



ИНФРАСТРУКТУРА
БУДУЩЕГО



**ДИСКУССИОННЫЙ ДОКЛАД СЕМИНАРА
«ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОРИДОРОВ
ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ ГОРОДОВ»:**

*«Железнодорожные коридоры – территориальный резерв
для развития улично-дорожной сети городов»*



ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ



В условиях, когда все крупные города России столкнулись с проблемой систематических автомобильных заторов на улицах и дорогах, обсуждение вариантов решений данной проблемы стало одной из наиболее острых тем для обсуждений – и на заседаниях органов власти, и на встречах представителей экспертного сообщества, и в разговорах простых граждан. Не беря на себя в рамках данного доклада задачу осветить все возможные механизмы решения, такие как развитие общественного транспорта,

правильная организация дорожного движения или управление транспортным спросом, остановимся на вопросах дорожного строительства в границах естественного и важнейшего территориального резерва городов – полосах отвода железных дорог.

Цель настоящего доклада – показать актуальность данной темы, а также обозначить основные вопросы, требующие обсуждения и решения в рамках семинара.

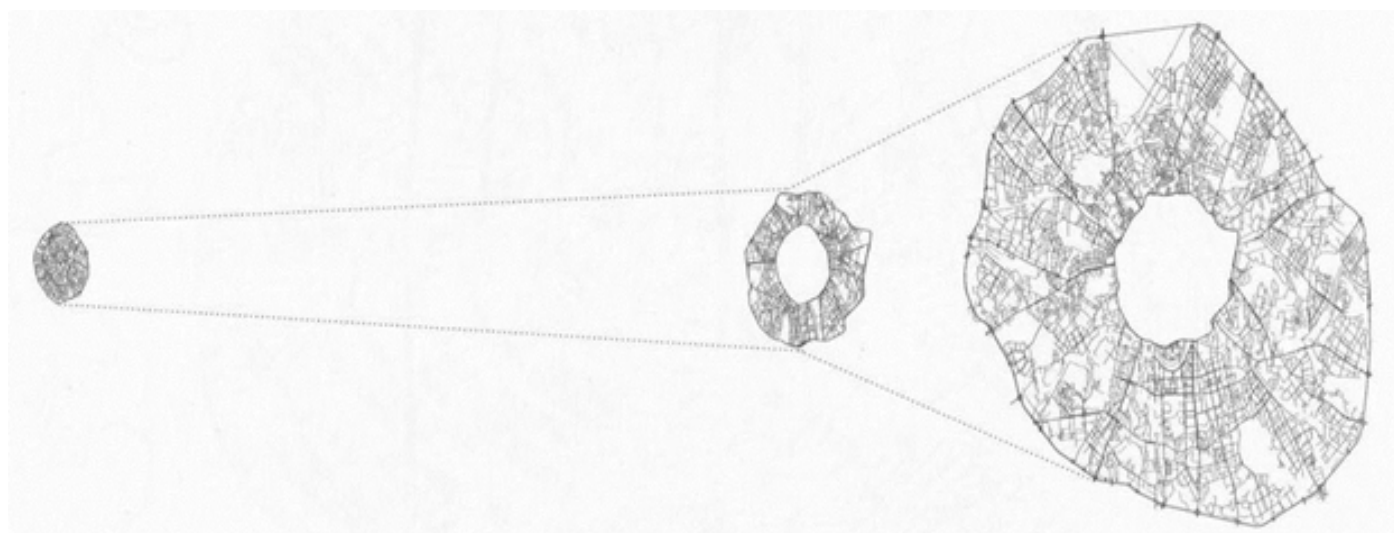
НУЖНО ЛИ СТРОИТЬ НОВЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ?

Из-за особенностей советской градостроительной политики и постсоветского стихийного всплеска коммерческой застройки, города России оказались не готовы к бурному росту уровня автомобилизации. В среднем, по крупным городам России уровень автомобилизации достигает значения 300-350 авт./1000 жителей, при доле улично-дорожной сети не более 10% от территории городов. Для сравнения, в североамериканских городах этот показатель может достигать значения 35%, в городах Европы – 20-25%. Даже в многолюдных городах азиатско-тихоокеанского

региона площадь улично-дорожной сети занимает более 10% площади общей городской территории.

Для сравнения, плотность улично-дорожной сети на урбанизированной территории крупнейших городов мира составляет:

- в Москве 3,3 км/км²
- в Париже 15 км/км²,
- в Нью Йорке 12,4 км/км²,
- в Лондоне 9,3 км/км².



