



Прошлогодня «Тема года» – «Москва в точке перехода» – из месяца в месяц наращивает актуальность. Материалы продолжают поступать, иногда отставая от нынешних лавинообразных административных изменений. Перед вами статья нашего постоянного автора Александра Борознова

Александр Борознов

## Транспорт Москвы – даёшь эволюцию! Пакет предложений

Правительство Москвы в последние дни 2010 года опубликовало на своём сайте приоритетные направления деятельности по решению транспортных проблем столицы под заголовком «Город, удобный для жизни», состоящее из 36-ти слайдов с картинками. Не имеет смысла оспаривать содержащиеся там предложения – они правильны. Например, очевидно необходимость развития всех возможных видов общественного транспорта, чтобы по качеству, скорости и комфорту перевозок он был конкурентом личного автомобиля, хотя бы на части дачных путей к центу парковки по городу, а личный автомобиль можно было бы пристроить на удобный паркинг в составе транспортно-пересадочных узлов, расположенных непосредственно при станциях остановках общественного транспорта.

Но за исключением новой формы презентации все перечисленные направления деятельности не являются ни открытием, ни открытием. В связи с чем возникает подозрение, что «фокус» (а много уже и не приходится ждать) с решением транспортных проблем Москвы у федерации может не удался. Это подтверждается, что и фокусировка проблемы в целом взята неверно – стоит посмотреть на последний слайд (№ 36 – тема всей будущей внеурбанной транспортной сети Московской агломерации) презентации, и увидим – «оптимально в центре города и удалено на периферии (правильно)» территории Москвы застройки агломерации с редкими участками дорог, торчащими из центра. А ведь плотность застройки в пределах всей агломерации, включая центр, явно стремится к сглаживанию, и сохранение фокуса (в обоих смыслах) по-прежнему на центре говорит о том, что основная причина транспортных проблем – центростремительность жизни Московской агломерации – сохранится, а следовательно, базовые проблемы останутся в «волшебной шляпе» фокусировки.

### Москва/Московская агломерация

1. Необходимо вывернуть существующую транспортную схему «начинать» – требуется создание **полноценной транспортной системы Московской агломерации** с размещением новых центров **за пределами МКАД**, включая самостоятельные системы скоростного транспорта (а том числе метро). Линии таких транс-

портных систем должны быть направлены **не** в центр Москвы, а в периферийные центры, где есть или должны создаваться места приложения труда (с взаимным стимулированием «жизль – работа»), а также места приложения других типов. Независимо от системы транспорта, административно принадлежащей Москве, радиусы действия и сооружения таких новых систем должны охватывать «спальные» периферийные районы в **пределах МКАД**. Считать **неправильным и неактуальным** (хотя бы на первичный период формирования таких новых систем и их центров) создание их путей продления существующих радиальных линий московского скоростного транспорта.

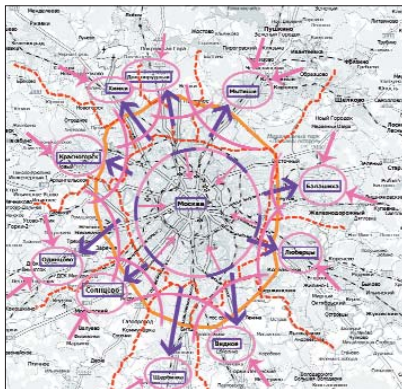
С учётом численности населения московских «спальных» районов, по периметру Москвы можно создать около десяти самостоятельных центров – городов-миллиончиков по числу **притягиваемых** жителей. (В советские времена по нормам градостроительства на город-миллионник полагалось уже подземное метро). При этом в центральной, в границах примерно на середину XX века, территории Москвы, численность населения составляет примерно 5 миллион жителей, что более чем достаточно, в том числе и по площади территории, для выделения в самостоятельную внутреннюю транспортную систему с отдельной организацией её внешних связей.

2. Создать наземное, в том числе пригородное, метро на основе существующей железнодорожной сети, с её реконструкцией. Для чего минимизировать или **прекратить заезды пригородных поездов на тульковские вокзалы Москвы** – взамен организовать их транзитное движение через город по хордовым маршрутам (а не просто организовывать только круговое пассажирское движение по Округной железной дороге) с использованием существующих соединительных веток в северной части **центра** Москвы (ст. Тестовская (Сити) – Белорусский вокзал – Савёловский вокзал – ст. Рижская (Рижская) – Каланчевская – Курской вокзал (или ст. Электрозаводская) – участка кольца Округной железной дороги в южной части **центра** Москвы (ст. Кургузово – Каначиково – Кокузово – Андроновка). Дополнительно построить недостающие сегменты

со всех радиальных линий на это малое железнодорожное кольцо вокруг центра и наоборот, а также соединения переседы с одной линии на другую в местах их пересечения. На образующемся центральном кольце нового наземного пригородно-городского метро (железнодорожной) на хордовых маршрутах, которые будут проходить через него, построить (реконструировать) **пересадочные узлы** с транзитными вокзалами (станциями) **предельно** на станции подземного метро.

Такая мера **позволит**:  
- за счёт ликвидации отстой электропоездов на центральных тульковских вокзалах сократить интервал движения поездов в транзитном режиме;  
- распределить пассажирские нагрузки путём увеличения количества пересадочных узлов с одной линии на другую, при этом развивая их без выхода пассажиров в город и введя единый проездной билет на железную дорогу (наземное метро) и на подземное метро (а также и на прочий общественный транспорт);  
- разгрузить центральные вокзалы (оставив на них только дальние поезда) от транзитных пассажиров и их концентрации при них городского транспорта; разгрузить «привокзальную» кольцевую линию московского метро; - упростить и оптимизировать передвижение пассажиров в пределах Московской агломерации, при передвижении в пределах Московской агломерации, между аэропортами и железнодорожными дорогами разных направлений;  
- рассмотреть возможность отказа от строительства дорогостоящего второго кольца подземных линий скоростного метро в пользу реконструкции и модернизации в пределах городской агломерации существующих железных дорог, что очевидно дешевле.

3. В перспективе возможно будет рассмотреть более сложную идею: пригородные поезда (наземное метро) с безнадёжно тульковских вокзалов – например, Киевского, Павелецкого и Казанского, запускать – «стунуть» (вместенно, но необходимыми для этого расстояний) на существующую кольцевую («коричневую») подземную линию московского метро, превратив её в подземную **железнодорожную** хордово-кольцевую линию с использованием су-



Предложение по перераспределению центров притяжения агломерации (новых административно-деловых и производственных центров).  
A proposal on re-orientation of agglomeration gravity centers (new administration and business and industrial centers).

существующих станций и переходов с них на радиальные линии метро. Устройство верхней контактной сети в тоннеле метро, а также унификация подвижного состава представляются не очень сложной задачей – например, в Париже и Берлине её полностью уже сейчас строят вторые выходы со всех станций кольцевой линии метро, с противоположной от действующей сейчас торцевой подземной вестибюли. Из-за глубокого заложения этих станций вторые выходы получатся довольно далеко расположенными от существующих, что, безусловно, сильно добавит неудобств пассажирам, пользующимся кольцевой линией. Наземные части системы подключить к наземному метро с движением через соединительные участки в разных направлениях (см. пункт 2).

4. С целью недопущения автомобильной транспортной закупорки города Москвы, перекрестить, ускорив со строительства 4-го автомобильного скоростного кольца на строительство **радиально-хордовых скоростных трасс** наружу от 3-го автомобильного скоростного транспортного кольца. Обеспе-

