

Возможные средства разгрузки автодорог помимо ограничения въезда в центр Москвы

01.09.2015

Директор Центра исследований постиндустриального общества, экономист Владислав Иноземцев написал статью в газете [vedomosti](http://vedomosti.ru) об альтернативе частному автомобилю в Москве.

В скором времени может так случиться, что ситуация на московских улицах, приведет к необходимости ограничения въезда транспорта в город. Осенью в Москву предсказуемо возвращаются пробки, с годами они не такие ощутимые, как несколько лет назад, поскольку меры столичных властей по сокращению трафика в городе принесли результат, плюс последствия экономического спада. Но проблема транспорта в Москве связана и с физической непригодностью города для такого количества автомобилей. Кроме того, по городу ездит больше служебных машин, чем во всех столицах Европы, вместе взятых, нет практики снимать жилье ближе к работе, общественный транспорт менее удобный, чем в большинстве европейских городов.

В последние годы власти Москвы используют множество методов борьбы с пробками, включая расширение вылетных магистралей, изменение движения по многим улицам, введение выделенных полос для общественного транспорта, создание зоны платных парковок в центре Москвы. По примеру Европы, можно говорить о следующем, после ограничительных мер, этапе решения проблем трафика, когда создаются условия, чтобы частным автотранспортом в городе пользовались меньше. По данным Росгидромета, в Москве на долю автомашин приходится до 90% всех вредных выбросов, или почти 1,2 млн т опасных для здоровья веществ в год (по 10 кг на одного жителя в сутки). Показатель для Берлина сейчас ниже в 3,7 раза. И в этом случае, как легко понять, новые улицы и магистрали скорее не решают, а только усугубляют проблему, а ситуация на московских улицах подталкивает к постановке крайне непопулярного вопроса ограничения въезда в город и сокращения числа автомобилей, передвигающихся по его улицам. С этой целью можно было бы рассмотреть несколько мер.

Во-первых, система платного въезда в город, которую применяют в крупных городах мира, например, Лондоне, хотя подобные же практики используются в Сингапуре, Милане и Риге. Обычно ограничивается въезд в центр города, а оплата составляет от 5 евро (400 руб.) в Милане до 11,5 евро (1200 руб.) в Лондоне в день. В Москве понятие «центр» могло бы применяться ко всей части города, расположенной внутри ТТК, чтобы не тратиться на новые камеры и системы наблюдения, можно использовать виньетку, которую можно купить в любой торговой точке или на бензозаправке, в которой есть чип, дистанционно считывающийся сотрудниками ДПС или машинами ЦОДД при движении автомобиля по улицам города или нахождении на платных стоянках. "Ее можно было бы продавать на день, неделю, месяц и использовать на разных автомобилях. Единственным дополнительным требованием я бы сделал градацию виньеток по уровню экологической опасности автомашин, в зависимости от мощности двигателя и объемов выбросов загрязняющих веществ", - пишет автор. Такую же систему можно применять к въезду в пределы МКАД, так как ограничение въезда только внутри ТТК может спровоцировать коллапс в прилегающих к нему районах.

Во-вторых, нужно развивать два альтернативных направления освобождения города от частного автотранспорта, за счет услуг такси и нового вида общественного транспорта в виде небольших автобусов, работающих рядом с метро. Уже сейчас в пределах Садового кольца можно доехать на такси за 250-300 рублей, то есть за цену двухчасовой парковки на самых центральных улицах города. Эти цены можно удерживать, несмотря на инфляцию, или даже снижать их, что в условиях платного въезда в город сделало бы использование такси более выгодным, чем личного транспорта. Кроме того, можно создать парк небольших автобусов, используемых в Вене, Мадриде, Риме и многих других европейских городах со сложным для проезда центром, обеспечивая их круговое движение на коротких маршрутах как в центре города, так и в пределах километра от периферийных станций метро, обеспечивая более простой подъезд к ним. Это будет более эффективным, чем наращивать парк обычных автобусов и троллейбусов, следующих по длинным маршрутам и проигрывающих метро по времени доставки пассажира. Таким образом, общественный транспорт, чтобы стать реальной альтернативой автомобилям, должен существенно модернизироваться.

Далее важно то, что руководство Москвы пытается внедрить систему car sharing, сделав Москву самым удобным в мире городом в этом отношении. Сегодня многие мегаполисы внедрили подобную систему, но цены на услуги «машин на час» остаются высокими, на уровне 12-14/час евро. Если в Москве удастся удерживать цену в 1200 рублей/день, такие автомобили могли бы быть освобождены как от оплаты за въезд, так и от расчетов за парковку.

При выборе мер, московским властям нужно помнить, что при 3,8 млн. автомобилей в Москве и числе жителей в 12 млн человек, количество выигравших от улучшения экологической обстановки и развития общественного транспорта может оказаться выше, чем недовольных. Для успеха любых мер нужно сделать систему расчетов и трат собранных средств прозрачной для горожан, и альтернативные решения, типа car sharing не должны отвлекать на себя ни копейки бюджетных

средств. Если реформа окажется достаточно прозрачной, не потребует отвлечения городских средств и принесет большинству горожан определенные преимущества, ее удастся реализовать относительно безболезненно. Москвичам нужно понимать, что в связи с пространственными особенностями исторического центра Москвы, иных способов улучшения московского трафика у властей нет.

Адрес страницы: <http://ryazansky.mos.ru/presscenter/news/detail/2116173.html>

[Управа Рязанского района города Москвы](#)