

ПЕРЕД ТОСТОМ

В День города строители отработают о сдаче нового участка третьего транспортного кольца в Лефортове



ФОТО АЛЕКСАНДРА ВОЛОДИНА

В минуты, когда ножицы в руках высокого начальства разрежут алую ленточку и ревуший поток машин вольется в пахнущую свежим асфальтом автомагистраль, прозвучат теплые слова в адрес дорожников и властей города. Стройка в Лефортове буксовала около десяти лет: не хватало средств, общественность беспокоилась за судьбу старинных памятников архитектуры. Потребовалось время, чтобы найти нестандартные технические решения, использовать для рытья тоннеля уникальную технику. Теперь эти тревоги и заботы позади. А к 7 декабря, как сообщили мне в АО «Мосинжстрой», все работы на третьем транспортном кольце будут завершены.

Появится не просто новая автомагистраль, которая разгрузит другие транспортные артерии столицы, но и памятник инженерной мысли. Более половины всей протяженности третьего кольца составляют транспортные развязки и тоннели. Среднее расстояние между ними - 950 метров. Восемь полос, средняя скорость движения, которая заложена проектировщиками, - 100 километров в час.

Подземные переходы, эстакады, многоуровневые пересечения улиц и железных дорог - все это инженерные составляющие новой магистрали.

Лавина машин хлынет от Лефортова на юг, к площади Гагарина и Лужникам, а дальше по Беговой улице и Суцескому Валу, мимо Рижского вокзала к берегам реки Яузы...

- Знаете ли вы, что протяженность третьего транспортного кольца около 35 километров? - встретил меня начальник отдела Научно-исследовательского и проектного института (НИИПИ) Генплана города Москвы, известный эксперт Михаил Крестмейн.

- Всего-то? - Конечно, это немного, если учесть, что дефицит сети магистральных улиц составляет сегодня 300 километров.

Михаил Германович не оговорился, 300 км - это сегодня необходимый минимум, без которого движение в столице в ближайшие лет пять может оказаться парализованным.

Москва, как и история, развивалась по спирали. В начале XIX века смахнули крепость Белого города, на ее месте образо-

валось Бульварное кольцо - от храма Христа Спасителя до реки Яузы - длиной всего 10 километров. Почти через столетие, в 30-х годах прошлого века, вырубил знаменитые сады, росшие на месте старинного Земляного Вала. Освободившуюся территорию закатали в асфальт - и появилось всем привычное Садовое кольцо протяженностью 16 километров. Оно было главной кольцевой магистралью до конца 1950-х годов, когда Москва шагнула за пределы исторических окраин, вобрав в себя множество подмосковных городов и поселков. Тогда же появилась МКАД протяженностью почти 120 километров. В 90-х годах Московскую кольцевую дорогу реконструировали. Ее расширили, построили новые развязки. Но к концу реконструкции стало ясно, что дорога будет загружена транспортом под завязку и необходимо третье транспортное кольцо. Как известно, его строительство не стали откладывать в долгий ящик. Но...

Сегодня ситуация, как в зеркале, отражает картину, которая сложилась на автодорогах после реконструкции МКАД...

- Темпы прироста автопарка в столице в последние годы увеличились в пять раз, - говорит Михаил Крестмейн. - Это привело к тому, что дорожно-мостовое строительство отстает от реальных потребностей. Около 80 процентов улиц и магистралей, особенно в центре, работают на пределе пропускной способности.

По подсчетам кандидата технических наук, сотрудника НИИПИ Генплана города Москвы Александра Красникова, 15 процентов всей транспортной нагрузки берет на себя Садовое кольцо, 69 - МКАД. Когда будет полностью открыто третье транспортное кольцо, количество машин на Садовом уменьшится всего на 15-20 процентов. Но ненадолго. Уже сегодня у дорожников есть все основания предполагать, что и на новом кольце в недалеком будущем возникнут проблемы. Слово, не пророк асфальт на новой автомагистрали - строй следующую...

У Москвы есть необходимая строительная база и проектных институтов хватает. Нет главного - денег.

Основной объем строительства финансируется территориальным дорож-

ным фондом, частично помогал городской бюджет. Но по инициативе федеральных властей доходы фонда были урезаны. За счет чего? В основном за счет отмены налога на пользователей автодорог. В прошлом году Москва получила на дорожное строительство из налоговых источников 35,6 миллиарда рублей. Плюс еще из федерального бюджета 3,7 миллиарда в качестве субвенций. Этого крайне недостаточно. В следующем, 2004 году столица может собрать на дорожное строительство за счет всех источников финансирования: акцизов, транспортного налога и других налоговых сборов - лишь 15,4 миллиарда рублей. Субвенции федерального центра должны составить не менее 10 миллиардов рублей. Но и при таком раскладе прогнозируется дефицит более 10 миллиардов рублей. Как закрыть эту брешь? Вопрос не из легких... Но ответ на него надо искать уже сегодня.

Финансовый дефицит, дефицит дорог... Словечко «дефицит», которое, казалось, навсегда кануло в Лету, опять выплывает во всей своей неприглядной сути.

- Если бы у нас были деньги, - рассуждает Михаил Германович, - то сначала надо было строить не третье транспортное кольцо, а сразу - четвертое. То есть вести реконструкцию дорожной сети более масштабно. От окраин - к центру.

- Но о четвертом кольце разговоры давно идут...

- Вот именно - разговоры!

- То есть?

- У нас что-либо проектировать начинают лишь в том случае, когда на строительство уже выделены деньги. Когда средств нет, то дело не идет дальше деклараций о намерениях. Есть, конечно, примерные наметки, где должно быть проложено четвертое транспортное кольцо. По улице Народного Ополчения, Минскому шоссе, далее - на юг - по Ломоносовскому проспекту, затем - в район Коломенского и по окружности Московской кольцевой железной дороги на севере столицы...

Чтобы столичный транспорт вышел из состояния перманентных заторов и человек за рулем вздохнул спокойнее, необходимо довести протяженность столичных магистралей до 3100-3300 километров. Сегодня она не превышает 1235 км. А плотность дорожной сети увеличить в полтора раза. Все эти цифры есть в Генплане Москвы. Но автомобилистам, да и властям города от этого не легче...

Поэтому, когда в очередной раз будут произноситься тосты и поздравления, не стоит забывать, что вслед за праздником в дорожном хозяйстве столицы последуют будни. Тяжелые будни...

Александр АСТАФЬЕВ

ИНФОРМ БЮРО

БЕСПРЕДЕЛУ МОСЭНЕРГО БУДЕТ ПРЕДЕЛ

Столичные власти намерены создать собственную энергосистему - реального конкурента ОАО «Мосэнерго». Об этом заявил в субботу, 9 августа, мэр Юрий Лужков.

По его словам, это необходимость, обусловленная тем, что работа Мосэнерго, кпд которой не превышает 20-30 процентов, не соответствует потребностям энергообеспечения москвичей и городской промышленности. Возросшее количество аварий становится аномальным и очень опасным. По мнению мэра, если в Мосэнерго не произойдет смена руководства и не изменится политика тарифов, городу даже грозит катастрофа. Чтобы ее избежать, необходимо создавать малые станции с высоким кпд - альтернативную монополию Мосэнерго системе.

СВЯБОТА, 9.08

ЧП В ТРАМВАЕ

В одном из московских трамваев в воскресенье, 10 августа, случилось ЧП - кислотные ожоги различной степени тяжести получили сразу несколько человек. Инцидент произошел в ВАО около Введенского кладбища в 15 часов 30 минут в трамвае, следовавшем по 46-му маршруту по улице Наличная.

Один из пассажиров трамвая вез 10-литровую канистру с кислотой. При резком маневре вагона он уронил опасную канистру, и емкость лопнула. Химическое вещество вылилось на находившихся рядом людей. 8 человек получили серьезные ожоги.

ВОСКРЕСЕНЬЕ, 10.08

ЛУЖКОВ УШЕЛ В ОТПУСК

Мэр Москвы Юрий Лужков ушел в очередной отпуск. Как сообщили Интерфаксу в понедельник источники в городской администрации, предполагается, что отпуск Ю. Лужкова продлится две недели. Исполнял обязанности столичного градоначальника в понедельник его первый заместитель в правительстве, руководитель стройкомплекса Владимир Ресин. А со вторника замещает городского голову вице-мэр Валерий Шанцев.

ПОНЕДЕЛЬНИК, 11.08

СТОЛИЦЕ НУЖНЫ ПРОДУКТЫ. КАК ВОЗДУХ

На очередном заседании столичного правительства рассматривались вопросы создания межрегиональной товаропроводящей системы «Московские контракты» для малых предприятий потребительского рынка Москвы, а также обсуждался ход работ по созданию экологической карты-схемы Москвы.

