



ЛИКСУТОВ. ИТОГИ

**Независимый доклад о транспортной
политике в Москве**

Владимир Милов

ОГЛАВЛЕНИЕ

Ликсутов и новая транспортная политика в Москве	2
Концептуальные ошибки политики Ликсутова	4
Что нужно было делать с транспортом в Москве?	10
Меры по совершенствованию организации дорожного движения	10
Относительно недорогие меры по развитию улично-дорожной сети	13
Создание нового контура высокоскоростных автодорог в Москве.....	15
Создание комфортного общественного транспорта.....	16
Приоритетные меры по разгрузке центра Москвы	19
А что в итоге получилось у Ликсутова?	22
Неудачи с развитием общественного транспорта.....	22
Платные парковки: новый налог и больше ничего	31
Развитие улично-дорожной сети: вредные мегапроекты вместо реальных улучшений.....	34
Другие сюжеты транспортной политики: куда ни кинь, всюду клин.....	36
Развитие «велосипедной инфраструктуры».....	38
Ликсутов: конфликты интересов	40
Выводы	42
Об авторе	45

ЛИКСУТОВ И НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА В МОСКВЕ

Приход к власти в Москве в 2010 году нового мэра Сергея Собянина и назначение его советником, а затем и вице-мэром по транспортной политике бизнесмена с эстонским гражданством Максима Ликсутова ознаменовали собой беспрецедентный в истории Москвы кардинальный поворот в транспортной политике города.

Максим Ликсутов родился в 1976 г. в Эстонской ССР, в Москве проживает с 1998 года. В ранние 1990-е он начал работать в бизнесе вместе со своим соседом по дому Сергеем Глинкой, который занимался поставками кузбасского угля в Эстонию. По информации русского издания Forbes, во второй половине 1990-х Ликсутов и Глинка стали партнерами Рустама Аксененко, сына Николая Аксененко, Министра путей сообщения России в 1997-2002 годах. В 2005 году Ликсутов получил гражданство Эстонии (после прихода на госслужбу в мэрию Москвы, в 2012 году, эстонское гражданство Ликсутова было аннулировано).

С 1999 года Ликсутов входил в руководство железнодорожных компаний, в том числе был членом совета директоров принадлежавших МПС/РЖД ОАО «Первая грузовая компания» и ОАО «Трансконтейнер». С 1999 года Ликсутов возглавлял компанию «Иристон сервис» (с 2000 г. – «Юнитранс»), которая была создана при явных связях с МПС (ее первым гендиректором был Сергей Тугаринов, позже перешедший на высокопоставленный пост в МПС), и быстро набрала грузопоток в условиях полной монополии МПС: в 2000 году она перевозила около 100 тысяч тонн грузов ежемесячно, а в 2001 г. – уже около 3 миллионов тонн. СМИ писали о том, что своим успехом компания была обязана близостью ее руководителя к сыну экс-главы МПС Рустаму Аксененко, а деятельность компании вызывала серьезный интерес налоговой полиции из-за предоставлявшихся МПС скидок с тарифа. В 2001 году, когда против Николая Аксененко Генпрокуратурой были выдвинуты обвинения в превышении должностных полномочий, присвоении и растрате в крупном размере, Максим Ликсутов покинул пост главы «Юнитранса»¹.

С осени 2001 года Ликсутов работал в компании «Трансгрупп», которая к 2004 году нарастила грузооборот до 3,7 млн тонн грузов в месяц, а также начала закупку заводов – производителей локомотивов, вагонов и поездов метро. Эти активы были объединены в компанию «Трансмашхолдинг», о которой вы еще прочтете ниже. Основным заказчиком «Трансмашхолдинга» стала компания РЖД. В 2005-2008 Ликсутов занимал пост гендиректора «Трансгрупп».

В январе 2009 года Ликсутов возглавил ООО «Аэроэкспресс», которому были выделены эксклюзивные условия для организации монопольных перевозок пассажиров по самому востребованному направлению – в аэропорты Москвы.

В апреле 2011 г. Ликсутов был назначен советником нового мэра Москвы Сергея Собянина по транспортной политике, в декабре 2011 г. – руководителем Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, в сентябре 2012 г. – заместителем мэра Москвы по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры, и практически все это время фактически являлся главным идеологом новой политики развития транспортной системы столицы.

1 Источник: <http://lenta.ru/lib/14215286/>

Транспортная проблема по праву считается одной из ключевых в Москве. За последние 25 лет в столице кардинально вырос уровень автомобилизации, Москва была одним из немногих субъектов РФ, где росло население – и существенно, прежде всего за счет притока людей из других регионов и стран. Столичная транспортная система оказалась совершенно не готова к такому сценарию развития событий, что в конце 1990-х и 2000-е привело к резкому ухудшению ситуации с дорожными пробками и значительной перегрузке общественного транспорта. Сказались и грубые градостроительные ошибки лужковского периода – например, бездумная перегрузка центра столицы (в лужковское время в центре Москвы было построено больше новых зданий, чем за весь период существования СССР), что вызвало дополнительную нагрузку на транспортные магистрали. В результате средняя скорость передвижения по Москве в последние годы оценивалась независимыми экспертами (компания «Геолойф») в 24-26 км/ч против 38 км/ч в Нью-Йорке, а москвичи тратят на передвижение до работы на 65% больше времени, чем нью-йоркцы².

С приходом Ликсутова³ московские власти совершили очень серьезный новый поворот в транспортной политике города. Был существенно увеличен бюджет расходов на транспортные цели (расходы бюджета Москвы на развитие транспортной инфраструктуры выросли с 73 млрд рублей в 2010 году до 364 млрд в 2014 году), введены новые жесткие регуляторные меры, которые, как декларировалось, были призваны улучшить транспортную ситуацию в городе – прежде всего, платные парковки, выделенные полосы для общественного транспорта.

Собянин работает в своей должности уже почти 4 года, Ликсутов пришел в московскую мэрию более 3-х лет назад. Время проанализировать первые итоги их новой транспортной политики – которая, как представляется, ведет столичную транспортную систему по неверному пути, и нуждается в скорейшем и кардинальном пересмотре.

² *Подробнее читайте анализ известного эксперта Петра Шкуматова (движение «Синие ведерки»): <http://echo.msk.ru/blog/petunder/1227462-echo/>*

³ *Предшественник Ликсутова, транспортный вице-мэр Николай Лямов не продержался при Собянине и двух лет, и во многом был вторичной фигурой по сравнению с Ликсутовым при выработке основ транспортной политики*

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОШИБКИ ПОЛИТИКИ ЛИКСУТОВА

Вкратце суть транспортной политики, взятой на вооружение Ликсутовым и его командой, можно сформулировать следующим образом: город не рассчитан на передвижение по дорогам такого количества автомобилей, как сегодня, поэтому единственной альтернативой нынешней ситуации перегруженных дорог является переориентация москвичей на пользование общественным транспортом.

Из интервью «Эху Москвы». Максим Ликсутов: *«Если взять конец октября месяца, в городе примерно 2 миллиона 800 – 2 миллиона 900 тысяч машин. Вот, эти 500-600 тысяч автомобилей – это критическая масса, которая, к сожалению, перегружает наш город, не дает возможности спокойно двигаться. Поэтому эта цифра, говорящая о том, что действия, которые необходимы, все-таки направлены **на ограничения использования личного транспорта**, особенно в утренний и вечерний часы пик. **Других способов разгрузить город, их просто нет.** Но, при этом наша городская задача, это создать альтернативу: хорошо работающий городской транспорт»⁴.*

Из интервью «Российской газете». Корреспондент: *«То есть все-таки приоритет – общественному транспорту...».* Максим Ликсутов: *«Так принято во всех городах мира. Но выбор все-таки остается за горожанами, однако повлиять на него, не скрою, мы намерены»⁵.*

Московским властям следовало бы задаться простым вопросом – а как так получилось, что в Москве, с ее очень умеренным по международным меркам уровнем автомобилизации, всего 500-600 тысяч автомобилей в состоянии создать критическую массу, перекрывающую, по словам Ликсутова, весь город? Нет ли тут какой-то аномалии? Может, сначала понять, в чем эта аномалия, и попытаться ее исправить? (Чуть позже речь пойдет подробнее о том, что виноваты в закупорке Москвы вовсе не автомобилисты, а советское планирование развития города, сделавшее чрезмерный акцент на центр и совершенно не рассчитанное на обслуживание крупного современного мегаполиса с развитым средним классом и высокой автомобилизацией, но об этом – ниже).

Однако вместо того, чтобы ответить на этот простой вопрос, Ликсутов и его команда с упорством, достойным лучшего применения, начали насаждать в городе свою примитивную логику – «разгрузить город» путем «ограничения использования личного транспорта» (это все прямые цитаты из Ликсутова, из приведенного выше интервью «Эху Москвы»).

Подобная крайне упрощенная, примитивная трактовка положения дел в транспортной системе Москвы стала следствием нескольких факторов.

4 <http://echo.msk.ru/programs/razvorot/1215065-echo/>

5 <http://www.rg.ru/2012/01/25/likсутov-site.html>

Во-первых, сыграла роль российская бюрократическая традиция – наши чиновники не привыкли мыслить системно, а напротив, чаще предпочитают прямолинейные шаги и решения, лишь кажущиеся простыми (как в старом анекдоте – «что там думать, трясти надо»).

Во-вторых, огромную роль, на наш взгляд, сыграл конфликт интересов у самого Ликсутова, для которого лоббирование развития общественного транспорта было не просто идеей (см. раздел «Ликсутов: Конфликты интересов» ниже).

В-третьих, московские власти (и во многом общественность) пали жертвой довольно шумного хора неких «экспертов», которые агитировали за развитие общественного транспорта как якобы панацею от московских транспортных проблем. Съездив несколько раз на Запад и увидев, как там хорошо развит современный и комфортный общественный транспорт (а также как во многих западных городах параллельно ограничивают передвижение автотранспорта в центрах мегаполисов, стимулируя жителей пользоваться общественным транспортом), эти эксперты с энтузиазмом, достойным лучшего применения, начали доказывать окружающим, что это и есть то самое недостающее «волшебное звено», «золотой ключик», который якобы быстро и эффективно спасет Москву от транспортного коллапса.

Наивность таких представлений в полной мере перекликается с рассуждениями ряда «рыночных романтиков» конца 1980-х – начала 1990-х годов. Тогда также очень многие «говорящие головы» считали быстрый переход экономики на рыночные рельсы панацеей от всех проблем, недооценивая сложности этого процесса, запудрив мозги обществу и уверяя всех, что «рынок расставит все по местам». В результате трудности необходимого стране перехода к рынку были сильно недооценены и властями, и обществом, что многократно усложнило ситуацию, а «невидимая рука рынка» вовсе не спешила расставить все по местам, как изначально проповедовали романтики.

Точно так и здесь. «Романтики общественного транспорта» («секта свидетелей трамвая», как ее шуточно прозвали в интернете), рекламируя это направление транспортной политики как панацею от всех проблем, недоучли несколько принципиальных моментов:

- 1) Москва планировалась совершенно иначе, чем западные города. Ситуация в этом плане настолько непохожа, что вообще ставит под вопрос любые аналогии с Нью-Йорком, Лондоном или Токио. Развитие современной Москвы осуществлялось по логике советского централизованного планирования, которое предполагало неограниченные полномочия центральной власти по регулированию размещения производственных, административных объектов и жилых зданий, и никогда не было подчинено логике обслуживания самостоятельно развивающейся частной экономики крупного мегаполиса с большим средним классом. При СССР в стране по сути регулировалось потребление, машина фактически была предметом роскоши, а властям и в голову не приходило строить транспортную политику так, чтобы обслуживать растущие потребности населения – наоборот, население рассматривалось как обслуживающий персонал

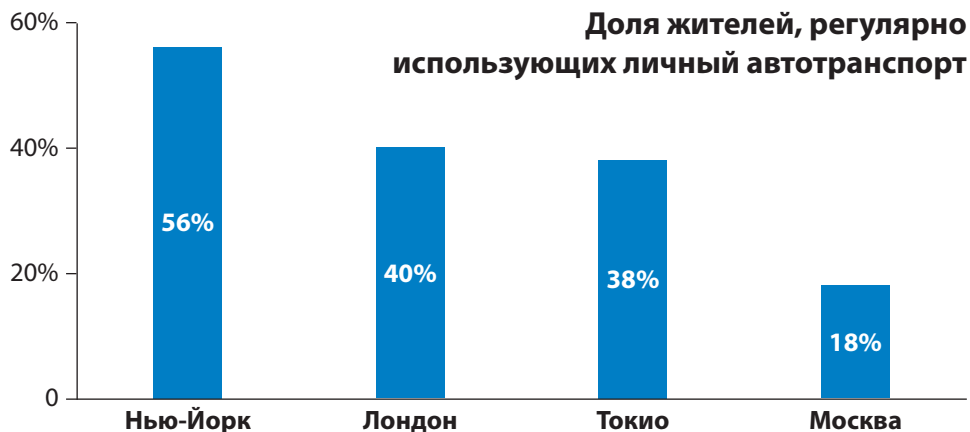
с управляемым потреблением. Спланированная при Советах Москва обладала двумя крупными недостатками – чрезмерной концентрацией экономической и деловой (и даже индустриальной!) активности в центре города и по сути запрограммированностью на низкую автомобилизацию. Низкий уровень развития улично-дорожной сети – прямое следствие этой логики.