ПЛОТНОСТЬ ДОРОГ В РАЗЛИЧНЫХ РАЙОНАХ ГОРОДА

28%	14%	6%
-----	-----	----

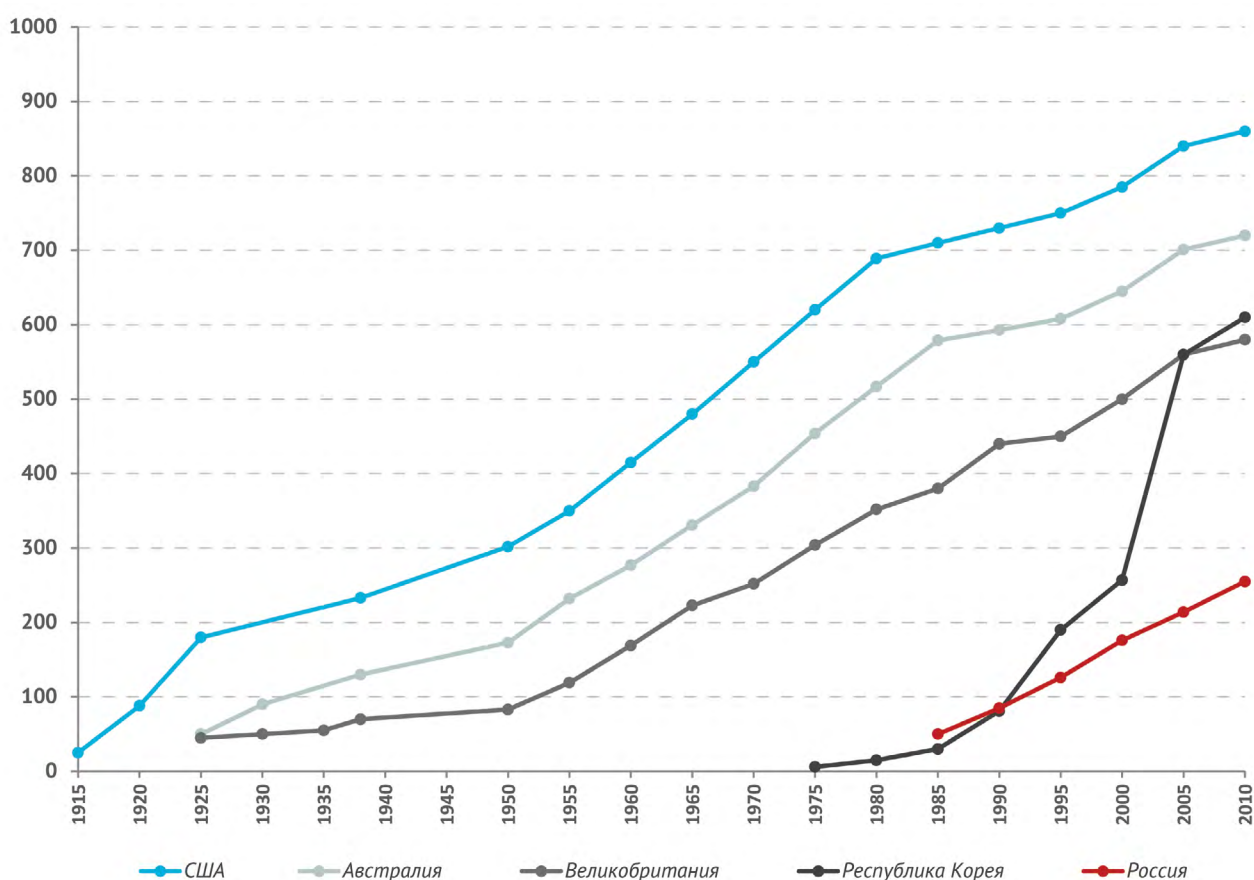
Плотность УДС в городе Москва по секторам СК – ТТК – МКАД (данные Ю. Григоряна)



Одна из причин такого положения дел – наследие советской градостроительной политики: города СССР проектировались с прицелом на тотальное использование общественного транспорта и на

уровень автомобилизации в 70 авт./1000 жителей. К сожалению, данный уровень автомобилизации в российских городах был превышен уже в начале 1990-х годов.

Траектории автомобилизации, авт. на 1000 жителей



Очевидно, что необходимо увеличивать долю улично-дорожной сети в крупных российских городах хотя бы до значений 20-25% от площади. Однако 20 лет «девелоперского бума» не прошли даром: практически все имеющиеся территориальные резервы, предусмотренные красными линиями советских Генеральных планов, были застроены объектами коммерческой недвижимости и жилыми комплексами.

Политика расширения существующих проспектов, идущих в пятне застройки, имеющих многочисленные примыкания и «бутылочные горлышки», не

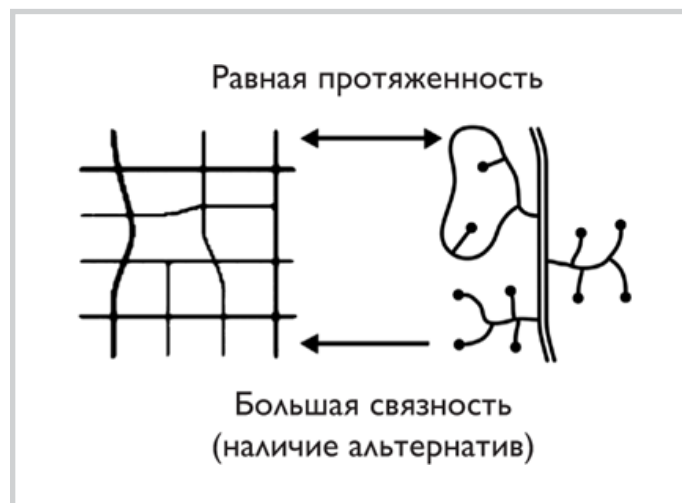
решает проблему автомобильных заторов. Во-первых, перечисленные факторы способствуют возникновению «ударных волн» и падению общей скорости автомобильного потока до скорости менее 15 км/час. Во-вторых, «приращение» к существующему проспекту новой полосы движения за счет газона хотя и увеличивает показатель доли улично-дорожной сети от общей площади города, но не позволяет осуществить перераспределение автомобильных потоков по сети, столь необходимое, например, при внедрении в городе элементов Интеллектуальных транспортных систем (ИТС).



Таким образом, необходимо строительство новых городских дорог. Не расширение старых советских проспектов, но создание принципиально новых вылетных магистралей («центр-периферия») и межрайонных связей («периферия-периферия») в городах.

Например, в контексте принятых по Генеральному плану развития города Москвы до 2025 года решений безусловный приоритет отдан развитию городских территорий и транспорта как единого целого.

При этом в настоящее время железные дороги разрезают ткань города на части и являются мощнейшим труднопреодолимым разделителем территории. Нехватка организованных пересечений улично-дорожной сети с железнодорожными линиями приводит к значительному перепробегу автотранспорта, а это в свою очередь негативно сказывается на каче-



стве окружающей среды.

Использование железнодорожных коридоров способно повысить связность улично-дорожной сети.

ГДЕ В ГОРОДАХ СТРОИТЬ НОВЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ?

В связи с образовавшимся за годы стихийного землепользования дефицитом земельных ресурсов, возникают острые конфликты с собственниками земель: участки территории, выделенные Генеральными планами прошлых лет под строительство новых автомобильных дорог, либо застроены, либо находятся в собственности и требуют выкупа. Единственный линейный территориальный резерв в черте городов – коридоры железных дорог.

Действительно, строительство автомобильных дорог через жилые кварталы и парковые территории вызывает бурный гнев местных жителей. Строительство на территориях промышленных зон возможно, но часто сопряжено с непреодолимыми трудностями договорного характера, особенно если промышленная зона разделена между многими собственниками. Кроме того, часто промышленные зоны географически представляют собой пятна, окруженные жилыми массивами, что не благоприятствует размещению такого линейного объекта как автомобильная дорога.

Очень важно, чтобы вновь строящиеся автомобильные дороги обладали лимитированным числом

примыканий и пересечений с другими объектами транспортной инфраструктуры. И использование территорий отвода железных дорог для строительства автомобильных дорог помогает решить и эту задачу.

Создание новых автомобильных диаметров – важнейший механизм управления пространственным развитием городских агломераций. Поэтому, разглядывая на карте территориальные резервы железнодорожных отводов, важно понимать, какие последствия принесет запуск в эксплуатацию скоростных автомобильных дорог на данной территории, как изменятся городские автомобильные и пассажирские потоки, как будут развиваться прилегающие территории и облик города. Наконец, как данные мероприятия соотносятся с существующими планами градостроительного развития.

Словом, реализация подобных проектов должна быть составным элементом при разработке территориально привязанной концепции развития города, Мастер-плана. И именно этот вопрос должен стать одним из первых, которые мы будем обсуждать в ходе текущего семинара.



Однако, после определения концептуальных направлений развития автодорожной инфраструктуры в полосе отвода железных дорог, необходимо разобраться с вопросом, какие организационные и административные ограничения в сфере градорегулирования стоят перед реализацией этих возможностей.