По словам Валерия Шанцева, главная цель «Московских контрактов» - улучшение торговли продуктами повседневного спроса. Новая товаропроводящая система должна существенно улучшить связи между региональными производителями продуктов питания и столицей.

Экологическая карта-схема Москвы оценивается специалистами как принципиально новый продукт. Это целая серия карт различного назначения. Они наглядно демонстрируют состояние самой окружающей среды, включают те объекты, которые влияют на ее состояние. Предполагается, что карты будут регулярно публиковаться, что в свою очередь позволит населению судить о состоянии окружающей среды.

ВТОРНИК, 12.08

САМЫЕ ПРИГОЖИЕ ДВОРИКИ - НА ОКРАИНЕ



ФОТО АНДРЕЯ НИКРИЧЕНОВА

По традиции накануне Дня города подводятся итоги конкурса «Московский дворик - 2003». Городская конкурсная комиссия под председательством начальника Объединения административно-технических инспекций Ивана Ищенко немало потрудились, чтобы отобрать достойные объекты для награждения. В каждом дворе, микрорайоне побывали представители рабочей группы по проведению конкурса. И конечно, на заседании разгорелись нешуточные споры. Теперь предварительные итоги после утверждения московским правительством станут официальным результатом соревнования.

На первом месте оказался двор домов № 1201 и № 1202 Панфиловского района Зеленограда. Рядом с ним на пьедестале почта - дворик, расположенный на проезде Одоевского, 3, корп. 1-6. Адрес серебряного

призера: Новоспасский переулок, д. 3. На третьем месте - дворы, расположенные на улице Чертановской, 21, корп. 1 и Олонецком проезде, 18, корп. 1.

Победитель в номинации «Самый благоустроенный двор, приведенный в порядок с помощью самих жильцов» находится по адресу: Флотская улица, 14. В номинации объектов культуры отличилась Театральная студия Стеклова (Олонецкая ул., 15). Артисты вложили в проект по благоустройству территории и собственный труд, двор рядом со студией преобразился.

Всех победителей не перечислишь, да, пожалуй, и равнато это делать: могут еще быть изменения. Но о некоторых номинантах, отмеченных на заседании комиссии, упомянуть стоит. Так, в борьбе за звание самого благоустроенного района безусловными лидерами являются Орехово-Борисово Северное и Сокол, следом за ними Южное Тушино и Отрадное, далее - снова Зеленоград (район Панфиловский) и район Мещанский, расположенный в центре столицы. Таким образом, работа коммунальщиков на окраинах столицы выглядит более результативной.

Но и центру есть чем гордиться. В номинации «Самый благоустроенный микрорайон» на первом месте Басманная слобода, а также район Алексеевский. На второй позиции - микрорайон на улице Челомея, на юго-западе столицы, и Матушкино-Савелово - в Зеленограде. Третье место заняли Марьино и кварталы, расположенные в районе Аэропорта.

Самый пригожий двор среди ведомственного жилья - в Зеленограде. Это МЖК-523 в Матушкине. С ним почетное место делит дворик, расположенный на 2-й улице Синичкина, 11а...

Список можно было бы продолжить. И мы к нему еще вернемся после официальной церемонии награждения. А пока добавим, что конкурс - это возможность отметить и работу лучших дворников. Раньше призер получал премию - 7 тысяч рублей. Сегодня все члены конкурсной комиссии, причем единогласно, предложили увеличить ее до 10 тысяч, а в будущем году - до 15.

Александр АСТАФЬЕВ

ПРЕМИИ МАСТЕРАМ ИСКУССТВ

многофункционального комплекса «Театрально-культурный центр имени Мейерхольда». В номинации «Дизайн» награжден авторский коллектив проектов фестивалей-конкурсов цветов в усадьбах «Кузьминки» и «Останкино» в 2001-2002 годах - «За возрождение российских традиций садово-паркового искусства, разработку и реализацию». В этой же номинации отмечен главный художник Музея истории Москвы Валентин Ханин - за разработку архитектурно-художественных дизайн-проектов музея храма Христа Спасителя и подземного Музея археологии Москвы. За цикл живописных работ о Москве в номинации «Изобразительное искусство» премия присуждена Эгилу Вейдеманису.

За цикл лирических композиций в скульптуре в этой же номинации отмечен Михаил Таратынов. В номинации «Хореографическое искусство» отмечены солистка балета «Кремлевский балет» Наталья Балахничева и художественный руководитель и главный балетмейстер Московского государственного академического театра танца «Гжель» Владимир Захаров.