чить этим проницаемость автомобильными скоростными радиальными трассами территории города и Московской агломерации с выходом на федеральные скоростные дороги. При этом радиально-хордовые трассы в скоростном режиме должны доходить до 3-го автомобильного транспортного кольца без использования проезжей части существующих улиц. По существующим улицам должно обеспечиваться движение со светофорами на пересечениях, для подьезды к уличной застройке и для поворотов и выездов прилегающей местной уличной сети. В случае отсутствия территорий для прокладки скоростных трасс до 3-го кольца, необходимо будет использовать «азиатский вариант» строительства скоростных трасс вторым ярусом над существующими городскими проспектами и шоссе. Вполне возможно накрытие железных дорог вторым уровнем с устройством автомобильной трассы сверху (что есть в предложениях, содержащихся в Генеральном Плане Москвы). Очень важно соблюдать при строительстве главный признак скоростной трассы (кроме отсутствия пересечений проезжих частей в одном уровне и отсутствия светофоров) – съезды-выезды



косвенные границы административно-планировочных образований на территории Московской агломерации

Город  
столпцы административных образований (округи-Большой Москвы)

критыи и векторы притяжений

МКАД

существующие и скоростные дороги

строкии и в процессах проектирования

дороги, предлагаемые для реконструкции под скоростные (в т.ч. 2-е ярусом над существующими)

предлагаемые трассы новых скоростных дорог (в т.ч. 2-е ярусом над существующими) и в пределах застроенных территорий

предлагаемые новые границы Москвы и городских округов-Большой Москвы

столпцы городских округов-Большой Москвы

аэропорты Московского региона

предлагаемое место размещения государственной федеральной улично-дорожной сети

территории Москвы и новые границы с населением около 5 млн. жителей

территории городских округов-Большой Москвы с населением каждого около 2 млн. жит.

принадлежность территории (пограничные территории городов-Большой Москвы)

процессы урбанизации

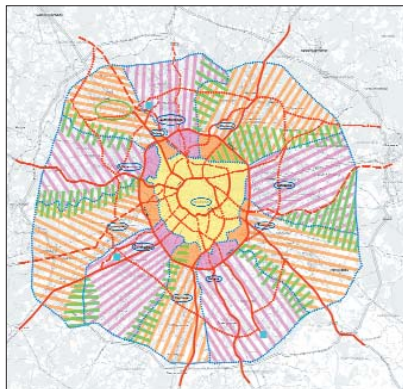


Схема целесообразных скоростных автодорог в пределах Московской агломерации.  
A map of advisable speedways in Moscow agglomeration.

## Садовое кольцо: вокруг да около




5. Реализовать по Садовому кольцу **одностороннее бесветофорное**, но не скоростное автомобильное движение против часовой стрелки, занять проезжую часть **внешнюю** сторону кольца **не на всю ширину** Садового кольца – достаточно трёх основных полос движения, плюс ещё одна правая полоса для маневрирования, торможения и разгона при съездах и выездах и ещё одна левая полоса исключительно для движения транспорта аварийных и спасательных служб. За счёт сокращения ширины проезжей части на Садовом кольце частично **восстановить «сады»-бульвары**. **С внутренней стороны общей ширины** кольца организовать **двустороннее движение скоростного трамвая** по всему периметру кольца (с съездами трамвая в центр – см. далее п.7), и устроить **служебные** проезды вдоль фасадов зданий, выходящих на кольцо (с съездами на них по окладам, описанной далее). **На внешней части** кольца, где допустим обобщённый съезд на **низ** без пересечений проезжих частей в одном уровне с выездами за пределы Садового кольца.

Построить достаточное количество подземных пешеходных переходов через проезжую часть для перехода от парковок к скоростному трамваю. Организовать беспрепятственные, **без светофоров** съезды с Садового кольца направо в сторону центра города и запады на Садовое кольцо направо с примыкающих магистралей и улиц **снаружи** кольца в одном уровне проезжей части. **Прямые, с пересечением** Садового кольца **выезды в центр оставить только над тоннелями и под эстакадами** Садового кольца, где нет пересечений проезжих частей в одном уровне – по Тверской улице, Гончарниковой и Космодамианской набережной, Пятницкой улице, Б.Якиманке, Пречистенской набережной, улице Остоженка, Новому Арбату. Съезд-выезд с кругового движения Садового кольца **в центр** организовать **тоже только** по вышеречисленным магистралям (над тоннелями и под эстакадами) с тепловыми выездами на **низ** без пересечений проезжих частей в одном уровне с выездами за пределы Садового кольца.

