

> ИЗ НАШЕЙ
ПОЧТЫТак и осталось
на бумаге...

ДОБИРАЮСЬ ДО САДА «Горняк» по центральному переходу трамваем 4 или 8, далее – до Полевой. Случилось как-то в районе комбинатских проходных: три трамвая стояли минут десять, пока сдвинули машину, стоявшую близко к рельсам. И пешком не пройти: пешеходные дорожки заставлены машинами. Вроде неразрешимая проблема.

А я вспоминаю, как года три назад была на защите дипломных проектов архитектурно-строительного факультета МГТУ. Члены государственной комиссии особенно отметили единственный имеющий практическое значение для города проект: гаражный автокомплекс вдоль проходных – от пятой до седьмой.

Я в этом не разбираюсь, но помню, что там были и гаражные блоки, и ремонтные помещения, и общепит, и гостиница, и блоки продаж автомобилей – все в нескольких уровнях. Особенно меня поразила в проекте разработка монорельсовой железной дороги, которая свяжет громадные корпуса комплекса, производственные зоны комбината, вплоть до северного перехода и прокатных цехов. Все это – выше сегодняшних транспортных путей. Это разгрузит транспорт, ускорит доставку работающих, сократит аварийность, украсит левобережье.

Автора проекта сразу пригласили работать в Гипромет. Жаль, что никто не заинтересовался продвижением самого проекта, нужного и городу, и комбинату. Строить бы правильно – обогнали бы без «дорожных революций».

МАРГАРИТА АНДРИЯНОВА,
ветеран ММК

> ПЛАНКА

Посчитали
затраты
на ТО

МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ
рассчитало планку стоимости
техосмотра в России
– две тысячи рублей.

Как сообщил заместитель директора департамента государственного регулирования в экономике Евгений Ковтун, право изменения стоимости ТО дается губернаторам. При этом они смогут только снизить цену. Как сообщает «Российская газета», автовладельцы до 2014 года смогут выбирать: делать ТО по новым правилам – побыстрее, но подороже или в ГИБДД, где процедура длится дольше, но по-прежнему стоит 600 рублей. Это связано с тем, что за Госавтоинспекцией на два года сохранится право проводить осмотр автомобилей.

Пропускная
недостаточность> Читатели «ММ» предлагают свои сценарии
«дорожной революции»

ПРОБКИ. И снова – пробки... Одна из задач развернувшейся в Магнитогорске «дорожной революции» – разгрузка основных магистралей. Но пока город продолжает стоять в пробках.

Если учесть динамику идущего по стране автомобильного бума, становится понятно, что результат нынешней дорожной эпопеи – временный. На пару-тройку лет этих мер хватит. По данным регионального управления ГИБДД, в настоящее время на учет поставлено более миллиона машин. По прогнозам, в 2011 году новые авто приобретут еще 50 тысяч человек. По сути, как ни расширай перекрестки действующих магистралей, через несколько лет они уже не вместят весь автомобильный поток.

Читатели «Магнитогорского металла» предлагают свои сценарии борьбы с пробками на дорогах города, а также другие меры по улучшению дорожной ситуации. Любопытные идеи озвучил инженер ООО «НПО «Автоматика» Дмитрий АМЕЛИЧЕВ:

– Если посмотреть на общую структуру дорог Магнитогорска и количество светофоров, оправданное необходимыми мерами безопасности, становится понятно, что структура эта скоро станет нежизнеспособна. Достаточно немного увеличить численность участников дорожного движения – и город большую часть суток будет «стоять», как та же Москва.

Впрочем, выход из транспортного коллапса заложен в самой дорожной схеме Магнитогорска. Идущие через весь город проспекты Ленина и Карла Маркса, пересекаемые мелкими улицами на одинаково небольшом расстоянии, способны вдохнуть в дорожную жизнь города новую жизнь, если начать их использовать иначе. Как именно?

В данный момент появление на проспектах пробок обусловлено двусторонним движением, когда поворот налево становится проблемой из-за плотного встречного потока машин. При этом водитель, совершающий маневр, мешает проезду тех, кто движется за ним. Вкупе с отсутствием гибкости в настройках светофоров, которые не учитывают критерия сезонности и

времени суток, с невнимательностью водителей к знакам дорожного движения и разметке это приводит к серьезным заторам на проспектах, буквально стопоря движение.