- 2) В городах Запада имеет место естественный процесс, обратный фактической ситуации в Москве – деурбанизация, переселение жителей мегаполисов на окраины и в пригороды. В Москве, в силу исторической логики развития страны и по объективным причинам, это пока невозможно: столица выступает центром притяжения приезжих не только со всей страны, но и со всего бывшего СССР, что объясняется намного более высоким уровнем экономических и транзитных возможностей (в Москве выше доходы, отсюда проще уехать для работы и жительства в страны Европы). Этот процесс продолжится⁶, игнорировать его объективную природу глупо. И если в западных мегаполисах процесс разгрузки городских центров стал естественным следствием исторической логики их развития, и меры по ограничению движения автомобилей в центрах городов принимались в русле этого естественного процесса, имея целью лишь «подтолкнуть» его ускоренную реализацию, то в Москве такая политика пошла против объективного тренда. Так что для начала необходимо вести речь о переломе тренда на дальнейшее перенаселение Москвы, прежде чем прописывать городу совершенно неподходящие рецепты из опыта западных мегаполисов.
- 3) Добавила масла в огонь полная неспособность собянинской администрации разгрузить центр города. Несмотря на неоднократные заявления и даже громко объявлявшиеся «моратории» на строительство в центре Москвы, на конец июля 2014 г. на территории ЦАО, по данным префекта округа В.Фуера, насчитывалось 160 стройплощадок, на 84 из которых велись строительные работы⁷. И это несмотря на то, что плотность строений в центре Москвы в 2-3 раза превышает аналогичные показатели большинства европейских столиц. В пределах Садового кольца сосредоточено порядка 45% всех рабочих мест в городе, по оценкам самой же мэрии.
- 4) Что касается самого общественного транспорта, то он оказался совершенно не готов к исполнению функции приема дополнительных пассажиропотоков, формирующихся за счет стимулирования отказа от пользования личным автотранспортом (подробнее об этом речь пойдет ниже).
- 5) Дальнейшая автомобилизация Москвы – естественный тренд. Автомобилизация населения является естественным трендом для развивающихся экономик, и рассматривается многими исследователями как ключевой признак роста среднего класса, а само наличие личного автомобиля – как неотъемлемый индикатор

6 Обсуждение вопроса о том, как остановить дальнейший приток жителей в перенаселенную Москву – интересная тема, однако она выходит за рамки настоящего доклада и вопроса о транспортной политике в Москве, мы обсудим ее отдельно

7 Источник: <http://itar-tass.com/obschestvo/1345125>

тор отнесения граждан к среднему классу⁸. Уровень автомобилизации России низок – около 300 автомобилей на 1000 человек населения, в Москве – до 400 (цифры у различных источников разнятся). При этом в США – 800 авто на 1000 жителей, в Западной Европе – 500-600, столько же в Эстонии и Литве. Москва ничем не выделяется по уровню владения личными автомобилями на фоне таких городов, как Нью-Йорк, Лондон, Мехико-Сити, Сан-Паулу⁹, зато по ежедневному использованию личного автотранспорта сильно отстает – регулярно пользуются личным автотранспортом 18%, в то время как в Нью-Йорке 56%, в Лондоне 40%, в центральном Токио 38%¹⁰.



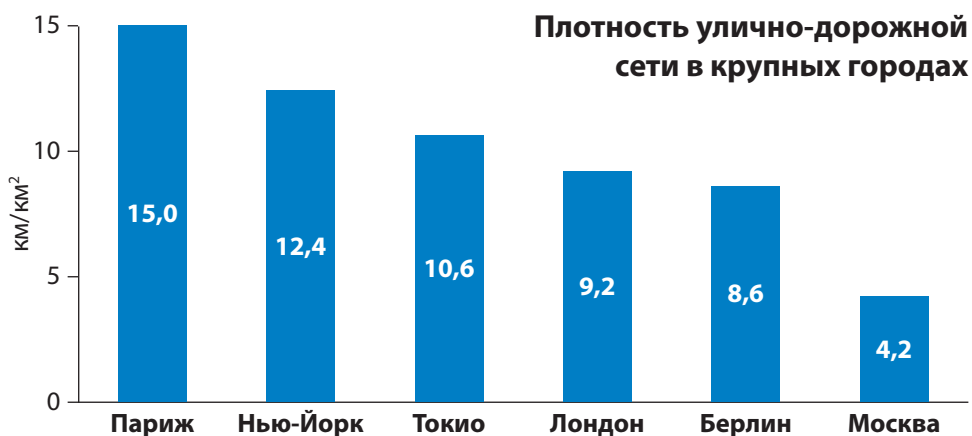
Кстати говоря, московские власти взяли линию на сознательное дезинформирование общественности о якобы «избыточной автомобилизации» города – вот, например, заммэра Хуснуллин публично говорит о том, что в Москве якобы один из самых высоких в мире уровней автомобилизации, что не соответствует действительности: http://rus.ruvr.ru/news/2013_07_15/Moskva-na-vmestom-meste-v-mire-po-kolichestvu-avtomobilej-na-dushu-naselenija-7290/. От московских чиновников постоянно можно услышать цифры про «4,5 миллиона автомобилей в городе», хотя это очевидная ерунда – видимо, для того, чтобы убедить москвичей в необходимости деавтомобилизации города, сюда приписывают все неснятые с учета в ГИБДД машины, многие из которых на самом деле нигде не ездят. Необходим независимый анализ реального количества автомобилей в столице, так как использование данных учета автомобилей ГИБДД очевидно некорректно.

⁸ См., например, Фонд Карнеги за международный мир, "In Search of the Global Middle Class: A New Index", июль 2012 г., <http://carnegieendowment.org/2012/07/23/in-search-of-global-middle-class-new-index/cyo2>

⁹ Данные можно найти здесь: <http://secities.net/media/objects/articles/urban-age-cities-compared/en-gb/>

¹⁰ Данные здесь: http://expert.ru/ratings/table_352127/

б) При этом в Москве крайне низко развита улично-дорожная сеть. Это также наследие советского периода, когда улицы были пустыми, и о высоком уровне автомобилизации никто и не думал. В Москве плотность улично-дорожной сети составляет 4,2 км/км², по данным самого же правительства Москвы, в то время как в Берлине – 8,6, Лондоне – 9,2, Токио – 10,6, Нью-Йорке – 12,4, Париже – 15,0¹¹. При такой неразвитости улично-дорожной сети не задуматься о ее серьезном расширении и вместо этого сделать ставку на ограничение личного автотранспорта – не что иное как безумие. Самое интересное, что обо всем этом опыте чиновникам мэрии подробно рассказывали: например, в конце прошлого года их возили на XX Всемирный конгресс интеллектуальных транспортных систем в Токио, по итогам которого даже наши чиновники и дорожники поняли, что ключевой залог успеха в решении проблемы пробок – развитие дорожной сети¹².



Так что команда Ликсутова при планировании транспортной политики в Москве пошла против объективных трендов – дальнейшей автомобилизации, продолжения урбанизации Москвы против тренда на деурбанизацию в европейских столицах. И решила проигнорировать главную объективную проблему нашего города, сильно отличающую ее от западных городов – глубокие недостатки советского планирования города и доставшейся в наследство от СССР транспортной системы, не рассчитанной на современный мегаполис с развитым средним классом.

Порой новая политика команды Ликсутова, направленная на ограничения прав и возможностей автомобилистов Москвы, декларировалась в довольно brutальных формах и без обиняков. Так, бывший первый заместитель Ликсутова по депар-

¹¹ Источник: https://stroj.mos.ru/uploads/user_files/files/presentations/%D0%A1%D0%B5%D0%BA%D1%86%D0%B8%D1%8F%20%20%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%B7%D0%B0%20%D0%B2%D1%81%D0%B5.pdf

¹² Подробнее об этом можно прочесть здесь: http://www.gazeta.ru/auto/2013/10/23_a_5720921.shtml

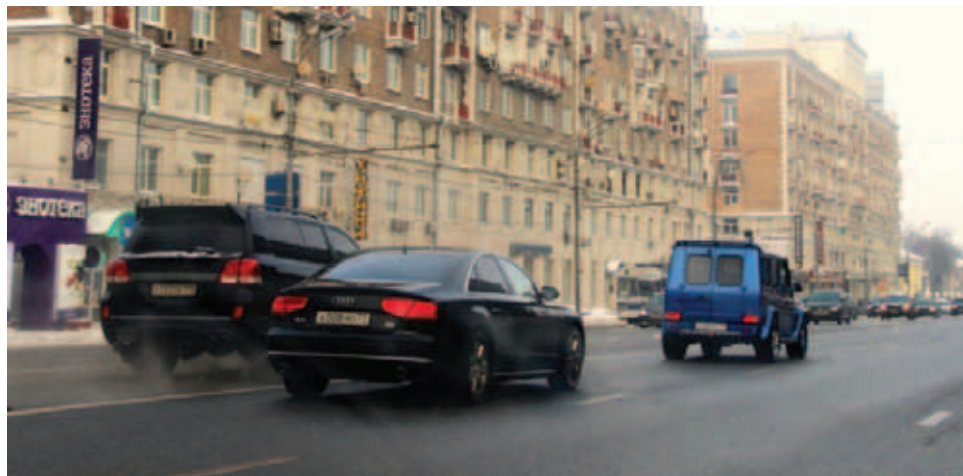
таменту транспорта московской мэрии, в 2013 году назначенный гендиректором «Мосгортранса», Евгений Михайлов, в декабре 2013 года в интервью «Эху Москвы» заявлял буквально следующее¹³:

«У нас соотношение в час-пик пользователей общественного транспорта и наземного 9 к 1. То есть 90% людей, которые с утра или вечером едут на работу, это пользователи общественного транспорта. И только 10% это автомобилисты. Условно говоря, соотношение 1 к 9 говорит о том, что, сняв одного автомобилиста, то есть из этих 10, мы практически не добавляем людей к метрополитену. Но серьезно разгружаем дорожную сеть.»

«Вы исходите из того, что троллейбус может создать проблемы. Нет. Это неправильно. Машины могут создать проблемы.»

*«Любой большой город в первую очередь город для людей, а не для машин. Это надо понимать. И все-таки у нас конституционное право, у нас **свобода передвижения человека, а не свобода хранения, либо перемещения куска железа**, пусть даже очень дорогого, замечательного, самоходного.»*

Уважаемые автомобилисты Москвы, последние строки адресованы непосредственно вам. При этом хочется отметить, что, несмотря на показную езду на электричке под телекамеры, сам Ликсутов, по имеющейся информации, передвигается по городу в будние дни на BMW-750, а также нередко ездит на голубом Gelendwagen G55 с кортежем машин сопровождения¹⁴:



¹³ <http://www.echo.msk.ru/programs/sorokina/1219093-echo/>
¹⁴ Источник: <http://eugenyshultz.livejournal.com/507546.html>

ЧТО НУЖНО БЫЛО ДЕЛАТЬ С ТРАНСПОРТОМ В МОСКВЕ?

Альтернативой примитивной «ликсutowщине» могла бы стать выработка в городе комплексной транспортной политики, которая была бы нацелена на решение самых разных проблем транспортной системы города и расшивку ее многочисленных «узких мест» по принципу «ALL OF THE ABOVE» («все из вышеперечисленного»). Речь, по сути, о концепции гармоничного, **сбалансированного** развития различных видов транспорта для обслуживания потребностей жителей города и ликвидации диспропорций советского периода (низкая развитость улично-дорожной сети, чрезмерная концентрация деловой активности в центре столицы).

Вместо этого мы получили **разбалансированную** транспортную политику, с очевидным перекосом в сторону общественного транспорта, который в силу своей непригодности к решению задачи полного удовлетворения потребностей горожан в пассажирских перевозках, справиться с этой задачей не смог.

А вот какие меры можно было бы предпринять для того, чтобы реально улучшить транспортную ситуацию в городе, ликвидируя «узкие места», а не создавая новые и не пытаясь впихнуть москвичей в неготовый к этому городской общественный транспорт.

Меры по совершенствованию организации дорожного движения

- Борьба с заторами, возникающими по причине ДТП. Достаточно взглянуть на карту пробок Москвы, чтобы понять: значительная часть «красных зон» возникает из-за того, что машины, попавшие в ДТП, вовремя на разъезжаются, надолго перегораживая проезжую часть. Решение этой проблемы лежит в двух плоскостях: (а) принятие порядка фиксации обстоятельств ДТП без прямого участия работников ГИБДД¹⁵ (на самых аварийных местах, где происходит большинство ДТП, необходимо установить видеокамеры), (б) лоббирование такой системы работы страховых компаний, которая позволяла бы повысить взаимное доверие участников процесса и стимулировать их как немедленно отъезжать с места ДТП к бордюру, не создавая проблем другим участникам движения¹⁶, особенно при легких авариях (когда дорогу надолго перегораживают две машины с незначительными царапинами, это тем более возмутительно).
- Нормальная организация работы светофоров. Отсутствие нормальной синхронизации работы светофоров в Москве – всем известный факт. По инфор-

¹⁵ Участие сотрудников ГИБДД в фиксации обстоятельств аварии часто превращается в крайне тяжелый процесс, так как даже если они быстро доедут до места происшествия, позже разбор ДТП часто растягивается недопустимо надолго

¹⁶ Учитывая политический вес и возможности С.Собянина, лоббирование такого законодательства на федеральном уровне не было бы для него особо невыполнимым делом – пролоббировал же он принятие федерального закона о значительном расширении города за счет включения в него территорий Московской области к юго-западу от МКАД

мации руководителя экспертного центра «Пробок.нет» А.Шумского¹⁷, в Москве из более 2 тысяч светофоров регулируется работа только в лучшем случае 300, остальные работают в полностью автономном режиме – в то время как во многих крупных мегаполисах давно уже были установлены системы синхронизации работы светофоров.

- Жесткая борьба с нарушителями ПДД, выезжающими на красный свет и перегораживающими встречное движение. С точки зрения возникновения пробок это – одна из ключевых проблем в часы пик. Стремление водителей проскочить на «желтый» по-человечески понятно, однако интегрально такие действия существенно ухудшают ситуацию с общей скоростью движения, «запирая» перекрестные потоки. Водители должны понять: подобные действия – одно из худших нарушений ПДД с точки зрения влияния на скорость передвижения в городе. В отношении подобных нарушений штрафы и санкции должны быть многократно ужесточены (тем более что ловить таких нарушителей за руку очень легко), и водителям следует отнестись к этому с пониманием, а на «желтый» взять железную привычку тормозить.
- Массовое оборудование бесцветных разворотов и отводных карманов на основных магистралях. Нужно создать желающим покинуть магистраль возможность как можно более беспрепятственно и быстро сделать это, не перегораживая боковые полосы в часы пик. На основных магистралях таких возможностей масса, особенно за пределами ТТК, где свободного пространства вокруг перекрестков достаточно много. Сработает также возможность поворота на красный свет, принципиально здесь – разгрузить наиболее занятые магистрали от тех автомобилей, которые хотят как можно скорее с них свернуть.
- Решительная борьба с использованием поливальной и дорожной техники, а также ремонтом автодорог, в часы пик. Все соответствующие работы должны сдвигаться на часы, когда автодороги разгружены, а работа поливальной техники – оптимизироваться, т.к. часто поливальные машины перегораживают полностью все полосы движения, при том что погода в это время может быть дождливой и смысла в таком поливе дорог немного. Кстати, значительные проблемы создает также деятельность эвакуаторов, которые сами создают большие пробки – их работу следует упорядочить.
- Полная инвентаризация ограничений движения в городе и максимальное их ослабление. «Благодаря» многолетней хаотической деятельности регуляторов в Москве действует масса совершенно излишних и часто необъяснимых ограничений движения – перекрыты улицы, изъяты из пользования целые крупные участки улично-дорожной сети (прежде всего для использования чиновниками, например, в районе расположения Минобороны на Арбате, ФСБ на Лубянке или московский мэрии на Тверской, не говоря уже о комплексе зданий президентской администрации на Старой площади). Например, огромные пространства не используются полезным образом на площади Серпуховская застава (где сходятся потоки с Варшавского шоссе, Севастопольского проспекта, Люсиновской

¹⁷ http://auto.mail.ru/article/42458-porozhdayushchie_probki/

улицы, и ежедневно возникают серьезные пробки), при том что там достаточно хаотическая схема организации светофорного движения, а дополнительные препятствия для автовладельцев создают трамваи – необходимо пересмотреть всю схему движения в этом месте, отдав под земли транспорта неиспользуемые и простаивающие части площади. Другой пример такого же рода – площадь Тверская застава у Белорусского вокзала: крупные пространства там зачем-то перекрыты (часть из них вообще не используется), хотя если разрешить там движение, пробки по 1-й Брестской ул. и Грузинскому валу просто исчезнут.

