

# УСТУПИТЕ ДОРОГУ!

**Ни один крупный город мира не имеет транспортной системы, находящейся в состоянии полного бесконфликтного благоустройства. С той или иной частотой заторы на дорогах и давка в общественном транспорте наблюдаются везде. Между тем многие развитые страны мира проблему «столкновения городов и автомобилей» решают успешно.**



Это стало возможно только в результате переосмысливания роли личного и общественного транспорта и осознания не только профессионалами-транспортниками, но и политическими лидерами того факта, что использование автомобилей в городе, при всей своей индивидуальной и общественной полезности, сопряжено с гораздо более высокими индивидуальными и экологическими издержками, чем поездки на общественном транспорте.

Так, во Франции и Германии приоритет в движении целиком отдан автобусам и троллейбусам. Полосы для общественного транспорта, к тому же отделенные бетонными барьерами, в Париже вынудили многих автомобилистов пересесть на автобусы и метро. А в Берлине пользоваться подземкой не брезгуют даже бизнесмены и высокопоставленные чиновники. Задачей московской администрации с недавнего времени также является решение наболевшего вопроса борьбы с пробками посредством популяризации общественного транспорта.

За последние год-два дорожное полотно в Москве на европейский манер изрисовано разметкой, гордо украшенной большой буквой А. В рамках программы по реконструкции «вылетных» магистралей выделяется в общей сложности более 460 км полос для автобусов-экспрессов и полуэкспрессов.

Однако ставшие визитной карточкой российской столицы пробки на дорогах никуда не делись, а московские автомобилисты по-прежнему предпочитают добираться до работы на личном автомобиле. И дело тут не только в том, что подвижной состав общественного транспорта не комфортный, маршруты составлены неудобно, расписания часто не соблюдаются (во многом способствуют задержкам турникеты, расположенные в салонах).

Для достижения цели оптимального перераспределения пассажиров между личным и общественным транспортом необходим комплекс мероприятий транспортной политики, скоординиро-

ванных по обоим возможным направлениям. Среди мер по привлечению людей к использованию общественного транспорта можно отметить следующие:

- создание системы скоростных трамваев, легкого метро;
- увеличение комфорtnости общественного транспорта (климат-контроль, Wi-Fi);
- увеличение скорости обслуживания пассажиров имеющимися системами (выделение автобусных полос, введение новой системы валидаторов, позволяющих быстрее осуществлять посадку и высадку пассажиров, сокращение интервалов движения подвижного состава);
- снижение цен на проезд, организация единого билета;
- строительство новых станций и линий метро.

К дестимулирующим мерам поездок на личных автомобилях можно отнести:

- повышение стоимости использования личных автомобилей (тарифы за парковку, за въезд в центральные и культурно-исторические части города, налоги на бензин, на покупку автомобилей);
- передача полос движения автомобилей общественному транспорту;
- сокращение количества парковочных мест в центрах городов.

В совокупности указанные меры будут способствовать как увеличению пассажиропотока на общественном транспорте, так и средней скорости перемещения людей по городу (вследствие того, что на дорогах станет свободнее).

К сожалению, власти Москвы ведут иррациональную политику, одновременно стимулируя использование и общественного и личного транспорта. С одной стороны, увеличивается пропускная способность магистралей Москвы – за счет как реконструкции и расширения существующих трасс, так и строительства новых дорог-дублеров, ведется реконструкция и строительство участков автомобильных дорог, параллельных линиям общественного транспорта. А с другой стороны, предпринимаются меры по стимулированию использования общественного транспорта: стро-

ятся новые станции метрополитена, выделяются линии для проезда автобусов и троллейбусов.

Но между конверсией полосы движения – предоставлением ее в пользу общественного транспорта (таким образом, пропускная способность дороги для личных автомобилей сокращается) – и созданием дополнительной полосы движения (строительство дополнительных полос для общественного транспорта без сокращения полос движения для личного автотранспорта) существует огромная разница. Метод «конверсии полосы движения» улучшает условия движения общественного транспорта и сдерживает использование личных автомобилей. Метод «создания дополнительной полосы движения» поощряет интересы автовладельцев.

