

Пробки – это навсегда?

Пять причин дорожных заторов в Екатеринбурге. Как их устранить при недостатке финансов – власти города не знают

Наталья ДЮРЯГИНА,
Станислав БОГОМОЛОВ,
Ирина ГИЛЬФАНОВА,
Рудольф ГРАШИН

Недавнее заявление заместителя главы Екатеринбурга по транспорту и благоустройству **Алексея Бубнова** о том, что пробки пришли в уральскую столицу навсегда и с этим ничего не поделаешь, вызвало массу возмущённых комментариев екатеринбуржцев. В последнее время тема дорожных заторов в столице Урала стала действительно больной не только для автомобилистов, но и для пешеходов. Журналисты «Облазеты» постарались собрать возможные причины образования пробок в Екатеринбурге и узнать, можно ли разрешить эту проблему.

Причина № 1. Пешеходные фазы

Эти пробки – они к нам пришли навсегда, – сообщил **Алексей Бубнов** на заседании в Екатеринбургской городской думе в конце января. – Почему это резко произошло? В 2018 году был утверждён новый ГОСТ, по которому мы начали вводить пешеходные фазы на светофорных объектах. Сначала ввели пешеходные фазы на четырёх объектах – и город встал. ГИБДД дала команду откатить, и мы откатили. В прошлом году началась вторая фаза. 200 перекрёстков перевели в отдельную пешеходную фазу, а это уменьшает интенсивность движения.



Для начала разберёмся, что такое «пешеходные фазы». В новом ГОСТе сказано: «Не допускается пересечение транспортных и пешеходных потоков в одной фазе светофорного цикла регулирования». То есть, если раньше на Х-образных перекрёстках, со всех четырёх сторон которых есть пешеходные переходы, параллельно друг другу ехал транспорт и шли пешеходы, а потом по такому же принципу параллельно двигались другие стороны, то теперь по ГОСТу следует обособить пешеходные направления в разных фазах или отдать пешеходам одну фазу целиком. В результате машины стали дольше стоять на светофорах. Дольше стали ждать своей очереди на пересечение проезжей части и пешеходы, а чтобы снизить загруженность перекрёстков, для них уменьшили длительность зелёного сигнала. Это, в свою очередь, привело к росту количества нарушений ПДД со стороны пешеходов, сообщили журналисты «Облазеты» в Центре организации движения Екатеринбурга.

Парадокс – новшество, призванное защитить пешеходов, в итоге привело к росту нарушений с их стороны. И мы продолжаем его насаждать, увеличивая пробки. Хотя есть варианты, как избежать таких последствий.

Максим Едрышов, президент Федерации автоладельцев России, считает, что пробки возникают из-за бездумного введения пешеходной фазы.

Фаза пешеходов необязательно должна быть отдельной, её можно совмещать с разрешающим сигналом для автомобиля, – говорит он. – Яркий этому пример в Екатеринбурге – перекрёсток Ленина – Московская. Если ехать по проспекту Ленина в сторону Дворца молодёжи, то автомобиль видит предусмотренный ГОСТом новый светофор с белым мигающим человечком и стрелкой налево. Это означает, что когда водитель станет поворачивать направо, то дорогу ему могут пересекать пешеходы, и их надо пропустить.

Кроме того, не надо забывать, что светофоры – вещь программируемая.

Где-то можно добавить отдельный левый поворот с помощью стрелки, где-то –



Согласно рейтингу Traffic Index за 2020-й, который публикует транспортная компания по производству устройств для автомобильной GPS-навигации, по уровню пробок Екатеринбург сейчас занимает 28-ю позицию среди 416 городов мира

правый, и синхронизировать всё это. Но для этого нужно желание и какой-то интерес, чего не наблюдается у администрации Екатеринбурга, – говорит Максим Едрышов. – Этот ГОСТ действует по всей территории страны, и везде как-то приспособились к этому. Екатеринбург – чуть ли не единственный город, власти которого видят катастрофу и главную причину пробок в пешеходных фазах светофора. При этом Екатеринбург – это мегаполис, но в нём до сих пор нет интеллектуальной транспортной системы, которая могла бы в онлайн-режиме управлять работой светофоров. Требуется на такую систему порядка 160 миллионов рублей – не такая уж астрономическая сумма для бюджета. В Казани, Челябинске, Красноярске такая система есть, и пробки там меньше.

Причина № 2. Рост числа машин

Один из главных факторов усугубления ситуации с заторами на дорогах в последние годы – рост числа машин. Если в начале 2017 года (по данным исследования аналитического агентства «Автостат») в Екатеринбурге насчитывалось 446,5 тысячи легковых автомобилей, то в 2019 году столица Урала поднялась на одну позицию – 468 тысяч легковых машин на почти полтора миллиона населения. За два года число автомобилей в Екатеринбурге выросло более чем на 20 тысяч. Данные по итогам 2020 года пока не подведены, но нет сомнений, что число автомобилей в столице Урала за последний год снова выросло.

Причина № 3. Маятниковая миграция

Почти в каждой семье сейчас есть минимум одна машина. И все эти семьи, живущие, как правило, в спальных районах Екатеринбурга, каждый день ездят в центр города, где находится большая часть рабочих мест.

Ежедневная маятниковая миграция населения – это одна из главных причин пробок, – считает депутат Екатеринбургской городской думы **Константин Киселёв**, который, как на притчу, встал в пробку прямо во время телефонного разговора с журналистом «Облазеты». – Например, в Академическом очень мало рабочих мест, и люди оттуда едут утром в центр, а вечером – обратно. Проблема в

планировке города: количество дорожных артерий, которые соединяют микрорайоны, небольшое. Например, на Химмаш идёт фактически только одна дорога из города и одна в объезд.

Причина № 4. Узкие дороги

Многие екатеринбургские водители жалуются на узкие дороги в городе. Движение в столице Урала в основном двух-, трёх- и четырёхполосное, и «узких горлышек» у нас предостаточно. Например, улица Московская от Обьездной сначала идёт трёхполосная, потом двухполосная, затем снова трёх, а далее перед Малышева всё упирается в так называемое «бутылочное горлышко». Такие участки на дорогах постоянно возникают на въездах в город и там, где есть переезды, путепроводы, мосты.

Екатеринбург закладывался, когда автомобилей не было, ширина большинства улиц была невелика и осталась таковой до нашего времени, – говорит председатель

БЕСПРОБОЧНЫЙ ЧЕЛЯБИНСК

Пробки – проблема многих городов-миллионников. Но не Челябинска, который многие называют единственным мегаполисом России без пробок. Даже в часы пик пробки на дорогах столицы Южного Урала не превышают семи баллов, поэтому и местные жители редко негодуют на коллапсы на дорогах.

С работы домой постоянно езжу в пять-шесть часов вечера, – говорит житель Челябинска **Андрей Круглов**. – Добираться на общественном транспорте из центра города на окраину за 30–40 минут без проблем – это достаточно быстро. Большие пробки на дорогах в Челябинске бывают очень редко: обычно только под Новый год и в дни сильных снегопадов.

Челябинские водители считают, что отсутствие серьёзных пробок в столице Южного Урала объясняется широкими дорогами – шесть полос в среднем.

Возможно, с какими-то дорогами в уральской столице действительно уже ничего не поделаешь, но с какими-то можно и поработать. Классический пример – постоянная пробка на улице Щербакова под мостом через железную дорогу. Бывший глава Екатеринбурга **Александр Высокинский** говорил о проведении реконструкции здесь и добавлении ещё одной полосы в обоих направлениях

– За последние годы многие дороги расширили с четырёх полос до шести или даже восьми, – комментирует житель Челябинска **Вадим Масленников**. – У нас появилось много развязок и поворотов. Например, летом сдали новую развязку на улице Кожзаводской и мост на перекрёстке улицы Дарвина и Троицкого тракта, который строили десять лет. С прошлого года стали выделять карманы на остановках для подъезда общественного транспорта, чтобы автобусы не мешали машинам.

Возможно, ситуация на дорогах Челябинска лучше из-за меньшего количества населения. По данным Федеральной службы государственной статистики, в столице Южного Урала проживает почти 1,2 миллиона человек, в Екатеринбурге – 1,5 миллиона человек.