- Ликвидация привилегий для чиновников. Речь идет как о привилегиях при движении («мигалки», право передвижения по разделительным и встречным полосам), так и о привилегиях при парковке автотранспорта, и, в особенности, перекрытии парковочных площадей и целых улиц в городе под нужды чиновников и сотрудников госучреждений.
- Снятие избыточных маршрутов наземного ОТ с тех магистралей, где они дублируют линии метро. Прежде всего, речь идет о радиальных магистралях и улицах, под которыми проходят линии метрополитена (проспект Вернадского, улицы Русаковская/Стромынка, Ленинградское шоссе, Проспект Мира до ст. Рижская и т. п.¹⁸) и о центре города, где ввиду высокой развитости сети станций метрополитена, находящихся в пешеходной доступности друг от друга, целесообразность наличия (да еще и расширения!) сети действия наземного общественного транспорта вызывает огромные сомнения. Достаточно провести мониторинг работы маршрутов автобусов, троллейбусов и трамваев в зонах, где они фактически дублируют станции метро, чтобы понять, что подавляющее большинство этих транспортных средств ходят в лучшем случае полупустыми в течение большей части дня. Такой бессмысленный общественный транспорт городу не нужен – различные виды ОТ должны дополнять друг друга, но не дублировать. Кроме того, нужно всерьез рассмотреть вопрос о полном снятии с эксплуатации в городе троллейбусов, так как из-за частых поломок по системным причинам (сбои в подаче электричества, погода) скопления обездвиженных троллейбусов создают очень серьезные дорожные трудности, а экологические проблемы можно решать переводом автобусов на природный газ, как это делается во многих мегаполисах мира.
- Решительная борьба за вывод из эксплуатации «джихад-такси»¹⁹ – морально устаревших и небезопасных в эксплуатации марок автомобилей (типа ВАЗовской «классики»), не соответствующих никаким современным нормам экологии и безопасности и используемых сегодня преимущественно мигрантами, скупающими эти старые автомобили за копейки и использующими их для дешевого (и часто небезопасного) извоза. Нелишне отметить, что именно эта категория во-

¹⁸ Например, троллейбус, идущий по 12 маршруту через Волоколамское и Ленинградское шоссе, дублирует станции метро на всем протяжении

¹⁹ Это может достигаться ужесточением экологических стандартов и стандартов безопасности в отношении эксплуатируемого автопарка, что автоматически отсекает морально устаревшие марки автомобилей

дителей, вследствие своей специфической манеры езды, создает значительную долю аварийных ситуаций на дорогах, так что их удаление с улиц сделает движение не только проще, но и безопаснее. Кроме того, именно такие такси часто создают столпотворение у станций метро, при этом с ними не борются ни полиция, ни эвакуаторы, создавая впечатление, что власти «в доле» – необходимы решительные меры по расчистке стихийных парковок таких такси у станций метро, где они создают серьезные транспортные проблемы (часто создавая трудности движению автобусов и троллейбусов и порождая пробки).

Относительно недорогие меры по развитию улично-дорожной сети

Существует целый ряд мер по развитию улично-дорожной сети в Москве, не требующих сооружения новых дорогостоящих магистралей и затратной реконструкции существующих (путь, по которому, увы, пошла команда Ликсутова). Общий смысл этих мер сводится, грубо говоря, к расшивке узких мест, на ровном месте формирующих «бутылочные горла» в транспортных коммуникациях. Причем сделать это можно очень быстро, всего за год-два, для этого не требуется долгих лет и крупных вложений. Общие меры такого характера могли бы быть следующими.

- Улучшение ситуации с мостопереходами и тоннелями через реки (Москва, Яуза) и железную дорогу.

Пример №1. Многим автолюбителям известны проблемы, возникающие из-за узкого места у Белорусского вокзала – моста через железную дорогу (название). Между тем, здесь можно было бы построить несколько довольно несложных эстакад между Бутырским валом и Бумажным проездом/1-й ул. Ямского поля, и между Грузинским/Пресненским валом и районом Беговой. В противном случае получается, что узкий мост возле Белорусского вокзала – единственное место, где можно пересечь железную дорогу на всей протяженности от ул. 1905 года до Савеловского вокзала! Неудивительно, что это приводит к огромным пробкам.

Пример №2. Районы Бирюлево Западное, Бирюлево Восточное и Царицыно отрезаны друг от друга перекрестьем Павелецкого и Курского железнодорожных направлений. объезжать железную дорогу приходится через МКАД, Варшавскому и Каширскому шоссе, Липецкой улице, что создает огромную дополнительную нагрузку на «узкие» места. Строительство тоннелей и мостопереходов через железную дорогу нужно было осуществить давно, существуют даже проекты таких переходов, однако за время деятельности Ликсутова в московской мэрии ничего для этого не было сделано.

- Инвентаризация городских земель для определения тех из них, которые могли бы быть переданы под земли транспорта для разгрузки заторов в заведомо трудных местах. Среди таких земель – пустыри, промзоны, простаивающие зе-

мельные площади, избыточные площади, занимаемые электростанциями и ЛЭП. К ним следовало бы отнести и ненужные административные здания советской постройки, которые вполне можно было бы снести.

Пример №1. Перекрытое движение по Лужнецкой набережной и в целом треугольник Лужнецкая набережная – Комсомольский проспект – ТТК, расширение использования которого для целей дорожного движения могло бы сильно разгрузить пробки перед въездом в центр с проспекта Вернадского/Комсомольского проспекта.

Пример №2. Одна из частых пробок на МКАД – в районе пересечения с Профсоюзной улицей, возле торговых центров IKEA и «Мега Теплый Стан». Одна из причин пробки – въезд-выезд транспорта от этих торговых центров. При этом непосредственно с другой стороны МКАД расположена промзона Теплый Стан, представляющая из себя значительное неиспользуемое пустое пространство. Передача этой промзоны в земли транспорта для организации въезда-выезда из торговых центров и стоянки автомобилей могла бы сильно упростить проблемы пробок в этом узле.

- Улучшение связей между окраинными районами города. С учетом сказанного выше нужно разработать специальный план по улучшению транспортной связности окраинных районов, с максимальным задействованием недоиспользуемых земель железнодорожного транспорта, пустырей, госучреждений, и акцентом на ликвидацию узких мест и строительство тоннельно-мостовых перемычек между районами, а не на дорогостоящее расширение существующих улиц и строительство новых магистралей.
- Исправление грубых градостроительных ошибок команды Лужкова – в т.ч. перенос придорожных торговых центров, мешающих расширению дорог и строительству развязок. (Нужно вести речь также и об отказе от вредных коммерческих мегапроектов, серьезно ухудшающих транспортную обстановку, таких как, например, строительство нового торгового центра площадью 115 кв. м у метро Полежаевская структурами предпринимателя Аркадия Ротенберга²⁰.)

Что касается земель железнодорожного транспорта, то довольно очевидно, что сегодня они используются довольно расточительно. Загрузка железнодорожных веток низка, землетоходы под железнодорожную инфраструктуру в черте города Москвы явно избыточны – они основаны на старых советских нормах, но эти нормы давно уже нуждаются в пересмотре. Совершенно недопустимое дело по современным меркам – использование территории Москвы для транзитных грузоперевозок и перевалки грузов, для размещения сортировочных станций. Все эти объекты должны как можно скорее быть вынесены в близлежащие регионы, тем более что там их с радостью согласятся принять, т.к. это новые рабочие места, налогооблагаемая база и т.п. В целом, РЖД занимает в Москве слишком много земли. С учетом того, что эта компания полностью принадлежит государству, изъятие этих земель, при наличии достаточной политической воли, не должно представлять из себя большой проблемы.

²⁰ <http://www.kommersant.ru/doc/2335225>

Создание нового контура высокоскоростных автодорог в Москве

Недоразвитость улично-дорожной сети в Москве очевидна, однако подходы к ее развитию могут быть различны. Помимо довольно понятной задачи расшивки «узких мест» в системе (для решения которой команда Ликсутова, повторим, сделала явно недостаточно), важная развилка заключается в следующем: нужно ли расширять действующие улицы, или пойти по иному пути, как сделано во многих крупных мегаполисах – построить в городе сеть совершенно новых скоростных автодорог, связывающих между собой различные районы города?

К огромному сожалению, команда Ликсутова выбрала первый путь – расширение существующих улиц. Проекты реконструкции Ленинского проспекта, Профсоюзной улицы, строительства дублера Кузнецкого проспекта вызвали массу нареканий москвичей из-за вторжения в городскую среду – действующие улицы с большой историей попытались превратить в скоростные хайвеи, которые не решали бы транспортную проблему, а попросту усиливали бы пробки в «узких местах» (подробнее об этом пойдет речь ниже).

Но есть и другой путь: строительство в Москве совершенно нового контура высокоскоростных автодорог, изолированного от существующей городской среды и никак в нее не вторгающегося – например, на базе тех же недозагруженных железнодорожных веток. Скажем, жителям ЗАО, ЮЗАО и ЮАО весьма помогло бы в решении проблем передвижения и обратно строительство таких трасс на базе Очаковской и Павелецкой железнодорожных веток – вместо все тех же загруженных проспектов, которые хотят расширять.

Проектирование соответствующего контура скоростных автодорог – не предмет настоящего доклада, однако стоит обратить внимание, что они имеются в значительном числе крупных мегаполисов, облегчая передвижение между различными удаленными друг от друга частями города, удаляя соответствующий межрайонный трафик с обычных городских улиц. Международного опыта на эту тему много: поищите информацию про New York City Metropolitan Area Highways (те, кто бывал в Нью-Йорке, знают, что там можно легко уйти на скоростные Henry Hudson Parkway или Roosevelt Drive и объехать пробки на Манхэттене), Shuto Expressway Network в Токио, Quebec Autoroute System в Монреале и т.д.

Основной аргумент противников строительства таких скоростных автодорог – что они якобы «разрежут городское пространство», создадут неудобство пешеходам и т.п. – несостоятелен, т.к. если пойти по пути строительства подобного контура высокоскоростных шоссе на базе действующих железнодорожных веток, то следует отметить, что занятые этими ветками земли уже сегодня достаточно изолированы от городского пространства, о чем говорилось выше, но при этом уровень их полезного использования низкий. Что касается продолжения использования соответствующих веток под железнодорожное сообщение, электрички и «Аэроэкспрессы», то для этого должно хватить возможностей – особенно если планировать комплексные двухъярусные совмещенные коридоры. Надо сказать, что мо-

сковские власти даже думают об этом, но пока эти раздумья движутся крайне медленно и никуда не привели²¹.

Создание комфортного общественного транспорта

В Москве имеет смысл говорить именно о **создании** комфортного общественного транспорта (ОТ), так как в сегодняшнем виде ОТ крайне непривлекателен для среднего класса по целому ряду соображений.

- Некомфортность. Толкучка, духота, асоциальные элементы (мигранты, бомжи), высокий риск карманных краж, отсутствие надлежащей безопасности (подробнее об этом речь пойдет ниже).
- Логистические неудобства (неудобно расположенные остановки или их отсутствие в нужных местах).
- Плохая организация движения. Прежде всего это касается наземного ОТ, который, несмотря на все выделенные полосы и прочие меры, не смог сформировать себе репутацию функционирующего четко по расписанию: московские власти попались здесь в собственную ловушку, не пытаясь как следует решить проблему дорожных пробок, и тем самым дискредитировали идею расширения применения наземного ОТ, пользоваться которым многие не рискуют из-за высокого (в отличие от метро) риска попасть в пробку и опоздать.

Подробно о том, что делать с московским метро, написано ниже в разделе про итоги политики Ликсутова в области общественного транспорта (стр. 26–27). Несколько слов об основных мерах, которые необходимо принять для того, чтобы кардинально улучшить работу наземного ОТ:

1. Провести и опубликовать данные детального мониторинга загруженности маршрутов наземного ОТ. Пока мы ничего на эту тему не видели, кроме голословных заявлений. Вместе с тем, любому пользователю НОТ и внимательному наблюдателю заметно, что отдельные маршруты НОТ перегружены, вызывают очереди на остановках (это значит, что они востребованы, нужно добавить техники на маршрут и увеличить частоту его следования), а часть стабильно ходят пустыми или полупустыми, в том числе на выделенных полосах. Результаты такого мониторинга должны быть опубликованы как можно скорее и послужить основой для тотального пересмотра маршрутов НОТ в столице.
2. Ускорению движения НОТ должно способствовать не столько выделение для них особого пространства на улицах, сколько, наоборот, скорейшее решение проблемы дорожных пробок за счет перечисленного выше комплекса мер, что повысит в том числе и скорость движения НОТ. НОТ нужно рассматривать как единое целое с автомобильным потоком столицы, а не пытаться

²¹ «Автомобиль над железнодорожными путями пока не будет», http://www.newsmsk.com/article/18apr2011/ne_nad_jd.html

- создать для него спецусловия на дороге – как мы видим, интегрально это не работает.
3. Утвердить концепцию развития НОТ, предусматривающую постепенный отказ от него в центре и на радиальных магистралях, и перенос акцента на его использование внутри окраинных районов и для связей между этими районами.
 4. Нужно быстрее строить Третий пересадочный контур метро, который позволит снять с эксплуатации многие маршруты НОТ и также способствовать решению проблемы пробок.
 5. Решительно бороться с несанкционированными парковками частных такси у станций метро (см. выше), создающими препятствия для НОТ и дополнительные пробки на дорогах.
 6. Решить проблему турникетов при посадке в НОТ. Решением проблемы может быть либо возврат в салоны кондукторов (предпочтительное решение с точки зрения автора этих строк), либо установка на наиболее загруженных остановках ограждения с турникетами при входе, так, чтобы пассажиры могли пройти турникет до входа в транспортное средство. Возврат кондукторов может также быть полезен тем, что будет способствовать снижению риска для личной безопасности пассажиров (если сами кондукторы и не будут достаточно физически сильными для противостояния хулиганам или преступникам, их можно снабдить «тревожной кнопкой» для быстрого вызова полиции).
 7. Демонополизация «Мосгортранса». Совершенно ясно, что в сегодняшнем виде ГУП «Мосгортранс», управляющий всем городским парком НОТ – непрозрачный монополист, не ориентированный на клиента и объективно не заинтересованный в повышении качества предоставляемых москвичам услуг. На взгляд автора этих строк, многолетний опыт доказывает, что «Мосгортранс» не способен добиться прорыва в повышении эффективности своей деятельности, в связи с чем необходима его демонополизация и переход к системе конкуренции транспортных компаний за господдержку на основе мониторинга ряда индикаторов (производительность автобусного парка, загрузка маршрутов, точность соблюдения интервалов движения и т.п.)
 8. К мониторингу эффективности маршрутов НОТ необходимо активнейшим образом привлекать независимую общественность, НКО, муниципальных депутатов, которые сегодня практически никак не задействованы в этой работе. Между тем, их участие могло бы существенным образом поспособствовать оптимизации маршрутов, так как им хорошо известна местная обстановка в своих районах и они регулярно получают обращения большого числа жителей – а по каким принципам сегодня строит обратную связь «Мосгортранс», совершенно непонятно.
 9. Нужна повсеместная и понятная инфографика, разъясняющая пассажирам, куда ходят какие маршруты НОТ, где можно совершить пересадку, какими билетами можно пользоваться. Увы, сейчас разобраться во всем этом непосвященному пассажиру не всегда просто.

