

Северный «тупик»

10.07.2015



Точка затора

Здесь на участке ул. Кедровой между Краузе и Охотской в районе первого Грузинского переулка имеется железнодорожный переезд, являющийся одной из проблемных точек для автомобильного движения.

Согласно исследованию лаборатории «Информационные технологии на транспорте» СГУПС, скорость движения транспорта на участке от Краузе до Охотской в часы пик не превышает 15 км/ч без учета ДТП, дорожных работ и закрытия переездов. Специалисты лаборатории пришли к выводу, что если реконструировать железнодорожный переезд, расширив его до четырех полос (в настоящее время их две – Ред.) и сделать на нем современное покрытие скорость на этом участке возрастет до почти 33 км/ч.*

НДН.инфо также обратился в аналитическую службу компании «Яндекс» за прояснением ситуации. Летом пробок в городе заметно меньше, чем в другое время года, поэтому для анализа ситуации был выбран апрель 2015 года. Аналитики на основе данных сервиса «Яндекс.Пробки», пришли к выводу, что в будние дни в утренний час пик основные заторы на Кедровой улице формируются на участке от улицы Кубовой до первого Мочищенского шоссе, то есть за железнодорожным переездом. В это время на дорогу от Северного объезда до переезда (расстояние, согласно данным карты «2ГИС», составляет 2 км – Ред.) водители в среднем тратят около трех минут. От переезда до шоссе – еще 12 минут (около 2,3 км).

«При этом скорость движения до переезда составляет 45-50 км/ч, на переезде

водители вынуждены снижать её до 13 км/ч, а на участке от переезда до Мочищенского шоссе ещё больше – до 11 км/ч. По вечерам в обратном направлении скорость движения от первого Мочищенского шоссе до переезда составляет около 40 км/ч. В районе железнодорожного переезда, на участке от улицы Кубовой до посёлка Озёрный, она снижается до 10 км/ч. Затем снова возрастает – до 40 км/ч», – отмечают аналитики. Это означает, уточняют они, что в утреннее время переезд не является основной причиной формирования пробок на Кедровой. По вечерам же, в обратном направлении, переезд действительно тормозит поток, но при этом на всю дорогу с учётом пробок водители теряют не более 10 минут, заключают в «Яндексе».

«Стоит учесть, что сейчас ведётся реконструкция Мочищенского шоссе. Уже в сентябре, при наступлении бизнес-сезона, станет понятно, как она повлияет на движение в северном направлении в целом», – говорит региональный представитель компании Ольга Молодан.

В мэрии меж тем намеревались уже приступить к расчетам и осмечиванию этого проекта. Начальник управления дорожного строительства Юрий Алексеевский написал в филиал РЖД – Западно-Сибирскую железную дорогу (ЗСЖД) обращение с просьбой предоставить технические условия. Однако, ответ был неожиданным – расширять проезжую часть на переезде нецелесообразно.

Обратите внимание

Председатель совета директоров группы компаний «Стрижи», активно ведущей жилищное строительство в северном направлении, депутат горсовета Новосибирска Вячеслав Илюхин решил обратить на эту проблему внимание общественности и написал обращение к СМИ.

Он, в частности, указывает на тот факт, что Мочищенское шоссе по генплану Новосибирска является улицей общегородского значения. А РЖД – отдельный хозяйствующий субъект, который извлекает прибыль и функционирует в городе.

По его словам, в настоящее время готовятся решения о количестве полос движения, регулировке, возможном строительстве двухуровневых развязок, количестве разгонных полос, наличии светофоров и режиме их работы и т.д. На этой основе будет разработано техническое задание и проведены проектные работы для участка дороги от Мочищенского шоссе до ул. Краузе. Илюхин называет это третьим этапом реконструкции шоссе, после расширения дороги на участке шоссе от ул. Жуковского до Дачного шоссе.

«На сегодняшний день существует четыре ветки дорог, соединяющих северное направление и центральную часть города: Мочищенское шоссе, ул. Богдана Хмельницкого, ул. Объединения и ул. Фадеева. И все они, так или иначе, пересекают вышеупомянутую железнодорожную ветку (она протягивается от 1-го Грузинского переулка до Станции Новосибирск-Восточный), обслуживающую несколько промышленных предприятий», – отмечает Илюхин.

Ссылаясь на выводы экспертов, он утверждает, что закрытие переезда на одну минуту замедляет движение транспорта несущественно, а перекрытие дороги на

пять минут – парализует магистраль на все время пиковых нагрузок. «Поэтому было бы целесообразным перенести график курсирования подвижных составов на ночное время», – считает он.

Мэр предлагает договориться

Перед тем как обратиться к СМИ Вячеслав Илюхин написал обращение к мэру Новосибирска Анатолию Локтю. Обрисовав ситуацию вокруг железнодорожного переезда, он попросил градоначальника привлечь Западно-Сибирскую железную дорогу к участию в реконструкции железнодорожного переезда на Кедровой, а также на других переездах, затрудняющих автомобильное движение на севере Заельцовского и Калининского районов.

Также он просит мэра инициировать корректировку графика движения грузовых поездов, сместив его с дневного на ночное время, дабы не мешать движению автомобильного транспорта.

Анатолий Локоть ситуацией владеет. На заседании Общественного совета 30 июня он заявил, что рассчитывает найти общий язык с ЗСЖД по этому вопросу и продолжить реконструкцию магистралей в северном направлении.

РЖД ждет новых предложений...

Казалось бы, все сходится: власти, бизнес, чаяния автомобилистов, жителей северных районов города за реконструкцию железнодорожного переезда, за увеличение пропускной способности ул. Кедровой. Осталось только составить проект и найти деньги. Однако владелец переезда (РЖД) с этой инициативой не согласен.

В ответе (есть у НДН.инфо) на обращение мэрии о выдаче технических условий на реконструкцию переезда главный инженер ЗСЖД Владимир Цимерман указал восемь причин того, почему расширение переезда до четырех полос, по мнению компании, нецелесообразно. В их числе такие пункты, как перенос стрелки, реконструкция здания поста дежурного по переезду и системы видеонаблюдения, перенос напольных светофоров и т.д.

Вместо реконструкции Цимерман предлагает мэрии рассмотреть «альтернативные варианты организации автомобильного выезда из Новосибирска в направлении Северного обхода».

В ответ на запрос НДН.инфо в ЗСЖД прояснили свою позицию: в 2008 г. на этом переезде уже был проведен капитальный ремонт, а в 2009 г. комиссия при правительстве Новосибирской области по обеспечению безопасности дорожного движения рассматривала вопрос увеличения пропускной способности дорог в этой части города и пришла к выводу, что единственным решением на данном направлении при увеличении транспортного потока является строительство многоуровневой развязки.

Железнодорожники говорят, что хотели бы четкого обозначения позиции со стороны мэрии, после чего можно было бы вести какие-либо дальнейшие переговоры по дальнейшей судьбе переезда у первого Грузинского переулка.

*Информация предоставлена ГК «Стрижи»

Павел Быковских

Фото предоставлено ГК «Стрижи»