

Организатор



Стратегический партнер



Информационный партнер



## СТЕНОГРАММА

### Экспертного семинара: «Использование железнодорожных коридоров для развития транспортных систем городов»

**Блинкин.** Некоторые участники позвонили и сослались на такую экзотическую причину, ну, как московские пробки, вот, но насколько я понимаю, главные докладчики пришли, и, следовательно, мы можем начать нашу работу.

Ну, вот мне придется сейчас говорить за все начальство Высшей школы экономики, потому что по разным техническим причинам оба наших проректора еще не подошли, но кто-то обязательно подойдет поприветствовать. Еще одно приветствие я передам устно от Олега Валентиновича Белозерова. Я с ним говорил вчера вечером, он извинился и сказал, что вот Белый дом, неотложные обстоятельства. Ну, значит от него - приветствие.

Значит, какой замысел нашего семинара, который мы собираемся делать долгоиграющим, постоянно действующим. Он называется - "Инфраструктура будущего". Мы его задумали и имеем твердое намерение реализовать совместно с нашими партнерами из инвест-группы "Волга", которая здесь представлена довольно основательно сегодня, вот. Замысел семинара в чем? Вот на экспертной площадке ВШЭ - правительственного университета мы будем регулярно собирать представителей науки, крупных подрядчиков, банки, власть - московскую, федеральную. И обсуждать вопросы, которые вот в жизни уже поставлены в повестку дня.

И вот эти же вопросы, в частности сегодняшний вопрос, который будем обсуждать, - он, там есть уже поручение Шувалова, там есть совещание на высоком уровне, в Белом доме, в Минтрансе и т.д. Мы конечно не имеем ни полномочий, ни желания дублировать наших высокопоставленных коллег. Здесь - экспертная площадка.

Здесь даже люди, вполне должностные, выступают не в качестве чиновников или топ-менеджеров больших корпораций, а в качестве опытных людей, экспертов, которые вот, ну, ребята, нет, это вроде замечательно, а это полностью хренотень. Т.е. возможна более свободная дискуссия. Разумеется такого рода дискуссия. там под председательством, там, министра, или зам. министра, начнись - она не возможна, она не бывает. здесь это возможно.

Теперь, сегодняшний семинар, вот первый в нашей серии, кстати, второй - уже задуман, он будет посвящен вопросу, который здесь, в этой аудитории касается очень мало кого. - Либерализация рынка локомотивной тяги. Илья, по-моему, архитектуры это никак не задевает. Да, ну, не задевает, да. А можно предположить, да.

Сегодняшний семинар посвящен вопросу остро актуальному. Это - использование железнодорожных коридоров для сооружения дорог в пределах мегаполисов, Москвы прежде всего. Эта идея гуляет в головах проектировщиков со времен покойного Балинского, т.е. это сильно до революции. Балинский - это автор первого проекта метрополитена, не осуществленного. Вот у него эти бимодальные коридоры с автомобилями и электричками у него были нарисованы. Ну, правда, это был чисто эскизный проект. Последние лет 20 на эту тему была масса предложений, масса маргинальных предложений, и совсем немного серьезных, профессиональных, сделанных грамотными проектировщиками уже на основе таких серьезных технических расчетов. Почему это вопрос актуальный? Очень актуальный. Мы не будем себя обманывать. В Москве строить дороги - негде. 23-ти трехлетняя, с 90-того года, московская традиция- переделать Беговую улицу в кусок фривея, там хайвея, да, Да, там Ленинградку переделать в подобие такого хайвея, да. Ну, как бы, протесты местных жителей, огромные затраты, и очень маленький транспортный эффект. Резервов для строительства земельных резервов, который представлен, скажем, американскими или канадскими градостроительными нормами, ну, мы за 40 лет последних, даже, скажем, за 80, - не оставили. Их просто нет. Поэтому вот соблазн. А как это использовать? Здесь накладываются, почему и мы такую аудиторию собрали. Здесь налагаются абсолютно разные интересы. От взгляда урбаниста, архитектора, а зачем вообще, как это впишется в лицо города, да? Как город поедет, если мы это сделаем? Естественно - масса вопросов, относящихся чисто к проектировке транспортных сооружений. Потому что это не сложно, а чрезвычайно сложно!

Вот здесь будет на эту тему доклад. Разумеется, это затрагивает интересы и бизнеса, потому что, ну, вот у нас вся наша, и федеральная, и московская власть говорит о том, что хорошо бы привлечь во все эти большие строительные проекты бизнес. Вот здесь присутствует у нас Газпромбанк, да. Ну, и соответственно, все это мы собираемся обсуждать.

Порядок наших действий таков. Вот мы заслушаем несколько докладов, при этом я попрошу докладчиков, у которых написано - по 10 минут, ну, кто сможет ужаться - там у нас есть доклады технического свойства, который ужаться просто невозможно, вот. Ну Союз ближних, я попрошу покороче, да Каждый доклад будет сопровождаться краткой дискуссией, там вопрос - ответ. Имея в виду, что по завершению выступлений мы оставим себе минут 20-30 на общую дискуссию, на выступления.

Я предоставляю первое слово представителю инвест-группы "Волга" - Алексею Фирсову. Да, вот, вы готовы, да. Со-организатор нашего семинара, пожалуйста, Алексей.

А.Фирсов. Добрый день, ну, я не буду забирать много времени, лишь коротко объясню - какие мотивы у группы "Волга", акционером которой является Геннадий Николаевич Тимченко - поддержать идею ВШЭ. Вот если проанализировать структуру активов, то очень большая и группа. С разной степенью акционерного присутствия, но все же... увязана в инфраструктурной теме. Причем, поскольку это очень разные направления, может быть даже масштаб не заметен широкой публике, но вот компании там Стройтрансгаз, которая занимается линиями электропередачи, дорогами. Аркс-дороги, Мост, - мосты, туннели, а Транс-ойл, которая занимается логистикой железнодорожных путей, Гуннвар, которая строит порты на Балтике и в Новороссийске, т.е. это большой такой объем, и при этом, конечно, наверное, достаточно острое чувство нехватки профессиональной экспертизы, и не внутри нашей группы, а в целом, в обществе, и в административных структурах.

Поэтому, мне кажется, создание таких площадок, выход из виртуальных обсуждений в реальную сферу живого диалога, ну, действительно, очень полезно. И мы меньше всего хотим фокусироваться только на собственных темах. Там, конечно, мы делаем это вместе с Высшей школой экономики для того, чтобы поднять весь пласт проблем, независимо от того, касаются они группы, или не касаются. Поэтому хотелось бы, чтобы, да, чтобы это было постоянно действующая экспертная умная площадка, корт орая будет заканчиваться не только разговорами внутри нашего круглого стола, но материалы будут идти дальше, в федеральные органы власти, в муниципальные. И там, где это интересно. И мы, действительно повысим уровень экспертизы этого направления. Большое спасибо еще раз ВШЭ и участникам, не буду больше занимать время.

Блинкин. Большое спасибо, я маленькую реплику себе позволю. Вот с уровнем экспертизы, действительно не очень здорово, мы сейчас совместно с нашими коллегами из всех видов транспорта и транспортного строительства пытаемся склеить серьезный университетский курс транспортного планирования, вот. Предназначенный самому широкому кругу публики, от архитекторов до городских начальников, транспортников, кого угодно на свете. Потому что степень познания общества, и даже высших слоев общества в сути транспортной проблемы в современной интерпретации, они, к сожалению, очень слабые. Полностью согласен с этим тезисом. Вот первый, кстати, доклад, это будет, значит, Константин Трофименко. Он руководитель Центра транспортных проблем мегаполисов вот в нашем институте, Институте экономики транспорта и транспортной политики. Пожалуйста, Константин.

Трофименко. Спасибо Михаил Яковлевич. На самом деле это доклад совместный, поскольку он, безусловно, составлен по мотивам ваших мыслей и исследований. И доклад, безусловно, постановочный. Я еще раз хочу обозначить уже упомянутую Вами актуальность проблемы и наметить основные вопросы, которые нам бы хотелось, чтобы прозвучали в рамках сегодняшнего обсуждения.

На чем строится вообще вся идеология нашего института, в котором мы проводим свои работы? На том, что, безусловно, основным фактором, который влияет на изменение облика, как транспортной системы городов, так и самих городов, - это массовое появление автомобилей. Поскольку люди собрались, в общем-то, не случайные, то я не буду останавливаться на этом детально, только скажу, что вот этот миг взрывоопасного роста автомобилизации, когда резко происходит накопление количества автомобилей от значения 200 автомобилей на 1000 жителей, до, примерно, 500 и выше, он всегда во всех странах, независимо от того, какие это страны, сопровождался соответствующей транспортной политикой, направленной на желание угнаться за растущей автомобилизацией, и полностью подчинить город надвигающейся волне автомобилей. К сожалению, как показала практика, нигде это не удалось сделать. Здесь вы видите результаты некоторого авторского обобщения, которое характеризует соотношение развития уличной дорожной сети и уровня автомобилизации в городах мира на современном этапе. Вот этот вот показатель, - плотность уличной дорожной сети, - фактически представляет собой процент, который занимает объекты автомобильной инфраструктуры в общей площади доли от города. Т.е., допустим, где это 0,35 - это 35%. Вот это максимальный показатель, который характерен для американских городов. В Европе, где города имеют развитые исторические центры, которые, в общем-то, не трогаются из соображений сохранения объектов культурного наследия, составляет примерно 2 на 2,5, т.е. 20-25%, к сожалению, в городах России, этот показатель крайне низок. Он составляет подчас меньше 10%.

И вот чем это оборачивается на практике. Наглядные кадры из разных городов, это и Казань и Нижний, и Москва. Всем известно это исследование, которое было проведено Игорем Григоряном в рамках прошлогоднего конкурса на развитие московской агломерации. В Центральной зоне, где застройка вполне себе соответствует европейским нормам, которая застраивалась еще преимущественно инженерами дореволюционными, мы наблюдаем вполне европейский уровень показателей плотности уличной дорожной сети. В срединной зоне - уже хуже, это 14% - значительно меньше. В периферийной зоне - 6%, к сожалению это показатель, в общем-то, субурбия, (?), городских окраин.

Возникает очень актуальный вопрос. Можем ли мы, имея под прицелом, что такое положение в соотношении между городским пространством, отведенным под автомобильные нужды, и динамикой уровня стабилизации, есть не только в Москве, но и в других российских городах, можем ли мы резко исправить эту ситуацию, вот то, что мы назвали фазовым переходом? Резко перейти от уровня 7% уличной дорожной сети, как это видно на верхней картинке, до приемлемого состояния, - до 25%. К сожалению, наши расчеты показывают, что резко перейти и нарастив одновременно и низовую сеть и магистральную сеть в нужной пропорции мы не сможем. Если мы возьмем за пример город, очень похожий на Москву, по крайней мере, по своим показателям с площадью города в 15 тыс. гектар с соответствующими показателями прироста плотности сети в отношении протяженности магистральной сети к местной сети - 1 к 5. И самое важное, - стоимость одного км полосы магистральной сети в 80 млн. рублей, то мы получим, что суммарные затраты у нас составляют не много, не мало, 85 млрд. рублей, что, к сожалению, не может быть уложено в рамках никакого финансирования, ни федерального, ни местного.

Блинкин. Обращаю внимание вот эти цифры 0,05, это мы переходим от наших там 8 к 13, вот этот даже копеечный переход стоит столько, а выход на вот те эти 25, это вообще деньги невообразимые.

Трофименко. Да, спасибо. Таким образом, методом грубой силы мы просто не можем решить эту задачу, как говорят многие, - а что, если нам под все эти появляющиеся автомобили, взять и построить соответствующее количество дорог? - Нет, увы, цифры наглядно показывают, что мы не можем это сделать. А что мы можем сделать? Ну, об этом уже много лет Михаил Яковлевич и все остальные сотрудники нашего института говорят на самых разных площадках и в самых разных средствах массовой информации. Нужно повышать связность и нужно повышать плотность и связность, особенно на периферии, чтобы было куда выдавливать автомобили из центров городов, чтобы была возможность возникновения драйверов для развития новых рабочих мест и бизнеса на периферии, чтобы увеличить ее инвестиционную и социальную привлекательность.

Хорошо, все эти построения, действительно, очень нам нравятся на бумаге. Но, если мы откроем карту Москвы, то, к сожалению, особенно, если это будет схема Генплановская со скоростными линиями, мы увидим, что просто даже банально негде повышать эту связность. И конечно, в первую очередь у архитекторов, у автомобильных дорожных проектировщиков при взгляде на карту и очередной, скажем, итерации, попытки решения этой проблемы, взгляд падает на полосы отвода железных дорог, несомненно. Вот Малое кольцо железной дороги, проходящее особенно на севере через периферийные районы. Радиальное направления Московских железных дорог, проходящих как раз не по жилым кварталам, а разделяя их, и тем самым просящимся под сооружение городских хайвеев. Всячески привлекают наше внимание. При этом, если не погружаться в эту проблему, то доносится, скажем так, из отголосков различных пресс-конференций, из сообщений средств СМИ, самые противоречивые сообщения о том, возможно ли это сделать или нет. Ну, как известно, соответствующие идеи, соответствующие проекты были вынесены на самый верх, результатом чего явились документы за подписью вице-премьеров Правительства - Дворковича и Шувалова.

Но, тем не менее, с одной стороны, данные говорят о том, что ни в коем случае нельзя, чтобы железная дорога теряла свои эксплуатационные показатели в пригородном пассажирском, в грузовом сообщении, дальнего следования. Говорят о том, что надо обязательно, и это является основным приоритетом, развивать скоростное железнодорожное сообщение, особенно в Москве. Безусловно, говорят о том, что надо решать, в общем-то, непростые вопросы землеотвода и выкупа этой территории. Но, с другой стороны, технологические возможности строительства, и об этом сегодня будет два очень интересных доклада, - Автомобили-групп в полосе отвода железных дорог эстакадным ходом. Они имеются.

Поэтому, а, Карима Робертовна, здравствуйте.

И при этом очень важно понимать, ложатся ли вот эти вот предложения в общую концепцию пространственного развития города, потому что не секрет, что сейчас, как раз, происходит многочисленные дискуссии в рамках подготовки нового Генерального плана. О том, как в принципе должна развиваться и Москва, и другие российские города. И конечно, безусловно, нужно, с одной стороны,

оценить, как вообще вот это вот само по себе потенциальное развитие автомобильных дорог, коридора железных дорог, может повлиять на развитие города, пространственное и социально-экономическое, с другой стороны, как именно, не только на концептуальном уровне теоретическом, но и как именно данное строительство, где именно его нужно вести, чтобы получить наибольший социально-экономический эффект.

Об этом тоже будут два доклада сегодня, и на самом деле именно с этих вопрос, поскольку они являются наиболее глобальными, мы начнем наше обсуждение. Коллеги, тогда я снова отдаю..

м.г. Спасибо, Константин Юрьевич. Давайте мы сделаем так - вот здесь был упомянут Генеральный план Москвы, при этих словах в дверях появилась Карима Робертовна, которая представляет вот институт ровно с таким названием, последние 80 лет, вот, нет, это институт с таким названием в три раза меньше, понятно, да. Значит, Карима Робертовна, Ваше слово. Презентация, или Вы будете устно? Все, хорошо, тогда мы сделаем по-другому. Тогда презентация Васильчикова к у нас есть?

м.г. Давайте тогда Илью

м.г как мы сделаем?

м.г коллеги.. уже есть, уже есть

м.г а ты хочешь архитектуру раньше чем...

м.г мне кажется, что это более глобальный уровень

м.г пожалуйста, давай. архитектор Заливухин

м.г поскольку я упомянул о том, что концепция развития, пространственного развития города, есть альтернативная, давайте тогда начнем с концепции мастер-плана Москвы, базирующаяся именно на расположении автомобильных дорог, новых автомобильных дорог, в полосе отвода железных. Ее разработал Илья Вячеславович Заливухин..

М.г С листа, да, Костя?

м.г. да, я буду на клавишах.