Отдельная тема при пропаганде расширения использования ОТ – грамотная пиар-стратегия. Это – вещь необходимая, так как люди относятся к ОТ настороженно по понятным и разъясненным в настоящем докладе причинам. Нужно демонстрировать им, что в расширении использования ОТ есть свои преимущества. Но ко всему нужно подходить разумно:

- Пиар-кампания должна быть построена на выявлении непривлекательных сторон ОТ через изучение общественного мнения (собственно, многие из этих минусов перечислены в настоящем докладе) и разъяснении москвичам, что именно делает мэрия для преодоления этих недостатков;
- Вместо взятой на вооружение командой Ликсутова формулы убеждения «Пересядете на ОТ, никуда не денетесь, другого выхода у вас нет» должен работать совершенно иной принцип: «С нас улучшения, с вас – изменение своих транспортных привычек». Люди должны сначала видеть реальные улучшения по тем позициям, которые их беспокоят, прежде чем менять потребительское поведение, это естественно;
- Особое внимание должно быть уделено обратной связи и дружественной обработке обращений граждан по работе ОТ, категорически недопустимы отписки в стиле «мы померили, все работает, оснований для принятия мер нет»;
- Никакого доверия москвичей к ОТ сформировать не удастся, если чиновники будут продолжать ездить как ездили на служебных иномарках и пользоваться мигалками, разделительными полосами и бесплатными парковками. Речь в данном случае не о популизме, а о доверии – если чиновники говорят о пересадке на ОТ как единственно правильной стратегии, но сами на него не пересаживаются, да еще и пользуются спецпривилегиями в то время, как положение остальных водителей ухудшается – значит, чиновники врут, и никакого желания следовать их рекомендациям не возникнет;
- Должны быть категорически исключены случаи агрессивной SMM-промывки мозгов по поводу идей власти с использованием платных блоггеров и тому подобных вещей (как это, к сожалению, принято у Ликсутова и команды²²) – у думающих москвичей это создает отторжение, так как люди видят, что вместо серьезного обсуждения и осмысления проблем городского транспорта происходит агрессивное навязывание чиновничьей повестки, которая вовсе не обязательно является правильной и честной.

Пропаганда пользования ОТ является важнейшим инструментом его развития,

²² Департамент Ликсутова не жалел средств на пропаганду своей политики: например, в феврале 2013 г. «Известия» написали о выделенных 344 млн рублей бюджетных денег на пропаганду нового «тарифного меню» для проезда в метро, из которых 84 млн рублей планировалось выделить только на пропаганду в СМИ и соцсетях (<http://izvestia.ru/news/544278>). Позже в интернет попали документы, из которых видно, как чиновники команды Ликсутова раздают указания известным блоггерам о том, как «правильно» пропагандировать их полумуку (<http://eugenyshultz.livejournal.com/416556.html>)

так как фактически речь идет о смене модели потребительского поведения пользователей городского транспорта, что является очень непростым, по сути тектоническим процессом.

Приоритетные меры по разгрузке центра Москвы

Непонятно, какова вообще концепция собянинской мэрии по развитию центра Москвы. Собянин после прихода в мэрское кресло заявил о моратории на коммерческое строительство в центре, но оно активно продолжается²³, темпы ввода новых элитных объектов даже росли²⁴. Был объявлен план переселения чиновников в Новую Москву, но от него отказались. С одной стороны, в центре вроде бы делаются пешеходные улицы для туристов, но при этом наносятся все новые удары по малому и среднему бизнесу – что сводит на нет концепцию центра как активного туристического пространства. Снос коммерческих палаток и перекрытие улиц для движения автомобилей создали в центре несуразные пустые пространства, окруженные дорогами бутиками, и более ничего.

При этом, как уже отмечено, в центре продолжают строиться офисы и элитное жилье, а чиновники чувствуют себя вольготнее, чем когда бы то ни было – им разрешили парковать транспорт бесплатно, под них перегораживаются все новые пространства (и даже целые улицы и кварталы в центре).

Элитно-чиновничья концепция центра с дорогами бутиками в качестве «витрины» и огромными пустыми пространствами – так выглядит не европейский город, так выглядит Баку, столица азиатской нефтяной державы. Съездите сами и убедитесь, что параллель не случайна – понятно и откуда такая концепция исходит, от всевластия перекормленной нефтяными доходами правящей верхушки, которая поставила Собянина «своим» мэром.

Однако Москве такая концепция не нужна, она создает огромные неудобства и для жителей города, и для приезжающих нам туристов, которые готовы оставлять здесь и вкладывать в экономику нашего города миллиарды евро, но им не позволяют. Для начала – в Москве фантастический дефицит гостиничных мест и ультрадорогие отели по международным меркам²⁵. При этом приезжие иностранные туристы, поселяясь в отелях, гуляют по центру столицы пешком или пользуются метро, и не создают пробок.

Если бы столичные власти приняли и последовательно реализовывали бы концепцию развития центра столицы как культурно-исторического и туристического, то транспортную ситуацию в городе удалось бы существенным образом разгрузить. Для этого были бы необходимыми следующие меры:

- Вывод из центра госучреждений и льготных арендаторов. Госучреждения, как

23 <http://www.acirn.ru/articles/35135.html>

24 <http://topkvadrat.ru/development/news/zastroyka-centra-moskvy-prodolzhaetsyanesmotrya-n-16188>

25 <http://www.interfax.ru/pressreleases/txt.asp?id=376347>

правило, не только создают на центр города дополнительную транспортную нагрузку, но и блокируют значительную часть улично-дорожного пространства – под парковки, а часто и безо всякого основания. Что делать с освободившимися зданиями? В отношении зданий, имеющих культурно-историческое значение – передача высвобождаемых помещений и земельных участков в гостиничный и культурный фонд, передача их учебным заведениям (студенты в меньшей степени владеют личным автотранспортом, и нагрузка от учебных заведений на улично-дорожную сеть в центре будет меньшей). В отношении зданий, никакого культурно-исторического значения не имеющих (уродливые советские «коробки») – снос и обустройство парково-рекреационных зон.

- Прекращение выдачи разрешений на строительство новых офисных зданий в центре Москвы, причем безо всяких оговорок. Это именно тот вопрос, где нужно проявить политическую волю. Кстати говоря, остановка массовой застройки центра приведет и к снижению потоков грузоперевозок в центр (не нужно будет возить в таком количестве стройматериалы и т.д.), что также будет способствовать решению проблемы пробок.
- Программа стимулирования «работы рядом с домом» в окраинных районах столицы. Сегодня очень многие москвичи ездят на работу не только в центр, но и часто вообще в противоположный конец города. Службы занятости столицы, вместо того чтобы бить баклуши, должны провести широкое изучение ситуации с распределением рабочих мест в городе, чтобы городские власти могли принять к действию программу по стимулированию создания рабочих мест и устройства на работу в пределах небольшого радиуса от мест проживания москвичей. Такая программа может очень серьезно сократить нагрузку на транспортные системы города.
- Программа стимулирования вывода рабочих мест из центра города в новые территориальные кластеры. Власти могли бы, по итогам серии консультаций с экспертами и предпринимательским сообществом, принять решение о создании таких кластеров с высоким уровнем транспортной доступности и дешевой инфраструктурой в удалении от центра. Земельные участки под застройку таких кластеров могли бы выделяться по минимальной цене, город мог бы помогать в сооружении там инженерной инфраструктуры, там (а не в центре) могла бы предоставляться льготная аренда, пассажирские перевозки в эти кластеры могли бы субсидироваться (в т.ч. за счет повышения ставок аренды для тех, кто остается в центре), парковка автотранспорта могла бы быть бесплатной.
- Совершенствование транспортных связей между окраинными районами Москвы для сокращения транзитных потоков через центр. Об этом уже шла речь выше, и ключевой акцент здесь должен делаться, несомненно, на расшивку «узких мест». Это поможет существенным образом снизить транзитные потоки через центр города.
- Вывод из центра значительного числа федеральных учреждений, создающих огромные помехи движению, в том числе за счет перекрытия целых кварталов (Минобороны на Новом Арбате, мэрия на Тверской, Старая площадь и т.п.). Конечно, это вопрос федерального уровня, но давайте вновь вспомним о поли-

тическом весе Собянина, который де-факто является третьим лицом в иерархии управления страной, и который смог, например, добиться беспрецедентного присоединения к Москве территорий к Юго-Западу от столицы. Да и не все чиновники, при нынешнем уровне развития коммуникаций, обязательно должны находиться в центре столицы – зачем держать на Старой площади, скажем, всякие аналитические управления Администрации Президента, почему они не могут сидеть где-то за МКАДом – как сидит та же Служба внешней разведки – и спокойно писать там аналитические записки в тени сосен? Кроме того, в центре огромное количество федеральных учреждений намного меньшего уровня значимости, чем Минобороны или Администрация Президента. Скажем, кому нужна Фельдъегерская служба в здании по адресу Солянка д.8 на Китай-городе, при нынешнем развитии электронных коммуникаций? Тем более что она занимает уродливую бетонную коробку советской постройки, которую можно снести и разбить там парк, и перекрывает при этом целый квартал. Или штаб-квартира ФСИН на Житной д.14, у метро Октябрьская – есть уверенность, что службу исполнения наказаний надо держать именно там? Или Минприроды в очередном советском архитектурном «шедевре» на Большой Грузинской 4/6 – может, этому министерству лучше переселиться куда-нибудь на природные просторы, а место, занимаемое этим зданием, отдать расположенному рядом и стесненному в площадях зоопарку?...

Понятное дело, что реализация подобного рода мер во многом находится вне сферы ведения Ликсутова и подведомственного ему транспортного хозяйства. Однако, во-первых, в связи с очевидным декларированием Собяниным транспортной политики как приоритета деятельности мэрии, ясно, что вице-мэр по транспорту становится больше чем просто куратором определенного направления, он становится «политическим» вице-мэром – руководителем, который в состоянии влиять на стратегию развития города в целом, а не только на отдельный вверенный ему участок городского хозяйства.

А во-вторых, для честного вице-мэра по транспорту – назовем это так – вопрос решительных действий мэрии по разгрузке центра города непременно стал бы вопросом личной профессиональной состоятельности. Если этого не делать, нагрузка на центр будет только расти, и любые меры транспортной политики обернутся пшиком. Значит, и положительных результатов твоей собственной деятельности не будет. Любой адекватный вице-мэр по транспортной политике должен понимать это и поставить вопрос ребром: хотите результатов от меня? Примите городскую программу действий по разгрузке центра города, иначе ничего не выйдет.

Но так поступил бы адекватный вице-мэр по транспорту...

А ЧТО В ИТОГЕ ПОЛУЧИЛОСЬ У ЛИКСУТОВА?

Была ли со стороны команды Ликсутова предпринята хотя бы попытка реализовать нечто похожее на обозначенный выше комплексный план действий по улучшению транспортной ситуации в Москве? Хотя бы в своей версии, отличной от наших предложений?

Нет.

Более того, за все время работы Ликсутова мы так и не увидели никакого детального плана, «белой книги» по улучшению транспортной обстановки в столице. Все, что мы видели – отдельные меры (типа введения платных парковок), общие рассуждения о том, как нам всем нужно немедленно пересесть с автомобильного на общественный транспорт, а также массовая промывка мозгов москвичей со стороны СМИ и платных блоггеров, нанятых командой Ликсутова для пропаганды своей политики.

В результате деятельности команды Ликсутова мы получили набор ряд сомнительных и вырванных из общего столичного контекста мер, которые не смогли привести к серьезным улучшениям транспортной обстановки в столице практически ни по одному из направлений.

Неудачи с развитием общественного транспорта

Политика развития общественного транспорта в Москве провалилась по двум основным причинам:

- Метро не смогло эффективно выполнить функции субститута автомобильного транспорта из-за своей перегруженности, некомфортности, плохой логистики (прежде всего, отсутствия связей между окраинными районами города, отсутствием новых радиальных линий);
- Наземный общественный транспорт даже близко не смог подойти к сопоставимому с метро уровню надежности по части движения по расписанию. Как уже отмечалось, этот вид ОТ стал заложником нежелания мэрии всерьез заниматься решением проблемы дорожных пробок, в связи с чем спрос на него вырос не сильно: люди, спешащие на работу или домой, часто избегают его, боясь опоздать. В наземном общественном транспорте также актуальна проблема безопасности, т.к. водителями часто выступают люди низкой квалификации, в т.ч. мигранты, стиль вождения которых является весьма рискованным.

Низкая комфортность метро – огромная проблема для людей со средним достатком (не говоря уже о более высоком). Эти люди пользуются метро для того чтобы доехать до места работы или ведения бизнеса, до мест культурного досуга, где они должны, как минимум, опрятно выглядеть – и это не шутки и не блажь, это часто вопрос профессиональной и личной состоятельности. Московское метро с его

вечной толчеей и духотой в этом плане представляет из себя огромную проблему. Шансы, что здесь вам испачкают обувь, помнут и испачкают одежду, что ваш внешний вид пострадает из-за жары и духоты, очень велики. Проблема духоты актуальна не только летом, но – и даже в особенности – зимой, когда люди заходят в вагоны в теплой одежде. Новые вагоны метро оборудованы кондиционерами, однако они часто ломаются из-за понятных проблем с культурой производства и соответствующим качеством продукции отечественного транспортного машиностроения.

