

Транспорт больших городов: повысить комфорт и безопасность

А. С. МИШАРИН, докт. техн. наук, губернатор Свердловской области,
президент Российской академии транспорта (РАТ)



Решить транспортные проблемы в больших городах можно только в том случае, если дорожная ситуация будет в корне изменена на основе современных методов организации движения. В столице Среднего Урала Екатеринбурге начата работа по созданию принципиально новой сети городского транспорта и модернизации системы управления транспортом.

За последние десятилетия транспортная ситуация в больших городах серьезно осложнилась. Признаки неблагополучия почти везде одинаковы: пробки на дорогах, задержки движения городского пассажирского транспорта, рост аварийности, высокий уровень риска ДТП и другие явления, увеличивающие напряженность на городских улицах.

Транспортные проблемы, с которыми сталкивается большинство российских городов-миллионников, присущи и Екатеринбургу. В последнее время в столице Среднего Урала колоссальное развитие получило как жилищное, так и бизнес-строительство. При этом развитие транспортной инфраструктуры катастрофически отстало от его темпов. В результате такие сферы, как общественный транспорт, реконструкция дорог, метростроение, требуют сегодня особого внимания.

Продолжается процесс урбанизации. Например, в Свердловской области в городах живет 87 % населения. Поскольку конкурентоспособные города укрепляются, можно сделать вывод, что численность жителей Екатеринбурга будет расти и за счет жителей малых городов. Это объективный процесс, вызванный конкуренцией.

Конкуренция состоит в качестве образования, уровне культуры, в транспортной доступности — всех тех факторов, которые включаются в понятие «качество жизни». И здесь перед руководителями больших городов встают противоречивые задачи. С одной стороны, необходимо сохранять исторический облик города, исторические ценности, принадлежащие не только нынешнему, но и будущим поколениям. С другой — нужно продолжать строи-

тельство и обеспечивать конкурентоспособность города, следовательно — вкладывать большие средства, привлекать инвесторов.

Факторы инвестиционной привлекательности

Чтобы привлечь инвестиции, нужно, во-первых, стремиться к реализации комплексных проектов расширения территорий городов. В правильности этого утверждения можно убедиться на примере Екатеринбурга, население которого составляет почти 1,5 млн человек (с учетом городов-спутников — 2,5 млн). В городе появляются новые территории застройки — например, микрорайон Академический, где строится район на 300 тыс. жителей. При его строительстве только за 2 года привлечено 100 млн долл. бюджетных и более 1 млрд долл. внебюджетных средств. Сегодня в этом районе уже живет более 25 тыс. человек, ежегодно вводится по 1,5 млн кв. м жилой площади. Район строится с учетом всех современных требований: здесь есть социальные и культурные учреждения, рабочие места, будет университет.

Во-вторых, для повышения инвестиционной привлекательности региона необходимо развивать транспортную инфраструктуру. Постоянно занимаясь транспортными проблемами, я прихожу к выводу, что автомобиль — слишком дорогой вид транспорта, особенно для больших городов. Например, автомобильный коллапс Москвы создают всего 15 % от общего числа пассажиров, т. е. малая доля населения, а проблема касается всего города. Мы подошли к моменту, когда необходимо создавать новые виды транспорта для крупных городов. По убеждению руководства

области, эта проблема будет решена в ближайшее время.

Программные цели

Екатеринбург нуждается в создании сбалансированной транспортной системы города, удобной и безопасной для жизни в условиях высокого уровня автомобилизации. Ее формирование должно идти на основе продуманной транспортной политики, включающей в себя меры по улучшению качества услуг пассажирского транспорта и совершенствованию магистральной улично-дорожной сети.