м.г Илья, представьтесь, пожалуйста.

м.г. Заливухин Илья Вячеславович, генеральный директор бюро " Яуза-проект", член рабочей группы Минрегиона по развитию агломераций. В этой связи, собственно, очень важно отметить, что я не хочу сказать, что это альтернативный генплан или еще какой-то. Да, это один из, скажем так взглядов на возможность развития, потому что проект может быть разный, в зависимости от возможностей

финансовых, целей и задач. Но что здесь важно. Важно в названии - строительство объектов транспортной структуры в железнодорожных коридорах, как механизм развития городской агломерации. И, собственно, я бы начал с того, что такое городская агломерация, и зачем нам собственно ее развивать, и как развивать. Потому что на данный момент все прекрасно знают, что Москва имеет Центр, который только что говорил Константин, с нормальной развитой уличной дорожной сетью и огромную периферию, которая сейчас будет темой третьего урбанистического форума, и очень много вопросов, и скажем так, задумок, как же все-таки нам решать эту периферию, потому что в принципе, то, что у нас сейчас есть, и то, что развивалось в последние, скажем так, 60 лет, это проблема не новая. С того момента, как прекратился, стали работать со сталинским Генпланом, с развитием города и подмосковных городов, у нас шло развитие периферии. Здесь нет этих слайдов, я просто два слова скажу и показывая Нью-Йорк, как систему полицентричных, собственно городских образований, вот и сейчас мы имеем огромное количество периферии, так называемые вылетные магистрали, которые создавались сначала под определенные задачи развития жилья отдельного центра, где люди работали, в дальнейшем это превратилось в массовую застройку периферии, отсюда удешевление стоимости строительства кварталов. Потому что нормальные кварталы, они не требуют большого количества, собственно, затрат на дороги, а микрорайоны требуют в 4, 5, 6 раз меньше, поэтому это было всегда подчинено экономике, и мы должны это понимать, что никакие наши фантазии не реальны, если мы не будем привязываться к экономике.

Поэтому, сначала, я просто скажу, что агломерация (можно вернуть) все-таки что такое агломерация? Это система самостоятельных городских образований с интенсивными транспортными, производственными и культурными связями. Т.е. для того чтобы проектировать магистраль или проектировать улицы, или проектировать улично-дорожную сеть, нужно понять, для чего мы это делаем, все-таки. Что мы хотим в итоге создать, т.е. какой сценарий развития мы хотим получить в дальнейшем в территории. Вот это очень важно, потому что, то, что сейчас будет заложено в развитие огромной территории, такой территории, как Московский регион, потому что конечно же, собственно отдельно Москвы от Московской области не существует, все это называют - Московский регион, и сейчас работы эти ведутся в правительстве для того, чтобы рассматривать эту территорию, естественно целиком и развивать. Необходимо понять, как же ее развивать.

Ну вот, следующий кадр. Давайте, вот Константин показывал уже этот кадр, рассмотрим на данный момент Москву, как некий пространственный все-таки элемент, который разделен сетью железных дорог, это скоростные магистрали, которые в 19, 20 веке прокладывались не по жилым районам естественно, для того, чтобы можно было добираться из разных районов, территорий в центр, и из одной стороны периферии в другую. Да, вот эта сетка дорог, сетка возможностей, она на данный момент существует (следующий кадр) и где-то по 250 метров с каждой стороны от железной дороги, где-то земля принадлежит федералам, это РЖД, т.е. это на территории Москвы, земля, которая может быть и не РЖД, но она не принадлежит Москве, поэтому собственно принадлежит куче разных людей, которые владеют этими кусками земли и т.д.

м.г. Петр Степанович, реплику можно вслух

м.г. С МЕСТА откуда такие размеры - 250 метров? В Москве вообще нет на многих направлениях зоны отчуждения, потеряна она земля и юридически не оформлена. И вообще я вам хочу сказать (нер) это не в городе даже. Вы говорите - 250 с каждой, да если б мы имели 250 с каждой стороны, мы давно бы уже сделали 5-ти и 6-ти и 7-ми путные вводы в Москву и решили бы проблему пригородного движения.

Докладчик. Вы знаете, это вопрос не только к РЖД, а вопрос ко всем собственникам, которые примыкают к железной дороге. Да, спасибо большое, для этого эти семинары существуют, чтобы уточнять наши позиции, да...

м.г. избавляться от иллюзий..

ДОКЛ. избавляться от иллюзий и т.д., но те собственники, которые, нет, те собственники, которые сейчас владеют этой территорией, в любом случае это и гаражи, и то, что примыкает к этим магистралям, потому что изначально все понимали, что на магистралях жить нельзя, соответственно примыкали всяким там, в общем-то хламом.

Следующее. Вот, но все-таки, что мы исходя из этого, имеем. Если посмотреть на Москву, у нас, нам нужно решать задачу создания полицентричной системы развития региона и вот то, что мы здесь видим, это некие такие возможности, вот если в центре города мы видим оранжевое, это ценные территории города, это в пределах Садового кольца, и территория, которая Москва развивалась в 50-е годы, то остальные территории, выделенные такими вот кружками, которые лежат между железнодорожных путей, которые являются на самом деле основными большими преградами, вот о них отдельный как бы разговор, то, соответственно, мы видим, что есть город около Речного вокзала, огромная территория Ховрино и Тушино, которая могла бы развиваться вокруг воды, т.е. есть территория вокруг Мневников, которая могла бы развиваться, территория вокруг Измайловского парка, территория вокруг Кузьминок, т.е. все вот эти вот территории, это центры активности, центры городов, центры районов, которые могли бы стать, ну не самостоятельными, но могли бы поиметь свою ценность и свои характеристики для развития жизни на этих территориях. Потому что люди живут и работают вокруг исторического, культурного, природного, и т.д. наследия, да, и экологического каркаса. Вот здесь и представлены, скажем, вот эти вот возможности, которые есть сейчас на данный момент у города. Следующий. Переключи просто.

Рассмотрим один из этих фрагментов, да, что нам дает, вообще, зачем нам обсуждать эту возможность строительства вдоль железных дорог? Вот если мы посмотрим на левую территорию, эта территория всем известна, все ездят в аэропорт, вокруг Химкинского водохранилища, эта территория на данный момент разрезана Ленинградским шоссе. То, что сделал уже, как бы Лужков. Соответственно, когда я разговаривал с одним человеком, он мне сказал, что Ленинградское шоссе было расширено и проложено специально, потому что не



было договоренности с Громовым, чтобы показать, что... А он с той стороны строил торговые центры, что, как бы вот, он как бы был не прав. Я не знаю, правда это или нет, но в любом случае, это Ленинградское шоссе сейчас, оно проходит по центру прекраснейшего района, да. И на самом, да, городские легенды, ну, не важно. Если справа мы посмотрим, то если сейчас магистрали будут проложены вдоль железных дорог, как они там уже прокладываются и т.д., то территория вокруг этой воды становятся ценными и привлекательными для развития.

Мне не нужно ехать в центр города, мне надо там жить, потому что, следующий кадр, я попробую быстрее все делать. Вот вверху мы видим многополосную дорогу, которая отделяет справа территорию, вот территория слева, где есть Химкинское водохранилище. Вот левая территория развивается, правая территория развивается сейчас не так. Она, конечно, будет развиваться, рядом с ТПУ, с транспортно-пересадочным узлом, но в целом, все равно люди будут отрезаны от воды. Соответственно, если мы делаем дорогу в другом месте, зам? Да, мы это обсуждаем? Вот, например, если мы делаем там бульвар, территория справа, которая примыкает к воде, и к парку может выглядеть совершенно по-другому, и высотная застройка и т.д., которая позволяет переселить людей, которые живут сейчас в плохом фонде, и им дать нормальные условия, и иметь еще возможности не для Грин-филд - девелопмент, а для строительства и уменьшения, так скажем, транспортных рычагов внутри всей территории. Следующий.

Вот и так вот, в принципе, такой подход может быть к каждому из этих образований, к каждому из этих городов. И дальше на протяжении всего региона, и дальше, как система вообще на всю территорию страны, потому что у нас во всей стране есть только Москва. Дальше вот эта позиция как бы центричности и периферии, вот ее нужно сейчас разрушить, нужно посмотреть, какие возможности для развития агломерации есть. Сейчас еще пока, потому что мы сейчас обсуждаем, и будем создавать - это скелет. В зависимости от того, какой будет скелет, у нас получится либо жираф, потому что у него есть функция такая, либо крокодил, либо человекообразное что-то, да, и то и другое хорошо, но просто у разных концепций есть разные результаты, да. Т.е. если люди будут жить в самостоятельных городах, самостоятельных центрах и передвигаться они будут меньше, и мы решим эту проблему, даже и транспорта, потому что мы конечно, не обеспечим и все дорогами. Следующий кадр.

Понятно, что весь общественный транспорт должен проходить сквозь эти кластеры, и это вот, в общем-то, делается. Единственный вопрос заключается в том, что нужно более мульти модально рассматривать систему, если вот внизу вы видите Коммунарку, то там, скорее всего, нужно не метро туда дотягивать, а железнодорожную ветку от Внуково, дотягивать, чтобы люди могли за 25 минут, следующий.

И соответственно дороги, магистрали, да, надо разделить вообще понять, улично-дорожную сеть, вот эта резолюция может быть такая и на магистрали и дороги. Вот дороги - они внутри этих кластеров, там ездят 30-60 км/час, пропуская друг друга и там преимущественно пешеходы, велосипедисты и т.д. А магистрали...

Блинкин. Илья, они вообще-то называются улицы, стритс-авеню, а как раз дороги, где ездят быстро, терминологически.

Илья. Ну, давайте просто разберемся на эти два понятия. Здесь показано черным, - это магистрали, скоростные, где скорость – 130 км/час, а серым и зеленым - это то, что нужно потом лечить и восстанавливать, да. Следующий.

Почему я об этом говорю? потому что на самом деле, в одном масштабе представлены города, вот там в левом углу, Москва сейчас, и внизу, как она привита от этой сетке, каркасе, возможно. И соответственно, либо она будет такой, либо какой-то другой, но она будет, потому что все города и Мадрид, и Париж, и любой город, - он имеет эту сетку. Мы не можем исключать, что ее не будет. Следующий.

Вот в Париже, здесь показано два типа дорог - транзитная, непрерывная, скоростных магистралей, и уличная дорожная сеть. Следующий, ну просто надо останавливаться.

Эти идеи были в 71-м году, вот если вы посмотрите на черное и белое, Ленинградка, Ленинский проспект, все улицы, проспект Мира - они свободны. Это улицы, там живут люди. Вот Химки, вы видите наверху, через них не проходит магистраль, магистраль проходит вне этих образований агломерационных, давая возможность им развиваться, это очень важно.

Следующее, и соответственно сейчас, никто, в принципе, это пока не мешает сделать, потому что красным - это те планы, которые уже были осуществлены и сейчас планируются, вот сверху вы видите - прокладывается дорога, магистраль вдоль железной дороги. Внизу нужно чуть-чуть поменять вокруг ЗИЛа, да это поедет, совместить несколько участков, т.е. разобраться где магистраль, где дороги и все у нас получится, вся эта территория заживет. В первую очередь нужно заниматься территориями вдоль этих, конечно, магистралей. Если сейчас на них нет денег, то нужно зарезервировать для них возможность, потому что это последняя возможность, последний этап, как бы этап есть такой. Следующий.

Все, вот тогда мы получим единый, цельный Генплан со своими центрами, со своим развитием следующим. У нас будет уровень жизни такой, как мы, в принципе мечтаем и хотим. Спасибо.

ВЕД. Спасибо. Здесь одна - две мысли абсолютно бесспорные по поводу целесообразности полицентричного устройства города и другая бесспорная мысль, что если на что-то нет денег, надо резервировать. И первая мысль бесспорная, вот, но мы ее никак не осуществляем. Вторая мысль еще более бесспорная, но вот с резервированием под что угодно, под автомобильные дороги, под железные, я с завистью смотрю на зарубежную практику и с ужасом на свою родную. А все остальное - вот предмет абсолютно творческого взгляда, значит нашего коллеги архитектора. Ну, конечно, здесь повод для дискуссий. Значит, тут у нас есть одна техническая накладка, вот Дмитрий Симарев, он вынужден нас покинуть, поэтому Вам Дмитрий, вне очереди. У Вас нет презентации?

Симарев. Спасибо большое. На самом деле у меня не будет никакого доклада. Я все-таки больше представляю, достаточно, т.с. сконцентрированную на строительстве группу. Я что хотел сказать. Все эти вопросы обсуждаются на моей памяти, уже лет пять, но достаточно в активной фазе. Были самые разные версии, значит в этом, безусловно, вот, в строительстве транспортных коридоров над

железнодорожными магистралями, я так понимаю, это основной, т.е. сегодняшний дискусс, да. Безусловно, есть рациональное зерно, но коллеги, я всегда привык считать деньги, да, т.е. вопрос какой? Первое - возможное и достаточное условие - есть альтернатива, нет альтернативы. Если альтернативы нет, тогда считаем. Если мы считаем, то должна быть экономика во всем этом, потому что я с Михаилом Яковлевичем согласен, но лично моя позиция, не так, как руководителя компании, а как человека, который смотрит на все, что происходит в Москве с транспортом, я считаю, что въезд транспорта на собственной машине для покупки двух банок Кока-колы, это роскошь, правда? И вот это нужно ограничивать, потому что чего бы там не говорили, я сегодня... Да?

м.г. Эту фразу теперь уже говорят не только эксперты, но даже транспортные начальники Москвы, включая Максима Лоскутова, т.е. это вот сдвинулся немножко поезд....

ДОКЛ. Михаил Яковлевич, замечательно, да, я просто свое мнение сейчас высказываю. Поэтому транспортный коридор это здорово. Коллеги, я вам скажу - мы считали, считали там с немецкими своими партнерами, не могу сказать что дешево, но есть технологии, да. Основным затыком у нас, как это ни странно, я не знаю, может дорога меня поправит, это потому что я сильно не углублялся, когда понял, что это факультативная история. У нас дорога работает не только в мирное время, но еще у нас есть какие-то мобилизационные предписания, возникающие в случае чего-то, и был у меня один из руководителей там дороги и в свое время спросил - Дим, а когда я должен буду эшелоны пускать с топливом под твоими дорогами, мне, как в этот момент быть? Я же дороги не закрою, да? Т.е. вот посмотрите, сколько у нас проблем. Первая - финансовая, да? Безусловно, дороже, чем по земле, потому что все на эстакадах. Так? Вторая, это собственно, организационно, там, нормативная, да.....

м.г. в процессе строительства или всегда?

ДОК. Нет, нет. Имеется в виду, про эшелоны с дизелем это чрезвычайная ситуация, да, но о ней же тоже надо думать, да, там. Третья, насколько я понимаю, позиция собственника в лице там Железной дороги, она тоже своеобразная, у них есть свои планы развития и как-то они, их надо коррелировать, да там с развитием там транспорта, вот. Поэтому технически мы не видим проблем, сегодня есть технологии там до 120-ти метров осуществления пролетов, да, там, ну в бетоне, не очень дорого, относительно не дорого...

м.г. без остановки эксплуатационного движения на железной дороге?

ДОК. Я не знаю, это спецмероприятия потребуются безусловно. По всей видимости, можно, но достаточно аккуратно и это совместная работа. Хотя я не проектировщик, я могу исполнять. Я основываюсь только на том, что мы действительно это работали в свое время в рамках Четвертого кольца, когда мы пытались проработать вопросы - изменения трассы немножко, у нас такая задача стояла, когда новое руководство города пришло и там была станция Андроновка,

по-моему, да. И вот пытались ее там накрыть, смотрели, но ничего не получилось, потому что уперлись там, уперлись в позицию Дороги и уперлись, я уже сказал, уперлись еще во что-то, в планы Дороги, у них там, он же собственник, у них свои там истории развития...

м.г. но вероятно технических проблем не было. Вы уперлись чисто в вопросы собственности...

ДОК. Не только собственности, еще вот эти мобмероприятия, мы все про них забываем. Потому что был вопрос, ну, как вот этого избежать. Вот по Малому кольцу сегодня там, топливо, условно не возят, а когда повезут, Чего? Ну, в случае чего-то... Т.е. это все комплексное решение должно быть.

м.г. ради чего должно быть? Потому что часть Третьего кольца все-таки работает внизу (НЕРАЗ) делается вверху, нужно чуть-чуть было доделать (НЕРАЗ)

ДОКЛ. коллеги...

ВЕД. Илья, давайте все-таки хоть как то обозначать намерения...

ДОКЛ. Смотрите, мне достаточно сложно, потому что, я действительно, я не проектировщик, я не планировщик. Я пришел сказать о следующем, о том, что существуют сегодня новые технологии, которые позволяют делать длинно пролётные эстакады, они действительно существуют. Вопрос доступны ли они нам? Да, доступны. Соответственно длинно пролётные технологии удешевляют, потому что меньше опор, там меньше надо выносить коммуникаций, в том числе железнодорожных, городских и всех на свете, да. С точки зрения эффективности, но вот рядом со мной сидит замечательный Газпромбанк, как бы он не даст соврать, что любая история считается на финансовой модели, да, мы с ним упражняемся очень много, там когда получается, когда-то нет. Это все чистая математика, давайте вот поэтапно решать, то, что решать, но то, что думать об этом надо, ну безусловно надо, да, т.е. другого-то выхода нет. Михаил Яковлевич, ну если разочаровал.....

ВЕД. Спасибо Дмитрий Валерьевич, очень содержательное выступление, хотя и несколько грустное

ДОК. оно на самом деле не грустное, оно говорит только о том, что абсолютно правильная дискуссия и абсолютно правильный подход. но нужно расставить приоритеты, что за чем решать. Правда? как я думаю, да...

ВЕД. Согласен с Вами, Спасибо.

м.г. Михаил Яковлевич, один вопрос. Простите, по Вашей оценке, один км. эстакады сколько примерно будет стоить?

ВЕД. скольких полос?

ДОК. В однополосном исчислении?

ВЕД. ... в однополосном, конечно

м.г. давайте в шестиполосном.

ВЕД ну давайте умножим на шесть

ДОК. Ну, я затрудняюсь вам сказать, честно, не готов к этому вопросу, могу освежить в памяти то, что считали вот и есть одно...

Вед. Будет доклад Алексея Сергеевича, где будут выкладки уже гораздо ближе к реальному проектированию..

ДОК;. И самое главное, мы в свое время с Михаилом Яковлевичом столкнулись на Четвертом кольце, участке, когда Город обвиняли, что это избыточные траты были и все прочее. Вы знаете, мы посчитали, вынос коммуникаций там от 36 года, там и всех прочих, он весил, по-моему процентов 60, да вот (НЕР) Поэтому вопрос такой, он довольно сложный. Если в чистом поле один ценник, если в условиях Москвы - другой, над железной дорогой - третий. Там не очень много коммуникаций, чем еще это привлекательно, да, там нет больших сетей, там тяжелых шестиметровых, условно. Есть железнодорожные коммуникации, есть еще что-то. Не отвечу, если интересно, могу там, через неделю прислать куда-нибудь..

ВЕД. Спасибо, спасибо. Материалы прислать лучше всего нам, мы ей Богу доведем до всех своих гостей. Дмитрий (НЕРАЗ) всего доброго. Сейчас я бы хотел сказать рекарс, но рекарс не получилось. Извините (нер). Теперь слово, да, пожалуйста.. Да, пожалуйста.

м.г маленькую ремарку, почему я, пока были все эти слова произнесены, оставил эту картинку. вот это скажем, некое такое идеалистическое представление о том, где нужно построить железные дороги, с понятной целью, с целью трансформации моноцентричного города в полицентричный, с понятной целью трансформации вот этих вот территорий, отмеченных здесь оранжевыми, желтыми, зелеными пятнами. вот одна из причин по которой мы собрались, в принципе - понять насколько мы можем приблизиться к этому идеалу, потому что, безусловно, мы к чему-то должны стремиться в своей работе. И вот сейчас как раз, после такого вступления, я бы хотел, мы бы хотели передать слово Кариме Робертовне, как представителю московского начальства, непосредственно решающего сегодня вопросы градостроительного развития, насколько эти идеи соответствуют тому, что сегодня закладывается в качестве основных приоритетов.

м.г. ну вот все правильно, только здесь нет начальства, вот начальство, когда Олег Валентинович соберет, или там Шувалов соберет, да вот, тогда начальство. А здесь, ну просто скромный (нер) советского политеха.

К.Р. Спасибо, спасибо за приглашение. Наверное, я в своем докладе немножечко много разных тем проговорю, хотя для Института Генерального плана всегда правильной начинать именно с того, какой у нас город и начинать максимально глобально. Как уже было упомянуто, что корректировка Генерального плана города Москвы, это процесс инициирован, но на данный момент конкретно такая работа внутри нашего института не ведется. Поэтому, к сожалению, не смогу вас сразу же порадовать именно этим материалом, а по хорошему нужно, конечно же начинать именно с этого.

На сегодняшний день чисто юридически у нас действует Генеральный план, утвержденный 2010 года, а по поводу новой территории, это тоже многих интересует это ключевая такая вводная, которая меняет ситуацию в городе. На эту новую территорию мы сейчас разрабатываем территориальные схемы, в которых пытаемся проработать всю идеологию развития и территорий и транспортного каркаса. Если также проговорить глобально какие работы сейчас параллельно ведутся, параллельно с этим разрабатывается на Московский регион, это на территорию Москвы и Московской области программа московского транспортного узла. Программа московского транспортного узла, должна увязать объемы финансирования, как и федеральные, так и московского бюджета и бюджета Московской области до 20 года по всем направлениям развития транспорта. Также в этой программе учитывается и финансирование внебюджетное, т.е. это финансирование за счет РЖД и, если есть заинтересованные частные инвестиции, которые могут вкладываться в такие проекты, как транспортно-пересадочные узлы, они тоже прописываются в этой программе. Т.е. на данный момент эта программа и является, наверное, самой глобальной по увязке транспорта.

Но перед тем как мы вернемся обратно к транспорту, то начну от некой статистики. Если посмотреть мы провели анализ, сравнивали Москву наряду с другими крупными городами. Что мы для себя отмечаем? Что Москва очень быстро растет по населению и, хотя этот фактор можно оспаривать, как может быть хороший, может быть плохой, но в любом случае прирост населения в московском регионе, он наблюдается, он довольно активный. И при всем при этом необходимо как-то справляться с транспортными потоками, которые очень быстро растут.

Мы для себя с одной стороны отдаем отчетность, что экономика города более или менее сейчас еще как-то ничего, может быть наряду с другими крупными мегаполисами, но то, что намечается не очень позитивные сеть тренды и если транспортная ситуация не будет улучшаться, то тогда необходимо сокращать объемы строительства. А если сокращаются объемы строительства, то это тоже влияет негативно на бюджетные поступления.

Следующий слайд. Если взглянуть на следующий слайд, у нас такая интересная получается ситуация. С одной стороны, у нас очень плотная населенность в городе Москве, если посмотреть - это даже отличает нас тем, что не только у нас плотная застройка в центре, как типично для других городов, а у нас эта плотность, она и по краям, по-своему у нас такой "бублик" сформировался, и эта плотность в наших спальных районах, она очень сильно осложняет нашу транспортную ситуацию. Это как раз та тематика моноцентричности, что все живут на окраине, это у нас где-то 89% населения, а в центре города буквально 9-10% проживает. А с точки зрения рабочих мест, у нас рабочие места распределены

примерно 50% в центре и 50% на территории так называемых спальных районов. И при этом у нас развивается довольно серьезно маятниковая миграция, и каждый человек знает, что едешь утром в центр - все забито, а в противоположную сторону у нас дороги очень часто и пустуют. Именно из-за этого полицентричность - она и эффективна, именно та сеть, которая уже существует, она используется более эффективно.

Есть еще один такой дополнительный важный фактор, что по обеспеченности москвичи сейчас, по своему квартирному фонду, довольно на низком месте по сравнению с другими крупными городами, это и указывает на тот фактор, что спрос на закупку дополнительного жилья, он существует и поэтому строительство жилья, оно вот продолжается и не останавливается. Конечно же, можно сказать, что есть такой фактор, когда строят жилье, это притягивает дополнительное население, мы понимаем, что есть такая зависимость, что ее отрицать невозможно. Но с другой стороны, мы также видим, что 19 кв. м на душу населения, это очень-очень сильно отстает от таких показателей как 30 кв.м. на душу населения. И все-таки Москва, когда она поднимается на уровень с другими городами, у людей есть возможность закупить эти квартиры, а теперь идет вопрос - как и где построить, как обеспечить транспортную инфраструктуру, чтобы не было коллапса. И наряду с тем, что у нас такая плотность, это уже все, наверно, обсудили, что, конечно же, улично-дорожной сети у нас.... Можно следующий слайд. Не хватает.

Хочу отметить, что для меня очень интересно смотреть на два показателя по улично-дорожной сети, как и плотность, с точки зрения пространственной, если посмотреть на один кв. километр - количество, и я здесь смешаю термины, Михаил Яковлевич, я понимаю, у нас просто термин такой, мы всегда измеряем улично-дорожные сети, пока еще не привыкли, отдельно измерять улицы и дороги, но в любом случае, даже в таком гибридном термине, обеспеченность на кв. километр в Москве очень сильно отстает. И когда мы говорим, о факторе обеспеченности на душу населения, то тогда обеспеченность еще ниже у нас, потому что у нас и плотность высокая и дорог мало, поэтому сильно-сильно очень складывается. И если посмотреть, конечно же, на понятие вот квартальные, не квартальные застройки, что у нас получается, что может быть внутри квартальные какие-то проездики есть, но этого не хватает, а вообще нормальных дорог у нас тоже не хватает, это по размерам кварталов сверху. Дальше.

Если перейти к тем программам, которые на сегодняшний день действуют, потому что, хотя я именно здесь, как представитель института Генплана и все-таки мы, хотя адресные инвестиционные программы и другими такими вещами, не наша главная задача, но именно проинформировать всех, что сейчас происходит в Москве, чтобы у всех была информация для обсуждения. На данном слайде вы видите схему, это адресно-инвестиционная программа, которая действует и сейчас корректируется. Что идеологически заложено в этой программе, какие главные такие мысли. Что от Четвертого транспортного кольца отказались, но сейчас у нас идет строительство четырех хорд. У нас строительство Северо-восточной хорды осложняется тем фактором, что мы не можем пройти через Лосиный Остров и поэтому, сейчас как раз ведется корректировка в АИП, может быть некоторые видели, что была вчера статья в Ведомостях, которая проговаривала, что уже некоторые факторы откорректированы, объёмы финансирования под улично-

дорожную сеть сократились на ближайшие три года, и мы оптимизировали именно это под какие факторы.

Мы создали методику, которая рассматривает - сколько моделируем сценарий под адресно-инвестиционные программы, рассматриваем, какая получается у нас результат от транспортной модели, а потом используем факторы, сколько люди сэкономят время при передвижении. Рассматриваем фактор, какие будут сокращения по затратам передвижения, т.е. если меньше люди стоят в пробках, то меньше бензина жгут, для автобусов тоже самое. Т.е. это сокращение на затраты для передвижения.

Есть третий фактор - это улучшение экологической ситуации в городе и повышение безопасности. Вот эти 4 фактора мы складываем и рассматриваем, если проект эффективен по тем затратам, которые для него требуются. И в связи с этим у нас по-своему вот эта схема сейчас подкорректировалась, и более-менее, что вы его увидели, те же намеки есть, но просто некоторые полосы исчезли из этой схемы. Давайте дальше.

Ну, если посмотреть, какие программы все-таки действуют, и на которые мы продолжаем опираться, это программа железнодорожного развития, есть финансирование, которое определено, вот участки, которые указаны синим цветом на этой схеме, \это то, что первоочередное, должно быть реализовано до конца 15-го года. Конечно же, здесь видно МКЖД и видно 6 направлений дополнительных и радиальных. Но, хотя Киевское направление оно сейчас еще в проработке для получения этого финансирования. И, конечно же, обсуждается в связи с этим, с реконструкцией, как можно здесь использовать эти территории. Наверное, одно из тех направлений, который уже как-то двигается, - это развитие транспортно-пересадочных узлов на этих территориях, но хочу отметить тот фактор, что объем финансирования для реализации настоящих транспортно-пересадочных узлов не только в том виде, как вот там человек подъехал из автобуса и как-то так, пешочком, перешел без крыши, без ничего, до станции железной дороги или до станции метро. Таких комплексов ТПУ получается довольно сложно реализовать. Почему? Потому что объем финансирования, который требуется, сейчас не определен, кто может финансировать это конкретно, поскольку у города, если смотреть на городской бюджет - нет, ограниченный, и требуется все-таки определение именно тех вещей, которые больше никто и не построит. Это, в конце концов, улицы, дороги, метрополитен и т.д.

Сами транспортно-пересадочные узлы - это рассматривается, что это будет реализовываться за счет инвестора, но когда показываются такие проекты инвестору, инвестору получается очень дорого - строить много всего сразу. Поэтому у нас сейчас, какой подход при разработке проектов планировок на транспортно-пересадочные узлы, как раз можно на следующем слайде посмотреть, где они находятся по городу. Мы рассматриваем две фазы развития этого ТПУ. У нас есть первая фаза, которая реализует это самое, самый минимум, минимум-минимум, хоты бы, чтобы были нормальные переходы, чтобы человек мог спокойно пройти из одного вида транспорта на другой, но и на этом ТПУ не развивается дополнительная инфраструктура, которая была бы не плохо, но как-то сейчас по деньгам не совсем укладывается. А наверное, самое обидное, что не получается реализовать в самые кратчайшие сроки, это перехватывающие парковки



на целом ряде объектов. Просто потому что нет заинтересованного игрока, который бы сказал, да, беру эту ответственность на себя.

Также замечаем, что если посмотреть на чем базируются многие расчеты перспективы развития территории вокруг ТПУ, обычно те фирмы, которые это рассматривают, рассматривают очень краткосрочную перспективу и окупаемость этого проекта. А если посмотреть на самом деле, что у нас получается, то территории вокруг железной дороги сейчас - это в большом смысле, это промышленные зоны, это понятно. Как раз железные дороги очень часто обслуживали эти промышленные зоны. И поэтому сейчас там пассажиро-потока нет, и когда рассматривается окупаемость вложений в этот проект, и строительство, например, торгового центра на какой -нибудь промышленной территории, это никому не выгодно сейчас по нынешним пассажиро-потокам там людей нет. И как в таком...

Блинкин. Карима, извини, что я тебя перебиваю. Значит вот, насколько я понимаю, важен институт непосредственно с Гипростроймостом и ЭРТом сотрудничал в том проекте, который.. У вас есть дальше.

Ж.Г. Да это есть следующий слайд..

Блинкин. Спасибо..

Ж.г. Ну, хотелось именно начать с некоторых других таких дополнительных

Блинкин. Тут нет спора, конечно, конечно...

Ж.г. Ну, давайте тогда перейдем как раз на следующий слайд, потому что эта тематика нашей сегодняшней дискуссии. Если посмотреть, что была за тема - это развитие, проанализировать развитие 4-х направлений железной дороги и строительство над ними вылетных магистралей и автомобильных, это Ярославское, Павелецкое, Рижское и Казанское направления, начиная именно с того слайда, как распределяются территории различного функционала вокруг этих железных дорог. И как вы видите, более 50% - это производственная функция. Для нас это, с одной стороны, и хорошо и плохо. Хорошо с точки зрения, если говорить о том, что будем мешать жить жителям, когда будем прокладывать эти дороги. Все-таки жителей здесь меньше. Здесь для нас довольно большой плюс, как все понимают, прохождение публичных слушаний бывает довольно осложненное - такая ситуация, да и если публичные слушания, где не требуется. Все равно общественное мнение очень важно, и очень часто неоднозначно. С другой стороны, минус того, что по этим вылетным магистралям приезжаешь, ну, а куда люди приезжают? Они приехали, и как они вклинятся в какой-то момент в свою окончательную точку. Но это дают возможность рассматривать, как это может реорганизовывать и может быть, нужно додумывать эту систему, чтобы она функционировала как система. Потому что вот даже видно, Павелецкое направление, оно приходит, вот приходит, и куда оно встало. И вот куда дальше, а на этой схеме, как вы видите, не проработано, потому что такой системы ее пока нет

На следующем слайде. Если посмотреть, что мы делали до этой работы. Мы, первое, начали с того, что спрогнозировали, что у нас будет с транспортом в 20-25 год, если не будет развитие таких вылетных магистралей. Но эта картограмма, наверное, не особо много говорит, хотя помеченные наши 4 направления видно, какие потоки там будут формироваться.

Ну, а так видно, что ситуация у нас красная, МКАД весь стоит и транспортная перегрузка серьезная и внутри города и в Московской области это тоже.

На следующем слайде это уже результаты моделирования того, что будет, если мы введем конкретно эти 4 направления в город. Если количество въездов здесь все-таки будет минимизировано. Т.е. мы рассматривали два сценария, - если эти магистрали приходят и буквально вот, пришли и уткнулись, и въездов в город не очень много, а есть второй вариант, где мы добавили дополнительное количество въездов. Я думаю, что может быть, Федор Степанович прокомментирует эту ситуацию.

Но на этом слайде и на последующем, здесь видно сразу, что вот, когда мы добавляем дополнительные съезды внутри города, хотя я скажу что это не очень много, буквально 1-2 дополнительных съезда, то количество потоков, оно сразу очень сильно увеличивается. Здесь, во втором сценарии еще проработана увязка под северо-восточную, северо-западную хорду, с северного вот этого ярославского направления. Наверное, с точки зрения выводов, можно сказать такой фактор, что Рижское направление оно по потокам довольно минимальное, потому что есть какие-то альтернативные возможности добраться. Ярославское направление, оно, которое у нас самое максимальное по спросу пассажиропотоку, оно, наверное, еще отражает тот фактор, что у нас альтернативных вариантов здесь на этой территории нет, потому что у нас там Лосиный Остров и нет возможности, а спрос колоссальнейший, именно на это направление. По Казанскому и Павелецкому направлению, что тоже есть, есть и довольно большой спрос и это было бы эффективно. Но вопрос заключается именно в том, куда эти люди приезжают и как они увязываются в эту систему? Если смотреть, что северо-восточная, северо-западная хорды, которые были, да и южные аркады, которые были указаны в программе АИП на той схеме, которую я раньше показывала, что все-таки они сейчас, некоторые из этих программ, они откладываются на последующие сроки из-за того, что сокращается финансирование, и в связи с этим получается - у нас притоки приходят только в центр города и такого радиального распределения у нас может не получиться. Поэтому это указывает на тот фактор, что последовательность реализации такого проекта очень важна, чтобы не было что притоки приходят, а приток приходит колоссальный. Куда - не совсем определено.

Наверное, еще дополнительный фактор который добавлю, что в контексте этого проекта есть обсуждение того, что это должны стать платными дороги, наверное, это очень целесообразная мысль и правильная мысль, но с другой стороны просчитать какой у нас будет спрос с какой-то платностью, на данный момент мы еще эту работу не выполнили, потому что не совсем понимаем какая финансовая модель может сформироваться здесь по эксплуатации.

Есть такие же обсуждения, сложности, за счет кого, на какой территории, кто должен этот проект финансировать. Потому что если смотреть строительство над железными дорогами, то это довольно дорогое строительство, дорогое

удовольствие и московский бюджет, например, на территории Москвы, наверное все не вытянет, хотя это как раз одна из тематик, которые издавали в Минтрансе - давайте - Москва, вы постройте на своей территории, а федеральные структуры обеспечат строительство на территории Московской области, но это получается очень-очень дорогой проект и с точки зрения целесообразности, распространение ограниченного бюджета Москвы именно это, на данный момент это далеко не однозначно.

Наверное, с этим я завершу и если есть вопросы, не вопросы, комментарии...

ВЕД. У меня есть предложение. Вот мы сейчас послушаем других участников этого проекта, Алексей Сергеевича и Петра Степановича и тогда вопросы будут сразу всем, потому что вот тут, в том что сказала Карима Робертовна есть, нет сам по себе доклад был чрезвычайно познавательным и интересным, но вот выводы по рассматриваемой нами технической идеи, они, в общем-то, довольно грустные, господа, и девать эти потоки некуда и денег у нас на это нет. Т.е. как так, такой некоторый пессимизм (нер) пожалуйста. Я представлю, это заместитель генерального директора Гипростроймоста, главный идеолог, главный проектант вот этого большого проекта.

Алекс.Серг. Добрый день коллеги. Я, чтобы не было так грустно, постараюсь сосредоточиться на технической части вопросов, а экономику

ВЕД... самой увлекательной, деньги всегда грустны...

ДОКЛ. Институтом выполнена работа по двум направлениям - Ярославскому и Казанскому. Я здесь постараюсь показать на какие показатели мы вышли, хочу сразу предупредить, что это материал собственно предварительный и работа продолжается. Как раз сейчас появился материал, который можно анализировать и оптимизировать до приемлемых показателей, чтобы можно было обсуждать уже экономические вопросы. Поэтому в основном про технические решения... Давайте, можно двигаться.

Значит, ну в предыдущем докладе НИПИ Генплана сказала, мы работали совместно, поэтому зоны тяготения здесь они показаны, работа совместная с НИПИ Генпланом и безусловно тут важный момент, в чем я должен сразу это в начале сказать, все четыре направления, которые рассматривались, они не случайны, не только с точки зрения транспортных потоков, а с точки зрения совмещения по срокам, возможного совмещения по срокам с реконструкцией, собственно железнодорожных направлений. Все четыре направления сегодня у РЖД в работе по увеличению пропускной способности, т.е. предстоит работа по реформированию инфраструктуры, расширение, увеличение количества путей, остановочных пунктов и если экономика будет показывать целесообразность, то параллельно с этой работой, конечно, должны были бы сооружаться в этом коридоре автомагистрали, что, безусловно, снизит стоимость обоих проектов, а второе не будет конфликтов, мы могли бы учитывать в каждом проекте влияние друг на друга железной дороги и автомобильной. Собственно в этом цель технико-экономического обоснования и была. Дальше.

Значит, ну рассматривая направления железнодорожные существующие, двигаемся, значит, соответственно, в проекте мы учитывали строительство путепроводов, взамен переездов, ну и другие мероприятия. По результатам трассирования, значит, вот желтым, это схемно, показана магистраль, дальше там будет подробно, но вы можете себе, собственно давайте, - движемся дальше.

Значит, Казанское направление, также существующее, которое состоит из четырех путей в зоне Москвы, и далее там двухпутное направление, учитывая перспективные пути строительства третьего пути до Раменского, увеличение строительства путей в московской зоне, здесь обрезано до Кольцевой дороги, ну потом поясню, ну и соответственно учтены все развязки существующие. Далее.

Здесь удалось практически трассу положить по двум бортам до этого коридора, ну дальше в схеме, в разрезе будет все видно. Нет, нет, это все на эстакадах, сейчас мы все увидим. Это пока вот планировочное решение общее. Ну, естественно в общих планировочных решениях мы, пользуясь работой НИПИ Генплана, рассматривали два альтернативных варианта, это транзитный, так называемый и вариант с улично-дорожной сетью. По пассажиропотокам, вернее по транспортным потокам, вы видели, - они значительно различаются, поэтому вот по Ярославскому направлению шесть узлов связей с магистральными автомобильными дорогами предусмотрено. Дальше.

По Казанскому направлению, собственно по согласованию с НИПИ Генплана мы фактически остановились на стыке с Северо-восточной хордой в районе МКАДа и дальше эта магистраль не пошла, но решает совершенно утилитарную задачу- это связь с Жуковским, где, куда переносится Центр, Национальный Центр Авиастроения создается, переносится часть предприятий, проектных, производственных мощностей, завязанных в авиапромышленном комплексе, и собственно уже запланировано и началось строительство города на 35 тыс. человек. Ну и при этом транспортная доступность сильно ограничена, это совершенно понятная связь как раз тех двух центров, которые появляются. Далее. Да, здесь четыре развязки также предусмотрены.

Ну, этот слайд вам уже был виден из доклада НИПИ Генплана, это вариант транзитный, это вариант с наличием вот тех 6-ти развязок с ярославским и 4-х развязок по Казанскому направлению, он значительно повышает интенсивность. Далее.

Ну вот транспортные, вернее технические решения рассматривались как некие альтернативы, т.е. вариант, то что я назвал по двум бортам железной дороги, в коридоре, в полосе отвода размещаются эстакады и вариант, ну с полным перекрытием. Вариант № 1 - имеет преимущества ценовые и имеет преимущества по технологическим, и в меньшей степени ограничиваем движение поездов во время реализации этого проекта. Проще в обслуживании, поэтому в дальнейшем, собственно все трассирование велось исходя из возможности - пройти вот этим оптимальным вариантом и на участках, где это было невозможно - крупные станции, крупные узлы, там промежуточные варианты. Если вернуться на предыдущий слайд, вы видели по Ярославскому направлению, это достаточно характерный переход с одного борта на другой, размещение над станциями, то по Казанскому направлению фактически удалось реализовать на всем протяжении. Дальше

Ну, вот это так, анимация, как это все выглядит. Ну, пока анимация идет, я хочу сказать, что работа проделана большая, это, конечно так, здесь только итог показан, ну, в доступной форме. На самом деле это достаточно на хорошей топ-основе, с учетом и геологических проблем и всего остального. Проработка достаточно большая и..

ВЕД. Простите, перебыю. Ни идея, ни эскиз - это проработка с геологией....

ДОК Ну, единственное, это безусловно не проект, работа у нас называется "техничко-экономическая оценка", поскольку в работе достаточно большой масштаб и по железнодорожной части, и по автодорожной, и по экономике. Поэтому по аналогам, но на реальном плане, по реальным условиям развития железнодорожной сети, уложена трасса, планово высотное обоснование, вот, собственно о котором я докладываю, это абсолютно реальная вещь. Дальше там будет по-высотному, но это вот участки переходные с борта на борт и пересечение крупных узлов. Все, можно двигаться дальше.

Ну, чтобы показать вот высотное обоснование т.е. в плане мы поговорили. Высота, движемся. Движемся дальше.

Значит, еще дальше. Застряли? Ну, вот застряли. Да, да, значит, по высотным обоснованиям ситуация первоначально, конечно, виделась несколько иначе, мы считали, что достаточно протяженные участки мы сможем уложить непосредственно на землю, но вот, когда реально оценили ситуацию, то с учетом двухуровневых, трехуровневых развязок, собственно вся автомагистраль располагается на эстакаде на протяжении 41-го километра по Ярославскому шоссе и 42-х километров по Казанскому направлению. В предварительной проработке у нас были, ну более оптимистичные, нет выигрыша в спуске и подъеме. Да, т.е. практически мы прошли эстакады на всем протяжении, вот условно здесь показан профиль, но еще раз повторюсь, что это абсолютно реальные проработки на реальном материале. Собственно и Ярославское и Казанское направления на всем протяжении от центральных районов Москвы, или Казанское от МКАД до магистрали А107, ну кольцевой дороги, расположено на эстакадных участках. Далее.

Ну, естественно, чтобы тоже подчеркнуть что это работа действительно реальная, рассмотрены все возможные варианты конструктивных решений. там где это приемлемо, оптимальные варианты были приняты, определены площади сооружений. по аналогам определены стоимостные показатели, дальше двигаемся.

Т.е это все реальные цифры по Ярославскому, по Казанскому направлению все конструктивные решения они проработаны в чертежах, все это есть.

м.г. максимальное поперечное сечение..?

ДОК. Значит это принято по тем размерам движения, которое определились, показатели какие приняты. Двухполосная магистраль в каждом направлении, ну т.е. четырехполосная, поскольку мы разделили- двухполосная в каждом направлении, полоса безопасности по магистрали 2 метра и обочины по метру, под скоростной режим 150. по съездам и по развязкам разделительная полоса метр, обочина метр и стандартная полоса движения 3,75. У нас по развязкам

двухполосные съезды. Сразу оговорюсь, что вот здесь достаточно большое, если Ярославское направление это порядка полутора миллионов кв. метров искусственных сооружений, то более трехсот тыс. кв. метров, это развязки, съезды и большое количество технологических съездов, поскольку, к сожалению нормы наши организованы таким образом, что между развязками у нас порядка 8-6 километров, в среднем, мы должны через 2 километра устроить технологический съезд для въезда транспорта, в случаи аварийных ситуаций, оказания помощи, это достаточно все-таки протяженность этой высоты и даже при 60-ти промиллях до 500 метров, съезды технологические, это однополосные съезды, но они технологические.

Дальше. Т.е. по высотному положению для расположения по борту при отсутствии пересечения, это низ конструкции - 11 метров от уровня головки рельса, мы все привязываем здесь к железной дороге. Для пересечения с поперечным направлением автодороги, это порядка там 14,5 метров и для трёхъярусного пересечения 19. Вот примерно показатели такие. Так, движемся.

Это все просто показаны общие конструктивные решения, они естественно, разбита вся трасса на групповые сечения и определены схемы, схемы, как правило, от 42 до, на отдельных участках есть 120-ти метровые пролетные строения, но это исключения, потому что это, к сожалению, от предыдущего коллеги, это ведет к удорожанию.

м.г (нер) статически такие конструкции дорого....

ДОК. Да, дальше..

м.г А стандартникам-80, Максим?

ДОК нет, во-первых, преимущество какое, при трассировании. Снос действительно минимален, хотя он тоже потянул достаточно большие деньги до 15% в цене лежит снос-перенос коммуникаций. Шаг пролетных строений мы определяли с минимизацией сноса. От 18 до, вот, от 100 при необходимости, но рядовой пролет это 42, 63 - стандартные. Для того чтобы минимизировать высоту пролетного строения, потом я еще скажу про оптимизацию, движемся дальше.

Значит, ну большая работа сделана была по технологическим решениям, можно просто пролистывать. Я скажу, что институт очень большое внимание уделил именно подбору технических решений с учетом технологии сооружения, поскольку задачу, которую мы решали и, в общем-то, практически и удалось решить, здесь может задержаться. Это минимизация вмешательства в работу железнодорожного транспорта, поскольку мы понимаем, что сегодня Ярославское и Казанское направление крайне перегружены и вопрос технологических окон, это ну, конфликт. Т.е. уводя автомагистраль из конфликтной зоны с уличной сети, и привести к конфликту с пассажирами недопустимо, поэтому...

ВЕД. я присутствовал много-много раз в процессе реконструкции Крестовского моста, там этот мост поперек дороги, а не вдоль железной, но это был там проект организации строительства, был на уровне циркового фокуса

ДОК. Ну, проект организации строительства у нас это сложные вспомогательные сооружения. Если вот здесь посмотреть это, ну немножко подзабытая в Отечестве, а вообще достаточно хорошо реализуемая технология сегодня на Западе..

м.г вопрос НЕРАЗ

док Нет, это сборка из сегментов, в навес полный и натяжение в пролете, но это требует технологической оснастки. При этом фактически пролетное строение собирается, мы не занимаем территорию подмостовую, т.е. сооружение опоры и дальше в полный навес. Мы двигаемся с блоками перевозимыми, монтируем ими навес, на этих же подмостях есть монолитная технология. Весь мир так строит, и мы это можем, и в 80-х годах мы это делали. Но, я к чему, сложные вспомогательные сооружения, вот вся оснастка это у нас более 25% цены объекта, т.е. мы, уходя от сноса в переносах занятия земли, все-таки мы понимаем, что сооружение достаточно дорого для того, чтобы минимизировать вмешательство в железную дорогу. Дальше движемся..

