, а после. То есть, чтобы заехать на парковку, нужно отстоять в пробке. Так было и в Москве, и в Санкт-Петербурге. Второе: нужно создать хорошую систему общественного транспорта, а у нас пока этого нет. На метро может перейти лишь небольшая часть населения с перехватывающей парковки, а развитие всего общественного транспорта могло бы значительно увеличить эту долю.

Денис Балакин

В рамках какого проекта это делается?

Саня Абашева

Это стратегический проект «Дороги и автомобили». Сейчас он актуализируется, находится на доработке. Тема перехватывающих паркингов интересна. На Ботанике люди постепенно начинают пользоваться такой парковкой, особенно те, кто едет на Уралмаш. Сейчас нам надо определить места и создавать эти паркинги.

Ред.

Влияет ли плотность застройки на трафик?

Алексей Цариков

Плотность застройки влияет на количество автомобилей, располагающихся в пространстве. В центре города увеличить протяженность и ширину улиц мы не можем. В новых микрорайонах ширина в красных линиях больше. Однако проблема в том, что места притяжения труда у нас в центре. Если сделать несколько точек тяготения (полицентричную систему), мы снизим нагрузку на центр. А у нас 30% рабочих мест в агломерации (не в Екатеринбурге) находится в центре нашего города. Уже даже Уралмаш не является центром тяготения.

Владислав Королев

Надо закольцевать ЕКАД, потому что часть транзита идет у нас через город. Нужны скоростные объездные магистрали.

Алексей Цариков

ЕКАД и срединное кольцо, безусловно, нужны. Эти два кольца выполняют несколько функций: принимают на себя региональный и федеральный транзит; позволяют перемещаться из одного района города в другой и в города-спутники. Но они помогают разгрузить центр лишь частично, потому что 30% рабочих мест сосредоточены в центре. То есть кому нужен центр как конечная точка, пользоваться объездом не будет, просто поедет напрямик.

Существует еще одно ошибочное мнение. Все города говорят: давайте не будем пускать грузовики в центр. Неужели фуры едут в центр просто так? Это пассажиры легковушек едут в боулинг, в кафе, на встречу и т.д. Фуры везут грузы и выполняют положительную транспортную работу огромного масштаба. Поэтому запрещать ничего не надо, да и бессмысленно, доля грузовиков в центре и так менее 2%. Надо создавать условия. По своей воле ни один водитель фуры не поедет в центр. А у нас пока нет логистических центров, которые бы перехватывали грузовики на окраинах.

Ред.

Недавно появилась информация от Министерства транспорта и связи, что затраты на объекты в Екатеринбурге, которые стопроцентно за-

Владислав Королев



фиксировала Федерация к Чемпионату мира по футболу-2018, определяются суммой 17–18 миллиардов рублей. Если говорить о потребности в целом, то это примерно 50 миллиардов рублей. А из областного бюджета на развитие транспортной инфраструктуры Екатеринбурга в рамках программы «Столица» предусмотрено выделение 16,5 миллиарда рублей в течение четырех лет. Также министр транспорта Александр Сидоренко предлагает реализовать ряд проектов в рамках областного заказчика, подключить, при необходимости, дополнительные силы. Со своей стороны, предлагаем встретиться через год и обсудить то, что будет сделано к тому времени.

