

Пробки стали характерным явлением не только для мегаполисов и больших городов, но даже сравнительно небольшие населенные пункты так же страдают этим недугом. Причин тому множество и мы о них писали.

Почему нет изменений ?

Почему ситуация прогрессивно ухудшается ? Разве нет специалистов ?

Есть и специалисты, есть и институты , есть и варианты решений. Почему же все застопорилось ?

Именно этой теме посвящена данная статья.

Суть проблемы в том, что администрации городов не готовы к переоценке этой ситуации. По сложившейся традиции эта проблема оценивается как вопрос третьего порядка. В разделе «разное» . Понимание проблемы есть , а вот понимание масштабности, скорости прогрессирования – нет.

Москва. Москва – столица, Москва историческая , Москва символ – это , безусловно, "старый город". Но площадь старого города достаточно мала, а население , в пропорциях, вообще ничтожно. Это культурный центр, центр притяжения москвичей и гостей столицы. Не только город, страна должна стремиться к тому, чтобы как можно больше людей посмотрели город, его достопримечательности, его красоту. По факту же мы это стремление варварски уничтожаем. Спросите гостей столицы : Что больше поразило в городе ? Ответ - пробки! Не Кремль, не Арбат, не театры и фонтаны, не ВВЦ, а пробки. Пробки , делающие остальное малоинтересным на фоне усталости и раздраженности. Спросите москвичей о месте работы. Главный критерий – близость к дому. Спросите горожан, любящий свой город, как часто они из спального района выезжают в центр? Спросите их про чудо реставрации в Царицыно.

Желание увидеть и посмотреть огромно. Но пробки... С семьей не выбраться...

Четвертое транспортное кольцо, за ним , в перспективе - пятое, шестое....

Население увеличивается, благосостояние увеличивает возможность приобретения второго или третьего автомобиля на семью. Чтобы мы не строили, как быстро не возводили бы автомагистрали, нам никогда не угнаться, не то что опередить, растущий парк въезжающих в город автомобилей. В этом смысле мы обречены.

Как следствие, неуклюжими кажутся попытки гаражного строительства, строительства паркингов и гостевых площадок. Стоимостной фактор машиноместа или стояночного места – это лишь один из неразрешимых аспектов проблемы.

Вызывает уважение и гордость публикации генплана Москвы, ознакомление горожан с перспективами развития каждого микрорайона. Все красиво и рационально. Есть стиль и перспективность. Но... Можно ли комфортно проживать в этом городе будущего? Какова роль транспортной схемы в этом плане? Как видятся

«пробки» в столичном завтра? Не выйдет ли - «написали на бумаге, да забыли про овраги»? Не хочется говорить о том, что плохо, хочется говорить о том, что хорошо. Но ложка дегтя бочку меда портит. Мы сейчас именно на этом уровне. Мы, вскользь, упоминаем о дегте и с увлечением говорим о меде.

Ситуация характерна для любого города, с поправкой на специфику.

Что разумнее- построить магазин или сделать разворотную площадку; построить заправку или сделать подземно – наземный паркинг; расширить рынок или сделать гостевую парковку? Ответ очевиден. Делать необходимо то, что несет максимальную прибыль. Это и поступления в бюджет, и интерес чиновников, и рабочие места. А обременение в виде организации гостевых машиномест – это реверанс в сторону необходимости. Это повсеместное положение по городам России и Украины. Если поставить вопрос:

Что важнее - принимать радикальные планы и решения или обсуждать эту тему, проявляя чудеса остроумия и рассудительности?

Я бы не задумываясь указал на второй ответ. Больному нужна хирургическая операция и время только усиливает необходимость. Но операция – это ответственность и определенный риск. Именно поэтому мы смазываем йодом большое место и поим пациента безобидным чаем с мятой.

Где обсуждение принятой транспортной схемы? Где принятые решения по общественному транспорту? Парковки и гаражи, устройство внутридворового пространства, схема размещений гостевых парковок и еще масса вопросов, на которые нет ответов. Есть имитация ответов. Утвержденная транспортная схема в виде

восьмиуровневой транспортной магистрали, расположенной на глубине 50 метров от уровня земли. Кому ее можно показать? Для чего она? Или схема расположения альтернативного города. Все это бюджетом проплачено и

утверждено. А смысл ?

Администрации не готовы эту проблему рассматривать как главнейшую. Это и логично. Построить парковку на 70 машиномест или перенести элеватор из центра города – задачи не сопоставимые. Разработать план по реализации «карточки горожанина», как фактор ценовой градации на стоимость парковки или купить 3 эвакуатора – не равнозначные задачи. Именно поэтому принципиальные решения откладываются. Разработать план реконструкции ГСК. А это тысячи горожан. Сама разработка подразумевает учет, разбивка гск на категории, схема решений, утверждение плана гордумой. Это большая, длительная и кропотливая работа. К такой работе, как правило, администрации еще не готовы. Но иного будущего нет, и чем раньше мы это поймем, тем легче будет контролировать ситуацию.

Нач. отдела Финогенов А.А.