Основными задачами в области построения сбалансированной городской транспортной системы являются:

- развитие общественного транспорта, создание приоритетных условий его движения по улично-дорожной сети, модернизация автобусного, трамвайно-троллейбусного парка и инженерных коммуникаций, продолжение строительства метрополитена, развитие городской электрички, создание новых видов скоростного общественного транспорта;
- развитие магистральной улично-дорожной сети за счет строительства внешнего транспортного кольца и увеличения пропускной способности внутренних транспортных колец, строительство многоуровневых развязок на магистральных улицах и транспортных кольцах, а также внеуличных пешеходных переходов, пешеходных зон;
- создание системы автостоянок, в том числе временного и постоянного пользования, перехватывающих автостоянок с дифференцированными режимами работы;
- совершенствование организации дорожного движения на основе использования современных технологий адаптивного управления транспортными потоками.

Сегодня на федеральном уровне формируется программа по развитию муниципального транспорта, которая коснется и транспортной системы Свердловской области. Нам нужно соз-

дать принципиально новую сеть городского транспорта, которая соединит все районы Екатеринбурга и города-спутники, что очень важно для формирования таких новых районов, как Медный, Истокский, Березовский, ВИЗ-Правобережный.

В ближайшие 6–9 лет в городе необходимо заменить устаревший подвижной состав, принять ряд мер для вывода из центра города индивидуального транспорта, изменить систему управления транспортом. В настоящее время соответствующая программа проходит актуализацию. Она будет обсуждаться на заседании президиума правительства Свердловской области, затем, возможно, должна будет пройти общественные слушания и обрести форму закона или постановления, чтобы для ее реализации мы получили финансирование из разных источников.

Повысить пропускную способность уличной сети

По уровню автомобилизации Екатеринбург уступает лишь Москве и Санкт-Петербургу. Мы работаем над повышением пропускной способности уличной сети, особенно в центре города, руководствуясь тем, что «расшивка» узких мест на автодорогах не должна быть дорогостоящим, «точечным» и растянутым по времени мероприятием.

Приведу пример. Реконструировался перекресток центральных дорог. Работы велись долго, дорожные строители перекрывали то один, то другой участок перекрестка, что сопровождалось существенным увеличением пробок на других улицах. Первоначально предполагалось, что реконструкция пройдет в несколько этапов и дорожники не будут полностью ограничивать движение. На деле вышло по-другому. Одну из важных магистралей города частично перекрыли на несколько суток, и работы велись только днем, т. е. условия интенсивного городского движения были полностью проигнорированы. Пришлось вмешаться. Выяснилось, что подрядчик взял одновременно несколько десятков заказов и ему не хватало людей, чтобы работать в соответствии с предварительно составленным графиком.

Сейчас ситуация изменилась. ГИБДД выступает с инициативой проведения ремонтов дорог ночью, а также вывода в ночь части транспорта. Поступило предложение вернуться к ночным перевозкам крупногабаритных грузов, продуктов, горюче-смазочных материалов.



Фото Алексея Кунилова

При реализации крупных дорожных проектов очень важна согласованность действий. Приступая к строительству любой развязки, необходимо расширять и дороги, которые она соединяет, чтобы избежать появления «бутылочных горлышек», сводящих на нет эффект любых, даже самых дорогостоящих проектов. По моему поручению Министерство транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области и руководство города Екатеринбурга создали совместную рабочую группу, в обязанности которой входит разбираться в каждой конкретной ситуации.

О ремонте дорог

В городе активно ведется ремонт дорог. В 2010 г. в муниципальных округах и Екатеринбурге отремонтировали почти 10 % из 11 млн кв. м всей уличной дорожной сети, т. е. более 1 млн кв. м; в 2011 г. работы были выполнены с такими же показателями.

Процесс осложняется из-за большого скопления машин во дворах, на которое не рассчитаны придомовые площадки. Сейчас проблема частично решается благодаря службам, отвечающим за повышение дисциплины на дорогах; в городе постоянно увеличивается парк автоэвакуаторов.

Экологические виды транспорта

Наша область имеет все ресурсы для создания кластера по выпуску новых видов городского электротранспорта и производству комплектующих для него. В кластер могут войти и предприятия химической промышленности, так как в перспективе металл, из которого делаются корпуса трамваев, должен быть заменен пластиком.