Например, действующая в Москве государственная программа развития транспортного комплекса включает строительство новых автомобильных дорог на нескольких участках (Северный и Южный

дублеры Кутузовского проспекта, часть Северо-Восточной хорды), примыкающих к действующим железным дорогам. Однако в других случаях, как уже реализованные, так и проектируемые автомобильные магистрали (северо-западный сектор ТТК в районе ул. Беговой, участок Северо-Западной хорды на ул. Большая Академическая) при наличии существующих резервов железнодорожных отводов, были протрассированы по «низовой» улично-дорожной сети. В рамках семинара мы предлагаем выяснить причины различий данных объектов.

КАК СТРОИТЬ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ В ПОЛОСЕ ОТВОДА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ?

Технологии, позволяющие вести строительство автомобильных дорог в коридорах железных дорог – эстакадным или параллельным ходом – существуют и успешно применяются за рубежом. Однако в отечественной практике они пока не получили распространения.

Несмотря на это, существуют многочисленные инициативы, направленные на реализацию подобных проектов. Данные технические решения имеют соответствующие патенты, и были представлены на самом высоком уровне руководства страны, в результате чего были выпущены распоряжения вице-премьеров РФ А.В. Дворковича и И.И. Шувалова, обязывающие Минтранс РФ про-

работать вопросы строительства объектов транспортной инфраструктуры в полосах отвода железных дорог.

Каковы стоимости строительства километра автомобильных дорог в полосе отвода железных дорог?

Как должны быть организованы примыкания этих дорог к существующей улично-дорожной сети города в случае параллельного или эстакадного хода?

Каковы прогнозные расчетные показатели интенсивности автомобильного движения на полосе такой автодороги?

Все эти вопросы мы адресуем представителям проектных организаций, заинтересованных в реализации данных проектов.

МОЖНО ЛИ СТРОИТЬ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ В ПОЛОСЕ ОТВОДА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, НЕ ПОМЕШАВ ПОСЛЕДНИМ?

Часто противником строительства автомобильных дорог в коридорах железных дорог выступает ОАО «РЖД».

Действительно, с точки зрения организации, ответственной за перевозку людей и грузов по железной дороге, процесс строительства на примыкающих территориях нежелателен. Однако является ли возможное строительство автомобильной дороги в полосе отвода железной дороги критичным для про-

возных возможностей последней?

Требуется ли останавливать или снижать интенсивность движения на железной дороге?

Какой вариант исполнения автомобильных дорог – эстакадный и параллельный – является более приемлемым с точки зрения прилегающих железнодорожных перевозок?

Возможно ли использовать резервы простаивающих городских железнодорожных грузовых дво-



ров? Например, возможно ли вывести за пределы городских границ пустые цистерны и вагоны, стоящие вдоль многих железнодорожных направлений?

Какие нормативные технологические документы на железной дороге препятствуют строительству автомо-

бильных дорог в зонах отвода? Что стоит за этими нормативами – традиция или реальная производственная необходимость, или требования безопасности?

Или краеугольным камнем являются лишь имущественные вопросы?

СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В ПОЛОСЕ ОТВОДА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЭКОНОМИЧЕСКИ ЭФФЕКТИВНО?

Не секрет, что одним из главных стейкхолдеров при инициации различных масштабных процессов в современной России является крупный бизнес. Интересно ли крупному бизнесу участвовать в строительстве автомобильных дорог в коридоре железных дорог в российских городах?

Положительный ответ на данный вопрос очевиден, в случае, если эти проекты будут обеспечиваться бюджетными заказами. А это, в свою очередь, зависит

от доказательства социально-экономической эффективности от реализации подобных проектов в городах России.

Поэтому, самая важная задача семинара - понять, является ли социально-экономический эффект от строительства автомобильных дорог в полосах отвода железных дорог наибольшим по сравнению с альтернативными вариантами развития улично-дорожной сети в городах РФ?

МЫ ИЩЕМ ОТВЕТЫ.

Результатом предстоящего раскрытия обозначенных вопросов, обсуждений и дискуссии с участием чиновников, представителей бизнеса, известных ученых-транспортников будет всестороннее освещение

данных проблем и возможностей, а также выпуск резолюции, доказывающей или отрицающей необходимость строительства автомобильных дорог в коридоре железных дорог в городах РФ.

ИСТОЧНИКИ

- Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни. Пер. с англ. под ред. М. Блинкина. – М: Территория будущего, 2011.
- Михайлов А.Ю., Головных И.М. Современные тенденции проектирования и реконструкции улично-дорожных сетей городов. - Новосибирск: Наука, 2004.

- Buehler R., Pucher J., Kunert U. Making Transportation Sustainable: Insights from Germany. – Urban Research, 2011
- Weiner E. Urban Transportation Planning in the United States: History, Policy and Practice. – Springer Science + Business Media, LLC., 2008

Стратегический партнер

Информационный партнер

