

# ПРОСТРАНСТВО ЭКОНОМИТ ВРЕМЯ «Я ВИДЕЛ АД. ОН ТУТ».

## ТАКОВЫ ОТЗЫВЫ ВОДИТЕЛЕЙ О ПРОБКАХ НА МАГИСТРАЛЯХ, ВЕДУЩИХ ИЗ МОСКВЫ. ЗАГОРОДНЫЕ ШОССЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНЫ ИМЕННО ДЛЯ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ. ОДНАКО ПРОБКИ БЫВАЮТ И НА «АВТОБАНАХ». В ЧЕМ ПРИЧИНА И КАК С ЭТИМ БОРОТЬСЯ? ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ

**ВСЕ РАДИ СКОРОСТИ** Российские Правила дорожного движения описывают автомагистраль как «дорогу, имеющую для каждого направления движения проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой (а при ее отсутствии — дорожным ограждением), без пересечений в одном уровне с другими дорогами, железнодорожными или трамвайными путями, пешеходными или велосипедными дорожками» и обозначенную соответствующим знаком. На автомагистрали запрещен доступ пешеходов, низкоскоростного транспорта типа тракторов, мопедов и скутеров, а также общественного транспорта. Движение задним ходом и учебная езда на магистралях также являются нарушением ПДД. В России магистралей не так уж много: их суммарная протяженность не превышает 700 км. В основном это участки трасс федерального значения в непосредственной близости от столицы.

Близкую к стандартам автомагистралей конструкцию имеют два московских кольца — МКАД и Третье транспортное. Однако эксплуатируются они в не совсем магистральном режиме. В частности, по МКАД проложены маршруты городских автобусов. Поэтому не стоит удивляться тому, что знаки на МКАД имеют белый фон, ведь это не дорога, а столичная улица, пусть и проложенная в основном по границе города и с особым скоростным режимом. В результате своего двойного назначения Московская кольцевая испытывает двойные проблемы. Как и у любой кольцевой трассы вокруг города, ее основная задача — дать возможность обогнуть мегаполис транзитному транспорту. Однако в роли таких транзитников зачастую оказываются местные автомобили. Из-за низкой связанности внутригородской сети им приходится выезжать на МКАД, чтобы попасть из одного района Москвы в другой. В результате «магистральная» МКАД загружается довольно противоестественным образом — за счет коротких поездок. Существенный вклад вносят и построенные рядом с кольцевой дорогой торговые комплексы. Подъезды к некоторым из них обустроены неправильно, либо не хватает мест на стоянках. На МКАД образуются очереди из машин, ожидающих возможности ее покинуть, а то и просто припаркованных. Это сужает ее как минимум на одну полосу.

Близость мегаполиса создает предпосылки для пробок на магистралях. Ситуация, знакомая всем въезжающим и даже проезжающим мимо: поток замедляется из-за того, что множество въезжающих автомобилей просто движутся слишком медленно, и блокируют правый ряд. Автомобили, подъезжающие по основной дороге, вынуждены уплотняться, что снижает скорость и само по себе, и из-за перестроений.

Бороться с таким замедлением можно только правильным обустройством, предоставив въезжающим на магистраль автомобилям возможность довести свою скорость до скорости потока на специальной разгонной полосе.

Необходимость снижения скорости или изменение числа рядов на магистрали могут появляться и по другим причинам. Иногда это ошибки планирования, случайные или вынужденные. Трудно назвать магистралью участок Ленинградского шоссе в Химках. Но можно его упомянуть как блестящую иллюстрацию того, как вредно отрицание арифметики. Ставшее бессветофорным в пределах Мо-

сквы Ленинградское шоссе уже на подъезде к МКАД имеет четыре полосы, а затем расширяется еще, принимая подъезжающие автомобили с внутренних полос МКАД. Затем к нему присоединяются еще две полосы, по которым в Химки въезжают автомобили с внешней стороны МКАД. Естественно, поток с семи полос очень трудно вместить в четыре, затем сливающиеся в три. Пробка здесь была неизбежной, а несколько лет назад стала неустранимой, после того как зарезервированные для расширения Ленинградского шоссе пространства к западу от него были заняты магазинами и автосалонами. Итог описан в пресс-релизе Государственной компании «Автодор»: «пропускная способность существующей дороги составляет 40 тыс. автомобилей в сутки. В отдельные дни на головном участке М10 — от Московской кольцевой автодороги до поворота на аэропорт Шереметьево-1 (протяженность участка 12 км) — интенсивность движения составляет до 135 тыс. автомобилей в сутки».

Единственная возможность избавиться от этой пробки — снизить спрос на этот участок дороги. Значительная часть автомобилей, проезжающих через эту часть Ленинградского шоссе, вполне может обойтись без Химок, а Химки — без них. Это транзитный транспорт, направляющийся в аэропорт Шереметьево, Зеленоград и далее вплоть до Санкт-Петербурга. Именно их возьмет на себя головной участок новой трассы Москва—Санкт-Петербург, который строит по концессии «Северо-Западная концессионная компания». Новая дорога обходит Химки, подходит к Шереметьево и далее следует более или менее параллельно существующей М10.

Ту же проблему решает и обход Вышнего Волочка. Если многие другие населенные пункты М10 просто пересекает насквозь и транзитный транспорт может двигаться со скоростью хотя бы 60 км/ч, то в Вышнем Волочке путь изобилует поворотами и перекрестками, что значительно замедляет движение. Новый участок длиной 72 км позволит двигаться с постоянной высокой скоростью.