Устроить **беспрепятственный выезд** из центра за пределы Садового кольца над всеми тоннелями и под всеми мостами. С остальных улиц в пределах Садового кольца, примыкающих к нему со стороны центра, оставить выезды на основную проезжую часть **налево** по кольцу (пересечение со скоростным трамваем – с преимуществом трамвая). При таком выезде – использование крайней левой полосы допустимо для разгона с целью вливания в следующую полосу движения. Подъезды к зданиям, стоящим на внутренней стороне Садового кольца должны быть организованы **только** (за исключением аварийных ситуаций) с территории внутри кольца по выходящим на Садовое кольцо улицам и переулкам, при этом движение по внутренней служебной проезжей части Садового кольца должно быть возможным не более, чем на длину квартала с обязательным заездом в ближайшую улицу (переулок, если только он не с односторонним движением в сторону кольца), или с выездами на основную проезжую часть Садового кольца **налево**.

6. **Перекрестить** возможность **сквозного транзитного** автомобильного движения через



-  возможные границы административно-планировочных образований на территории Московской агломерации
-  наземное метро – ж.д. с перспективными станциями
-  возможные центры агломерации – столицы округов – Большой Москва

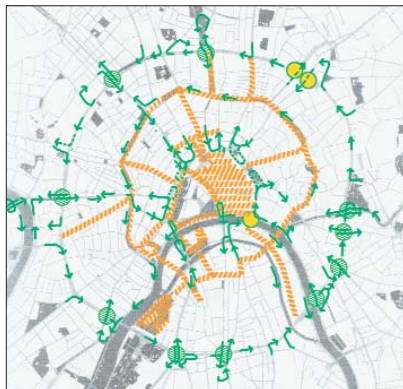
Предложения по использованию существующих железных дорог в качестве системы наземного метро.  
Proposals on use of existing railway as a ground metro system.

центральную часть города в пределах Садового кольца – для чего все выезды по магистралям в его пределы и все центральные радиальные улицы должны заканчиваться **разворотами на центральных площадях для движения на выезд из центра** по той же магистрали и улице (либо по соседней улице при организации одностороннего движения). Транспорт по центральным набережным (переведенным на одностороннее движение – см. пункт 9) также перевернуть с разворотом через Московский и Каменный мосты с северной пешеходом Кремлевской и Софийской набережных. Сквозное движение по центральным (вокруг Кремля и Китай-города) площадям и магистралям предусмотреть исключительно только для проезда машин аварийных и спасательных служб и для скоростного трамвая. Освобождающиеся от транзитного транспортного движения центральные площади и магистрали использовать для организации платных парковок (в т.ч. для строительства подземных), для организации пешеходных зон, бульваров, скверов. Скорость движения (кроме скоростного трамвая) в пределах Садового кольца должна быть ограничена, и жестко контролироваться. Съезды с магистралей и улиц центра в прилегаю-

щие улицы и выезды с них должны быть беспрепятственными, но возможно со светофорами, с учётом одностороннего движения по узким улицам и с преимущественным скоростным трамваем при пересечении с ним. По Бульварному кольцу организовать автомобильное движение также по внешней стороне против часовой стрелки, но уже со светофорами. На пересечении с Тверской улицей целесообразно устройство разрыва прямого кругового проезда (это примерно половина кольца-подковы) – при этом отпадает потребность в строительстве тоннеля под Пушкинской площадью и Тверской улицей. По внутренней стороне Бульварного кольца организовать двустороннее движение скоростного трамвая, и аварийные и служебные подезды к зданиям. То есть теоретически через центральную часть города транзитом проехать будет можно, однако только по переулкам и не главным улицам, на ограниченной скорости, с многочисленными светофорами, что явно неудобно для сквозного транзита – город вытеснен будет обходить центр по бесхозной Садовой кольцу, или по скоростному 3-му кольцу (с учётом устройства примыкающей к нему радиальных **скоростных** дорог-съездов наружу – см. пункт 4).

7. Кольцевые линии **скоростного трамвая** по Садовой кольцу, Бульварному кольцу и центральным площадям и магистралям соединить в единую сеть через улицы в пределах Садового кольца для организации **общественного удобного проезда пассажиров в разных направлениях в центре города** и остановками для выезда и посадки с интервалом в 300-500 метров. Организовать преимущественное движение скоростного трамвая перед автомобильным транспортом по выделенным линиям, в проблемных по пересечению местах строить мелкозаглубленные короткие подземные участки трасс скоростного трамвая или лёгкие эстакады для него (в зависимости от рельефа местности). Обеспечить технологически и технически бесшумный ход скоростного трамвая. Другой наземный (нерельсовый) общественный транспорт (естественно, кроме такси) из пределов Садового кольца **изъять**. Ввести несколько линий центрального скоростного трамвая за пределы Садового кольца до прилегающих площадей (ближайшие к Садовой кольцу – крупные транспортно-пересадочных узлов). На самом Садовом кольце (кроме скоростного трамвая по внутреннему периметру) организовать движение автобусного и троллейбусного

-  направления движения автодорожного транспорта
-  возможные направления движения автодорожного транспорта
-  места выезда в пределы Садового кольца без пересечения движения по Садовому кольцу
-  места строительства дополнительных инженерных сооружений (перехватки)
-  пешеходные зоны, улицы, бульвары



Примерная схема организации автомобильного движения в пределах Садового кольца.  
A draft scheme of organization of motor traffic within the Garden ring area.

общественного транспорта по крайней правой полосе, но микимально возможными короткими участками – после выезда на Садовое кольцо с радиальной улицы должен быть устроен съезд с кольца направо в **ближайшую** улицу с организованной остановкой на Садовом кольце для пересадки на скоростной трамвай.

8. Организовать на всей территории Китай-города пешеходную зону с запретом автомобильного движения, в том числе и такси. Разрешить только заезд транспорта для технологического обслуживания зданий и территории. Парковки в необходимых объёмах организовать на Старой и Новой площадях (с учётом снятия транзитного автомобильного движения по центральным площадям).

#### Набережные как обнаружившийся ресурс

9. Организовать одностороннее движение транспорта по всем **набережным** Москвы-реки и Вузы с разными направлениями на противоположных сторонах рек и разворотами через мосты, количество которых необходимо увеличить.

Построить **под проезжей частью набережных** – между уровнем земли и уровнем воды – заглубленные паркинги без возведения боковой сплошной ограждающей стены вдоль реки. Такой способ строительства будет существенно дешевле, чем просто подземное строительство, и тем более дешевле, чем надводное, за счёт:

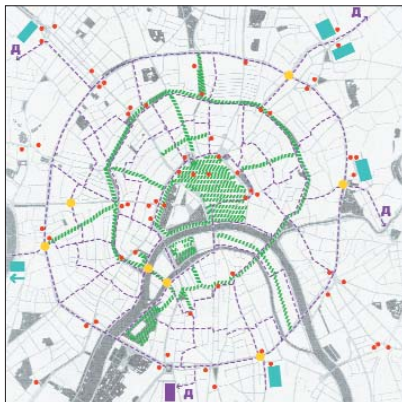
- отсутствия необходимости устройства вентиляционных систем из-за проницаемости объёма паркингов сбоку, со стороны реки;
- производства работ с реки, с плывучей техникой, что дополнительно позволит минимизировать временное перекрытие движения по набережным при производстве строительных работ;
- отвоза вынужденного грунта по воде на баржах;
- устройства съездов-выездов паркингов в виде висящих над водой конструкций, без затаятия ширины набережной и без сужения проезжей части.

С учётом полной зарегулированности стока Москвы-реки паводковые затопления таким паркингам практически не грозят или, по крайней мере, будут предсказуемо для организации временного освобождения паркингов от машин.

