

«МОСКВИЧИ НАЧНУТ ДОВЕРЯТЬ ОБЩЕСТВЕННОМУ ТРАНСПОРТУ» В МОСКВЕ ИДЕТ БОРЬБА С АВТОМОБИЛЬНЫМИ ПРОБКАМИ. ОДНИМ ИЗ СПОСОБОВ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ ВЛАСТИ СЧИТАЮТ КАЧЕСТВЕННОЕ УЛУЧШЕНИЕ ПРОЕЗДА В СТОЛИЧНОМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ И С ПОМОЩЬЮ М2М-ТЕХНОЛОГИЙ. О ТОМ, КАК В СВЯЗИ С ЭТИМ ДОЛЖНА ИЗМЕНИТЬСЯ СИТУАЦИЯ НА УЛИЦАХ ГОРОДА, КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ ЕКАТЕРИНЕ ШМАТОВИЧ РАССКАЗАЛ ГЛАВА ЦЕНТРА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МОСКВЫ ИГОРЬ КОРОЛЕВ.

BUSINESS GUIDE: Игорь Геннадьевич, почему в Москве, которая все же не является самым крупным городом в мире, уже несколько лет не могут решить вопрос пробок на дорогах, которые порой растягиваются на полдня? Как известно, более густонаселенные Нью-Йорк и Токио вполне справляются с этой проблемой...

ИГОРЬ КОРОЛЕВ: Сейчас практически любой мегаполис мира сталкивается с проблемой автомобильных пробок. Москвы, учитывая существующую улично-дорожную сеть, это тоже коснулось. По определенным объективным причинам количество транспорта, одновременно перемещающегося по улицам российской столицы, не может оптимально распределиться на дорогах города таким образом, чтобы нигде никаких помех движению не возникало. Кардинально решить эту проблему, то есть совсем ликвидировать заторы, в краткосрочной перспективе не представляется возможным. Это опять же опыт всех мировых столиц. Улучшить ситуацию можно путем строительства новых дорог и развязок, расширения существующей дорожной сети и внедрения различных систем управления движением. Так, автоматизированные системы управления движением и системы телеобзора, контролирующие городские автопотоки, позволяют сократить задержки в движении.

Но при этом мы всегда будем сталкиваться с так называемой проблемой отложенного спроса: улучшение условий движения на конкретном участке дорожного полотна привлечет большее количество транспорта. Поскольку известно, что многие семьи имеют по несколько автомобилей. И если сегодня в город выезжает одна машина, то в случае улучшения транспортной ситуации выедут все остальные. Тем самым количество одновременно движущегося транспорта увеличивается. Вот и получается бег по кругу...

Вместе с тем создание общегородской системы управления движением позволит избежать длительных задержек движения автомобилей на столичных дорогах.

Что касается пробок, якобы растянувшихся на полдня. Будучи руководителем Центра телеавтоматического управления движением транспорта, в такие тяжелые заторовые ситуации я попадал не более двух раз, и то в 2010 году. При чем связано это было исключительно с внешними факторами — обильным снегопадом, существенно замедлившим движение, в результате чего уличная сеть была не в состоянии переварить то количество машин, которое одновременно по ней двигалось.

Мировые столицы применяют различные способы регулирования движения. Например, в Лондоне существуют ограничения на перемещение автомобилей в центре города. В ряде европейских мегаполисов практикуют платный въезд в центральную часть города, запрещают парковку и даже умышленно идут на сокращение парковочных мест у центральных офисов, чтобы люди с личных автомобилей пересаживались на общественный транспорт. Столь жесткие меры применяются для того, чтобы до минимума сократить



поездки по городу. Но Москва по такому запретительному пути не идет. Хотя все возможное для привлечения горожан к общественному пассажирскому транспорту будет сделано. В принципе на это и нацелена вся работа транспортного комплекса российской столицы.

ВГ: Может ли в этом помочь внедрение интеллектуальных систем на транспорте, о которых сейчас так много говорится?