В метро совершенно далека от решения проблема криминала и бомжей, что не добавляет ему привлекательности. В часы пик в метрополитене жуткая давка, на пересадочных станциях постоянная толчея, современные системы климат-контроля (которые широко используются даже в системах метрополитена в странах Азии!) отсутствуют, культура пассажиров такова, что вход-выход на наиболее загруженных станциях часто превращается в буквальном смысле в силовую операцию. Буквально в момент подписания настоящего доклада в печать в СМИ появились материалы под характерным заголовком «Новый скандал в метро: температура в вагонах достигла 36 градусов»²⁶.

По данным НИИ строительной физики, уровень шума на большинстве станций московского метро превышает допустимые пределы в среднем в полтора раза – на станциях кольцевой линии, например, этот показатель устойчиво превышает 90 дБ при норме в 60 дБ, а часто доходит до 100-110 дБ²⁷. Ради экономии электроэнергии руководство метро часто отключает эскалаторы в часы пик, создавая дополнительную толчею и духоту.

В целом московский метрополитен, изначально рассчитанный на обслуживание 3 млн пассажиров в день, сейчас ежедневно перевозит в среднем около 7 млн человек, а в будни – 8,5-9 млн человек²⁸. В часы пик загрузка вагонов составляет около 10 человек на квадратный метр, при допустимой норме в 5 человек на кв. м – перегрузка практически вдвое. Для большинства линий московского метро загрузка в часы пик еще пару лет назад превышала предельно допустимую²⁹ (см. график на стр. 24).

Политика команды Ликсутова, надо сказать, проблему перегрузки метро лишь усугубила, так как была в основном (в продолжение лужковской традиции) сосредоточена на строительстве окраинных станций метро, продлевающих существующие линии. Строительству новых линий было уделено второстепенное внимание – сооружение новых пересадочных контуров пока отложено на более поздние годы, о новых радиальных линиях речь практически не идет. Такая политика привела лишь к одному: стимулированию дополнительного притока новых пассажиров на существующие линии метро, что способствовало их дополнительной перегрузке. В особенности речь идет о так называемых «узловых» станциях.

26 <http://www.mk.ru/moscow/2014/08/01/novyy-skandal-v-metro-temperatura-v-vagonakh-dostigla-36-gradusov.html>

27 Источник: <http://expert.ru/expert/2014/21/podzemnyij-bespredel/>

28 Источник: <http://www.finmarket.ru/news/3337168>

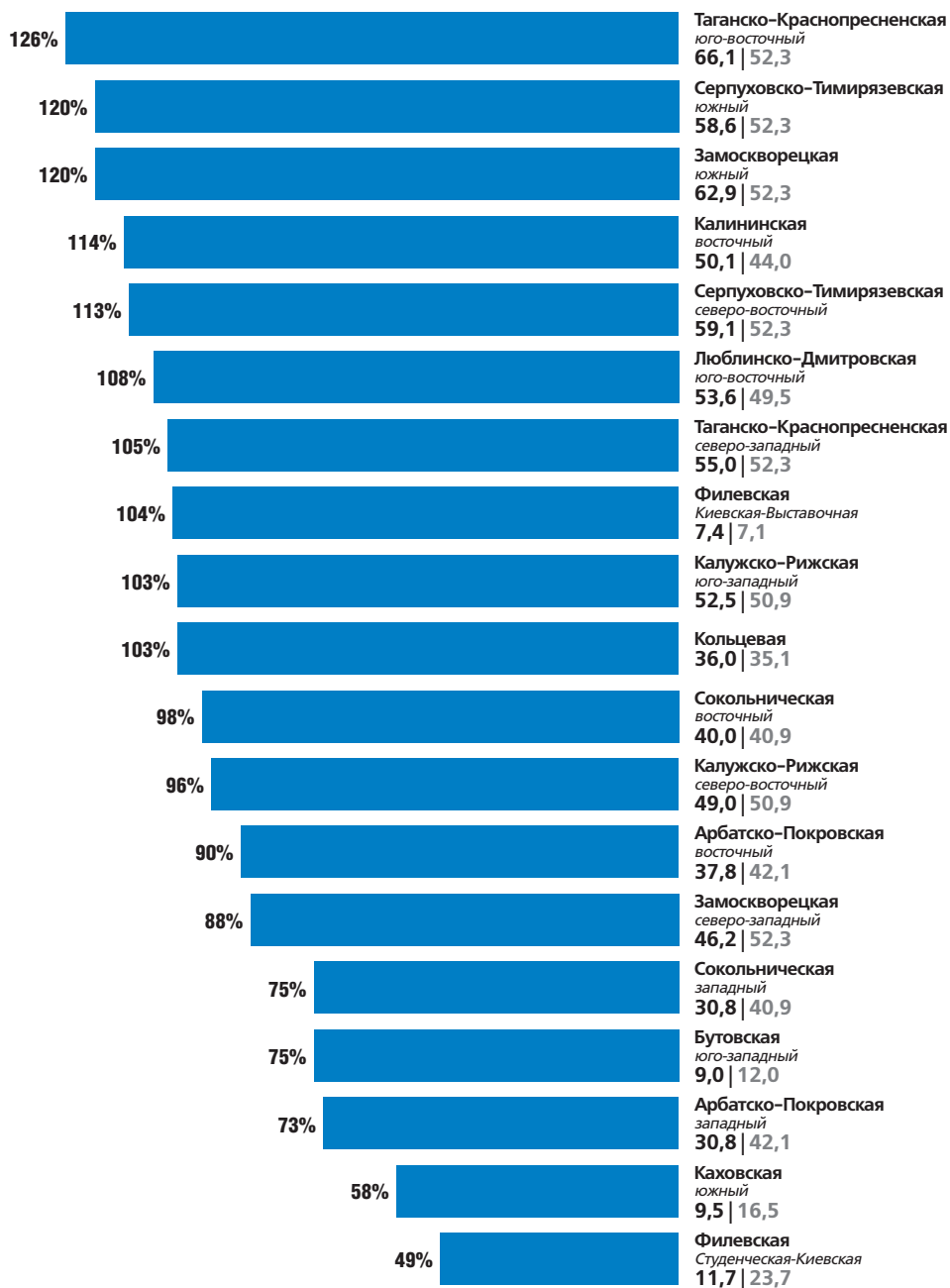
29 Источник: http://slon.ru/russia/metro_kuda_luchshe_ne_sovatsya_v_chas_pik-577694.xhtml

Загрузка линий московского метро

Пассажиров в час пик, тыс. человек

59,1 | 52,3

Вместимость, тыс. человек



В метро также довольно часто случаются аварии, каждая из которых надолго парализует станции и целые линии, при этом в случае попадания в такую аварию на соответствующих станциях случается, как правило, полный хаос, полностью рушащий график спешащим по своим делам людям. Московские власти утверждают, что аварийность в метро не выше уровня советских времен, и в последнее время снижалась, а шумиха по поводу аварий (которые приводят в том числе и к крупным человеческим жертвам, как авария 15 июля на перегоне между станциями Парк Победы и Славянский бульвар, унесшая жизни 24 человек) обусловлена особенностями «информационного века» – люди острее реагируют на более доступную информацию об авариях, даже несмотря на то, что самих аварий стало меньше.

Тем не менее, властям нужно учитывать именно то, что мы живем в «информационный век», и что даже единичная авария, а тем более с человеческими жертвами, в состоянии сильно ухудшить имидж того же метро и отвлечь людей от пользования им. Кстати, газета «Ведомости» в своей статье, посвященной анализу безопасности московского метро по мотивам аварии 15 июля, справедливо отмечает, что, несмотря на снижение общих цифр аварийности, количество опасных для жизни и здоровья москвичей аварий растет: во второй половине 1990-х и в 2000-х таких аварий практически не было, а вот в 2013 году аварий, где пострадали люди, было целых 4, ранены были 45 человек; в 2014 году, который еще не закончился, было уже две такие аварии, погибло 24 человека, ранено 157 человек, всего пострададо 270 человек³⁰:

Аварии в метро, при которых пострадали люди		
<i>Год</i>	<i>Кол-во аварий</i>	<i>Что и где случилось</i>
1982	1	Авария эскалатора на станции «Авиамоторная». Погибло 8, ранено 30 человек
1994	2	Столкновение составов на перегоне «Нахимовский проспект»–«Нагорная», а также на станции «Петровско-Разумовская». Ранен 21 человек
2008	1	Четыре вагона сошли с рельсов между станциями «Владыкино» и «Отрадное». Ранено 8 человек
2012	1	Авария эскалатора на станции «Комсомольская». Ранено 7 человек
2013	4	Пожары на перегоне «Рязанский проспект»–«Выхино», а также «Охотный Ряд»–«Библиотека им. Ленина»; поломка состава в тоннеле у станции «Боровицкая»; задымление в составе на перегоне «Цветной бульвар»–«Менделеевская». Ранено 45 человек
2014	2	Подтопление путей на перегоне «Щелковская»–«Партизанская». Крушение поезда на перегоне «Парк Победы»–«Славянский бульвар». Погибло 24, ранено 157 человек. Всего пострададо более 270 человек

Авария в московском метро 15 июля, кстати, продемонстрировала серьезные именно что управленческие провалы в контроле за организацией движения, так как авария случилась на новом перегоне, пущенном в эксплуатацию всего 5 лет назад, где курсирует новый подвижной состав.

Личная безопасность в метро также является важным фактором, так как в позд-

³⁰ <http://www.vedomosti.ru/library/news/29502201/kak-ekonomika-pomeshala-bezopasnosti>

ние часы в метрополитене легко можно нарваться на преступников и агрессивно ведущих себя людей, а эффективных методов борьбы с этим – в особенности по пути следования вагонов между станциями – власти так и не предложили. Нужно понимать, что в силу особенностей функционирования постиндустриального мегаполиса очень многие люди вынуждены возвращаться домой поздно, будь то с работы или с мероприятий культурного или социального плана. Это – нормально, не властям регулировать образ жизни москвичей. Пользоваться метро для этих целей в позднее время, особенно для женщин – небезопасно. Это одна из ключевых причин, почему многие предпочитают именно личный автотранспорт.

Во всех этих условиях тот факт, что многие представители среднего класса предпочитают отказаться от услуг метрополитена и пользоваться личным автотранспортом, дающим несравнимо более высокий уровень комфорта, совершенно не удивителен и даже логичен.

Делали ли власти Москвы при Ликсутове что-то, чтобы системно решить вышеперечисленные проблемы? Нет, за исключением разве что оборудования нескольких линий метрополитена – далеко не всех – новыми вагонами, которые, как уже отмечалось, представляют из себя лишь частичное решение проблемы. На самом деле необходимо было:

- Предпринимать очень жесткие меры по борьбе с криминалом и деклассированными элементами. На одном из совещаний с участием представителя транспортного департамента мэрии Москвы, посвященном ситуации в столичном метро, чиновник на вопрос автора этих строк ответил: «Мы не можем влиять на полицию». Так это или нет, но власти Москвы должны понимать, что если они хотят убедить москвичей активнее пользоваться общественным транспортом, то им **придется** начинать эффективно влиять на полицию – и, опять же учитывая политический вес Собянина, это возможно сделать. Когда речь идет о разгоне оппозиционных демонстраций, власти Москвы взаимодействуют с силами полиции на редкость эффективно – но не когда нужно обеспечить безопасность пассажиров метро. Нужно усилить патрулирование в метро, в особенности в поздние часы, когда необходимо обеспечивать непосредственное патрулирование вагонов.
- Ввести в действие новую современную систему климат-контроля и работать с производителями нового вагонного парка таким образом, чтобы обеспечить исправную работу кондиционеров в вагонах. Это не такая сложная задача, особенно если поставить долгосрочную исправность кондиционеров условием приемки вагонов без применения санкций. Однако это будет возможным в том случае, если поставка новых вагонов для метрополитена рассматривается как средство повышения комфортности передвижения москвичей, а не как способ обеспечить заказами дружественные машиностроительные заводы – тут мы приходим ко все той же печальной проблеме конфликта интересов.
- Обеспечить полноценный независимый технический аудит метрополитена, с предоставлением доступа к такому аудиту независимой общественности. Как

отмечает руководитель движения «Союз пассажиров» Кирилл Янков³¹, никакой должный независимый технический контроль в сфере деятельности метрополитена не осуществляется никем: Ростехнадзор осуществляет только надзор за эскалаторами, а вот собственно государственный надзор за состоянием путей, за состоянием подвижного состава не осуществляет никто, к сфере контроля со стороны Ространснадзора метрополитен не относится. Правительство Москвы не удосужилось создать никакой службы своего контроля за московским метрополитеном. Это недопустимая ситуация. Аудит технического состояния объектов метрополитена и эксплуатационных практик должен стать регулярным и прозрачным.

- Разработать новую стратегию развития метро, предусматривающую ускорение строительство нового пересадочного контур, резкое увеличение числа пересадочных станций, сооружение новых радиальных линий метро. Использование недозагруженных веток железнодорожного транспорта для этих целей (о чем говорилось выше) было бы также очень полезным и помогло бы сэкономить средства по сравнению с прокладкой подземных тоннелей глубокого залегания (идея, напомним, состоит в том, чтобы трансформировать железнодорожные ветки в совмещенные транспортные коридоры – скоростные хайвеи, новые линии метро и частично – в пределах необходимого – сохранение железнодорожного полотна).

Московское метро также не может похвастаться дешевизной. Тарифы на проезд выросли при Ликсутове более чем на 50% всего за три года, с 26 рублей за 1 поездку в 2010 году до 40 рублей в 2014 году, и планируется дальнейший рост. При совершении 3 поездок в день в течение 6 дней в неделю (допустим, что москвичу – представителю среднего класса недостаточно лишь 2 поездок в день на работу и обратно, он может дополнительно заехать еще куда-нибудь посидеть в кафе с друзьями, зайти в магазин, сходить в кино и т.п., а также не сидит дома по выходным) месячные расходы на проезд в метро приближаются к 3000 рублям, что не так уж кардинально отличается от средней стоимости владения автомобилем в Москве. Средняя стоимость владения автомашиной была оценена Общественной палатой в 4150 рублей в месяц в 2013 году³² – по нашему мнению, эта оценка занижена, и с учетом всех страховок и техобслуживания она составляет 12-13 тыс. рублей в месяц.

Власти Москвы активно пропагандируют разного рода единые билеты, которые позволяют снизить расходы на 60 поездок на метро до менее 1500 рублей. Однако такие усложнения и покупка специальных билетов длительного пользования оправданы в основном для людей с невысоким уровнем доходов, тогда как для представителей среднего класса разница даже в 10 тысяч рублей в месяц со стоимостью владения автомобилем совершенно не компенсирует те значительные потери комфорта при пересадке в метрополитен, о которых говорилось выше.