#### «Экономорельс» как интегратор

10. Исполнить построенный участок пассажирской монорельсовой дороги от станции «Тимирязевская» до станции «Улица Сергея Эйзенштейна», работавший в настоящее время явно неэффективно, проложить его в обе стороны, **добавив к простому транспортному составу этой дороги – «идею объединения крупных земельных массивов** города в маршрут «Экономорельс» для осуществления экологических поездок и прогулок. Линия уже проходит мимо паркового массива, включающего парк Останкино, Ботанический сад, ВДНХ (ВВЦ), что и предлагается использовать следующими образом.

На запад от станции «Тимирязевская» продлить монорельс до Тимирязевской лесопарка с пересечением его по главной поперечной улице (естественно, по воздуху, на высоких опорах). Далее вдоль железной дороги Рижского направления до парка Покровское-Стрешнево с возможной пересадкой по пути на станцию метро «Войковская». Далее через станцию метро «Шушарки» до берега Москвы-реки и вдоль него до Серебряного бора, пересекая его вдоль озера Бедное. Далее опять к Москве-

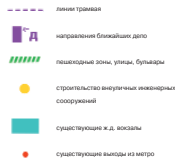


Примерная схема линий скоростного трамвая в пределах Садового кольца.

A draft scheme of speed tram lines within the Garden Ring area.

реке с пересечением её под Живописным мостом, вдоль парка Москворецкий и вдоль реки к Фили-Кунцевскому парку с постепенным подъёмом опята на высоких опорах к станции метро «Воробьёвский парк». Далее вдоль Минской улицы к парку Победы (с тыльной стороны), вдоль реки Сетунь опята до Москвы-реки и по берегу — парк Воробьёвы горы, станция метро «Воробьёвские горы». Далее в центр вдоль набережной — Несушный сад с конечной в ЦПКиУо у станции метро «Останкинская». В другую сторону, на восток, продлить монорельс: от ВВЦ вдоль реки Яузы, парк Сокольники (с тыльной стороны), станция метро «Преображенская площадь». Далее вдоль бывшего русла реки Серебрянка к Имайовскому парку и станции метро «Партизанская» с пересечением Имайовского парка по Главной аллее к станции метро «Шоссе Энтузиастов». Далее вдоль железных дорог к парку Куусиново и станции метро «Рязанский проспект». Далее вдоль улицы Андреевка Сербиана и Кузьминской улицы через парк Кузьминки к станции метро «Воткинск», далее Кузьминского пруда и далее кратчайшим путём до Москвы-реки. По восточному берегу Москвы-реки с её пересечением

чуть южнее усадеб Коломенское, далее вдоль западного берега Москвы-реки с подъёмом к станции «Москворечье», пересечением Каширского шоссе и далее вдоль Щарьинского парка и Штильовской улицы с конечной станцией монорельса у станции метро «Срековская». В результате как транспортная линия монорельс будет работать на порядок (как минимум) эффективнее (даже с учётом необходимости затрат на решение дополнительных технических проблем), предоставляя возможность, **минуя загруженный центр**, попасть с одной линии метро на другую для 13-ти радиальных линий, а также линий наземного железнодорожного метро (см. пункт 2). Дополнительно «Экономорельсом» будет **соединяться все крупные парки**, расположенные ближе всего к центру города (около 15-ти парковых массивов), что органично оправдывает экологическую составляющую этой транспортной системы и привлечёт туристов. Туристам и жителям Москвы будет приятно и удобно проезжать по воздуху, наблюдая через окна вагона монорельса парковые массивы города, далее доступность, находясь по пути, и подвезать к ним таким образом.