И. К.: В решении транспортных проблем Москвы, как я уже сказал, мы учитываем весь имеющийся мировой опыт применения интеллектуальных систем. Напомню, что в столице сейчас реализуется программа «Создание интеллектуальной транспортной системы (ИТС)». Она включает в себя в том числе и разработку мощного навигационного ресурса, который позволит с помощью ГЛОНАСС контролировать движение общественного транспорта — своевременное прибытие и движение по маршрутам автобусов, троллейбусов и трамваев. А также обеспечивает эффективное движение по городу с помощью так называемого умного светофора — это самая современная система, позволяющая адаптировать работу светофорного объекта под ситуацию на конкретном перекрестке. Первый этап внедрения ИТС на улицах Москвы произойдет уже до конца нынешнего года. Весь про-

ИГОРЬ КОРОЛЕВ: ЧТОБЫ ЖИТЕЛИ ГОРОДА ЗАХОТЕЛИ ПЕРЕМЕЩАТЬСЯ ПО МОСКВЕ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ, НУЖНО НЕ ТОЛЬКО ОБЕСПЕЧИТЬ ЕГО ПРИОРИТЕТНОЕ ДВИЖЕНИЕ, НО И МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЗАМЕНИВ АВТОБУСЫ, ТРОЛЛЕЙБУСЫ И ТРАМВАИ, УЛУЧШИТЬ УСЛОВИЯ ПРОЕЗДА В МЕТРО

ект рассчитан на три года. Далее будут выполняться работы по его совершенствованию. В принципе любая интеллектуальная система позволяет контролировать ситуацию и влиять на нее. Но окончательно решить транспортную проблему она не позволит, потому что существуют определенные физические и математические законы, при которых две ключевых составляющих — пропускная способность уличной сети и количество автомобилей в городе — сейчас развиваются неравномерно. То есть транспортная сеть столицы с большим трудом справляется с потоком частных машин, число которых ежегодно увеличивается.

Выход из этой ситуации — приоритет общественного транспорта и, как я уже отметил, создание систем, контролирующих дорожное движение. Однако на практике интеллектуальные транспортные системы позволяют решить проблему заторов максимум на 30%. Что это означает? Например, расстояние с окраины до центра города в выходной день при соблюдении скоростного режима можно преодолеть за полчаса, в будни — за полтора-два часа. При включении системы это время в пути может уменьшиться на 30 минут, но все равно так же быстро, как в субботу и воскресенье, добраться не удастся.

Что касается наземного общественного транспорта, то здесь помимо внедрения интеллектуальной системы четкое и регулярное движение автобусов и троллейбусов будет обеспечено за счет создания отдельных дорожных полос. Такая работа в настоящее время активно ведется. На данный момент в Москве существует два участка с выделенной полосой для приоритетного движения общественного транспорта — на Волоколамском шоссе и проспекте Андропова. До конца текущего года и в течение следующего планируется увеличение таких полос.

Помимо этого ведется работа по созданию перехватывающих паркингов и стоянок. Это тоже серьезный резерв для облегчения дорожного движения. В комплексе все эти мероприятия в течение нескольких лет позволят вывести ситуацию на автомагистралях Москвы на уровень мировых столиц.

ВГ: Как планируете бороться с нарушителями новых дорожных правил? Ведь наверняка по отдельной и свободной полосе захотят проскочить многие автолюбители...

И. К.: Как и с любыми другими нарушителями ПДД. За движение по выделенной полосе водители транспортных средств будут наказываться так же, как за нарушение скоростного режима, проезд на красный свет и т. д. Для контроля за режимом движения по выделенной полосе будут применяться уже известная россиянам автоматическая система фото- и видеофиксации нарушителей.

ВГ: В ряде европейских стран общественный транспорт гораздо более популярен, чем личный. У нас же сложилась совсем другая культура: чем больше машин в семье, тем лучше. Как еще кроме создания выделенных полос собираетесь пересаживать людей на автобусы и трамваи?

И. К.: Действительно, как я уже говорил, многие московские семьи сейчас имеют по несколько машин. Приобретая автомобиль, люди согласны простаивать в пробках, находясь в своем авто. И та система общественного транспорта, которая сложилась в Москве за последние годы, их не привлекает.

Чтобы жители города захотели перемещаться по Москве на общественном транспорте, нужно не только обеспечить его приоритетное движение, но и модернизировать подвижной состав, заменив автобусы, троллейбусы и трамваи, улучшить условия проезда в метро. Также необходимо четко отрегулировать движение наземного пассажирского транспорта, его прибытие-убытие и время в пути по маршрутам, как в европейских городах, где задержка общественного транспорта — нонсенс. Человек должен быть уверен, что, допустим, на автобусе он прибьет в пункт назначения через 20 минут, притом что на машине он может проехать этот участок и за два часа.

Также важно создание цивилизованных парковок у конечных станций метро, где человек может оставить авто и пересест на любой вид общественного транспорта. Думаю, что такой комплекс мер повлияет на москвичей и они начнут доверять общественному транспорту. ■

ПЕРВЫЙ ЭТАП ВНЕДРЕНИЯ ИТС НА УЛИЦАХ МОСКВЫ ПРОИЗОЙДЕТ УЖЕ ДО КОНЦА НЫНЕШНЕГО ГОДА



АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС