

# БЫТЬ «КОЛЬЦУ» или перекрестку?

> Читатель «ММ» предлагает, как решить проблему пробок на улицах Магнитогорска

**МАГНИТОГОРСЦЫ не остаются равнодушными к транспортным проблемам родного города. Они не только критикуют и ругают власть, но и часто предлагают советы, к которым стоит прислушаться. Публикуем письмо нашего читателя Андрея Петровича СКЛЯРОВА.**

Недавно по ТВ показали сюжет, где было объявлено: кольцевое движение на перекрестках в Магнитке вскоре будет упразднено. Вместо «кольца» будет обычный перекресток со светофорами, и при этом будет запрещен поворот налево. Но разве это выход?! Во-первых, всегда считалось, что кольцевое движение – более эффективный способ разъезда на перекрестках! И, во-вторых, почему не приступить к наведению порядка с самого элементарного? Я имею в виду огромное скопление автомобилей, маршруток и такси перед и за перекрестками.

Мои предложения на примере кольцевого движения в районе «Юности» таковы.

Как образуется «пробка», если транспорт, к примеру, подъезжает со стороны вокзала? Крайняя правая полоса в районе остановки «Юность» всегда занята стоящими автомобилями и такси, то есть уже «не работает». Хотя, по правилам движения, в этом месте полагается останавливаться только автобусам для посадки и высадки пассажиров. Почему власти не обеспечивают соблюдение этого элементарного правила, но собираются вкладывать огромные деньги в реконструкцию перекрестка? Далее, в условиях, когда подъехать к тротуару для высадки пассажиров невозможно, автобусы и маршрутки вынуждены останавливаться на второй полосе. И тогда идущий позади транспорт останавливается – пробка!

Иногда в этом не слишком широком месте автомобилисты умудряются образовать третий ряд. Но, подъехав к перекрестку по третьему ряду, вынуждены вставать: пешеходов много, а приоритет у них. Поэтому при отсутствии регулировки движения пешеходы тоже являются источником пробок.

Я бы сделал так. Во-первых, узкое «горлышко» перед перекрестком необходимо расширить, как это сделано на перекрестках проспекта Карла Маркса и улицы Советской Армии и Карла Маркса – Гагарина. При этом убрать стоящий автотранспорт в районе тротуара. Перед въездом на «кольцо» установить светофор. И организовать работу светофоров таким образом, чтобы у транспорта, двигающегося по «кольцу», было минимум помех.

Во-вторых, важно грамотно отрегулировать работу светофоров. Как они у нас функционируют сейчас? Всегда в одном режиме. Хотя условия на дорогах в течение суток резко меняются. Может быть, целесообразнее регулировать режимы работы светофоров в зависимости от конкретно складывающейся на перекрестке обстановки? Не раз наблюдал картину, когда светофор на повороте с улицы Московской в сторону цемзавода только мешает движению. Когда его отключают – пробка почти нет.

Если на каждом проблемном перекрестке будут установлены видеокамеры, а картинки с них выведены на какой-то единый пульт управления светофорами – город от этого выиграет. Неужели такой вариант дорожной реконструкции перекрестков?

Когда я в советские времена, будучи студентом, жил в Москве, наблюдал работу светофоров в режиме «зеленая волна». Вы трогаетесь с одного перекрестка на зеленый, а в момент



приближения к следующему перекрестку вам вновь загорается разрешающий сигнал. И в таком порядке несколько перекрестков подряд. Для нашего города этот режим весьма актуален, ведь утром основной транспортный поток направлен на левый берег, а вечером – обратно.

В-третьих, необходимо вводить реверсивное движение. Режим, когда центральная полоса проезжей части утром открыта в одном направлении, а вечером – в обратном, очень актуален для Магнитки.

В-четвертых. Участок проспекта Ленина от улицы Советской Армии как минимум до улицы Труда необходимо расширить. Чтобы в каждом направлении было, как минимум, три полосы для свободного движения автомобилей, не считая полосы у обочины. Если при этом будет организована еще и реверсивная полоса, всем будет только легче.

В-пятых. Есть еще один момент, на который хочется обратить внимание власти, если она действительно обеспокоена

**Получается, что навести элементарный порядок сложнее, чем сделать дорогостоящую реконструкцию дорог**

проблемой транспорта на дорогах города. В не очень далекие времена основная масса автомобилистов хранила свои авто в гаражах и брала их оттуда только по большой необходимости. Сегодня я наблюдаю две большие группы автомобилистов, которые используют автомобиль, можно сказать, не по своей воле. Первая – простые работники с комбината, которые устали от долгих ожиданий трамвая, автобуса. Вот им и приходится пользоваться личным автомобилем каждый день. Вторая группа – те, кто перестает хранить автомобиль в гараже из-за опасности его угона, так как охрана большинства гаражных стоянок фактически не обеспечена. Администрация стоянок в оправдание своего безделья использует еще советские уставные документы. По ним владелец гаража имеет право хранить в нем автомобиль, одну канистру и два запасных колеса. А если он при этом еще и в погребке хранит свой урожай, то это означает нарушение правил пользования гаражом и снимает ответственность администрации за сохранность имущества автовладельца. Кто на таких условиях будет оставлять машину в гараже? Немногие...