Ну, естественно, первично задача решалась все-таки это была некая транзитная магистраль, с парковкой где-то в торце с пересадкой, т.е. это была идея проекта, будем так говорить, поэтому она несколько трансформировалась. Ну, конечно, мы анализировали почасовые потоки и потребность в парковочных местах. Дальше движемся. Но в работе с не пегим-планом (?) у нас все-таки появилась понимание связи с улично-дорожной сетью для того, чтобы пассажиропотоки были, и второе понимание, что площадь для парковочных мест, вот таких больших, достаточно ограничено, и в то же время сооружение значительного паркинга требует создания в его зоне транспортно-пересадочных узлов, т.е. фактически дальше будут все развязки. Все паркинги мы их вывели максимально в зону, т.е. за пределы магистрали, в зону транспортно-пересадочных узлов, вот по Ярославскому направлению. Все-таки в районе Рижского вокзала - паркинг № 1 - есть, а остальные они привязаны к существующим ТПУ, ну, и вот 5-ый паркинг, он в районе там, ну, 6-ой - там не показан, а здесь 5, пятый паркинг - в районе Олимпийского проспекта в Мытищах, там тоже приток большой пассажирский есть. Дальше двигаемся.

Ну, про паркинги я не буду, вот назову просто цифры. Для Ярославской - это 21 тысяча 800 мест подобрано, дальше - по Казанскому - 27 тысяч мест, прошу прощения, 17 и еще там есть паркинги, т.е. по Казанскому направления, поскольку мы в Северо-Восточную хорду врезаемся, и дальше не было смысла дублировать, она фактически дублирует Казанское направление, тем не менее, возможность оставить транспорт до въезда в Москву и пересадку на станцию Косино, или Олимпийский проспект - она предусмотрена.

Дальше двигаемся.

Блинкин. Я прерву, просто для понимания. Вот у нас с вами расчётная скорость - там, до 150 км/час, я маневрирую на паркинге, загоняю туда автомобиль со скоростью 3, 4, 5 км/час. Тут этот эффект ударной волны - от очень медленного к очень быстрому - вот это просчитывалось как-то, или это на совести Генплана.

Док. Нет, это не на совести Генплана, это наша, так сказать (нер). В самом начале во всей этой идее было - это проектирование скоростного паркинга. Т.е. скоростной паркинг, мы въезжаем на отметке 12 метров, и больше, там проезжая часть 3 этажа вниз, три этажа вверх, ну, вот такую модель мы приняли, чтобы пандус был минимальный и никаких круговых движений, и парковка только по диагонали. Т.е. в принципе вопрос совмещения платежа за проезд и платежа за паркинг для того, чтобы опираться по остановке для оплаты, прервать, максимально возможно. Мы консультировались с коллегами, которые в Нью-Йорке эти вещи решали, и, в общем-то, ну, практика их показывает, что 3-х минутная парковка, - это допустимо, и нормальная организация может быть, но мы не можем по площади сильно расти вверх, набирать и вниз.

М.г с места - не разб.

Док. Не буду врать, лучше не скажу, ну, вот в расчет вкладывалось 3-х минутная возможность обеспечения 3-х минутной парковки при условиях единовременной оплаты картой, трансбордер считывает, т.е. беспрепятственный въезд на полосу платного движения с предоплаченной парковкой, т.е. вот такая модель закладывалась, но мы вынуждены были, опираясь на российские реалии, предусматривать еще и плату картой, и плату наличными, т.е. все это есть, поэтому, ну сложно сказать. Техническая возможность - быстрой парковки, 3-х минутной, она есть. Ну, естественно, автоматизированная система управления, ну, это общие показатели, я могу сказать, для Ярославского направления - число полос движения с учетом съездов, в технологических, и прочих, порядка 225-ти км. Т.е. мы даем такую емкость движения, ну, развязки, тут характеристика.

Значит, вот сейчас, чем мы занимаемся? К сожалению, вот я до экономики скажу несколько вещей. Значит, в идее проекта была заложена модель, по которой мы должны были сравнить некие две альтернативы. Т.е. развитие улично-дорожной сети без проекта, т.е. без платной магистрали, в коридоре железнодорожном. И с проектом, т.е. надо было сравнивать две альтернативы. К сожалению, вот как у меня ГИП говорит - начали сравнивать мягкое с теплым, достаточно сложно привести на какие-то единые показатели. И получилось так, что до конца это не реализовано, но мы пошли путем оптимизации - по стоимости чуть позже скажу, и по, собственно, длине участка. Мы понимаем сегодня с помощью наших коллег, Генплана, НПО "Транспорт" нам дал показатели по всем узловым точкам - въезд, выезд, и мы сегодня пытаемся оптимизировать показатели и технические и стоимостные за счет исключения участков дорогостоящих, но имеющего низкую интенсивность. Мы сейчас находимся вот как раз в этой стадии, вот здесь видно разделение по участкам, разделение по стоимостям, на каждом этом участке.

Вот сейчас идет эта работа, мы полагаем, что если в целом у нас показатели не очень веселые, о чем Михаил Яковлевич говорил в самом начале, то вычленим, особенно для Ярославского, для участка Казанского, именно от стыка с Северо-Восточной хордой до Жуковского, можно выйти на достаточно приличные показатели, которые позволяют на конституционной основе реализовывать эти проекты. Вот дальше уже можно так, мельком, собственно, то же самое и по Казанскому. Площади есть, и есть такая же схема разделения на узлы, и оптимизация. И дальше не показываем, поскольку дальше там цифры



предварительные, я понимаю, что будут вопросы, я по стоимости сразу скажу, чтобы решить.

Вот до вот этих таблиц, которые я говорил, т.е. прямой, честный счет, на основании аналогов, на понимании всего конструктива, на учете сноса и переноса, который все же есть, и на учете того, что отсутствует канализационная сеть, - ливневая канализация, мы должны ее принять, это тоже миллиарды, мы должны организовать водоотвод. Наличие технологических съездов, которые в принципе не нормативные, но они по-нашему определению, по условиям безопасности - нужны, нагрузка А-14, которая для легкового транспорта избыточна, т.е. это все было заложено, показатели при этом полученные такие:

для Ярославского направления, это честный счет - 41, 7 км - 219 млрд. рублей;

для Казанского направления - это 42 км ровно, - почти олимпийская дистанция, да, и стоимость, да, тоже олимпийская, - 207 млрд.рублей.

Вот сегодня по этим честным цифрам, отправленная в модель с теми транспортными потоками, финансовая модель выполнена, - мы получили результат, да, не очень высокий, для Казанского направления - по модели государственно-частного партнерства - 16% - инвестора, при 18% доходности - срок окупаемости - 34 года - дисконтированный. По Ярославскому - показатели там уточняются.

И вот получив эти цифры, мы двинулись в путь вычленения более- менее оптимальных каких-то по цене и интенсивности, и кроме того, мы сейчас смотрим, как снизить конструкции по стоимости за счет уменьшения количества технологических съездов, предоставляя карманы безопасности и какие-то мобильные группы, которые могли бы решать этот вопрос. Смотрим, как снизить нагрузку, как минимум, до 11, а может быть и ниже, поскольку технологический транспорт, смотрим вопросы иные - по оптимизации строительных решений. Это и фундаменты на задавленные сваях и т.д.

И вторая часть, у нас экономисты смотрят, как поднять экономическую эффективность, потому что, ну, вот, первый ответ у нас капитализм столкнулся с социализмом, в каком плане на этой магистрали? Стоимость, да, вполне по мировым стандартам, - могу там сказать анализ, все равно вопрос будет. Полоса движения у нас 765 млн. рублей, так. Километр полосы движения, кв. метр сооружения - 116 тыс. Да, показатели большие, надо оптимизировать, но это цена строительства в Москве - она вполне себе мировая и даже выше. А вот плата за проезд - она у нас социалистическая, и больше 200 рублей, а попытка привязать ее к стоимости проезда на железной дороге в общественном транспорте, она, конечно, привела к тем показателям, которые я называл - срок окупаемости все-таки есть.

С места - неразб..

..Это у нас, короче, от 4-х до 6,6 рубля за км, вот такая..

Блинкин. За км -максимум - 4 рубля?

Док. Нет, по-моему, есть 6,6 есть, какая-то модель считалась на 6,6. Ну, от 4-х до 6,6 считалась точно говорю, и максимальная за проезд по всему участку, средне взвешенная, для которого поток считается - 200.

Блинкин. По совести сказать - 4 рубля, это, насколько я понимаю, 10 евроцентов, да? Вот я платил как раз на дорогах Италии по такой цене да. При жестоком капитализме. но, на самом деле, значит на мостовых переходах, по мировой практике, круто более высокие деньги. Потому что на плоскостных участках, действительно так, да, а туннели и мосты есть гораздо более крутые деньги...

Док. Да, но при этом надо сказать, что вложения бюджета, хотя они и составляют там от 84%, то, что я привел по Казанскому, они окупаются за этот период, безусловно, надо считать все деньги. Вот, заканчивая, я просто единственное скажу, что конечно, вот для этой площадки, для сообщества, конечно, нужно было бы вот для такого рода проекта, правильно, консультируясь друг с другом, создать модель, потому что, с одной стороны, можно говорить, что да, вот, 225 км полос создать вот на этом направлении, наверное, альтернатив особых нет. Ни по проспекту Мира, ни по собственно, Ярославскому шоссе. Но при этом вот как, с чем сравнивать? Поэтому у нас появилась такая сложная ситуация, - мы, когда посчитали, ну, собрали по всем целевым программам, вот в этом коридоре, полигоне влияния, - затраты бюджетов всех уровней на развитие улично-дорожной сети, тоже, вот на этом горизонте планирования - получили немалые деньги. Но вот исключить это - тоже нельзя, потому что они тоже наполняют эту магистраль, поэтому сложно принять модель для того, чтобы провести корректное сравнение и обоснования вот таких затрат.

Блинкин. Спасибо, чрезвычайно интересное сообщение, я бы только заметил одну, ну, не техническую деталь, а я бы сказал - социально-политическую. Что при всей сложности всего этого проекта, он имеет гигантское преимущество перед реконструкцией существующих улиц и дорог в Москве, потому что здесь социальный конфликт минимальный, это очень важный вопрос. Учесть это в бизнес-модели, цену вот возмущения обывателя, ну, мы пока не умеем.

ВЕД Значит, Федор Степанович, Вы продолжите а потом, т.с...

м.г. можно я вот по поводу Вашего...

Вед. Да, да, пожалуйста.

ДОК. вот один из руководителей больших, когда тоже задавал - а если альтернативы? Я сказал, что конечно есть, можно правую сторону, можно левую сторону проспекта Мира снести и построить такое же количество полос, но естественно мы, конечно, не можем посчитать так, хотя, наверное, это было бы больше миллиарда.

ВЕД. Это был бы честный счет, потому что, чтобы сделать там пропускную способность нужно четную сторону проспекта Мира снести, да ну вот...

м.г НЕР. единого потока, потому что.. НЕР.

ВЕД ну да, это же не только расширение локальное, да. Мы ж в Москве проходили эти локальные расширения и чем это кончалось. Федор Степанович, Вам слово.

ДОК;. Спасибо (нер) Николаевич. Вот полтора часа наши дискуссии, выступления, они собственно говоря создали у меня такое, знаете, двойственное понимание той проблемы, о которой мы говорим. С одной стороны я услышал здесь, что вот надо дороги называть дорогами и магистрали магистралями и мы поедем - это радует. Значит, это не такая уж сложная задача, назвать объекты, как они должны быть, и второе, что у нас по 500 метров, с вами сегодня в городе Москве, есть резервы, третье вот то, что Алексей Сергеевич сказал, что мы можем парковаться за 3 минуты, это где-то на скорости 120 въезжать в паркинг. Я вот в американском блокбастере видел, как знаете, едет, за ним гонятся, и он еще монетку так бросает, попадает в шлагбаум, он открывается - он влетает, наверное, да. Тогда все отлично. А вот, собственно говоря, Михаил Яковлевич сказал, что мы приступим сейчас вот, очень интересное сообщение, много цифр, все хорошо, а когда приступаем к экономике, становится все грустнее и грустнее, решение этих задач. Вот, уважаемая аудитория, я только прошу прощения, не воспринимать меня как одна ремарка Райкина - слушал я вас долго и внимательно и понял, да вот, продолжать я не буду, я далек от этой мысли совершенно. Но вместе с тем, у вас гораздо больше времени, чем у меня, чисто жизненного, понимаете и я коренной москвич и родился здесь, живу и очевидно и закончу свой жизненный путь, поэтому мне очень важно - для того, чтобы, т.с. вот то, что мы сегодня обсуждаем с вами – архи важные проблемы транспортного обеспечения этого мегаполиса, нашей столицы.

Я хочу сказать, что, к сожалению, проблема Москвы, мы просто здесь столкнулись, потому что после 90-х годов это такой, знаете, паук, который притянул к себе, ну известные события, известные условия проживания населения Российской Федерации, но оно, к сожалению, проецируется на другие крупнейшие города. Я просто это говорю не понаслышке, мы уже сейчас решали проблему универсиады в Казани, мы решали вопросы обеспечения и Сочи, вы знаете Олимпиада, да, там и Российские железные дороги очень много сделали, и с точки зрения и развития железнодорожной инфраструктуры и автомобильной, потому что строили и автомобильную дорогу, сложнейшую. Но значение железнодорожного транспорта, ну, я думаю, последнее событие на Дальнем Востоке, вы знаете, что там ничего не работало, кроме железнодорожного транспорта, который подал и вагоны для жилья, и возил грузы и привозил все, что нужно, это единственный вид транспорта, который выдержал напор этой стихии. Это тоже не реклама, это реальная жизнь, поэтому самое легкое из того, что мы здесь с вами можем сделать, это срыть к чертовой матери, извините за выражение, железные дороги, заасфальтировать и ехать на них на автомобиле.

Если бы это помогло. Я это тоже говорю не случайно, потому что сегодня все крупнейшие руководители, крупных городов РФ, просят одно - уберите железные дороги из города, значит, они там нам мешают развиваться, они нам не дают влево развиваться, не дают вправо развиваться, вот надо убрать. чтобы убрать, значит надо сделать, если это крупные транспортные узлы, такие как допустим Екатеринбург, Челябинск, это надо делать обходы, это многомиллиардные затраты. Почему? Да потому что исторически, город развивался туда, куда приходила железная дорога. Конечно, изменилась ситуация, конечно, изменилось условие развития крупнейших таких мегаполисов, но суть-то от этого не меняется.

И вот я вам хочу сказать, вчера мы докладывали на координационном совете, генеральную схему развития железнодорожного узла, Московского железнодорожного узла, и вот как тонко почувствовал мэр Москвы, когда г-н Лексутов сказал - а давайте вот в октябре следующую встречу координационного совета, рассмотрим вопросы развития пригородного движения, Сергей Семенович моментально отреагировал - я категорически против, нельзя рассматривать пригородное движение в отрыве и от метро, программа развития метро., и от автомобильных дорог и т.д., и т.д. Только комплекс может дать тот позитивный эффект, на который мы сегодня говорим, и собственно говоря, и предлагаем. Поэтому вот у меня первое пожелание, к товарищам, коллегам моим, которые предлагают те или иные вопросы, вот давайте там, давайте там.. А почему нам не вернуться к практической деятельности, ничего это не закрыто, конкретные цифры, вон Карина Робертовна, она определила все пассажиро-потоки, там т.с. Я вам открою секрет - мы давно занимаемся Москвой, но вот последняя генеральная схема, мы специально просили Генплан города Москвы, чтобы он определил потребность развития пассажирских перевозок. Потому что это городу надо, а мы должны были отработать те меры и мероприятия, ту технологию, которая обеспечила потребности этого города.

Поэтому такой алгоритм мы приняли. Я считаю это абсолютно правильно. Мы здесь производная, главное заказывает город. То, что мы с вами, вот очень хороший слайд был, я вам честно скажу, я специально не принес сегодня слайдовой материал, он богат, Михаил Яковлевич, наверное, вчера видел на докладе и не хочу сейчас это показывать. Вот там поправим все для представления в Правительство, вот тогда будем говорить об этом.