возможные границы административно-планировочных образований на территории Московской агломерации

существующая парки

монорельсы с пересадочными станциями

### Штрафы как инструмент градорегулирования

11. Самая простая (не техническая) мера — обложить тяжёлыми штрафами все котыры и учреждения, не имеющие своих собственных паркингов (парковочных мест) для автомобилей сотрудников и посетителей, которые они обязаны иметь исходя из нормативов необходимой обеспеченности (градостроительных нормативов проектирования соответствующих объектов). Установить дифференцированные размеры штрафов в зависимости от приближенности к центру Москвы (и особенно большими штрафами в пределах Садового кольца), а организации и предпринимателей — «по крутизне».

Это позволит:

- собранные штрафы аккумулировать и расходовать на строительство городских общественных автопаркингов различных типов, в том числе подземных и многоярусных;
- стимулировать организации и предпринимателей участвовать в строительстве, организации собственных автопаркингов;

— для облегчения излишних транспортных нагрузок на центр города выдвигать из центра города котыры любого размера (даже такого, машин которых хватает площади дворов жилых домов);

- способствовать процессу возвращения на территории центра Москвы в жилой фонд (либо в гостиничный фонд) **переделанных** под офисы бывших **жилых** зданий силами самих собственников таких объектов недвижимости, которые будут к этому подталкиваться экономикой штрафа.

### Паркинги

12. Самая не простая задача — обеспечение парковочными местами автовладельцев существующих жилых домов, жилых кварталов. Невозможно реализовать потребность в движении без наличия возможности стоять — очевидно, парадоксальность этого факта и привлекла к названной проблеме. По мнению автора, проблема стоит того, чтобы изыскать её решение из сферы рыночной экономики, то есть заплатить кому-либо деньги на ней бизнес. Естественно, бесплатно ничего не бывает — себестоимость

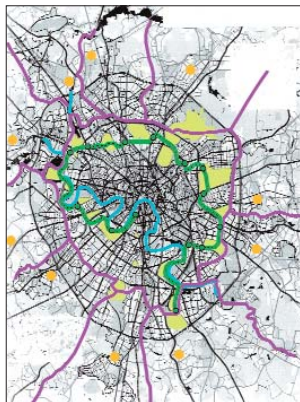
материалов, затрат и зарплата строителей оплачивать придется, но не более. Всё остальное должно быть обязательно исполнением власти и городского бюджета. Градостроительная же ответственность лежит на застройщике — способствовать процессу возвращения на территории центра Москвы в жилой фонд (либо в гостиничный фонд) **переделанных** под офисы бывших **жилых** зданий силами самих собственников таких объектов недвижимости, которые будут к этому подталкиваться экономикой штрафа. Кроме того, необходимо чистить парковочные площадки от снега зимой, включая работу дворников и техники в раскопы до эксплуатации каждого дома.

Если у читателя возник вопрос о прикритиках реализации перечисленных предложений и о возможной стоимости реализации, то у автора будет такой ответ — «Делиться надо!» Сейчас Москву можно сравнить с привилегиями оркестровым ансамблем с двумя ярусами, например, амбасой — внутри него, конечно, процессы

жизнедеятельности происходят, и даже такие сложные и до сих пор необъяснимые, как поведение ДНК, но путь эволюции — это деление.

Многоклеточные, многовариантные организмы — совершеннее и жизнеспособнее! Градостроительная мифология гласит о том же. Здесь присутствует ещё один парадокс: «делиться» подразумевает под собой, для достижения конечных целей, и объединение территории Москвы с прилегающей сплошной застройкой агломерации, относящейся к Московской области. Варианты такого деления объединения автор уже высказывал на страницах «АВ» — см. статью «И только в области... мы впереди планеты всей!» в № 4 за 2006 г.

При установлении цены на асо агломерацию взаимовыгодной эффективной градостроительной политики необходимо делиться сферой влияния, не натравливая на себя из всех сил по-большую доходящую территорию, а заодно делиться ответственностью (что даже приятно), в том числе распределять расходы среди разных плательщиков, и не бояться здоровой конкуренции. Не надо дергаться за сохранение состояния амёбы, пусть даже и суживая — **давайте эволюционировать!**



Предложения по трассе «экономорельса».

Proposals on «economorail»-routes.