Возможно, с какими-то дорогами в уральской столице действительно уже ничего не поделаешь, но с какими-то можно и поработать. Классический пример – постоянная пробка на улице Щербакова под мостом через железную дорогу. Бывший глава Екатеринбурга **Александр Высокинский** говорил о проведении реконструкции здесь и добавлении ещё одной полосы в обоих направлениях

Причина № 5. Плохое развитие общественного транспорта

Однако расширение и модернизация дорог – не панацея. Основной способ борьбы с пробками, к которому прибегают во всём мире, – развитие системы общественного транспорта, что даёт людям возможность значительно сократить использование личных автомобилей.

В действующем генплане предусматривалось строительство большого количества транспортных развязок, – отметил в интервью «Облазеты» заместитель главы Екатеринбурга по вопросам капитального строительства и землепользования **Алексей Бирюлин** (см. «ОГ» №152 от 20.08.2020). – Это финансово затратный и экстенсивный способ решения проблемы пробок. Развязка помогает увеличить пропускную способность перекрёстка, но через пару лет количество машин вырастет, и этой развязки снова будет не хватать. Борьаться надо не со следствием, а с причиной – излишним автомобилемпользованием. А для этого нужно развивать общественный транспорт, создавать удобную среду для пешеходов и велосипедистов.



Чтобы у человека не было острой необходимости приобрести свой автомобиль и постоянно пользоваться им, нужно, чтобы в городе были хорошо развиты все виды общественного транспорта. Идеальный пример – Москва, где большинство местных жителей и приезжих даже не задумываются об автомобиле, так как прекрасно могут доехать до любой нужной точки на метро или другом общественном транспорте.

Столице, правда, это не сильно помогает разгрузить дороги от машин, но для Екатеринбурга развитие общественного транспорта вполне может стать спасением от пробок. Но когда это будет возможно – неизвестно. Вопрос со строительством второй ветки метро по-прежнему находится в стадии переговоров, значительная часть общественного транспорта в городе далеко не новая, и нужного трамвая, автобуса или троллейбуса на маршруте порой просто не дожидаться.

Увеличение количества городского транспорта требует значительных финансовых вложений в обновление подвижного состава, – сообщили журналисту «Облазеты» в комитете по транспорту, организации дорожного движения и развитию улично-дорожной сети администрации Екатеринбурга. – В последние годы покупаются новые автобусы. Вопрос приобретения новых трамваев и троллейбусов прорабатывается. Их покупка невозможна без помощи со стороны федерального и регионального бюджета.

А раз нет удобного общественного транспорта, люди продолжают покупать автомобили, заполняя ими в час пик улицы города. И здесь тоже тупик?

МНЕНИЯ

ЕКАТЕРИНБУРГ БЕЗ СВЕТОФОРОВ

В 2013 году бывший губернатор Свердловской области, а сейчас – член Совета Федерации России **Здурард Россель** во время разговора с действующим губернатором региона **Евгением Куйвашевым** предлагал интересный вариант модернизации Екатеринбурга – город без светофоров. По его мнению, такое необычное решение может помочь разгрузить дороги, избавиться от пробок и даже снизить число ДТП.

«Если бы я был губернатором, то уже принял программу с условным названием «Екатеринбург без светофоров». Это многолетняя программа. На её реализацию ушло бы около 20 лет, – передаёт ТАСС слова Здурарда Росселя. – По завершении программы в Екатеринбурге не было бы ни одного светофора. Чтобы реализовать задуманное, в городе нужно сделать 24 дорожные развязки. Их необходимо создавать поэтапно. Общая стоимость проекта – около 70 млрд рублей».

Вместо светофоров сенатор предлагает сделать подземные и наземные пешеходные переходы, а для машин построить специальные воздушные и подземные магистрали и развязки.

Города без светофоров уже существуют в разных уголках мира. Например, испанский город Чиривелья, столица южно-азиатского государства Бутана Тхимпху и нидерландский Драхтен, где светофоры установлены всего на трёх перекрёстках.

Тогда Евгений Куйвашев поддержал идею экс-губернатора региона, но к разработке и реализации этого проекта в городе так и не приступили.

Если мировая практика говорит, что такая организация крупного города возможна, значит, это можно осуществить и в Екатеринбурге, – считает российский политик, член Совета Федерации от Законодательного собрания Свердловской области, бывший глава Екатеринбурга **Аркадий Чернецкий**. – Всё зависит от финансирования. Но думаю, что полностью отказаться от светофоров не получится: в центре города движение плотное, интенсивное, так что там светофоры нужны. Магистральные же дороги придётся делать в любом случае.