Так вот, я вам хочу сказать - очень хороший слайд был по плотности автодорог Москвы, обратили внимание - самое низкое, да, там, туда- сюда.. Но я вам могу сказать и другое - сколько мы сегодня с вами дорог не построили, толку от этого не будет, они тут же займутся тем дефицитом, автомобильный, который негде ставить. Что мы сегодня видим? Это раз.

Во-вторых, я вам хочу сказать, что город Москва, в отличие от других городов даже России, я не говорю там западные, азиатских городов и этих столиц, отличается самой, самой отвратительной организацией дорожного движения. Самой отвратительной. Ее практически нет, вот так как стоит Москва - не стоит ни одна столица в мире. Там чего-то двигается хоть, там три километра, два, а у нас все стоит. И это отнюдь не от того, что у нас там т.с. узкие улицы, таких широких улиц, как в Москве, наверное, нигде нет. Понимаете, не от того чего-то не хватает, развязки и т.д. Мы вот - сколько с вами упоминали Ленинградский проспект, вот расширили, ну что там получили? Сейчас я живу в Орехово-Борисово, великолепно

сделали развязку на Каширке, я не знаю сколько миллиардов потратили на этот тоннель, великолепно стоим. Каширка едет, но с нее не съехать, ни туда заехать. Это чего? Это только организация движения, это же надо было понимать, понимать вообще, что это такое, предмет. Я не знаю, какие люди этим занимаются, честно вам скажу. Но сделать, что я теперь не могу выехать даже на Каширку из своего микрорайона, но это кошмар, мы на Каширке стояли, да, а сегодня мы и на нее выехать не можем. Вот это вот эти карманы, которые сделали, вот это вот поставили светофоры, не там стрелки и т.д. Но Бог с ним. Что делать?

Вот у меня тут вопросы технологические. Можно строить над железными дорогами, под железными дорогами, можно

ВЕД. Все-таки вряд ли Федор Степанович..

ДОК. можно, можно Михаил Яковлевич, вопроса нет. Да, правильно он говорит - ну давайте, поднимем железную дорогу, поменяем - давайте, какая разница Можно? Можно. Значит вот предварительный расчет, подчеркиваю - предварительный расчет, потому что не делали изысканий, это по Михаил Яковлевич упомянул, указание Шувалова рассмотреть такой вариант. Рассмотрели. Вот четыре направления. Чтобы было понятно, по цифрам. Значит - вся генеральная схема Московского узла до 25 года тянет на 1 триллион 100 миллиардов рублей.

Я сейчас скажу, что она даст. Четыре направления вот этих, вторым этажом-900. вот Алексей Сергеевич сказал, что там чего-то они считали, финансовую модель, мы как ее не прикидывали, как мы ее не крутили, значит, во-первых, без федеральных денег это сделать невозможно, ни у кого таких денег нет, даже у такой корпорации как Российские железные дороги. Мы, правда, не поняли, почему это нам поручили, автомобильными дорогами заниматься, ну ладно, так получилось. А во-вторых, ни один инвестор не придет, потому что это ничего не окупается. Или, тогда действительно должны быть серьезные платы, это естественно платный вопрос, но он тогда должен быть, таким образом, как мы опять столкнемся с тем, что там будет пусто, а внизу будет опять стоять.

И третий аспект. А мы чего забыли вообще, что Москва это столица, что это город, что это красота. Вот скажите мне, кто-нибудь, где-нибудь был, видел эту вообще красоту? Вот представьте себе, если доводить до вокзала, вокзал у нас в центре Москвы, вот это вот бетонное, серое, вот это все придет в центр города. Я вот в Бангкоке был, я вам скажу ничего, ну, Бангкок это же не Москва, надо же понимать. Вот эти четыре, бетонные, страшные, Боже упаси. Я например, как коренной москвич, этого не хочу. И так исковеркали наш город.

Теперь, что за альтернатива? Как можно решить этот вопрос? Значит, у нас сегодня с вами 600 миллионов мы обслуживаем пригородный пассажиро-поток, 600 миллионов. 800 -20-й год, 25 - миллиард 600, удвоение, и, очевидно, это реально абсолютно, потому что даже при этих кризисных явлениях экономики, которые сегодня происходят, дальнейшее движение даже присело, пригород растет. Это говорит о том, что есть, есть такая потребность. Так какая же альтернатива? Альтернатива очень простая, и мы, собственно говоря, одной из главных задач поставили - превратить пригородное движение города Москвы в пригородно-городское движение., т.е. в пределах города. Вся беда в ущербности нашей

транспортной схемы Москвы, она тупиковая. Ну, есть там один-полтора диаметра, которые в принципе, мало используются по одной простой причине - на них еще и предприятия сидят в середине, и ничего там особого такого сделать нельзя.

10440 Часть 1

10440

Но, тем не менее, тем не менее. Первое, мы должны обеспечить пригородное движение, кстати, и Москва и Московская область с одним из главных условий поставили - все, что мы не будем предлагать в части развития инфраструктуры, каких-то новых технологических решений, решений по каким-то новым видам транспорта, не должно ни в коей мере ущемлять существующее положение по пригороду, хотя оно, кто пользуется электричкой, прекрасно знают, что такое в час пик, ехать в наших электричках. Не усугублять, только улучшать показатели.

Вот у нас была задача решить обеспечение пригородного движения и дальнего движения, я сейчас говорю только о пассажирах, у меня времени практически нет, мне и так вчера семь дали, здесь я за пять постараюсь уместиться. И, тем самым, предложить что-то и улучшить еще те показатели, которые есть. Первое, это, это я отвечаю на Ваш вопрос, на счет полосы отвода. Значит в Москве на многих участках, вообще полосы отвода как таковой нет. почему это произошло не знаю. На примере малого кольца, которое сегодня решают, ни мы, но мы еще как-то решаем, где вот за нами застолблено, сносим гаражи и все, потому что нам надо третий путь там строить, потому что нельзя без грузового движения город не сможет. Это серьезный распределитель был. Москва не может справиться со своей территорией. Вот вам и полоса отвода. Это как пример.

Значит первое. Дополнительные главные пути на головных участках. У нас сегодня с вами, в основном два, три пути, мы говорим - четвертый, пятый и шестой путь, в зависимости от интенсивности направления. Вот Карина Робертовна показывала, там казанское направление, ярославское направление, достаточно сильно загружены и там просто невозможно, надо увеличивать емкость. Что мы этим добиваемся? Наряду с традиционными видами движения мы вводим тактовое движение, экспрессы, это связь с крупнейшими городами московской области и такими как Курск, Орел там экспрессы будут ходить, да. Плюс, мы же параллельно решаем и вопрос организации аэроэкспрессов, ну которые сегодня уже ходят, но там тоже, в соответствии с Генеральной схемой развития Московского авиаузла, они же тоже все это поднимают, огни доходят до 45-ти миллионов человек. Это же надо увеличить, это надо привести, это надо увести, и у нас появляются такими образами мероприятия такие, допустим, как в Домодедово, второй путь построить, с тем, чтобы не было дефицита и интервал был. Значит, я хочу сказать, вот совершенно недавно, в советские времена, ну, чего там, 20-ть лет назад, мы в принципе, не могли реализовать межпоездной интервал между электричками, будем так говорить, для вас более понятно, значит менее 6-ти минут. Он был уже реализован в Москве, ну техника не позволяет. За 20-ть лет при всем развале, который был в промышленности и научно-исследовательских институтах, решили эту задачу, и мы, в нашей генеральной схеме уже ставим, что мы уже к 25-му году поедем с трех минут. Это же метро, и это мы заложили на Малом кольце. Кстати, организация пассажирского движения, вот мы с 15-го года обязаны запустить там пассажирское движение, это снимает нагрузку с метро, на 365 миллионов человек.

Т.е. оно заберет на себя, это мы подошли с вариантом только кольцевого движения и конечно говорят, ну и я так считаю, радиально-кольцевое выгоднее и все прочее. Но, во-первых, невозможно сегодня уже, к сожалению, с каждого направления выйти на Малое кольцо и сойти с него. А, во-вторых, к сожалению, вот из того огромного потока мы прикинули, т.с. не более 10-15% - это между секторами, т.е. заехал, проехал, выехал, т.е. понимаете, все.

Теперь, почему я еще говорю - это единственный выход на ближайшее время, реальное абсолютно время решение этой проблемы. Но вы видели сейчас, вот показывают или дождь, или что, что творится в метро. Вот все говорят - переходите на общественный транспорт, переходите на общественный транспорт... А он готов вообще общественный транспорт? Тут же метро задыхается. Я вот вам честно скажу, вот простой человек, я простой обыватель, я, когда приехал в Амстердам и увидел, выхожу на остановку трамвая, я думаю, а что такое высвечивается, это номер, через три минуты он подходит. Вот тогда человек с автотранспорта уйдет. Мы можем сегодня с вами так организовать общественное движение? Нет. Почему? Опять же потому - дефицит инфраструктуры дорожной. Во-вторых, у нас не готово, т.с. информационное обеспечение, не готов тягловый подвижной состав и т.д. и т.п., и пошло, и пошло..Поэтому давайте реально смотреть на эти вещи.

Теперь, семь переездов, ну переезды сегодня действительно отрезают в Москве, вот эти регионы,... как.... сектора, сектора. Действительно давайте построим путепроводы. Не надо строить дорогу новую, они существуют только они сегодня со шлагбаумом. вот вы знаете там случилась беда на Ново-Рязанском шоссе, закрыли, и сразу, вот Михаил Яковлевич, я каждый день езжу, сразу, я от Хохловки уже в Москву ехал абсолютно свободно, сегодня я там стою, потому что, он уходил этот поток.. А сегодня нет....

ВЕД. Давняя моя мечта - четыре десятка эстакад или проколов под железной дорогой..., ну в Москве или ближнем Подмосковье..

ДОК. конечно, конечно.. Вот сейчас мы с городом договорились, 15 путепроводов и пешеходных переходов будет сделано. С областью договорились - 40. Всего мы сделаем вот за сколько... сейчас у нас 13 год, да Ну вот где-то за 5 лет всего мы сделаем 50, потому что значит, вот решение такое. Значит, четыре источника развития всей транспортной инфраструктуры - Москва, Московская область, федеральное правительство и РЖД. Значит, обязательства мы эти выполняем. Вот из того триллиона сто, которые я вам назвал, сегодня, сегодня, реально по источникам, которые есть - 223. поэтому говорить об оптимальности там и еще чего-то, очень сложно, поэтому надо абсолютно конкретные ставить задачи и абсолютно конкретно на эти деньги, которые у нас есть - улучшать эту ситуацию. Можно за такие деньги? Можно. Нужно искать пути? Нужно.

А я вам еще хочу сказать, ведь мы поставили перед собой еще другую задачу, и она собственно, ну вы знаете решение правительства, это же в Москву ввести высокоскоростное движение. А это совершенно другой вид транспорта. И я вот когда решался этот вопрос, я сказал, что если мы будем решать высокоскоростное движение, ну понятно, столица, пока сюда дойдет, пока сеть создадим на такой огромной территории, Москва - это первоочередное.. Ну, вы

знаете Москва - Санкт- Петербург, Москва - Нижний, Сапсаны ходят, да, от Петербурга до Хельсинки, Аллегро ходит, скоростные.. Значит, сейчас дали добро на проработку вопроса Москва - Казань, но это скорость уже серьезная - до 400 км. в час, но это известно, меньше в Европе, везде есть такие скоростные поезда, здесь ничего такого сложного нет, тем более, что мы первую операцию с Сапсанами прошли, они вон 250, нормально все, адаптировали их к нашим суровым условиям, все нормально.

Но, что такое вести в город Москву? Вот мы говорим вот это вот построить. А я не знаю, может быть вместо вот этого - ВСМ сюда пустить? Это тоже надо рассматривать, но пока на сегодня вот я вчера обозначил - 22 пути надо подтянуть сегодня к Курскому вокзалу, к первому этапу. 22, это два направления - Южное и Павелецкое мы стянем сюда на Курский вокзал. Обязательно сделать между Курским вокзалом и Каланчевкой, сегодня там два пути, нам надо там шесть, потому что с Северо-запада, с Питера, мы все-таки будем создавать для высокоскоростного движения, ну в последующем, новую линию. Будем создавать там вокзал и конечно поезда должны вот как раз, должны появляться вот эти диаметры, которые будут обеспечивать скоростные поезда - приходиться и уходить и т.д. Вы представляете, какая проблема? Вот это проблема.

Поэтому и дальняя и пригород, с многообразием, я еще раз говорю - это интермодалка связи с аэропортами, это экспрессы с дальними городами, это тактовое движение, которое сегодня, оно уже есть у нас, допустим, ну как предмет – Казань, там Раменское и все прочее, вот и плюс ВСМ. И все это надо сделать, не ухудшая, подчеркиваю, не ухудшая условия проезда сегодня существующим железнодорожным транспортом.

Поэтому, еще раз говорю, сегодня у нас с вами практически альтернативы нет. Вот если практически реализовывать задачу обеспечения населения Москвы и Московской области транспортом, то конечно, приоритеты, и, кстати сказать, это признали руководители и области и Москвы. Значит приоритет - это железнодорожный транспорт, и только, если у нас с вами что-то будет не получаться в этом плане, надо искать другие пути. И потому что все остальное, что мы сегодня с вами будем строить, эффекта не даст, по тем причинам, которые я говорил ранее. Поэтому вот и призываю наше молодое научное сообщество направить свои усилия на практическую реализацию, на практическое решение тех вопросов, которое есть. Потому что это все красиво, а ехать надо сегодня. Вот примерно так.

Блинкин. Спасибо, Федор Степанович. Вот я только одно соображение выскажу вслух, чтобы предоставить последнему докладчику по очереди.

Вот, во-первых с Москвой по пробкам сравниться, скажем Йоханесбург, Нью- Дели, Каракас, Мехико - Сити, мы не самые плохие и мы в пятерке плохих, да. А во-вторых, приведенные Вами примеры формально относятся не к организации дорожного движения, а к транспортному планированию. Когда мы пытаемся, просто вот взять городскую улицу, чуть ее расширить, там развязку сделать, и ожидать что от этого что то поедет, но это вот уровень транспортного планирования, не уровень организатора движения. Организатор движения это очень скромный инженер, который, ну как бы это сказать, вот так это запроектировано, но он в лучшем случае - знак светофор поставит. Так что даже



формально, это не к организации движения относится. А общая идея, общая идея, высказанная профессором Пехтеревым, она, в общем, абсолютно бесспорна, поскольку вот в старину, вот молодежь этого не знает, а мы-то застали, да было такое выражение, что рельсовый путь это путь в социализм, и ссылка на Кагановича. А вот нынешние европейские ученые, с которыми мы общаемся, они говорят, что рельсовый путь, это путь - "экс ос стендебл мобилити". Именно рельсовый путь, да, так что в этом смысле позиция совершенно бесспорна. Значит, последнее по очереди выступление. Да, пожалуйста.

м.г. Я все-таки небольшую ремарку себе позволю. В этом плане я думаю, что Карима Робертовна меня полностью поддержит. При исчислении эффекта, мне кажется, что все-таки нужно полагаться на какие-то более сложные модели и в том числе смотреть и социально-экономический эффект. Допустим от инвестиционной привлекательности территории, как она изменится, от изменения, допустим, заработной платы людей, это все вещи, на самом деле в более сложных моделях, они безусловно должны учитываться и то что эти модели сейчас строятся, это тоже факт, это известно в том числе в институте Генплана. Вот мне кажется, что пересчитав по этим моделям, уже можно окончательно говорить о том, 100 миллиардов или 200-ти...