Плюс ко всему зимой многие председатели гаражных кооперативов прекратили

нормальную уборку и вывоз снега. Захочешь поставить в гараж машину – а сделать это невозможно. Чтобы не быть голословным, можно, для примера, осмотреть мою стоянку № 28. Конечно, в таких порядках на гаражных стоянках виноваты сами люди. Но собрать несколько сотен человек в определенное место в определенное время для того, чтобы прогнать обнаглевшего председателя стоянки, – задача неразрешимая. Если городская администрация найдет способ навести порядок в этом вопросе и параллельно разгрузит город от излишних автомобилей, горожане будут только благодарны.

В-шестых. Самым популярным видом общественного транспорта в городе стали маршрутные такси. И произошло это, в первую очередь, из-за неудовлетворительной работы трамвая и автобуса. На протяжении нескольких лет наблюдаю одну и ту же картину: на остановке «Юность» в промежутке с 21.00 до 22.30 часов уехать на трамвае в сторону вокзала очень затруднительно. Ждать трамвая придется очень и очень долго. А кто будет столько ждать, мерзнуть и трепать нервы, если есть маршрутка? Можно ли назвать случайностью ситуацию, повторяющуюся из дня в день в течение многих лет?

Другой пример: осенью на длительный срок было закрыто движение трамвая от вокзала до «Юности». Но автобусы на этом участке так и не были пущены. И люди, купившие проездные билеты, вынуждены были переплачивать и передвигаться на маршрутках. С какой целью это было сделано?

Еще пример: довольно часто у нас на каком-либо участке перекрывают трамвайное движение. И никакого оповещения пассажиров. Стоишь на остановке десять, двадцать минут, полчаса, а потом от случайного прохожего узнаешь, что трамваи не ходят. В цивилизованных городах за несколько дней до изменений на остановках появляются объявления, водители трамваев заранее предупреждают пассажиров. Как правило, вместо отмененных маршрутов на участок направляют автобусы.

Если бизнесмен заинтересован в успешной работе своего транспортного предприятия, он будет организовывать его работу так, чтобы это было удобно пассажирам. У нас этого не происходит. Но ведь общественный транспорт городу нужен. Не раз во время пробок я до улицы Труда добирался на трамвае быстрее, чем пассажиры маршруток.

> АВТОПРОМ

## Немцы на «ГАЗе»

НА МИНУВШЕЙ неделе концерн Volkswagen и Группа ГАЗ подписали меморандум о взаимопонимании по выпуску на мощностях российской автокомпании моделей брендов VW и Skoda. Кроме того, в Минэкономразвития уже был направлен документ, подтверждающий намерение немецкого концерна производить в РФ машины на новых условиях промсборки.

Как сообщает lenta.ru, Volkswagen планирует выпускать на предприятии ГАЗа в Нижнем Новгороде автомобили по полному циклу, включая сварку и окраску кузовов. При этом немецкий концерн намерен обеспечить сборочную площадку дополнительной оснасткой и оборудованием, которое необходимо для выпуска конкретных машин, а также провести обучение сотрудников ГАЗа. Всего в данном проекте будет задействовано 2500 рабочих российской компании. Общий объем производства достигнет 100 тысяч автомобилей.

Какие именно модели группы Volkswagen планируется собирать в Нижнем Новгороде, пока не уточняется. Генеральный директор компании Volkswagen Group Rus Маркус Озегович лишь заявил, что на площадке в Калуге концерн сосредоточится на «расширении производства Polo седана и запуске новых моделей». Ранее сообщалось, что с конвейера ГАЗа будут сходиться автомобили Volkswagen Jetta, Skoda Octavia и Skoda Yeti.

Ожидается, что окончательное соглашение между Volkswagen и Группой ГАЗ будет подписано в этом году, но точные сроки не называются.

Ранее ГАЗ также анонсировал, что на его площадках, начиная с 2012 года, планируется развернуть сборку автомобилей Chevrolet Aveo.

> СОГЛАШЕНИЕ

## Стратегическое партнерство

**ОАО «АвтоВАЗ» ОПРЕДЕЛИЛО стратегических партнеров на поставку металла в 2011 году. Как говорится в официальном сообщении компании, ими стали ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» и ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат». Суммарно оба предприятия будут покрывать 95 процентов потребности автозавода в металле.**

Как сообщается, АвтоВАЗ и НЛМК подписали годовое соглашение о поставках холоднокатаного и оцинкованного проката, которое начинает действовать с апреля 2011 г. Ежемесячный объем поставок составит 15 тыс. т. Стороны договорились об устраивающей их базовой стоимости поставок и формуле цены. Другие подробности компании не сообщают, отмечая лишь, что «подписанное годовое соглашение позволит начать новый этап партнерства крупнейших производителей в сфере автомобилестроения и металлургии». АвтоВАЗ сообщил также, что ММК будет поставлять заводу до 30 тыс. т металла в месяц – в зависимости от объема производственной программы предприятия.

Ранее президент АвтоВАЗа Игорь Комаров сообщал, что компания недовольна ходом переговоров с ОАО «Северсталь», которое в 2010 г. обеспечивало 60 процентов потребностей АвтоВАЗа. Поэтому компания приняла решение, что «Северсталь» в текущем году сохранит лишь 25 процентов от прошлогоднего объема поставок автолиста АвтоВАЗу. Комаров также рассказал, что АвтоВАЗ намерен с апреля-мая 2011 года закупать автолист у других поставщиков по ценам значительно ниже, чем предлагает «Северсталь».

> Снаружи себя ничем не свяжешь, коли в нутре у тебя разнузданность. **Максим ГОРЬКИЙ**