³¹ <http://www.svoboda.org/content/transcript/25457389.html>

³² <http://www.dni.ru/auto/2013/6/5/253964.html>

Провластные эксперты скажут вам о том, что в западных столицах стоимость проезда в метро еще выше, однако:

- По уровню комфортности московское метро сильно уступает западным столицам;
- Аналогичное отставание имеется и по уровню доходов населения;
- В азиатских столицах стоимость проезда в метро уже сопоставима или даже ниже, на постсоветском пространстве (в Киеве) и даже в других городах России (Новосибирск) метро значительно дешевле, при сопоставимом уровне комфортности;
- Издержки производства в московском метро объективно существенно ниже из-за значительно более низкой стоимости электроэнергии, рабочей силы (ключевые статьи расходов);
- В московском метро из-за необъяснимого негативного настроения властей в отношении мелкого частного предпринимательства катастрофически недоиспользованы возможности привлечения дополнительных доходов за счет сдачи в аренду поверхностей под рекламу и пустующих площадей под торговлю. Нам известен скептический настрой многих москвичей в отношении пестрой рекламы и вездесущих торговых точек, однако эти недовольные люди должны понимать, что платой за нынешнюю «некоммерческую пустоту» в московском метрополитене является постоянный рост стоимости проезда – разве не лучше, чтобы эти издержки оплачивали коммерсанты, а не простые пользователи метро?
- Бюджет метрополитена крайне непрозрачен. Если в 2007 г. он составлял 31 млн рублей, то в 2012 году – уже 66 млрд, а в 2014 году выручка метрополитена может приблизиться к 100 млрд рублей. Это огромный рост доходов, при этом общественность не имеет никакого доступа к структуре издержек метрополитена. До 2013-2014 годов информация о выручке, прибыли и расходах ГУП «Московский метрополитен» была намного более доступной, чем сейчас – резкое снижение прозрачности случилось в период управления команды Ликсутова. Однако, как видим, в ответ на практически трехкратный рост выручки метрополитен не порадовал нас ни повышенной комфортностью, ни безопасностью.

Что делать в этой ситуации? Добиться того, чтобы финансы и издержки метрополитена стали прозрачными, а решения по стоимости проезда принимались только по результатам публичного аудита издержек и эффективности использования активов метрополитена. Пока метро стало лишь менее финансово прозрачным: последняя достоверная информация о его финансовых результатах, которую можно найти в открытом доступе, датируется 2012 годом (и то это самые общие цифры выручки и прибыли, без раскрытия деталей издержек и т.п.), на сайте метрополитена такая отчетность отсутствует вообще.

Ничуть не лучше оказалась ситуация и с развитием наземного общественного транспорта (НОТ). Прежде всего, НОТ стал заложником дилеммы «курицы и яйца» – пока не решена проблема дорожных пробок, невозможно гарантировать, что

НОТ будет ходить по расписанию. А значит, пользоваться им для москвичей рискованно: можно опоздать на работу, по делам. Метро в этом плане сильно выигрышнее, так как там расписание выдерживается намного более четко из-за отсутствия помех. Причем риск попасть в пробку имеется не только при езде на автобусах и троллейбусах: часто даже трамваи надолго встают, будучи заблокированными автотранспортом вследствие соответствующей культуры вождения со стороны автовладельцев (точнее, отсутствия таковой).

Московским властям надо бы сообразить, что комплексное решение проблемы дорожных пробок – с учетом широкого спектра мер, перечисленных выше – могло бы снизить остроту этой проблемы. Однако они решили поступить наоборот: еще больше потеснить автомобилистов на дорогах, создав выделенные полосы для движения НОТ и введя штрафы за езду по этим полосам для обычных автомобилистов. Эта мера стала одним из наиболее заметных шагов московской мэрии по сти-



На фото: трамвай, заблокированный припаркованной автомашиной, вынужден высадить пассажиров на пересечении Чистопрудного бульвара и ул.Покровка

мулированию москвичей к активизации пользования общественным транспортом. Однако она не учла нескольких принципиальных факторов:

- 1) В Москве нет и никогда не было культуры передвижения в центр и обратно с использованием НОТ. Создать такую культуру непросто, поскольку НОТ очевидно проигрывает метро по части гарантированной скорости передвижения – в метро вы всегда доедете до центра за 30-40 минут, если не будет поломок, а вот воспользовавшись НОТ, вы с большой вероятностью застрянете, так как пробки в городе никто не отменял. Убедить людей в преимуществах НОТ в целом пока не получилось, поэтому полупустые автобусы, троллейбусы и трамваи, едущие по выделенным полосам в часы пик – довольно распространенная картина.
- 2) У НОТ есть и свои дополнительные факторы, замедляющие его передвижение – турникеты при входе, создающие очереди из пассажиров при посадке, скопление автобусов и троллейбусов при подъезде к остановкам (нивелирующее создание подъездных «карманов» у остановок и усиливающее дорожные пробки там, где нет выделенных полос для НОТ).
- 3) Во многих странах Запада, где имеются выделенные полосы для НОТ, они отгорожены от основной полосы движения так, что заехать на них и выехать с них можно только в определенных местах. В Москве это регулируется только разметкой, что, с учетом уже отмеченной выше низкой культуры вождения приводит к тому, что многие водители все-таки рискуют нарушать правила и ездить по выделенным полосам для НОТ. Что касается автомобилей чиновников с привилегиями, то эти вообще ничего подобного не стесняются. Все это создает дополнительные риски замедления скорости передвижения НОТ, снижая эффект от выделенных полос.

Что касается выделенных полос на трассах, дублирующих линии метро, то их целесообразность вообще под большим вопросом. Московские власти часто жонглируют статистикой ускорения движения НОТ по выделенным полосам, но вовсе не спешат раскрывать цифры заполняемости НОТ – представляется, что с учетом этого показателя картина будет вовсе не такой радужной, а НОТ окажется далеко не таким востребованным, как этого хотели бы московские власти.

Неудивительно, что по итогам эксплуатации выделенных полос для НОТ часть из них власти были вынуждены закрыть (на Звенигородском, Волоколамском шоссе), а многие эксперты оценивают положительный эффект от выделенных полос как нулевой³³.

Все эти просчеты, между прочим, – прямое следствие того фактора, что Собянин и Ликсутов, принимающие ключевые решения по приоритетам транспортной политики в Москве – люди вообще без всякого практического опыта повседневного проживания в столице. Собянин переехал в Москву в конце 2005 года сразу на должность главы президентской администрации и видел столицу только из

³³ <http://ria.ru/moscow/20130813/956019858.html>

окна чиновничьего «мерседеса». Ликсутов поселился в Москве в 1998 году, в возрасте 22 лет, уже будучи высокооплачиваемым топ-менеджером, и тоже на автобусах по серьезному никогда не ездил. Таким образом, ответственность за стратегические решения по путям развития НОТ в Москве взяли на себя люди, грубо говоря, ни разу в жизни не пробовавшие работу московского общественного транспорта на себе.

В плане НОТ следует особо сказать и об управленческой культуре ГУП «Мосгортранс» – вернее, отсутствии таковой. Автор этих строк и его коллеги провели много времени, пытаясь помочь обычным гражданам добиться реакции на их жалобы о плохом графике движения автобусов и троллейбусов. Мы готовы предъявить всю эту переписку, и можем ответственно заявить, что мало какие госструктуры настолько индифферентно относятся к обратной связи с гражданами, как «Мосгортранс». На подавляющее большинство жалоб люди получают ответы о том, что «мы произвели контрольный замер, все движется по расписанию, ваша информация не соответствует действительности, хватит жаловаться» – и в таком же духе, «все хорошо, прекрасная маркиза». Важнейшим необходимым шагом для исправления этой ситуации было бы создание конкурентной среды в сфере НОТ в Москве – по аналогии с маршрутными такси, которые довольно эффективно разгрузили автобусно-троллейбусную сеть в столице в предыдущие пару десятилетий, но которые Ликсутов как раз собрался ликвидировать (подробнее об этом ниже).

Таким образом, команде Ликсутова, несмотря на весь пафос разглагольствования о «приоритете» развития общественного транспорта в столице, не удалось добиться декларируемой цели – превращения столичного ОТ в комфортный, безопасный, экономически эффективный. Мы расцениваем результаты работы Ликсутова по этому важнейшему направлению как полностью провальные.

Платные парковки: новый налог и больше ничего

К введению платных парковок в Москве можно было бы отнестись с пониманием, если бы московские власти при их введении руководствовались простым и понятным принципом: вводишь новые обременения для граждан – предлагай им взамен некие улучшения другого рода.

В ситуации с платными парковками мы видим традиционный для администрации Собянина подход «обременения без улучшений» (по аналогии с грустно-ироничным термином «шок без терапии», использовавшимся во время реформ начала 1990-х). Автовладельцев, едущих в центр города, просто обязали платить дополнительный налог. В 2014 г. сборы от платежей за парковки были запланированы на уровне свыше 4 млрд рублей, штрафы за нарушение новых правил парковки в первом полугодии составляли примерно 175 млн рублей в месяц, или свыше 2 млрд рублей в годовом исчислении. Т.е. только по самым минимальным оценкам (не учитывающим расширение зоны действия платной парковки за пределы Садового кольца), автовладельцам предложили раскошелиться более чем на 6 млрд рублей в год!

При этом нужно понимать, что езда в центр города на автомобиле для большинства москвичей – это не некая «блажь», как часто трактуют это романтики от общественного транспорта и даже сами московские власти (вспомните приведенную выше цитату чиновника Михайлова про «куски железа»), а глубоко вынужденная необходимость. Как отмечают сами представители мэрии, большинство рабочих мест по-прежнему сосредоточены в центре города. Это – прямое следствие бездействия мэрии по разгрузке центра. Если бы политика разгрузки центра активно проводилась в жизнь (см выше), то не было бы такой ситуации, когда предприниматели просто вынуждены открывать офисы именно в центральной части города и нигде иначе – поскольку в Свиблово клиенты просто не поедут, и бизнес загнетса.

Таким образом, рисуемая псевдоэкспертами из числа романтиков общественного транспорта пропагандистская картина «зажравшихся москвичей, создающих всем проблемы своим рвением в центр», рассыпается. Мы имеем дело вовсе не с высокомерными москвичами-эгоистами, плюющими на окружающих, а с трудолюбивыми горожанами, которые ежедневно **вынуждены** ездить в центр, чтобы прокормить себя и свою семью, вследствие политики своих работодателей, которые **вынуждены** содержать бизнес в центре города, потому что мэрия Москвы не создала условий для удобного размещения компаний в других местах, и бизнес просто разорится, будучи удаленным от центра в нынешней ситуации.

На общественном транспорте эти люди ездить не хотят по причинам, о которых уже было сказано выше: он некомфортен, а вообще-то, как выясняется, еще и небезопасен.

Результаты от введения платных парковок с точки зрения улучшения транспортной обстановки в центре Москвы заметны мало: по данным самого департамента Ликсутова, рост средней скорости передвижения в пределах Садового кольца весной составил 9% по сравнению с аналогичным периодом 2013 года³⁴. По нашей оценке, эта цифра сознательно завышена, в реальности она составляет в пределах 4-5% – требуется проведение независимого мониторинга. Однако и 9%, мягко говоря, нельзя признать каким-то фантастическим результатом: вместо 20 минут стояния в пробке на Садовом кольце вы, получается, теперь будете стоять 18 минут 24 секунды – предоставим москвичам самим оценить глубину этого «качественного скачка». В целом эта мера сказалась в основном на сокращении времени утреннего поиска места для парковки, а вот на снижении загруженности улиц в центре города она сказалась мало.

При этом при введении платных парковок был допущен ряд грубых ошибок, полностью нивелирующих все апелляции к «западному опыту» и эффект от введения платы за парковку:

- Была полностью сохранена практика бесплатной парковки в центре для чиновников. По данным Росстата, в Москве трудится около 70 тысяч гражданских чиновников федерального и регионального уровня (это не считая сотрудников силовых структур. Вместе с сотрудниками госучреждений, формально не являю-

³⁴ http://www.gazeta.ru/auto/news/2014/05/06/n_6133097.shtml

щихся чиновниками, но имеющими разнообразные льготы – до 200 тысяч. Более половины из них работает в пределах Садового кольца. Если учесть официальную оценку мэрии Москвы о том, что ежедневно в центр столицы въезжает 250 тысяч машин, то даже если принять, что 25-30 тысяч из них – машины чиновников (а на самом деле наверняка больше, этот вопрос нуждается в более детальном исследовании), чиновники составляют не менее 10% трафика в центр города. Есть и более серьезная проблема: под парковки для чиновников (причем совершенно непропорционально и незаконно!) огорожены огромные парковочные пространства, часто целые кварталы, многие из которых в течение дня простаивают пустыми. Если бы эти огромные территории были освобождены, острота парковочной проблемы и трафика в центре существенно снизилась бы. Однако чиновникам почему-то предоставляются льготы, они полностью изъяты из системы оплаты парковочного пространства и соответствующих штрафов. Это не только несправедливо, но и существенно искажает эффекты политики введения платных парковок, так как из системы платных парковок изымается крупнейший потребитель парковочного пространства.

- Не были приняты меры по ограничению транзитного автомобильного потока через центр. С учетом особенностей Москвы нужно понимать, что многие люди едут в центр города вовсе не для того, чтобы оставить там машину и пойти на работу или прогулку. Многие используют центр как транзитную зону для перемещения между различными районами города – что, как уже отмечалось выше, является прямым следствием провалов политики московской мэрии по расширению связей между окраинными районами Москвы. Ситуацию в этом плане усугубило и нагромождение (еще со времен Лужкова) всевозможных ограничений движения – закрытий ряда улиц для движения, введения одностороннего движения и т.п. Нагрузка на «узкие места» стала выше.

Еще один результат введения платных парковок – душение стрит-ритейла и малого и среднего бизнеса вдоль центральных улиц города. Поток клиентов иссяк, в результате чего мы стали свидетелями уже массового закрытия магазинов и ресторанов на улицах города и постановки на грань выживания остальных. Здесь вообще возникает вопрос: что для Москвы важнее выгоднее, доходы бюджета от платных парковок и штрафов и небольшие улучшения в плане транспортной обстановки в центре, или рабочие места, добавленная стоимость, конкуренция и налогооблагаемая база, создаваемая малым и средним бизнесом? У автора этих строк мнение субъективное, но лично для меня приоритетнее второе, тем более что транспортные проблемы можно решать и иным образом (уже было сказано каким).

Мнение о том, что «пусть ездят пользоваться магазинами и ресторанами на метро», глубоко дилетантское: понятное дело, что удобнее, выйдя из Елисеевского магазина с покупками, положить их в багажник, либо поехать за продуктами в другое место вообще не в центре, чем тащиться с сумками в общественном транспорте, что крайне неудобно при любом раскладе (начиная с прохода через турникеты).