О создании такого кластера шла речь на недавнем совещании, которое было посвящено развитию транспортного

комплекса и прошло в одном из пяти филиалов Екатеринбургского трамвайно-троллейбусного управления (ЕТТУ) — Западном трамвайном депо. Его парк уже пополнился несколькими последними модификациями трамвая «Спектр» производства завода «Уралтрансмаш».

Конструкторы этого завода работают над модернизацией существующих и созданием новых моделей. В частности, модель трамвая 405-11 будет оснащена оборудованием, позволяющем машине автономно, т. е. без контактной сети, преодолевать расстояние до 120 км. Пока в качестве комплектующих рассматривается продукция немецких заводов, однако в дальнейшем планируется наладить выпуск подобного оборудования на наших предприятиях. Готовится к выпуску модель 71-409 — это низкопольный трехсекционный трамвай со спаренными вагонами, который также будет оснащен автономной энергоустановкой и позволит вывести городской транспорт на качественно новый уровень.

Помимо развития экологически чистого электротранспорта планируется перевод городского транспорта (в том числе маршрутных такси) на природный газ. Сегодня 80 % загрязнения воздуха Екатеринбурга приходится на выбросы автотранспорта. Уже подписано соглашение с Газпромом о создании сети заправочных станций.

Екатеринбургский метрополитен

На сегодняшний день в Екатеринбурге услугами метро пользуются 14 % пассажиров. Недавно была введена в строй очередная станция метро — «Ботаническая». С ее запуском фактически завершилось строительство в городе первой линии метрополитена: подземка связала северную часть мегаполиса с

жужными микрорайонами. В церемонии открытия станции принял участие президент РФ Д. А. Медведев. На очереди — еще одна станция, с пуском которой доля пассажиров, пользующихся метро, увеличится почти до 20 % (т. е. в метро будет ездить каждый пятый пассажир). Начато строительство второй линии метро: от ВИЗа (Верх-Исетского завода) до Каменных палаток.

Безусловно, все расходы на строительство метрополитена город не сможет взять на себя. Необходимо участие в проекте и региона, и федерации, и частного бизнеса. Это должен быть проект, реализуемый на основе государственно-частного партнерства. Как известно, именно так, на условиях концессии, построен метрополитен в Шанхае. Строительство второго кольца в Москве тоже будет финансироваться как проект ГЧП. По такому же пути пойдет и Екатеринбург. По предварительным подсчетам, чтобы запланированные станции были построены до 2018 г., необходимы инвестиции в размере более 50 млрд руб.

Скоростной железнодорожный транспорт

Министерство транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области начало работу над вопросом об организации скоростного железнодорожного сообщения между Екатеринбургом и Каменским-Уральским.

Такая идея возникла в ходе встречи со стипендиатами президентской премии в области научно-исследовательской и опытно-конструкторской деятельности. Молодые специалисты говорили о необходимости подготовки кадров для новых высокотехнологичных производств, которые сегодня открываются на Среднем Урале; был поднят

вопрос о необходимости открытия в Каменске-Уральском новых филиалов высших учебных заведений. Но это не единственный путь повышения доступности современного образования. Сегодня одним из приоритетов деятельности региональных властей является развитие транспортной инфраструктуры, в том числе создание нового поколения железнодорожного транспорта. Если от Каменска-Уральского до Екатеринбурга можно будет добраться за час, молодежь сможет ездить на учебу в областной центр. Кроме того, организация скоростного движения будет стимулировать деловую активность в муниципалитете.