Государственная компания «Автодор» также запланировала увеличить пропускную способность еще нескольких трасс путем прокладки объездов. Реализацией проекта около города Одинцово сейчас занимается ОАО «Главная дорога». Участок длиной около 18 км проклады-

вается не как автомагистраль, а как скоростная дорога, однако он позволит заметно повысить скорость движения — хотя бы до разрешенных ПДД 90 км/ч.

Кроме того, на дороге М4 «Дон» в Тульской и Липецкой областях были построены объезды всех населенных пунктов, через которые проходила трасса.

Для того чтобы компенсировать затраты на строительство и реконструкцию скоростных участков, вводится плата за проезд по таким дорогам. И здесь кроется еще одна возможность для возникновения пробок — пункты оплаты.

**ПЛАТА ЗА ПРОБКУ?** Платные дороги существуют в России с 1998 года, но заметными для Москвы они стали только в первую пятницу после момента открытия платного участка на 48–71-м км трассы М4. Пункт оплаты не смог достаточно быстро пропускать всех желающих проехать и, соответственно, обязанных оплатить проезд. При этом близость к столице гарантирует значительные потоки автомобилей. И это притом, что М4 уже до того, как стала платной, была достаточно качественной и просторной, так что восприятие пробки было усилено контрастом. Возможно, появившись пункт оплаты с такими же последствиями в Химках, никто и не обратил бы внимания на то, что средняя скорость снизилась с 5 км/ч до 4 км/ч.

Везде, где существуют платные дороги, их владельцам пришлось решать вопрос оплаты. В некоторых странах решили избавиться от оплаты за каждый участок: нужно просто купить постоянный пропуск, так называемую виньетку, которая наклеивается на ветровое стекло. Наличие виньеток и срок их действия контролируются различными способами, но, во всяком случае, останавливаться, для оплаты уже не нужно.

Там, где оплачиваются отдельные участки, используются различные методы. Простейший из них — киоски со сбором наличных. По нормативам «Автодора» один кассир должен пропускать до 2,5 автомобиля в минуту, то есть на обслуживание одной машины отводится 24 секунды. Однако стоимость проезда на ближайшем к Москве участке М4 относительно невелика, от 10 до 120 рублей (в зависимости от времени суток и типа автомобиля) и не у всех водителей есть при себе необходимая сумма без сдачи. Для того чтобы ускорить обслуживание, прием оплаты

автоматизируют. Самый быстрый способ оплаты — использование беспроводных транспондеров. Они позволяют проехать мимо пункта оплаты без остановки, лишь снизив скорость до 20–30 км/ч. Однако кто будет покупать транспондер ради разовой поездки? Стоимость устройства компании «Автодор-ПС» без учета скидок составляет 800 рублей, и еще 500 необходимо положить на счет при оформлении договора. Тем не менее уже в ноябре число проданных транспондеров перевалило за 5 тыс., а с учетом бесконтактных электронных карт, которые тоже ускоряют проезд через пункты оплаты, хоть и не так, как транспондеры, количество купленных средств электронной оплаты превысило 10 тыс. Владельцы транспондеров в первое время сталкивались с другой проблемой: предназначенные для них специальные полосы на пунктах оплаты во время пиковых нагрузок (в пятницу вечером в направлении из Москвы) занимали обычные пользователи, так что никакого ускорения не получалось. В «Автодоре» утверждают, что эта проблема будет решаться по мере роста числа водителей, использующих транспондеры и бесконтактные карты.

**ПОИСК И СПАСЕНИЕ** Проблемы с перегрузкой магистралей необходимо решать на этапе их проектирования. Пробки в пунктах оплаты также в общем предсказуемы, и их ликвидируют с помощью правильного планирования пункта оплаты и организационных мер вроде продажи транспондеров и приема платежных карт. Неизбежной остается необходимость ремонта дорог, в процессе которого пропускная способность магистралей будет снижена. Уменьшить тяжесть проблемы можно организационными мерами — оповещать о ремонтах заранее, рекомендовать пути объезда.

Абсолютно непредсказуемой причиной пробок остаются дорожно-транспортные происшествия. При небольшой неисправности автомобиль может самостоятельно переехать на резервную полосу на обочине и там ожидать эвакуатора или технической помощи. Однако столкновения или опрокидывания на высокой скорости могут привести к разрушению автомобиля, который займет заметную часть дороги.

Чтобы ускорить прибытие технической и медицинской помощи, а также полиции, необходима система оповещения о ДТП. Для этого используется видеонаблюдение, кроме того, на европейских магистралях через каждые несколько километров предусмотрен бесплатный телефон для вызова помощи. Информация о происшествии оперативно передается в соответствующие органы, что значительно ускоряет ликвидацию последствий аварии и освобождение дороги. Такой же системой уже оборудованы существующие платные участки дороги М4 «Дон» и будут оснащены новые строящиеся скоростные магистрали.

Заметную роль играет и общая культура водителей и соблюдение правил. В Японии или Германии водители даже в случае пробки не занимают обочину магистрали, что позволяет использовать ее автомобилям оперативных служб, и сами организуют свое движение по очереди в случае объездов. Но это уже относится скорее к общим вопросам организации движения, которые актуальны не только для магистралей, но и всех дорог, улиц и проездов. ■



**ГОРОДСКИЕ ПРОБКИ МОЖНО УМЕНЬШИТЬ НЕ РАСШИРЕНИЕМ ДОРОГ, А СОКРАЩЕНИЕМ КОЛИЧЕСТВА АВТОМОБИЛЕЙ**



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА