

Collection by gagarinalg.ru

Потенциал Москвы–реки



Автор: Вячеслав ЛЮБОВ, обозреватель «ТР»

Источник: [Транспорт России](#)

Вопрос об организации регулярных пассажирских перевозок по главной водной артерии столицы из разряда многообещающих, но рассчитанных на среднесрочную перспективу, постепенно переходит в плоскость практических решений. В руководстве мэрии заявляют, что город готов субсидировать пассажирские перевозки по Москве–реке. По мнению заместителя столичного мэра по вопросам транспорта и развития дорожно–транспортной инфраструктуры Максима Ликсутова, водное такси, например, может стать регулярным видом общественного транспорта, ходить по расписанию и перевозить определенное количество людей исходя из сезонности и точек посадки.

Впрочем, ряд специалистов не разделяют оптимизма городских властей. Еще при Юрии Лужкове рассматривалось предложение пустить по реке водное такси или маршрутные катера. Предполагалось использовать речные автобусы на 20 пассажиро–мест, но выяснилось, что для реализации проекта необходимо прежде просчитать логистические и экономические аспекты. Разовая поездка по реке, как известно, намного дороже, чем на наземном городском транспорте. Кроме того, практически не созданы условия для

быстрой пересадки пассажиров с речного на другие виды городского транспорта.

Необходимо также подготовить прибрежную инфраструктуру к безопасной посадке–высадке пассажиров. Нужен штат обученных дежурных, матросов, которые будут помогать причаливать судам. И что со всем этим персоналом делать в межнавигационный период?

По мнению ряда экспертов Международной академии архитектуры, с точки зрения судоходства Москва–река весьма зарегулирована. Уровень глубин на протяжении многих лет поддерживается искусственно, река в черте города фактически состоит из каскада русловых водохранилищ, образованных тремя гидроузлами – Перервинским, Карамышевским и им. Трудкоммуны. На сегодняшний день в городе для судоходства открыто всего 42 км реки, причем на трех независимых участках.

Немало ограничений в судоходстве по Москве–реке связано с технологией работы шлюзов. Шлюзовая система реки создавалась в 30–40–х годах прошлого века и с тех пор не претерпела радикальных изменений. Сейчас пропускная способность шлюзов крайне низкая, графики прохождения судов составляются на много месяцев вперед, поэтому ни туристический, ни малотоннажный флот через шлюзы не ходит. Для грузового флота движение по реке, особенно в центре города, также проблематично – суда не могут пройти под низкими пролетами мостов.

Нельзя забывать и о том, что для полноценного судоходства необходима система причалов. На данный момент далеко не все московские берега укреплены хотя бы техническими подпорными стенами, не говоря уже о полноценных набережных и причалах. Кроме того, эксплуатация каждого речного судна связана с целым рядом технических сложностей. Непонятно, где на узкой, извилистой реке размещать плавучие заправки, где проводить ремонт и техобслуживание судов. По мнению некоторых экспертов, на Москве–реке целесообразнее развивать маломерный туристический флот и соответствующую инфраструктуру.

Между тем председатель Общественного совета при Минтрансе России, авторитетный транспортный эксперт Михаил Блинкин считает, что наличие очевидных трудностей не должно останавливать специалистов. И здесь важно изучить зарубежный опыт, которого сегодня немало. С конкретными предложениями по интегрированию Москвы–реки в

общегородскую транспортную систему выступает Владимир Якунчиков, проректор по научной работе Московской государственной академии водного транспорта. По его мнению, городу нужен скоростной транспорт вдоль Москвы–реки, например, от Печатников до Красной Пресни и обратно. Он должен обладать скоростью порядка 40 км в час. Сейчас прорабатывается данная проблема. Это будет состав, набранный из нескольких кабинок и перемещающийся по рельсам, проложенным вдоль берегов Москвы–реки.

При этом остановки должны располагаться недалеко от станций метро. В цепочку надо завязать станции «Коломенская», «Павелецкая», «Китай–город», «Парк культуры», «Октябрьская» и «Выставочная». Здесь должны быть крытые пересадочные узлы. Этот транспорт не будет мешать движению прогулочных катеров и грузовых барж. Он реален в исполнении и, с большой уверенностью можно сказать, вызовет интерес у инвесторов.

Высказывается также мнение, что водные трассы, подобные Москве–реке, могут скорее служить не для транспортных, а для туристических и развлекательных целей. Из–за извилистого русла и неширокого фарватера скорость передвижения по ней пассажирских теплоходов – до 15 км в час.

Судам большой вместимости здесь трудно маневрировать. К тому же они создадут сильную волну. Поэтому полноценным и самостоятельным общественным транспортом речные такси сделать сложно. Другой минус – по реке с узким фарватером ходят много судов, с которыми будет непросто разминуться, особенно в центре города. Но, с другой стороны, например, в районе Химкинского водохранилища подобный транспорт был бы востребован. объезжать эту водную преграду на наземном транспорте неудобно и долго.

Взвесив все доводы «за» и «против», правительство столицы недавно приняло решение, что пассажирскими и грузовыми перевозками по столичным рекам займется Мосгортранс. В устав ГУП внесены соответствующие изменения. К началу 2015 года будут подготовлены предложения, как улучшить взаимодействие речной навигации с общественным транспортом в городе.

По мнению экспертов, речные перевозки помогут решить локальные проблемы пробок, но для этого причалы должны размещаться недалеко от станций метро. Кроме того, будут подготовлены предложения по созданию пунктов быстрой погрузки и выгрузки на Москве–реке и выбраны места для одного–двух пилотных проектов. Власти города также могут обязать строителей вывозить грунт и мусор с объектов в прибрежной зоне

исключительно по реке, равно как и завозить песок в Москву. Пилотный проект может быть реализован на территории ЗИЛа.

Помимо этого планируется проанализировать объемы и динамику рынка речных перевозок в Москве, количество, габариты причалов, конкурентоспособность речных перевозок по отношению к другим видам транспорта. На оценку текущей ситуации и разработку альтернативных моделей рынка речных перевозок в Москве может быть потрачено почти 62 млн рублей.

В настоящее время в столице разрабатывается проект благоустройства набережных Москвы–реки, которые должны стать единым общественным пространством. На освоение водной артерии, создание пристаней и облагораживание берегов может быть потрачено до 100 млрд рублей. Столичная судоходная компания (ССК) готова помочь Мосгортрансу с обслуживанием маршрутов на Москве–реке. Город будет участвовать в проекте по использованию русла Москвы–реки для улучшения транспортной ситуации. Возле причалов необходимо строить перехватывающие парковки. В свою очередь, ССК готова строить новые теплоходы в лизинг, модернизировать старый флот и работать на маршрутах. Что касается взаимодействия водного и городского транспорта, то проблема здесь, считают перевозчики, в том, что пассажирам сегодня трудно пересаживаться «с воды» на метро. Причалы, которые сейчас действуют на Москве–реке, находятся далеко от станций метро. Например, от причала «Крымский мост» до «Парка культуры» надо идти около 15 минут, от «Устьинского моста» до «Китай–города» – 20 минут. На станцию «Воробьевы горы» попасть с причала практически невозможно.

Городские власти в настоящее время работают над созданием новой модели рынка речных пассажирских и грузовых перевозок. Предполагается увеличить объемы речных грузоперевозок в два раза. По данным столичного департамента транспорта, до конца года будут сформированы модель рынка и система управления развитием сектора речных пассажирских и грузовых перевозок. Для увеличения объема грузоперевозок на Москве–реке должны появиться новые точки разгрузки.

Правительство Москвы проводит комплекс работ по повышению эффективности транспортной системы города, и одна из основных задач – увеличить объемы перевозок грузов на 50% по Москве–реке, а также сформировать отвечающую целям и задачам города модель рынка речных пассажирских и грузовых перевозок.

По подсчетам Минтранса России, пропускная способность Москвы–реки составляет 32 млн т. По воде перевозят в основном инертные грузы – песок, щебень, гравий. Для перевода большего количества инертных грузов на воду необходимы новые точки разгрузки. В настоящее время вместо Северного речного порта строится Дмитровский мультимодальный центр, территорию Западного порта реорганизуют под строительство жилья, то есть крупных точек, кроме Южного порта, практически не остается. Кроме того, необходимо строить демпферные склады. Основные склады появятся возле ЦКАДа, это касается и водных, и сухопутных перевозок.

Московское речное пароходство уже обратилось в министерство транспорта Московской области с просьбой организовать причалы для строительства ЦКАДа. Речь идет о местах, где ЦКАД на юге пересекает Москву–реку в районе Бронниц и канал имени Москвы на севере. Причалы можно организовать в непосредственной близости от стройки.

В августе нынешнего года дан старт приему заявок на участие в международном конкурсе на разработку градостроительной концепции развития набережных и прилегающих территорий Москвы–реки. Как заявил главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов, НИиПИ Генплана столицы выполнил работу по сбору исходных данных, благодаря чему городские власти располагают полной картиной того, что происходит с главной водной артерией столицы. Эта картина и станет основой для работы конкурсантов над градостроительной концепцией развития Москвы–реки. Цифры, которые озвучил Сергей Кузнецов, не оставляют сомнений в том, что это действительно мегапроект, колоссальный по своей значимости и по объему работ. Общая площадь прибрежных территорий, по которым предстоит творческая работа участников конкурса, составляет не менее 3,5 тыс. га.

Территория же под самой Москвой–рекой – 10 400 га, или 10% территории города в старых его границах. При этом к реке тяготеет еще большее число площадей. По оценке Москомархитектуры, до 20% столичной территории в той или иной степени испытывает влияние Москвы–реки.

Проект развития территории Москвы–реки направлен на формирование в городе открытых общественных пространств. Его цель – сделать прибрежную зону максимально доступной. Будущая застройка берегов должна способствовать активному развитию использования водного пространства не только в целях жилищного строительства и отдыха, но и развития системы водного общественного транспорта.

При подготовке к конкурсу отдельная аналитика была проведена по мостам и транспортной связанности берегов. Она, увы, неутешительна. Если в центре имеется приличная плотность мостов, сопоставимая с европейскими городами, то на периферии наблюдаются огромные прорехи. Особенно на юго–востоке города, где расстояние между мостами достигает более 17 километров. Поэтому на преодоление реки в этих районах приходится тратить слишком много времени. Из 35 мостов лишь 4 являются пешеходными. По словам Сергея Кузнецова, строительство новых мостов будет способствовать развитию поперечных транспортных связей. При этом Москва–река перестанет быть естественным разделителем городской ткани. При развитии транспортной функции Москвы–реки в ее акватории могут появиться и транспортно–пересадочные узлы, объединяющие различные виды транспорта.

Экспертное сообщество считает, что в реке скрыт большой инвестиционный потенциал. В качестве примера можно привести Гамбург, где после проведения аналогичного конкурса этот инвестиционный потенциал был с успехом реализован. Таких примеров много в Испании, Франции, Норвегии, других странах. К слову, ряд городов, где это было сделано, по климату практически не отличаются от Москвы, но это не мешает им большую часть года использовать реки в качестве транспортных артерий.

По данным НИИПИ Генплана, сегодня в транспортную инфраструктуру Москвы–реки входят более 70 причалов, в том числе 10 грузовых, два десятка грузовых портов. Однако береговая транспортная инфраструктура на реке распределена неравномерно. Из–за этого, например, туристические поездки по реке практикуются в основном на северо–западе. На юго–востоке их практически нет, хотя здесь река вполне пригодна для судоходства. Не очень эффективно используются и возможности реки для перевозки различных грузов. Из 60 млн тонн общего грузопотока в Москве водный транспорт берет на себя сейчас около 9 млн. В советские времена эта цифра была куда выше.

Словом, транспортный потенциал у реки есть, и задача состоит в том, чтобы его максимально использовать.

25.09.2014

Collection by gagarinalg.ru