Однако ситуацию можно кардинально изменить. Речь идет о создании общегородского кольца, основу которого составляют два проспекта с односторонним движением, связанные на всем протяжении дорогами с двусторонним движением. Польза в такой реорганизации налицо уже даже потому, что станет меньше аварий из-за пытающихся проскочить на желтый свет, да и светофоры по сути станут не нужны. Более того, выезды на проспекты в таком «кольце» можно заранее очертить разметкой, а там,

**Корректировать
ошибки
в организации
движения
нужно с учетом
мнений горожан**

где это возможно, – оформить ограждениями. Безопасность движения в этом случае выигрывает, так как поворот будет возможен только вправо. Если же у автолюбителя возникнет необходимость вернуться в район, из которого он приехал, – нет необходимости разворачиваться посреди проспекта, рискуя подставить бок летящему автомобилю. Можно спокойно вернуться на параллельный проспект с обратным направлением движения по второстепенной улице.

Такой вариант организации дорожного движения давно используется в Европе, хотя далеко не во всех городах он применим. В этом смысле Магнитогорску повезло. Конечно, возникают дополнительные проблемы: что делать, например, с оставшимися на перекрестках круговыми движениями, выездами с мостов, движением трамваев. Но эти вопросы решаемы, учитывая, что ввод участков в общегородское кольцо может быть постепенным, с тщательной проработкой каждого в отдельности. Некоторые круговые движения при такой схеме закономерно станут ненужными, выезды с мостов перестанут требовать немедленного строительства развязок и эстакад, которое неизбежно затруднит и без того тяжелую обстановку на дорогах. Единственной необходимостью

станет строительство пятого моста, который хорошо впишется в новую дорожную идеологию. Что касается обеспечения доступа пассажиров к трамвайной линии, речь будет идти о переносе путей или создании, наконец, подземных переходов. Все решаемо. При этом будет достигнуто главное – свободный, практически без остановок, проезд в любую точку города.

Другая тема упорядочения движения сопрячена идеям развернувшейся в Магнитогорске «маршрутной революции». Имеется в виду приоритетное развитие общественного транспорта, отказ от «ГАЗелей», не удовлетворительных с точки зрения экологичности и безопасности, в пользу больших современных автобусов. В силу своей малой вместимости и низкой культуры водителей, «ГАЗели» создают избыточный трафик, выливающийся в заторы около остановок общественного транспорта. Это к вопросу о привлечении инвестиций и создании новых договоренностей с предпринимателями, обслуживающими городские маршруты.

Другой серьезной проблемой, создающей аварийные ситуации, является отсутствие ливневой канализации на дорогах города. Второй год в ходе развернувшихся дорожных работ идут их расширение и ремонт. Но то ли генеральный проектировщик счел излишним создание стоков, то ли заказчик вычеркнул их из смет, забывая, что от площади заасфальтированной поверхности прямо зависит количество собираемой воды, то ли строители максимально упростили себе задачу. В результате даже в небольшой дождь люди, идущие по тротуарам, рискуют принять холодный душ, не говоря о том, что перейти дорогу и не оказаться по колено в воде в Магнитогорске невозможно в принципе. Вот такое удешевление строительства: огромные лужи на дорогах стали обычным делом, в то время как в большинстве стран мира такое считается недопустимым.

Переоборудование въездов-выездов станций технического обслуживания автомобилей и заправочных комплексов – тоже актуальная

тема в разговорах автолюбителей. Зачастую въезд имеет неправильный угол, что заставляет водителей сбрасывать скорость до нуля, создавая помеху другим участникам движения. А выезды опасны ввиду плотности движения: примером может служить печально известная автозаправка «Пражская» на улице Кирова. Поэтому важно обязать владельцев обустроить полосы для разгона определенной длины или принять предупредительные меры для снижения скорости идущего мимо транспортного потока.

Наболевшая проблема организации стоянок автотранспорта в плотно заселенных жилых кварталах тоже касается дорожного движения. Там, где это возможно, давно пора обязать субъекты ЖКХ согласовать переоборудование придомовых территорий и провести их реконструкцию с целью увеличения размера стоянок. В рамках этой работы необходимо провести ревизию несанкционированных, а иногда – и официальных – автостоянок, мешающих дорожному движению и праву жильцов на бесплатное использование придомовой территории. В перспективе же город должен привлекать инвестиции для строительства подземных гаражей. Иначе проблему не решить.

И, наконец, депутатами своевременно поставлен вопрос создания единой городской транспортно-логистической службы, которая должна планировать движение общественного транспорта в различные сезоны и время суток. Важно также оснастить главные артерии города видеоканерами и в перспективе передать их службе управления светофорами. Но все это, конечно, работа команды специалистов.

В заключение как автолюбитель хочу заявить о необходимости создания в Интернете профильной площадки для дискуссий, чтобы магнитогорцы могли оперативно привлекать внимание сотрудников ГИБДД к конкретным проблемам на дорогах. В спорах рождается истина, а обилие мнений позволит быстро корректировать ошибки в организации движения.

Подготовила
ЮЛИЯ СЧАСТИВЦЕВА
ФОТО > АНДРЕЙ СЕРЕБРЯКОВ

> Городские власти должны привлекать инвестиции для строительства подземных гаражей