Такой же проект реализуется и в отношении г. Нижнего Тагила: специалисты также ищут оптимальный вариант организации скоростного сообщения по железной дороге. Планируется, что поезд из Нижнего Тагила будет ехать до столицы Среднего Урала с остановками в Верх-Нейвинске и Невьянске всего 1 час (сегодня обычный состав идет в Екатеринбург более 3 часов, скоростная электричка — 2 часа 20 минут). Ожидается, что на скоростные электропоезда пересядут не только нынешние пассажиры электричек, но и те, кто едет из одного города в другой на автомобиле. Кроме того, организация скоростного движения позволит привлечь в нижнетагильские спортивные центры и на горнолыжные курорты туристов и любителей активного отдыха.

Новый транспортно-пересадочный узел

Еще один важный шаг в развитии железнодорожного транспорта — соглашение о развитии и благоустройстве территории, прилегающей к железнодорожному вокзалу Екатеринбурга. Его



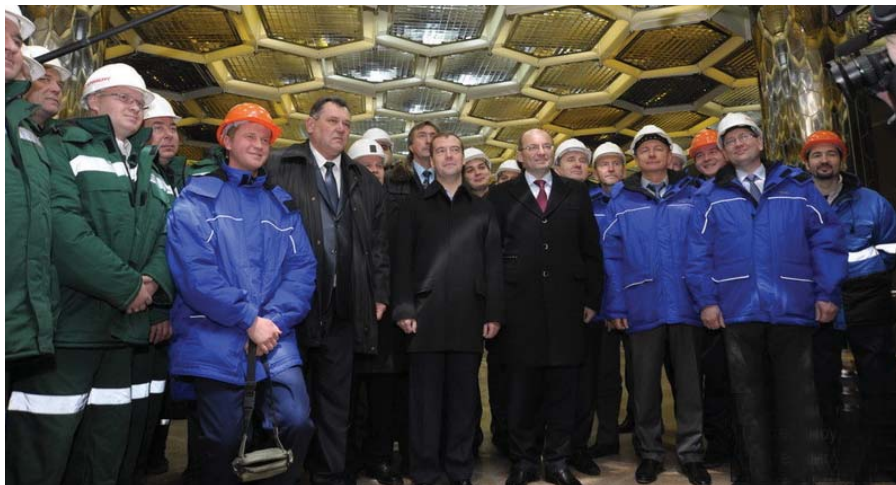
Подписание соглашения о развитии и благоустройстве территории, прилегающей к ж.-д. вокзалу Екатеринбурга

подписали губернатор, глава администрации Екатеринбурга и начальник дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» С. Б. Абрамов в присутствии вице-президента ОАО «РЖД» В. В. Михайлова. Этот проект является составной частью капитальной реконструкции самого вокзала Екатеринбург-пассажирский, стоимость которой предварительно оценивается в 10 млрд рублей.

Соглашение предполагает проведение комплекса организационных и инженерно-технических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности пассажиров и инфраструктуры, а также на предупреждение противоправных действий и исключение несанкционированной деятельности торговых объектов, парковок и такси. Предполагается полностью реорганизовать привокзальную площадь и примыкающую часть, оптимизировать схему движения общественного транспорта.

За правительством Свердловской области закрепляется координация работы ОАО «РЖД» и взаимодействия всех структур, задействованных в благоустройстве территории, согласование паспортов регулярных автобусных маршрутов. Администрация Екатеринбурга возьмет на себя создание условий для благоустройства территории и организацию всех необходимых технологических процессов. В свою очередь, ОАО «РЖД» обязуется участвовать в разработке транспортных схем и координации работы железнодорожного и автомобильного пассажирского транспорта, а также обеспечить необходимый уровень безопасности.

Все работы станут составной частью проекта по созданию на базе железнодорожного вокзала и Северного автовокзала нового транспортно-пересадочного узла Екатеринбурга. Его реализацией займется дочерняя структура ОАО «РЖД — Развитие вокзалов» и ОАО «Корпорация развития Среднего Урала» — ООО «Развитие вокзалов Урала». Строительство планируется начать в 2012 г., завершить к 2015 г.



Д. А. Медведев и А. С. Мишарин на церемонии открытия станции «Ботаническая», фото с сайта www.ekburg.ru