

Вадим
ДонченкоЛеонид
Липсиц

Перекресток

Детальный анализ существующего законодательства об организации дорожного движения свидетельствует, что четкое понимание ответственности различных структур исполнительной власти в этой сфере отсутствует. Это и стало лейтмотивом Всероссийской конференции "Перекресток дорог. Перекресток полномочий", прошедшей в рамках Международного автотранспортного форума.

Все дороги, все пути...

Перегруженность улично-дорожной сети не всегда имеет транспортные причины. Темпы строительства дорог отстают не только от уровня автомобилизации, но и от градостроительства. И если в странах старой Европы постепенно удается синхронизировать развитие дорожного хозяйства с градостроительством, то у нас такие вопросы - на стадии становления.

На пленарном заседании, которое провел директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Леонид Липсиц, пришли к выводу, что без учета международного опыта, имеющихся хороших примеров в России, эффективно взаимодействия различных уровней власти и административных структур, общественных организаций и объединений законодательные инициативы не будут реализованы. Эксперты научно-исследовательского института автомобильного транспорта (ОАО "НИИАТ") утверждают, что в российских городах с населением более 250 тыс. человек транспортные заторы стали серьезной проблемой, а города-миллионники уже задыхаются в заторах: строительство значительно опережает модернизацию улично-дорожной сети (УДС). Выступая на конференции, научный руководитель

ОАО "НИИАТ" Вадим Донченко признал такую ситуацию тревожной, т. к. перегруженность УДС на нынешнем этапе порождает массу проблем, которые необходимо решать.

В большинстве стран ЕС действует коммюнике Еврокомиссии "На пути к целевой стратегии развития городской среды обитания", очерчивающее три основных подхода к решению проблем транспортного коллапса. При соответствующей адаптации эта программа подойдет для РФ.

Российские ученые предложили первоочередные действия и решения для обеспечения "устойчивости" городских транспортных систем. В их числе приоритетное развитие городского электротранспорта с дальнейшим развитием систем массовых транзитных перевозок пассажиров (метро, скоростной трамвай, и др.).

В Московском регионе уже формируют единую программу развития транспортной инфраструктуры Москвы и области. Исполнительным органом этой программы является автономная некоммерческая организация "Дирекция Московского транспортного узла". Вся работа этой организации основывается только на аналитических расчетах.

Непродуманная транспортная политика и хаотичное развитие терминально-складских объектов в прошедшее десятилетие, привели к дополнительному росту нагрузки на автомобильные дороги федерального и регионального зна-