Другими словами, инвестиции направляются в две конкурирующие транспортные инфраструктуры. Этот факт подтверждается и распределением бюджетных затрат: 59,49% приходится на развитие автомобильных дорог, УДС и парковочного пространства против 38,9% – в развитие общественного транспорта. Таким образом, несмотря на номинальные (политические) задачи, реальный (инвестиционный) приоритет по-прежнему отдается дорожному строительству.

Для системного решения проблемы необходимо начинать сокращать автопользование посредством повышения стоимости использования личных автомобилей, ударно развивая общественный транспорт, одновременно расширяя возможности пеших и велосипедных маршрутов. И самое главное – необходимо укоренить в широкой общественности осознание того, что автовладелец находится на последнем месте в ряду претендентов на городское пространство, так как его поведение не просто наименее эффективно и наиболее затратно, но и прямо опасно, вредно и разрушительно для общественных благ и пользы.

Конечно, ограничение движения транспортного потока с помощью специальных планировочных и инженерных решений всегда вызывает общественные дебаты. Группы, лоббирующие те или иные специальные интересы, а так-

же некоторые масс-медиа выступают против внесения любых ограничений интересов автовладельцев. Но здесь стоит оглянуться на опыт лучших мировых практик, в рамках которых общей чертой обустройства городских центров является четкая «антиавтомобильная» направленность.

Многие западные города сегодня начинают сокращать дорожную сеть, уничтожая в первую очередь транзитные эстакадные скоростные проезды: они уже осознали их губительность для городской среды. Проблема теперь в стоимости их разборки, поэтому возникают экзотические варианты использования – прогулочно-парковые пешеходные зоны, например, как в Сеуле, Нью-Йорке и Париже. В Париже сегодня снижают скорость проезда с помощью препятствий, системно сужают проезжую часть, главная автоэстакадная магистраль Жоржа Помпиду сужается на 25%, например, пешеходными делаются набережные. Зачем нам сегодня возвращать то, что завтра придется мучительно разбирать?

Примеров решений по стимулированию развития общественного транспорта существует много. Развитие метрополитена – не единственный выход, так как на сегодня 41% линий – 125 км – перегружены в 1,1–1,3 раза, условия перевозки пассажиров в часы «пик» достигают 6 чел./кв. м при норме 4,5 чел./кв. м.

Метро непременно должно функционировать в контексте с другими рельсовыми системами: пригородно-городским железнодорожным сообщением и современными трамвайными линиями. По сравнению с метрополитеном, современный скоростной трамвай способен перевозить не намного меньше пассажиров (20–30 тыс./час против 60–70 на метрополитене). Однако стоимость строительства его новых линий примерно в четыре раза ниже, чем линий метро, а комфорт, надежность и скорость сообщения могут быть приближены к уровню метрополитена.

Одним из удачных примеров транспортного планирования можно считать начавшуюся реанимацию Московской окружной железной дороги, ранее используемой для грузоперевозок. Власти Москвы рассчитывают увеличить пассажирские перевоз-

ки железнодорожным транспортом внутри города к 2016 году в полтора раза.

Одновременно стоит задуматься над оптимизацией пассажирского и автомобильного трафиков за счет факторов размещения рабочих мест и резидентного поведения домохозяйств. Согласно данным известного российского урбаниста А.И. Стрельникова, 38% всех рабочих мест, имеющихся в московской агломерации, сосредоточено на центральном пятаке, занимающем всего 6,5% номинальной городской территории.

Эта невероятная концентрация рабочих мест вызывает мощнейшие маятниковые потоки (в центр – утром, из центра – вечером). Резидентная мобильность, то есть частота смены места жительства, происходящая обычно в связи со сменой места работы, способствует снижению дальности поездок горожан, суммарной транспортной работы, выполняемой в городе, а значит и снижению пассажирского и автомобильного трафиков.

Конечно, проблема большого притока людей – это проблема всех крупных городов России: они дают множество возможностей заработать любому гражданину. И транспортные проблемы Москвы должны сподвигнуть влиятельных деятелей государства начать-таки развивать регионы не только в их пользу, но и в пользу столице. Тогда проблемы передвижения жителей в пределах своего города отчасти исчезнут сами.

**Е.М. Решетова,**  
канд. экон. наук,  
старший научный сотрудник  
Института экономики транспорта  
и транспортной политики НИУ ВШЭ