м.г. Вы знаете, я хочу сказать чтобы не было, т.с. недопонимания в этом вопросе. Значит, вот это моделирование, я абсолютно с Вами согласен, но вот этот макроэффект их, который можно получить от организации, вот, будем говорить, обеспеченности пригородным движением, соответственно с теми параметрами, которые мы закладываем, да, не больше двух часов, допустим, чтобы человек ехал на работу и с работы, нам считал Центр Стратегических Исследований, Михаил Игонович. Значит, там все это учтено, и он сделал очень серьезный вывод и он этот вывод докладывал. Что если мы в пределах 2-х часов доставим людей от места проживания на работу и с работы..

м.г. в одну сторону 2 часа?

м.г. в обе. Это как раз в пределах, если мы ВСМы делаем и часть на них переключаем, пожалуйста. Во-первых, в местах их проживания у них увеличивается в два раза зарплата, значит, у них появляются стимулы, значит, после этой зарплате не ехать сюда, т.е. не буду долго говорить, там сложные взаимосвязи, но он сделал вывод, о том, что если мы это сделаем, такого притока населения из ближайших областей в Москву не будет. Они там будут селиться, они там открывать офисы, они т.д., и т.д. потому что транспортная доступность сегодня, это вообще вопрос номер один.

Вед. конечно. Спасибо. Да, пожалуйста.

ж.г. Хотелось тоже подчеркнуть те цифры, которые уже Федор Степанович сказал, они очень важны. Потому что при разработке программы НТУ и, конечно же, те же цифры ложились в основу Генсхемы. у нас пассажиро-потоки именно пригородные растут, удваиваются. Сразу же появляется вопрос - как? Почему?,

Зачем? Удвоение буквально в течении 10-ти лет. Но хотелось отметить что, именно это и есть стратегическая мысль, которая заложена в программе Московского транспортного узла. Если посмотреть по потокам, у нас сейчас, на сегодняшний день, где-то 8 миллиардов пассажиров в год. Если посмотреть что прогнозируется по нашим расчетам, что это будет где-то 10, 8 миллиардов пассажиров в год, в 25-ом году. Доля от этого, которую составляет железнодорожное передвижение, сейчас 10% и по нашему, именно целевому сценарию, это должно стать 16%. Если посмотреть, это и есть удвоение для железной дороги по пассажиро-потокам. По всем остальным видам транспорта, у нас чуть-чуть сокращается упор на автомобильный транспорт и целевое тоже, что именно сокращалось чуть-чуть и на автобусы, не за счет того, что именно пропорционально по объемам растет, но пропорционально из всего пирога, чуть-чуть сокращается рост, тоже идет чуть-чуть на метрополитен. Но акцент именно закладывается на это, и для, это для нас необходимо, чтобы не было коллапса на улично-дорожной сети. Все остальные альтернативы, они приводят именно к коллапсам.

Тоже хотелось подчеркнуть, что вот эти путепроводы и переезды, это тоже ключевое, то, что закладывается программой НТО. Если у нас сейчас железная дорога, интервалы сократятся и частота повышается, это у нас все встает, практически в Московской области особенно. Поэтому развитие этих путепроводов, это вот прямо ключевое преключевое.

И последнее, на чем закончу, это вот тематика по развитию территории вокруг. Если мы понимаем, что у нас над железной дорогой, теперь идет такая скоростная магистраль, то мы понимаем, что территорию вокруг этого нужно развивать по-другому, это вдоль магистрали, все кто знает Запад, вдоль Хай-вея особенная, там хорошенькие домики не построишь, это не комфортная такая территория. Если у нас это там формируется, то это одна стратегия развития. Если у нас это железные дороги, и в какой-то момент мы пытаемся формировать ТПУ, пересадочные узлы, которые являются центрами, очагами такими развития этой территории, то это наоборот превращается из промышленной зоны, превращается в какие-то офисы, многофункциональные территории, и над такими многофункциональными территориями, наверное, такие магистрали не должны проезжать насквозь. Поэтому здесь есть такое, вот развилка для принятия решений, которые очень напрямую влияют на градостроительную стратегию.

Блинкин. Спасибо. Александр Витальевич, вот профессор Ланцигин, он единственный во всей этой аудитории, человек, который не представляет вот профессиональную тусовку, транспортников, урбанистов. Он вообще из военно-промышленного комплекса, вот его идея, ну, она в некотором смысле в поддержку доклада Гипростроймоста. Там технические есть отличия, но вот это примерно про это же.

Пожалуйста.

Ланцигин. Прошу прощения, сложное устройство. Итак, разрешите представить вашему вниманию не проект, но вот некоторый инструмент, который может стать проектом, или лечь в основу каких-то, может быть, и ваших разработок по совершенствованию инфраструктуры нашего города.

С чем мы имеем дело? Да, ну, вот два слова о себе, я всю жизнь занимался системами управления. Системы управления - это главным образом - связь. Связь за последние 50 лет очень радикально изменилась и от медленных каналов в 2,4 килобиты мы перешли к каналам, которые имеют такое же количество мегабит. Что происходит с транспортом? В транспорте проблема в том, что он не сжимается так, как сжимается информация при передаче данных. Вот на верхней картинке представлен поток автомобилей, как мы его видим сейчас. Легковые автомобили составляют, ну, вот, 85, 95 % от числа автомобилей. И скорость, ну, примерно, 600 автомобилей в час. При том, что плотность движения ну, вот достаточно высока. Скорость ну, примерно 10 км/час. Все автомобили и в ближней зоне, т.е. какие-то региональные перевозки, в булочную или за пепси-колой в соседний магазин, или в булочную за хлебом, а также магистральные какие-то сообщения, вот дальние, фуры, и быть может какие-то легковые автомобили, которые едут в соседний город. Все замешано в кучу.

Что предлагается, какой вариант предлагается рассмотреть? Вот в случае, если мы подняли наверх, на эстакаду только легковые автомобили, то, и сделали эту эстакаду безсветофорной, то мы получили поток с 2000 автомобилями в час по каждой полосе. При этом оставшаяся часть автомобилей может двигаться по-прежнему достаточно медленно, пользоваться всеми светофорами и развязками, которые есть на плоскости, не мешая вот этому верхнему магистральному потоку. Давайте следующую.

Если же мы представим, что вот этот верхний уровень может содержать несколько уровней, т.е. не быть одним уровнем, а содержать много уровней, то мы,, по существу, сможем сделать этот верхний уровень с произвольной там, разумной, наперед заданной пропускной способностью. Вот здесь нужно пояснить. Здесь обычно мне говорят, что многоуровневые дороги давно уже известны, давно делаются, и эксплуатируются, ну, вот в том числе и в Москве. Это не совсем так. Эксплуатируются дороги с многоуровневыми развязками. Многоуровневых дорог я не встречал нигде. Впрочем, нет, вот, ну, есть такая дорога в Англии, в Тинслее, она очень короткая, и действительно имеет два уровня. Но она другая. Значит, отличие предлагаемого решения состоит в том, что в данном случае все уровни - одна дорога. И внутри этой дороги есть переезды с уровня на уровень, что позволяет транспорту занимать ровно тот уровень, который ему наиболее комфортен по скорости движения, по там, дальности переезда. Да, дальше.

Таких дорог, по всей вероятности должно быть построено достаточно много. Но, вот здесь мы попытались представить ну, собственно, сеть покрытия таким дорогами. НЕ взирая на то, где они проходят - над автомобильными дорогами, над, там, сельскохозяйственными угодьями, или над железными дорогами. Ну, вот покрыть Новую Москву. Вот что у нас получилось. Это замкнутый каркас, красное - это дороги, а синие - это транспортно - пересадочные узлы. Так представляется дорога вот двухуровневая в данном случае. Здесь представлены два уровня полос дорожного движения - двунаправленных, двунаправленные полосы дорожного движения, а кроме того, есть место для прокладки городских коммуникаций, в том числе и связных коммуникаций, всевозможных кабелей и труб. Так, по нашему мнению, должен быть выполнен ТПУ. Это достаточно большое сооружение, которое содержит в себе и офисную часть, и деловую часть, торговую часть, там, какую-нибудь мини- вокзал, и все это находится под одной крышей. Далее.

Вот есть некоторые архитектурные проработки, как это могло бы вписаться в городскую архитектуру. Вот один вариант, там. Давайте дальше.

Вот может быть еще и такой вариант, дальше. Как это дружит с железной дорогой? вот, поскольку мы говорим об эстакадах, вообще говоря, все равно им, все равно над чем они должны быть, должны проходить. Вот они могут проходить так, как было уже сказано в полосе отчуждения, или непосредственно над железными дорогами. При этом, ну, вот, да, должны быть какие-то транспортно-пересадочные узлы локального типа, в данном случае это крытые парковки. И где-то есть рядом железнодорожная станция, куда можно перейти, не замарав ноги. Дальше.

Этот проект, ну, вообще говоря, я не нов, он рассматривался в 9-том году, когда, когда строились планы реконструкции Малого кольца. Вот, в какой-то там организации, железнодорожники поручили посмотреть, сделать пред, предконтрактную, предпроектную подготовку, и вы знаете, получился, получилась вот группа таких чертежей. Далее.

Вот, ну, а это моя любимая Прага, здесь представлен пример, ну, вот, какого-то подобного сооружения. Это, правда, не автомобильная дорога, это фрагмент железной дороги, который чехи решили провести через парковую зону. И только поэтому она, эта железная дорога крытая, она совершенно не портит экологию, и ну, собственно, они вот так относятся к своему городу. Спасибо. Все, наверное., все, спасибо.

Блинкин. Спасибо, значит, вот, вопросы к докладчику. После этого короткое завершение.

Да, пожалуйста, Карима.

Карима. Наверное, это больше комментариев по той схеме, которая у вас была нарисована, особенно с новой территорией. Это краткая ремарка, что при разработке, да, еще назад вернуться, и еще одну, вот. Мы сейчас как раз работаем на том, что именно сформировать какой здесь должен быть транспортный каркас. И одна из основ, и может быть интересно услышать ваше мнение у нас в институте, что город должен быть максимально компактный. И что вот этот вот дальний пояс, где сейчас проходят две, особенно крайние магистрали, что его лучше сохранить для лесов, и не развивать территориально вот именно очень усиленно. Что все-таки, с точки зрения развития территории городской, мы пытаемся это максимально компактно развивать в первом поясе, хотя проложить своего рода буфер вдоль МКАД. Чтобы МКАД у нас вплотную тоже был различен (?). Это получается такой небольшой буфер. А когда вы разработали такой каркас, вы, т.е. была какая-то идеология, или это вот просто общие такие, какие-то мысли?

Ланцигин. Ну, и мысли, и идеология. Дело в том, что если мы построим вот такой каркас, то следующим шагом, ну, или там параллельным шагом, мы сможем получить транспортную сеть из общественного транспорта, которая вполне, по пропускной способности конкурирует с метро.

Ж.г. С места - неразб.

Ланцигин. А в общем-то, ей все равно куда, на юг, или не на юг, они, вот эти дороги могут быть использованы, как, ну, вот электрички пригородные, допустим, да. Да, идеология, конечно, я говорил с самого начала, что мы, ну, вот, к сожалению, не имеем возможности построить такие подробные проработки, как те, которые были представлены, вот, но, тем не менее, нам кажется, что сам инструмент заслуживает внимания, рассмотрения, и, быть может, использования. И собственно, подтверждение этому, ну, вот определенное количество отзывов при патентовании того, что я вам представляю. Отзывов из-за рубежа.

Блинкин. Спасибо, мы уже перебрали весь мыслимый регламент. Мы уже больше двух часов, значит, ну, вот, если коллеги не устали, я бы предложил выступить в дискуссии, вот, у кого еще есть силы.

М.г. Вопрос один есть.

Блинкин. Да, пожалуйста.

М.г. г-ну Василькову, я бы хотел уточнить, если я из-за города приезжаю в город - меня загоняют на ТПУ, я надолго приезжаю, допустим, часа на 4, на пять, а то и на 8, меня загоняют на ТПУ, или выпускают в город, по вашей версии?

М.г. По нашей версии, которая вот сейчас здесь демонстрировалась, по, если вы приезжаете по Ярославскому направлению, то вы имеете возможность в 6-ти точках съехать на каркас улично-дорожной сети города. При этом вы можете попасть и на парковки тоже, т.е. наша модель тупикового, она не дала интенсивности, чтобы вообще на какие-то приемлемые показатели выйти. Т.е. поэтому мы совместно с НИПЕГИМ -планом, завязали эту магистраль с улично-дорожной сетью, вот по Ярославке в 6-ти точках.

М.г. Спасибо.

Блинкин. Пожалуйста, Дмитрий Твардовский.

Д.Твардовский. Да, спасибо, я из Министерства транспорта. Спасибо за организацию такого мероприятия на актуальную тему, актуальность этой тематики - она не раз поднималась, в том числе на уровне государственном. И если я правильно понимаю, то данный круглый стол, он в том числе, является одним из элементов той проработки, которая началась, там с поручений, с идеи о том, что нужно проработать технологическую возможность строительства автомобильных дорог над железнодорожными путями, в связи с тем, что при разработке программы Московского транспортного узла прорабатывались различные варианты выходов и входов из Москвы в сторону Московской области. Т.е. достаточно такая локальная технологическая задача, которая, естественно, людьми, которые занимаются этими проблемами, переросла уже в такую планировочную тематику, и сегодня, действительно, вопросы обсуждались совершенно разные - от технологических, действительно, каким образом строить - справа, слева, с перекрытием, и до планов до развития новых территорий, и строительства транспортно-пересадочных узлов, и

офисных центров. Ну, вот, наверное, если от такой - на макроуровень подниматься, то не даром же существует разделение на федеральную сеть, и региональную сеть, и муниципальную. Для задач федеральных, о связи двух городов, двух субъектов Федерации, двух центров региональных - дорога, будь то железная, или автомобильная, - она выполняет, она является вспомогательной. Т.е. способ ее проложения является вопросом вспомогательным, и исключительно технологическим, как это сделать дешевле, эффективнее, но функционально, она обеспечивает связь двух городов. В городах, в агломерациях, транспорт является не вспомогательным, а первичным, по-сути дела, точкой отправления. Т.е., это же не в парке мы тропинки прокладываем, как люди пошли, так и потом каменную дорожку положили, а здесь, как дорогу построили, так потом люди и поехали. Поэтому здесь вопрос трассировки, вопрос прохождения, будь то железная или автомобильная дороги, он, скорее, первичен.

Поэтому как прокладывать дороги, и прокладывать их над железными дорогами или по земле, это вопрос, скорее, не технологический, а вопрос корреспонденции - люди едут на работу, или люди едут на дачу. Это очень сильно будет зависеть - будет это железная дорога, или автомобильная дорога. Потому что железная и автомобильные дороги несут разную функциональную нагрузку. Никогда люди не поедут, т.е. по автомобильной дороге все равно последняя миля и развозка там грузов, или пассажиров - она обеспечивается по автомобильным дорогам, а не по железным дорогам. Федор Степанович такую железным дорогам апологетику провел, это понятно, но, все-таки нужно функционально рассматривать зависимости от, т.е. вид сообщения в зависимости от той функции, которую он выполняет.

И по поводу стоимости, то, что Дмитрий Симарев здесь говорил о том, что экономика, она здесь первична. На мой взгляд, это немножко не так. Вопрос эффективности строительства - это вопрос не экономический. Потому что эффекты от строительства этих коммуникаций - он не счетны. И у нас, к сожалению, пока нет таких методик, которые нам позволяют достоверно определить, а сколько же мы получили эффектов от строительства той или иной развязки, или того или иного пути. Над железной дорогой, или по земле? Поэтому это, скорее вопрос обеспечения планирования и той матрицы корреспонденций, которую мы, как раз и должны спланировать. Карима Робертовна и институт, это же институт планирования, а не институт удовлетворения тех потребностей, которые у нас сейчас уже есть. Поэтому и в программе Московского транспортного узла помимо вот, на мой взгляд, та новация, которая там заложена, это не просто, - а каким образом там обслужить те 15 или там 8 миллионов, которые есть, а как их перераспределить, может быть даже, перепланировать, оптимизировать ту планировку, которая сложилась, которая там была сложена нами всеми, и федеральными, и региональными властями. Поэтому вот таких вот наверное односторонних решений мы здесь не найдем, строить автомобильную дорогу над железной дорогой, на протяжении 40 км, наверное, это, ну, мягко говоря, не та задача, которая ставилась изначально. Изначально ставилась задача, ну, вот, из недавних примеров своего личного опыта - это транспортный узел Берлина.

