

КРАТКИЕ СООБЩЕНИЯ

УДК 528.94

В.С. Тикунов¹**МЕТРО ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ, ИЛИ КАК РЕКОНСТРУИРОВАТЬ
ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ В МОСКВЕ**

Предложена конкретная модель двухуровневого транспортного движения на примере Ленинского проспекта г. Москвы. Описана идея транспортных развязок и сочетания дорог для автомобильного движения и линий метро.

Ключевые слова: метро, автомобильный транспорт, Москва.

В ряде городов страны, и прежде всего в Москве, власти прикладывают множество усилий и тратят немалые средства на улучшение транспортной ситуации, а “неблагодарные” жители иногда еще и протестуют против “улучшений”. Недавний пример — план реконструкции Ленинского проспекта в Москве, когда инициативные группы противников плана приложили немалые усилия и при поддержке международно-признанных авторитетов добились его отмены. Лозунг “Вы хотите жить рядом с МКАД?” убедил многих в необходимости пересмотра проекта. Действительно, малопривлекательно жить рядом со скоростной магистралью, а Ленинский проспект согласно проекту рассматривался только как транспортная артерия.

С нашей точки зрения, план реконструкции должен быть комплексным и вести к минимальным нарушениям сложившейся структуры города. Не следует улучшать одну сферу жизни за счет другой, а нужно искать некоторый оптимум за счет разумных компромиссов. Что же можно предложить в рассматриваемом случае? Лучший вариант — это прокладка метро неглубокого заложения, а над ним двухуровневая дорога (первый уровень прямо над линией метро, а второй чуть ниже уровня земли). Метро от ст. Столбово в Новой Москве до будущей ст. ул. Новаторов (пересечение ул. Новаторов и Ленинского проспекта) в планах строительства и эту ветку можно продолжить, например, до пл. Гагарина.

Нам доводилось уже писать о преимуществах двухуровневых дорог в газете префектуры Юго-Западного административного округа Москвы “За Калужской заставой” (2010, № 40) и кратко в газете “Аргументы и факты” (2010, № 47). В этом случае ширина проезжей части на поверхности земли может быть сильно заужена и дополнительно засажена деревьями, но при этом реконструкция позволит увеличить транспортный поток сразу в 2 раза. Осуществить организацию движения можно так,

чтобы поток в центр шел бы по второму уровню, а из центра — по первому, т.е. сделать его двухуровневым. Это обезопасит движение, так как нельзя будет ездить по встречной полосе, сэкономят место на разделительной полосе, избавит от светофоров, позволит легко организовать развязки, а реконструкция будет намного дешевле, чем строительство дублера дороги в районах со старой застройкой (что также когда-то планировалось). Кроме того, станет легче организовать пешеходные переходы, разместить продовольственные магазины (которых здесь почти не осталось), общественные автостоянки у крупных магазинов, парковки и гаражи для жителей. Это попутно решает три проблемы — безсветофорное движение с легкой организацией развязок, размещение магазинов в шаговой доступности и ликвидация стихийных стоянок во дворах.

Технически перестроить движение можно исходя из существующей ширины дороги (8 полос и разделение между ними превращаются в 9 полос). На первом уровне крайние правая и левые полосы отдаются общественному транспорту (в одном направлении общественный транспорт движется навстречу основному потоку), их можно огородить столбиками. Оставшиеся 7 полос используются следующим образом — средняя полоса — для машин с наибольшей скоростью, две ближайших полосы от полос для общественного транспорта используются как полосы разгона и торможения при съездах и разворотах, уводя и принимая потоки влево или вправо за счет опускания или поднятия над полосами общественного транспорта. Полосы торможения и разгона следуют одна за другой, до и после съезда/выезда на трассу, соответственно. Пересекающие магистрали уходят под дорогу в виде туннелей и к ним примыкают съезды/выезды, на втором уровне (7 полос) — центральная полоса скоростная, крайние слева и справа полосы для разгона/торможения. Схема развязок для двухуровневой магистрали представлена в работе автора

¹ Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, географический факультет, кафедра географии мирового хозяйства, профессор, докт. геогр. н.; e-mail: vstikunov@yandex.ru

[Тикун, 2014] в виде фотографий разных ракурсов трехмерной виртуальной модели транспортного движения, а также в виде анимации на сайте <http://icsu-wds.ru/index.php/ru/2013-04-09-19-12-50/our-projects/15-balanced-developing-of-rural-areas>. При этом на поверхности земли можно оставить по одной полосе для подъезда жителей к своим домам, а остальное место может быть отдано мамам с колясками, лавочкам и кустам. Выхлопные газы из автомобильного метро утилизируются, жители вдоль

магистрали дышат чистым воздухом, при этом углекислый газ может отчасти использоваться и для стимулирования роста травы и растений на поверхности. Сделанное предложение следует рассматривать как идею, а не как конкретную разработку для Ленинского проспекта.

Для территории Новой Москвы имеет смысл проанализировать возможность создания двухуровневых дорог над проектируемыми линиями метро, где пока легко зарезервировать место под развязки.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

REFERENTS

Тикун В.С. О комплексности развития городских территорий // Управление развитием территории. 2014. № 1. С. 29–30.

Tikunov V.S. O kompleksnosti razvitiya gorodskih territoriy [On the integrity of urban development], Upravlenie razvitiem territoriy, 2014, no 1, pp. 29–30.

Поступила в редакцию
24.02.2015

Tikunov V.S.

SUBWAY FOR MOTOR CARS, OR HOW CAN WE RECONSTRUCT THE LENINSKY AVENUE IN MOSCOW

A model of two-level traffic organization is proposed for the case study of the Leninsky Avenue in Moscow. The concept of interchanges and combining subways and motor roads is discussed.

Key words: subway, motor transport, Moscow.