Подчеркиваем еще раз: автор **не возражает против института платных парко-**

вок как таковых, не нужно отвечать примитивными аргументами вроде «ну на Западе же везде платные парковки». Как было отмечено выше, на Западе есть еще много чего, что полностью отсутствует в транспортной политике команды Ликсутова и в целом городской политике команды Собянина. Так что пусть сначала предъявят москвичам конкретные улучшения и результаты работы в других важных вопросах (см. выше), прежде чем вводить новый обременительный налог на горожан, которые не виноваты в том, что плохая схема концентрации экономической активности в Москве понуждает их ехать в центр. Не говоря уже о возмутительных льготах по парковке для армии чиновников и отсутствии решения проблемы транзитных потоков через центр.

С учетом слабых результатов эксперимента с платными парковками в центре Москвы, распространение их за пределы Садового кольца вообще вызывает недоумение. Такому шагу, как минимум, должен предшествовать подробный публичный доклад о результатах парковочного эксперимента в центре города, и его гласное обсуждение с участием общественности (а не только платных блоггеров, нанятых командой Ликсутова).

А ключевым вопросом решения транспортных проблем центра Москвы остается именно **принятие системных мер по его разгрузке** (см. выше), а не попытка заставить автовладельцев платить за провалы политики мэрии Москвы, неспособной ослабить аномальную перегрузку центра города по части деловой активности и концентрации чиновников.

Развитие улично-дорожной сети: вредные мегапроекты вместо реальных улучшений

Не то чтобы команда Ликсутова совсем ничего не делала по развитию улично-дорожной сети в городе. Однако в том то и дело, что здесь был выбран самый худший путь из возможного. Вместо, скажем, того варианта, который предлагается автором этого доклада (грубо говоря, максимальное строительство недорогих «точечных» связующих тоннелей, мостопереходов, улиц для развязки узких мест, плюс строительство сети высокоскоростных хайвеев на месте железнодорожных путей), был избран путь реализации ультрадорогих проектов по:

- 1) строительству «хорд» по кольцевым направлениям вместо планировавшегося ранее Четвертого транспортного кольца (Северо-Западная хорда, Северо-Восточная хорда, Юго-Восточная хорда и Южная Рокада);
- 2) реконструкции существующих радиальных магистралей («вылетных», как их с помпой называют в мэрии³⁵) с превращением их в улицы скоростного движения.

Помимо неоправданной дороговизны, эти проекты характеризовались тем, что их реализацию «продавливали» при минимальном публичном обсуждении и опросе жи-

³⁵ Варшавского, Волоколамского, Каширского, Ленинградского, Можайского, Рязанского, Щёлковского, Ярославского шоссе, шоссе Энтузиастов, Волгоградского и Ленинского проспектов, Рублевского шоссе/Балаклавского проспекта

телей, с большим количеством скандалов вокруг публичных слушаний, и привычным агрессивным натравливанием подконтрольной команде Ликсутова армии блоггеров.

Проблемы реконструкции (расширения) существующих радиальных магистралей заключаются в следующем. Во-первых, существующий опыт превращения городских улиц в улицы со скоростным движением (например, ул.Беговая, Нижняя Масловка и другие) следует признать неудачным – в результате не удалось сформировать полноценных скоростных магистралей, для этих мест характерны крупные пробки, зато нормальный режим функционирования городских улиц (с учетом факторов удобства для пешеходов, удобства развития торговли и сферы услуг, парковки) был нарушен, созданы некомфортные условия для пешеходов и жителей домов, расположенных вдоль соответствующих улиц.

Этот же аргумент касается и строительства т.н. «хорд» на кольцевых направлениях, которые в значительной степени представляют собой расширение и превращение в скоростные магистрали существующих улиц (Большой Академической, Народного Ополчения).

Во-вторых, реконструкция радиальных проспектов приведет лишь к увеличению нагрузки на «входные узлы» в центр города утром и на выезде из города – вечером. На Юго-Западном направлении, например, пробка будет собираться с новой силой – перед метро Октябрьская и ул. Якиманка. Или другой пример – после завершения в прошлом году реконструкции Ярославского шоссе серьезная пробка как собиралась, так и собирается по вечерам на Проспекте Мира в сторону области от начала эстакады (в районе ул.Кибальчича) до места слияния основного хода проспекта Мира и его дублера (в районе дома №186). Проектом реконструкции Ярославского шоссе не предусмотрено никаких мер, способствующих исчезновению этой пробки.

Новые грандиозные дорожные стройки имеют свойство превращаться в долгострой – как, например, «жемчужина» лужковско-собянинского дорожного строительства, Алабяно-Балтийский тоннель, на строительство которого ушло более 70 млрд рублей³⁶. Он строился более семи лет, ввод в эксплуатацию неоднократно переносился, сначала обещали ввести его в строй в 2011 году, потом сроки все время сдвигались, в сентябре 2013 года движение по тоннелю частично было открыто, но в конце мая 2014 г. Алабяно-Балтийский тоннель затопило из-за обильных дождей и «негерметичности конструкции». Движение по тоннелю прерывалось, на момент подготовки настоящего доклада к печати оно остановлено «для проведения работ по ремонту дорожного полотна». Обещают открыть тоннель для полноценного использования к концу 2014 – началу 2015 года. Вице-мэр Хуснуллин назвал тоннель «самым дорогим долгостроем Москвы».

В общем, дорогостоящее расширение действующих улиц с созданием массовых неудобств жителям, разрезание города новыми скоростными хордами с ультрадорогой стоимостью – плохая альтернатива расшивке «узких мест» и строительству новых скоростных магистралей на месте железных дорог. Но выбрана была именно «плохая» стратегия.

36 <http://www.interfax.ru/realty/realtyinf.asp?sec=1461&id=326471>

Другие сюжеты транспортной политики: куда ни кинь, всюду клин

Ликсутов и его команда продвигали и целый ряд других проектов в области транспорта, к большинству из которых имеется масса претензий, часто их реализация усугубляет имеющиеся проблемы, а многие из правильных мер принимаются в совершенно недостаточном объеме. Например, огромные сомнения вызывает запущенный московской мэрией проект массового строительства т.н. **«транспортно-пересадочных узлов» (ТПУ)**. Мало того что их строительство без конкурса отдали РЖД (подробнее об этом ниже в разделе про конфликты интересов Ликсутова), так москвичи быстро смогли убедиться, что в реальности эти ТПУ – не что иное как обычные торговые центры, которые из-за огромных площадей станут, наоборот, центром избыточного притяжения людских и транспортных потоков извне, а не способом решения транспортных проблем. Москвичи справедливо отмечают, что³⁷:

- Построенный в 2004-2011 годах ТПУ Планерная сооружен таким образом, чтобы создать максимальные удобства торговцам и удлинить путь от метро к наземному ОТ;
- Вместо обещанной развязки был построен «монстр», который загромодил площадь у метро Планерная, лишив владельцев автотранспорта возможности парковаться;
- ТПУ Планерная – фактически явившийся новым торговым центром у метро под маркой «транспортного узла» – создал дополнительный приток автомобилей к метро, а не разгрузил транспортные потоки;
- Машиноместа на парковке дорогостоящи, в основном сдаются в аренду на месяц, большинство мест на парковке занимают арендаторы торговых площадей, пользоваться такой парковкой как «перехватывающей» неудобно;
- Прилегающие дворы забиты автотранспортом из Куркино и Химок;
- Планируемый ТПУ Царицыно со 100 тысяч кв. метров торговой площади, аналогичным образом, приведет к дополнительному притоку транспорта в район, а не разгрузке транспортных потоков.

Хорошая идея – строительство в городе **«перехватывающих парковок»**, где москвичи могли бы оставлять машину вблизи станций метро, и дальше пользоваться уже метрополитеном (при существующей системе пользоваться такими парковками можно бесплатно, при условии того, что вы оставляете машину на весь рабочий день и предъявляете билет в метро). Однако построено до сих пор таких парковок было удивительно мало – всего 20 менее чем на 5 тысяч мест (хотя это недорого и несложно!), а ко многим из построенных парковок были нарекания из-за неудобного расположения или объективной не востребоваемости, в связи с чем ряд из них пустовал (например, у станций метро Динамо, Черкизовская).

Власти никак не могут решиться **закрыть московский монорельс**, который при смехотворном пассажиропотоке (11-12 тысяч пассажиров в неделю) генери-

³⁷ Источник: <http://msk-tsaritsino.livejournal.com/225796.html>

рует убыток порядка 1 млрд рублей в год, который оплачивают пассажиры московского метро. Грубо говоря, 40 копеек с каждой поездки в метрополитене вы тратите на дотирование пустующего монорельса. Московские власти задумывались о закрытии монорельса³⁸, но потом почему-то решили сохранить этот рудимент лужковской эпохи «распила», несмотря на лишние затраты для москвичей – хотя те же деньги можно было бы потратить, например, на установку в метро нормальной системы климат-контроля.

Крайне неудачной является идея вложить 250 млрд рублей для запуска под пассажирское движение **Малого кольца Московской железной дороги (МКЖД)**. Железнодорожные станции в большинстве своем достаточно неудобно расположены для пассажиров. «Удобные пересадки со станциями метро можно посчитать по пальцам одной руки: это станции Ленинский проспект, Кутузовская, Международная, Ботанический сад, Владыкино. Чтобы пересестись с других станций МКЖД в метро нужно идти 400–500 м. То же самое со станциями электричек,» – говорит руководитель Союза пассажиров Кирилл Янков³⁹.

В результате есть огромные сомнения, что такая дорога будет востребована (пример невостребованного и ультрадорогого московского монорельса должен был бы чему-то научить). Лучше бы вместо дорогого проекта МКЖД с непонятной эффективностью московские власти потратили эти средства на строительство третьего пересадочного контура метро (который также сильно помог бы разгрузить дороги, т.к. снял бы потребности во многих маршрутах наземного ОТ) – но его, наоборот, откладывают. Вместо этого собираются строить МКЖД, которая с большой вероятностью будет возить воздух, как сегодня московский монорельс. Кстати, в вопросе о МКЖД просматриваются явные проблемы, связанные с конфликтами интересов у Ликсутова (см. ниже).

Особое возмущение вызывает откровенное **бездействие мэрии по решению транспортных проблем Новой Москвы**. Строительство транспортной инфраструктуры здесь катастрофически запаздывает по сравнению с темпами сооружения жилых новостроек – такое ощущение, что целью властей было поднять в Новой Москве цены на землю и недвижимость и побыстрее реализовать там девелоперские проекты, а транспортные проблемы жителей никого не волнуют. В результате, например, жители поселения Московский (расположенного на Киевском шоссе не доезжая аэропорта Внуково) из-за отсутствия нормальной транспортной инфраструктуры вынуждены терять от 1,5 до 3 часов только на то, чтобы утром добраться до ближайшей станции метро Юго-Западная, хотя расстояние, которое необходимо преодолеть, – всего несколько километров. Из-за пробок интервалы движения автобусных маршрутов 881 и 863 в утренние и вечерние часы достигают полутора (!) часов. Жители Московского ждут новый выезд и микрорайона уже более 4 лет, однако вместо этого возводятся лишь новые и новые многоэтажные жилые дома, усугубляя транспортный коллапс⁴⁰.

38 <http://news.rambler.ru/13682493/>

39 <http://izvestia.ru/news/563426>

40 <http://igmsk.ru/p/1127>

Еще одна странная история – **попытки ликвидировать в городе маршрутные такси**. Москвичи знают, что в свое время «маршрутки» помогли сильно разгрузить транспортную ситуацию в столице и ликвидировать очереди на автобусных и троллейбусных остановках. Конечно, с «маршрутками» есть проблемы – они работают только на коммерчески окупаемых маршрутах, не возят льготников, у них нет единой системы оплаты проезда. «Маршрутки» вызывали много нареканий по части безопасности езды, все это правда. Однако на примере маршрутных такси в городе мы увидели, как частная инициатива и конкуренция помогли разгрузить транспортную систему города, избавив москвичей от очередей и давки в городском наземном общественном транспорте начиная с 1990-х годов. В течение ряда лет перевозчики модернизировали автопарк, начали решать проблемы безопасности, у них нет проблемы сбора платы за проезд без всяких турникетов и кондукторов. Правильным подходом со стороны мэрии было бы использование этого опыта, а не разрушение успешного частного конкурентного бизнеса, приводящее в итоге к существенным неудобствам для горожан.

Развитие «велосипедной инфраструктуры»

При всем том, что в Москве действительно не хватает современной инфраструктуры для велосипедного транспорта, постановка этой задачи в качестве одного из всерьез продвигаемых направлений решения транспортных проблем города вызывает серьезное недоумение и глубокие сомнения в профессионализме тех, кто двигает эту идею. Ключевые препятствия для серьезного рассмотрения велосипедного транспорта в Москве в качестве альтернативы автомобилям и общественному транспорту – конечно же, климат и низкая распространенность практики «работы рядом с домом».

Зимняя (по европейским меркам) погода господствует в Москве фактически 6-7 месяцев, с октября по апрель. Теоретически можно представить себе людей, едущих на работу на велосипеде в громоздкой зимней и демисезонной одежде – в интернет-дискуссиях многие умники из числа романтиков деавтомобилизации прямо так и утверждают («а что, нормально, я сам так езжу»). Однако на практике это глупость. Особенно с учетом того, что по дороге с работы домой подавляющее (!) большинство работающих москвичей заходит в магазин купить, как минимум, продуктов на ужин, а использовать велосипед для перевозки тяжелых сумок не то что неудобно, а невозможно.

Ну а в теплые летние месяцы в Москве идет традиционный спад трафика из-за отъезда горожан в отпуска и на дачи. Так что тут вообще встает вопрос: зимой велосипедами пользоваться некомфортно, а летом можно, но тут и острота транспортных проблем спадает. К чему всерьез говорить о велосипедах как альтернативе?...

Есть и другая, более деликатная проблема: езда на велосипеде – это недюжинная физическая активность, после нее необходимо отдохнуть, принять душ. Офисные работники в костюмах, проехавшие 10-15 км до работы и идущих на совеща-

ние даже не переодевшись – наверняка не самое приятное явление с точки зрения их коллег. Или им возить костюмы с собой, а в офисе оборудовать специальные душевые?...

Далее, в отношении примеров о «распространенности велосипедного транспорта в Европе и Азии». Что касается Азии, то просто съездите туда и посмотрите, как там это работает, чтобы понять, что нам такой велосипедный транспорт не нужен просто хотя бы по эстетическим соображениям, не говоря уже о комфорте и безопасности. Ну а что касается Европы, то здесь следует учитывать, что в европейских городах намного сильнее распространена практика «работы рядом с домом» (о чем шла речь выше), в связи с чем многим жителям не приходится преодолевать многие километры до работы, а достаточно проехать всего лишь несколько кварталов. В такой ситуации использование велосипеда, конечно, намного уместнее, чем в Москве – например, в тех же Таллинне, Стокгольме или Хельсинки, где климат также не столь мягок, но где велосипедный транспорт распространен сильнее. Средний путь москвича до работы, по оценкам, составляет 24 км⁴¹.