Если кто-то был недавно или читал об этом, это точка, в которую приходит высокоскоростной поезд, поезд пригородного сообщения, поезд дальнего сообщения, автомобильная дорога и метро. И над всем этим возвышается некий

трейд- парк - пешеходная зона. вот подобный пример в котором автомобильной дорогой, на каком-то протяжении идет над железной дорогой, потом спускаясь на улично-дорожную сеть и выходя, вливаясь в какие-то магистральные выходы из города, вот может быть, здесь надо так комплексно посмотреть на этот вопрос, а приводить автомобильную дорогу на вокзал, в пределах Третьего транспортного кольца, ставить там машины на парковку и дальше пересаживаться на общественный транспорт. Ну, а тогда смысл какой ехать на машине, когда можно сесть на тот же самый поезд, на 40 км из области и приехать в город на... Если все равно потом нужно будет без машины передвигаться, т.е. вот цель поездки такого пассажира, она ну, мягко говоря, не очень понятна.

Поэтому может быть все-таки эта матрица корреспонденции, а именно целевая задача поездки, т.е человек едет, либо он едет на работу каждый день с легким портфелем, или он едет на дачу с рассадой и со строительными материалами, она будет определять тот вид сообщения, тот вид транспорта, который будет собственно использоваться. И те пригородные пассажиры которые у нас в два раза растут, все-таки пассажиры без грузов, т.е. это пассажиры, которые не обременены никакими вещами, никакими... это не авиационные пассажиры, это пассажиры каждодневные, которые перемещаются в основном пешком. А задача автомобильных дорог, это все-таки пассажиры, которые перемещаются с автомобилями, которые в этом автомобиле что-то кроме себя везут.

Поэтому вот может быть, все-таки переходя к какой-то конкретике, нам, действительно у нас есть поручение такое, это и поручение и координационного Совета, которое было инициировано, и которое трансформировалось в поручение вице-премьера, о возможности строительства автомобильных дорог над железными дорогами. Вот его, с этой точки зрения проработать, не то что, еще раз повторюсь, что нам нужно 40 км. протянуть автомобильную дорогу над железной дорогой, мы скажем, что это стоит триллион, да, 900 миллиардов и естественно, на этом все закончится, это, естественно, таких денег, ну это просто неразумно, не целесообразно, а вот именно здесь и нужно какая-то синергия разных видов транспорта, разного уровня специалистов, чтобы определить оптимальный. Нигде в мире такого нет, но на выходах из крупных городов, на выходах из вокзала до там, где можно спуститься уже на территорию, где можно спуститься на территорию, в нынешний момент занятую какими-то промышленными объектами, и которую можно перепрофилировать в автомобильную дорогу, и в офисные центры, и построить эти прекрасные ТПУ, которые вы смоделировали, вот это на мой взгляд, как раз и было бы таким ответом на поставленную задачу, на поставленное поручение. Спасибо.

ВЕД. Спасибо Дмитрий. Вот воспоминания о Берлине, заставляет меня вспомнить замечательную белую книгу, которую написали немецкие транспортники в начале 60-х годов. Они, вообще, по профессиональному происхождению были железнодорожники. Вот, строго говоря, вот я вот, естественно западные немцы, вот все соображения, которые там были изложены в части очень модальных транспортных систем, и вот многообразие этих рельсовых систем, которые вот, как бы для нас технологов, это были разные вещи и для обывателя должно быть одно и тоже. Он вошел в эту систему, он поехал, вот, но за 50-ть лет они, типа у них хорошо получилось. Тут последовательность нужна, т.е.

они не планировали на три года. Вот, очень хорошее воспоминание. Вот, значит, пожалуйста. Нет, нет по очереди Вы, да, пожалуйста, представьтесь.

м.г. Никон Кирилова, Газпромбанк.. Вот, я считаю хорошо очень проходит и прошла дискуссия, потому что я так вижу, что на двух, как минимум вещах, мы все вместе подытожим это первое, то что несмотря на то что тема указана достаточно конкретно, необходим комплексный подход и я думаю это очевидная вещь. И вторая, то что, как уже ряд докладчиков отмечало, это все-таки мы идем к тому, что Москва это, должна развиваться полицентрично и, если как бы, вот эти темы объединить, то на многие вопросы, могут там ответить теоретически вещи того же Кристайзера и Леша, ну например, там ТПУ очень напоминает центральное место. Но это что касается концепции вообще развития Москвы там и ближайших спутников. Если можно ряд вопросов к докладчикам? Непосредственно, вот хотелось бы к Илье Вячеславовичу, вопрос задать по поводу того, как вот происходило это разделение на кластеры - Москвы и Подмосковья? Т.е.по какому признаку, ну вот почему именно эти районы выделены?

ВЕД. Илья, а как знаменитые яйца Заливухина?

М.г. Да, спасибо большое за вопрос. Я хочу поддержать предыдущего, простите докладчика, который говорил - вы не видели мою презентацию, да? Вот и на самом деле, я отвечу на вопросы и скажу то, что все-таки я отвечу еще на несколько моментов, которые меня волновали - откуда появились эти кластеры. Эти кластеры появились вокруг центров, агломерационных центров. Агломерационные центры, это то, вокруг чего люди готовы жить и работать. Это вода, это парки, это культурное наследие, поэтому через них, через эти агломерационные центры ни в коем случае нельзя прокладывать магистрали, да, которые разрушат эти центры. Это раз. Потому что они сейчас лежат внутри той сетки, которая задает скоростные железные дороги. Что касается железных дорог, все-таки я скажу, можно? Да, это однозначно 80% населения должны передвигаться по Советскому Союзу и передвигались на железных дорогах.

Проблема, которую мы здесь обсуждаем, поэтому я не начал с того, не сказал, что железные дороги, это основа как бы движения, заключается в том, что рост автомобилизации происходит сильный, и что мы будем делать с дорогами, и как мы будем прокладывать эти магистрали - в этом вопрос. Собственно, будем ли мы их прокладывать по территории промзон или вдоль железных дорог, в отводе, либо мы их будем прокладывать по существующим улицам. А что касается застройки, есть примагистральная застройка, высотная и мы видим на улице Беговой, например, которая была превращена в магистраль, как сталинские дома квартального типа умирают, люди там жить не могут и рядом возникает примагистральное высотная застройка на Беговой улице, которая автоматически возникает в связи с определенным типом каркаса транспортного, да.

И, все равно, если мы не определим эти 20% автомашин, не распределим их правильно платки по Лосиному Острову или еще где-то они вот есть. Я тоже москвич, я тоже знаю очень хорошо город и естественно я считаю, что не должны заходить куда-то там Хай-веи и утыкаться просто в Павелецкий вокзал. Должна быть единая сеть связанных дорог. Как они будут трассированы и где они будут



проходить, это вопрос, его надо как раз обсуждать. но замалчивать его и говорить - ну как-нибудь там, он сам появится, нельзя. Давайте возьмем тогда какую-нибудь карту, как будут прокладываться магистрали и посмотрим, потому что магистрали должны быть, они есть в любом городе мира: в Гонконге, в Сингапуре и в Берлине, в Париже. Можно открыть карту Парижа и посмотреть двухконтурность дорог, любой другой город, это просто предмет, но действительно, не пяти минут обсуждения.

ВЕД. Спасибо. Спасибо. Значит

НЕСКОЛЬКО ГОЛОСОВ.

м.г. И вот у меня на самом деле вопрос еще был к Федору Степановичу по поводу вот, если растягивать, например, да вот предположение растягивать Москву,, например, хордами. А если на МКЖД какие-то пункты и станции, которые можно связать хордами, и там не допустим из Химок в Капотню, ну вот так... Чуть расстояние чтобы было меньше, т.е., чтобы был круг, и он еще был разделен на некие хорды. Если может быть есть такая сеть, может быть существуют такие проекты. Т.е. небольшие расстояния, хорды, есть ли такое?

Ф.С. Нет. вот опорная сеть Москвы и Московской области, она, собственно если Вы говорите, опирается, это Малое кольцо- железная дорога, которую все известно сегодня перестраивается это для обеспечения города и маневра подвижного состава и Большое окружное кольцо, которое в принципе сегодня используется в основном, это уже новые технологии, мы поменяли, в основном для пропуска транзитных грузов и обработки грузов для города. Т.е. в город мы теперь не везем транзиты.

Что касается хорд. В последнее время и в Генеральной схеме такая хорда может появиться, но на территории Новой Москвы. Значит, мы предусматриваем обслуживание новой территории - на первом этапе - за счет увеличения размеров движения по Курскому и Киевскому направлениям с последующей пересадкой на общественный транспорт. Ну, и БМО используем, можем по кольцу ходить, но это все-таки окраина. А с последующим, это мы будем с Киевского вокзала до Крекшино, от Крекшино до Троицка, Троицк- это примерно где-то в середине, да новой территории, ну, да, выходить на Подольск и с Подольска на Курский вокзал, причем если, вы же понимаете, что сейчас еще не отработано вообще, что там будет, сколько будет и чего будет. Но, если будет достаточный пассажиро-поток, то мы бы предусматриваем в Троицке - новый вокзал, с тем, чтобы население новой территории не ездило на старые вокзалы города Москвы, а с этих вокзалов отправлялось. Вот эта хорда, все остальное, все остальное настолько, я говорю, уже сложилось, и все остальное - это прерогатива общественного транспорта, и вот то, что я вам сказал. Вместо хорд - надо делать путепроводы и соединять вот эти районы, которые дают возможность

М.г. Т.е. локальные связки...

Да.

М.г. Спасибо....

Блинкин. Ваши вопросы кончились?

М.г. Ну, в целом, да..

Блинкин. Я с грустью замечу, что в окрестностях между Крекшино и Троицком я вот как -то в этот выходной день постоял часа два. Ураганная застройка, по ранее выданным разрешениям, я с ужасом думаю, т.с., а Крекшино это не Москва, это чуть правее наших новых границ, да. Я с ужасом думаю, когда вот эта замечательная идея - связать Курское и Киевское направление, вот как вы сейчас говорили, с ужасом думаю - где там чего строить, тоже не важно, - автомобильную, железное, хоть что-нибудь. Т.е. плотность застройки, причем застройка капитальная, и промышленная и дорогое коттеджное, какое угодно, и места вот никакого. Вот реальность.

М.г. Михаил Яковлевич, мы об этом и говорили. Сначала выдвигается идея, которая не подкреплена ни законодательственными инициативами, ни регуляторными, ролью госорганов. Поэтому, когда мы приходим, обсчитали эту инициативу новую, которая полезна, она становится в 3, в 4, в 5, в 6 раз дороже. Или от нее отказываются, или мы несем известные потери бюджета..

Блинкин. Господа, да два слова.

Ж.г. Про новые территории. Кстати, почему начали разрабатывать тер-схемы, когда вроде бы в преддверии Генплана. Логика была именно такая, что все-таки эти тер-схемы можно выпустить побыстрее, чем Генплан, и хотя бы как-то зарезервировать хоть какие-то территории, не дожидаясь всей процедуры, которая требует все-таки разработки Генплана, - это за год не возможно. И с точки зрения таких именно хордовых направлений, мы прямо в тер-схемы, как раз это согласованная у нас эта позиция. Что закладывается коридор, который будет именно достаточен для железной дороги, и который проходит через Троицк.

Мы долго думали еще, на каком уровне эту железную дорогу необходимо располагать. И все-таки решили это направление не совсем в лесах, потому что леса хочется как-то сохранить и с ними бережно относиться. Но, с другой стороны, чтобы было какое-то оттяжение от МКАДа, потому что, чтобы был какой-то такой серьезный контр-магнит. Хотя есть и другой проект, который тоже такое соединение между Киевским и Курским направлением, не железной дороги, это хотя не железка, но это проект Солнцево – Бутово - Видное, сейчас эту дорогу постоянно обсуждают. И она именно от Мичуринца до Щербинки должна тоже соединить две железных дороги. Сначала она рассматривается выполнение, как просто дорога, которая идет по земле, но на будущее закладываются все перспективы, чтобы это были и развязки, и еще и такая комплексная именно дорога, в современном термине - комплексная, с точки зрения, что там будет и выделенная полосы для либо легко рельсового транспорта, либо выделенная полоса для скоростного автобуса, что-то в этом роде, чтобы именно было передвижение,

как и автомобилей, так и общественного транспорта, именно довольно такого скоростного.

Блинкин. Спасибо. Вот весь мой профессорско-преподавательский опыт показывает, что два с половиной часа, - это не круто, \это очень круто. Это как бы сказать, это 4 полных урока, это перебор.

М.г. Я бы еще хотел сказать..

Блинкин. Вы Илья, Илья, имей совесть, ты сегодня, три раза тебе давали слово, да. Значит вопрос, вот какой. Значит, сначала технический, организационный. Вот мы попытаемся с Константином составить какую-то болванку нашего протокола круглого стола, да, и разошлем его всем заинтересованным участникам, всем, безусловно. Всем, кому интересно, да. Второй вопрос, значит, вот я обязан констатировать, и вроде с этим никто не станет спорить. Что профессиональное сообщество по-настоящему изголодалось от дефицита, изголодалось по экспертным площадкам, где можно, грубо говоря, поругаться. Разные точки зрения высказать. Потому что вот все из нас присутствуют на заседаниях самого высокого уровня, где протокольные замечания, просто элементарной государственной дисциплины, - не позволяют, ребята, - вот так написано. Вот здесь - можно говорить. Т.е. по идее площадка имеет шансы быть востребованной. Вот. Всем большое спасибо, разумеется, да, очень интересные вещи мы выслушали, от себя я добавлю совершенно минимальное замечание.

Что вот, я там вхожу в эту самую комиссию Силуанова по экономии бюджетных расходов, вот и так вот примерно, понимаю, насколько там оптимизировали, вот. Меня кстати поразило слово, которое Карима Робертовна употребила, значит, человек, который сдавал серьезный курс оптимального управления, использует словечко - мы оптимизировали. Да, понятно. Там значит, нас очень здорово оптимизировали по всем статьям, вот,, и в этих условиях, в этих условиях совершенно понятно, что нам придется использовать драконовские, в Сингапурском духе, так вот, бесстрашно, методы управления спросом, это, прежде всего, касается автомобилей и домохозяйств. Это понятно, как делать, и транспортная администрация Москвы, кстати, на этот счет хорошо подготовлена, вот. Нам придется осуществлять жуткую приоритезацию проектов, т.е. и то, и другое, и третье - да нет, господа хорошо, если одно, да. Вот в рамках этой приоритезации, вот наши точки зрения с Федором Степановичем более-менее совпадают.

В общем, действительно, мы ничего другого не сделаем. Электрички, которые возьмут на себя объемы, да, ну главное, нам маятниковые потоки туда - обратно перевести. Понятно, что на дачи будут ездить на автомобилях, ничего - не застрелятся. А вот эти страшные потоки, самая маятниковая миграция из ближней периферии, даже из дальней периферии города, вот это, да, вот это нам надо делать. И, похоже, ничего кроме рельсов тут не придумали человечеством. И еще одна вещь, еще одна вещь. Я вот на всех уровнях буду повторять, везде, куда меня зовут - и в Минфине, и в Минэке, и т.д. Что, если мы, если под флагом сокращения строительных расходов, а это уже объективная реальность, это уже записано в

бюджете, да, заодно подсократим расходы на проектирование, мы просто останемся без штанов. Потому что в самых жестких бюджетных ограничениях - на проектных заделах экономить, ну, вот эта экономия на спичках, ну, разрежь спичку на 4 части, да, вот сэкономил, потом сжег лес. Вот на этом точно нельзя экономить.

Всем большое спасибо, и мы будем рады видеть вот сегодняшних наших гостей на дальнейшей работе нашего семинара. Всем большое спасибо.

М.г. Спасибо.

Конец записи.