В итоге нет желания обидеть искренних любителей велосипедов, пусть катаются на здоровье, нужно создавать им как можно больше удобств для передвижения и снимать конфликты с пешеходами и автомобилистами через развитие сети велодорожек. Велосипеды – полезное дело для укрепления здоровья граждан, развития активного отдыха. Но рассматривать велосипеды в Москве как реальную альтернативу именно в качестве средства передвижения по городу – несерьезно. А уж то, что это направление было всерьез взято на вооружение московской мэрией в качестве отдельного направления транспортной политики, вообще ставит вопрос просто об элементарном профессионализме этих руководителей: съездили куда-то за границу, увидели, что там много велосипедов, и давай обезьянничать.

⁴¹ Источник: <http://www.bfm.ru/articles/215241>

ЛИКСУТОВ: КОНФЛИКТЫ ИНТЕРЕСОВ

Назначение Максима Ликсутова на позицию человека, определяющего транспортную политику московской мэрии, было изначально омрачено серьезным конфликтом интересов. К моменту назначения в мэрию Ликсутов владел долей акций в ЗАО «Трансмашхолдинг», крупнейшем в России производителе подвижного состава для железных дорог и метрополитена. В мае 2012 года появились сообщения о том, что Ликсутов продал свою долю в «Трансмашхолдинге», как того требует законодательство о госслужбе. Однако «Трансмашхолдинг» играет слишком заметную роль в транспортном хозяйстве мэрии, чтобы игнорировать тему возможных последствий аффилированности Ликсутова с этой компанией:

- Московский метрополитен до сих пор закупал вагоны только у «Трансмашхолдинга», так как тип подвижного состава привязан к определенному депо, из-за чего метрополитен не мог покупать вагоны других производителей.
- Первый же крупный конкурс на закупку 832 вагонов для метрополитена в 2014–2017 годах (сумма контракта 144 млрд рублей), состоявшийся в феврале 2014 г., выиграл «Трансмашхолдинг»⁴².
- В 2012 году разгорелся громкий конфликт вокруг конкурса на закупку трамваев для Москвы на 9 млрд рублей, когда «Уралвагонзавод» и канадская Bombardier были вынуждены пожаловаться в ФАС на несправедливые условия торгов, указав, что техническое задание написано специально под разработанный французской компанией Alstom, совладельцем «Трансмашхолдинга», трамвай Citadis Istanbul 301 X⁴³. Впоследствии мэрия под давлением этих претензий была вынуждена изменить условия конкурса.
- Компанию МКЖД, которая реализует проект запуска под пассажирское движение Малого кольца Московской железной дороги, на который планируется выделить 250 млрд рублей (см. ниже), возглавили бывшие менеджеры «Трансмашхолдинга»⁴⁴.

Автор не утверждает в данном случае, что Ликсутов занимается чем-то противозаконным. Во-первых, это должны расследовать компетентные органы. Во-вторых, российское законодательство о конфликтах интересов – «дырявое» (если вообще можно говорить о его наличии), у нас с точки зрения закона не считается проблемой, если жена мэра города является крупнейшим девелопером в этом городе, получающим выгодные инвестконтракты и льготы решениями городской мэрии. Во многих цивилизованных странах такие факты попали бы под прицел скрупулезно-

42 <http://ru.reuters.com/article/companyNews/idRUL6N0LT35W20140224>

43 <http://rbcdaily.ru/industry/562949984528865>

44 Гендиректор ОАО «Московская кольцевая железная дорога» Михаил Хромов с 2000 по 2003 гг. занимал пост исполнительного директора ЗАО «Трансмашхолдинг», с 2003 по 2006 годы возглавлял «Трансмашхолдинг», с 2006 года являлся членом совета директоров «Трансмашхолдинга» (<http://mkzd.ru/company/management/>)

го анализа со стороны общественности и, в итоге, компетентных органов на предмет наличия конфликта интересов. Но не у нас: у нас, увы, даже законодательного понятия такого нет.

Автор утверждает следующее: **не лучшим решением было назначить ответственным за транспортную политику в крупном мегаполисе человека, который напрямую связан с бизнесом по производству подвижного состава для общественного транспорта.** Даже если Ликсутов не имеет здесь прямого финансового интереса – он все равно может принимать искаженные решения по принципу «своя рубашка ближе к телу». Мы знаем множество примеров, когда чиновники из определенного региона или бизнеса, получив назначение на некую должность, начинали тянуть в сферу своего подчинения людей, подходы, продукцию и технологии, принятые в их регионе или сфере бизнеса – даже хотя бы просто потому, что они плохо понимают что-то другое – и часто это оборачивалось проблемами.

То, что Ликсутов сделал ставку на стратегию развития общественного транспорта, предполагавшую ускоренную закупку вагонов у предприятий, связанных с ним как минимум в прошлом, стало **крупнейшим искажающим фактором в транспортной политике Москвы.** Разбираться, что здесь сыграло решающую роль – наличие коррупционной составляющей или просто привычка поддерживать «своих» – не предмет настоящего доклада, но увы, наличие такого искажающего фактора очевидно.

Есть и другие примеры искажающего влияния железнодорожного прошлого Ликсутова – например, тот же проект запуска под пассажирское движение Малого кольца Московской железной дороги (МКЖД), на который в 2011-2016 годах запланировано выделить 250 млрд рублей⁴⁵, осваивать которые будут бывшие менеджеры «Трансмашхолдинга», при Ликсутове перешедшие в МКЖД. Этот проект подвергается широкой критике, как уже отмечалось выше.

Кроме этого, Москва затеяла амбициозный проект по строительства порядка 450 транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), большинство из которых будут строить структуры РЖД (стоимость только 58 ТПУ оценивается в 600 млрд рублей⁴⁶). Как уже отмечалось выше, москвичи активно критикуют уже построенные ТПУ. А исторические связи г-на Ликсутова с РЖД хорошо известны. Так что над этим проектом также висит тень возможного конфликта интересов: непонятно, почему строительство ТПУ без конкурса передали РЖД, которая, мягко говоря, не является эффективной структурой и субсидируется государством. А сооружаемые ТПУ имеют большой шанс превратиться просто в обычные торговые центры, как это уже произошло в ряде резонансных случаев (см. выше).

⁴⁵ <http://ria.ru/mo/20130325/928952774.html>

⁴⁶ <http://www.kommersant.ru/doc/2425073>

ВЫВОДЫ

К огромному сожалению, последние годы благодаря работе команды Ликсутова (полную ответственность за результаты деятельности которой несет также мэр Собянин, безоглядно и сознательно покровительствовавший «ликсутовщине») оказались годами упущенных возможностей для решения транспортных проблем Москвы. Качественного перелома в ситуации с дорожными пробками не наступило. Пользование автотранспортом стало намного более обременительным для автовладельцев, по сути дела, в их отношении были введены новые налоги. В городе была введена масса новых ограничений транспортных потоков – ограничений часто бессмысленных, которые в будущем нужно будет отменять.

В целом итоги деятельности команды Ликсутова можно кратко суммировать следующим образом:

1. Стратегическая идея деавтомобилизации Москвы и пересадки автовладельцев на общественный транспорт с треском провалилась.
2. Работу общественного транспорта существенно улучшить не удалось, здесь сохраняются огромные проблемы системного характера, и путей их решения не видно.
3. Ситуация с пробками на дорогах качественного улучшения не претерпела.
4. Развитие улично-дорожной сети пошло по пути реализации сверхдорогих проектов расширения существующих или строительства новых магистралей вместо целенаправленной ликвидации «узких мест», что создало новые проблемы для горожан, но не привело ни к каким улучшениям в плане дорожной обстановки.
5. Курс на репрессии против автомобилистов создал серьезную дополнительную нагрузку на обычных граждан без системных улучшений.
6. Принятое решение развивать метрополитен прежде всего за счет продления существующих радиальных линий метро, со строительством новых окраинных станций, лишь усугубило нагрузку на существующие узловые станции метрополитена, кардинально не решив никаких проблем.
7. Ряд принятых решений в области развития общественного транспорта (выделенные полосы, перекрытие улиц под пешеходное движение и т.п.) привели к формированию ненужных «пустых пространств» в транспортной системе города (пустые полосы для наземного ОТ, незаполненные маршруты) без существенного улучшения транспортной обстановки.
8. Многие решения в области закупок подвижного состава для общественного транспорта вызывают сомнения в их экономической эффективности и наличии коррупционной составляющей.
9. Ситуация с прозрачностью и общественным контролем за госпредприятиями, действующими в сфере общественного транспорта (ГУП «Московский метрополитен», «Мосгортранс») за время работы команды Ликсутова ухудшилась.

10. Транспортная политика в Москве при Ликсутове была бессистемной и лозунговой, серьезная экспертиза и публикация проработанных «белых книг» и «дорожных карт» по транспортным проблемам по большей части подменялась примитивной промывкой мозгов с использованием СМИ и блоггеров, часто не имеющих даже высшего образования и элементарного профессионального опыта в транспортной сфере.
11. За время отсутствия системных решений транспортных проблем в Москве диспозиция для будущего транспортной политики только ухудшилась. В город продолжали прибывать новые жители, центр продолжал застраиваться, автомобилизация населения в соответствии с естественным трендом продолжала расти. Это значит, что при Ликсутове было упущено значительное время для проведения подлинно системных преобразований в транспортной системе города, проведение которых в будущем будет сталкиваться с намного более серьезными трудностями.

Эти, по сути, провальные результаты являются прямой ответственностью ошибочно выбранного Ликсутовым и его командой курса на деавтомобилизацию Москвы и насильственное насаждение в городе приоритета для общественного транспорта, который оказался совершенно неподготовленным для решения такой задачи. Системные ошибки Ликсутова стали, прежде всего, следствием:

- Его профессиональной неподготовленности к роли «транспортного шефа» столицы – незнакомства с основами функционирования транспортной системы столицы, отсутствия практического опыта работы в этой системе и пользования этой системой (что является следствием проживания вне Москвы до 1998 года, и последующего переезда в столицу уже в роли привилегированного богатого коммерсанта, пользовавшегося эксклюзивными средствами передвижения). Столице в этой роли нужен был профессионал, глубоко знакомый с проблемами транспортной системы Москвы, а не абсолютный чужак, имеющий весьма отдаленное, «книжное» представление о работе этой системы.
- Отсутствия у Ликсутова практического опыта работы и управления за пределами «тепличных» проектов, реализованных в преференциальной среде при широкой поддержке влиятельных государственных покровителей в условиях эксклюзива и монополии («Юнитранс», «Трансгрупп», «Аэроэкспресс» и т.п.). Нужно помнить, что Ликсутов выращивал свои бизнесы при поддержке админресурса, что делает его человеком, глубоко далеким от понимания базовых принципов создания стоимости в конкурентной среде, нужд честных предпринимателей, среднего класса, зарабатывающего себе на жизнь на конкурентном рынке труда.
- Общего негативного влияния нынешней закрытой среды принятия решений и клановой системы управления, где «своим» чиновникам, по каким-то причинам имеющим некое высшее покровительство, предоставляется широкий карт-

баланс без несения должной ответственности перед обществом и за результаты собственной работы⁴⁷.

- Наличия прямого и явного конфликта интересов, искажающего его мотивацию при выработке стратегических решений (см. выше).
- Ставки на узкий круг поддакивающих экспертов и пропагандистов вместо широкой презентации и общественного обсуждения концептуальных идей по такой сложной проблеме, как развитие транспортного комплекса Москвы.

В общем и целом, к сожалению, все это в полной мере отражает общую стилистику работы действующей российской власти. Однако в данном случае ответственность за провалы в транспортной политике Москвы еще и персонифицирована.

Во всем ли прав автор настоящего доклада? Вовсе не обязательно. Я выражаю лишь свое мнение как человек, имеющий определенное профессиональное представление о транспортных проблемах и являющийся (в отличие от Собянина и Ликсутова!) многолетним пользователем московского общественного и автомобильного транспорта со стажем более чем в 30 лет.

Любые комментарии и критика в отношении нашего доклада только приветствуются. Видение будущего московской транспортной системы, разумеется, может быть и иным.

Чего хочется добиться публикацией данного доклада – так это того, чтобы идеи и развилки по стратегии и тактике политики развития транспорта в Москве обсуждались открыто и системно. К сожалению, сегодняшняя стилистика работы команды Собянина и Ликсутова этого совершенно не предполагает, что ведет к крайне вредным последствиям для нашего города. Настоящий доклад призван обратить внимание широкой общественности на этот факт, и способствовать кардинальному изменению вектора городской политики в области развития транспорта.

⁴⁷ Достаточно вспомнить, как решительно руководство московской мэрии отвело Ликсутова от удара и подозрений после трагической аварии в московском метро 15 июля 2014 года, когда было заявлено, что обеспечение безопасности метрополитена якобы «не входит в сферу его ответственности» – но это ложь, которая прямо противоречит пунктам 6.34, 6.39, 6.40, 6.49 Положения о Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, утвержденного постановлением Правительства Москвы №32-ПП от 15 февраля 2011 г.

ОБ АВТОРЕ



Владимир Милов – председатель партии «Демократический выбор» и директор Института энергетической политики, в прошлом заместитель министра энергетики Российской Федерации. В течение работы в правительственных структурах (1997-2002 гг.) и Центре стратегических разработок (2001 и 2003-2005 гг.) был близок к проблемам транспорта: в 2001 г. по поручению руководства Минэкономразвития участвовал в подготовке окончательной редакции постановления Правительства РФ от 18.05.2001 г. «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте», в 2003 г. был награжден благодарностью министра транспор-

та РФ Сергея Франка за участие в разработке Транспортной стратегии России.

Проживает в Москве с 1982 года. Пользователь общественного транспорта Москвы с более чем 30-летним стажем. В 2002-2009 годах пользовался служебными и личными автомобилями, однако впоследствии продал машину и с тех пор преимущественно пользуется общественным транспортом.

Автор выражает признательность Церену Церенову, Петру Милованову, Сергею Жаворонкову и Наталье Степановой за помощь в обсуждении идей, положенных в основу настоящего доклада.

**Вы можете направлять ваши комментарии
и предложения по настоящему докладу
и транспортной политике в Москве
по электронной почте:
milov@demvybor.ru.**

**Подробнее об идеях автора доклада
и его коллег по транспортной политике
в Москве читайте здесь:
http://demvybor.ru/moscow_transport.html**