

ОПЕРАТИВКА

Владимир МИХЕЕВ,
начальник управления по взаимодействию
с регионами и организациями транспорта
и связи префектуры ЮАО:

СДЕЛАТЬ ТРАМВАЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЕЕ «ВОЛЬВО»



Парковки в центре города - это трудная проблема, с которой сталкиваются все крупные города мира. Решить пытаются по-разному: где-то делают въезд в центр города платным, где-то по четным дням, где-то по нечетным, по нечетным - с нечетными, где-то выделяют специальные полосы на дороге только для движения общественно-

го транспорта и т. д. И все равно проблема остается. Попробуйте, например, припарковаться даже в таком не самом крупном городе, как Хельсинки, - трудно. В Париже вы можете кружить около часа в поисках пристанища... Как решить проблему в нашем городе? На мой взгляд, можно предпринять ряд шагов. Первым делом надо ограничить въезд в центр города большегрузных машин. Для этого склады и крупные оптовые базы надо выводить на окраины. В оставшиеся магазины можно завозить товары ночью, конечно, разгрузка - дело шумное, но надо использовать оборудованные площадки, не вручную разгрузку, а использовать специальные погрузчики, можно такие площадки располагать и подальше от жилья. Да и машины можно использовать для доставки товаров класса «газелей», наши зилевские «бычки» тоже подойдут.

Второе, что надо сделать, - это организовать бесплатные парковки при больших магазинах. Существует и специальное постановление правительства, обязывающее торговые центры оборудовать стоянки на своей территории. Постановление это исполняют пока только крупные магазины, такие, как «Рамстор», «Глобал Сити», «Метро»...

В-третьих, надо бороться с несанкционированным захватом земли под парковку разными организациями. Часто без оформления разрешения фирмы просто выставляют ограждение и вешают табличку: для машин такой-то фирмы. Мы регулярно проводим рейды для выявления подобных нарушителей, и Госземинспекция оформляет соответствующие предписания, штрафует и добивается, чтобы вопрос был решен.

На мой взгляд, перспективное направление в городе, обсуждавшееся недавно на градостроительном совете под руководством первого заместителя мэра Москвы Петра Аксенова, - это организация перехватывающих парковок. Строиться они должны у крупных торговых центров, станций метро. На въезде в город, например, можно будет оставить машину на день бесплатно, чем ближе к центру - тем дороже. Планируется построить такую стоянку у станции метро «Планерная», уже работает стоянка у станции метро «Пролетарская». В Южном округе есть планы создания таких парковок у станций метро «Домодедовская», «Улица Академика Янгеля».

Ну а чтобы народ пользовался этими стоянками и пересаживался на общественный транспорт, надо эту систему развивать. К сожалению, выделение отдельной полосы на дорогах под автобусы и троллейбусы у нас невозможно - уже пытались так сделать лет двадцать назад, ничего не получилось - с нашим несоблюдением законов такой вариант не проходит. Я с тех пор даже не видел нигде в городе соответствующей разметки. Но у нас в Москве есть трамвай - как раз он имеет выделенную полосу, поэтому этот вид транспорта, на мой взгляд, для нашего города перспективный, особенно трамвай скоростной.

Надо искать и другие пути развития общественного транспорта, для нас приемлемые. Сейчас перевозки оцениваются в пассажиро-километрах, поэтому, понятно, перевозить мало пассажиров и на небольшие расстояния невыгодно. А можно было бы на каких-то коротких маршрутах применять, например, «газели». Они сейчас широко используются в коммерческом транспорте, общественный же пока их обходит стороной. Объяснение простое: водители и больших, и маленьких автобусов получают одинаково, поэтому «газели» паркам использовать невыгодно. Надо как-то заинтересовать их, чтобы общественный транспорт ходил часто, пусть даже и полупустой.

Конечно, надо, чтобы за неправильно припаркованные автомобили взымались штрафы. Но заниматься этим должна не милиция, а специальная дорожная служба. Например, в Хельсинки в такой службе заняты в основном женщины, их называют «лисички». Кстати, считается, что женщины более принципиальные. Пока у нас вряд ли можно организовать такую службу, даже если и будет принято постановление, но на перспективу - возможно.

Но чтобы бороться с брошенными где попало машинами, одних карательных мер мало, надо строить гаражи. Изыскать свободные территории в городе можно, даже в центре. При желании можно и реконструкцию домов проводить, строить подземные стоянки. Но пока у нас просто неправильная градостроительная политика, раз получается, что выгодно строить лишь жилье и рынки.

Правильно выбранный курс социально-экономического развития города привел к установлению в Москве благоприятного предпринимательского и инвестиционного климата.

ЧЕРЕЗ ТРИ ГОДА МЫ БУДЕМ БОГАЧЕ

Подтверждение тому - высокие микроэкономические показатели: рост валового регионального продукта (на четверть по сравнению с 2001 годом), увеличение объемов промышленного производства (наполовину) и капиталовложений (на 5,7 процента). Об этом шла речь на очередном заседании московского правительства.

Успехи городской экономики подтянули вверх и уровень жизни москвичей. По данным Мосгорстата, реальные доходы населения за последние три года выросли более чем на 30 процентов, а заработная плата - на 54 процента. За счет доплат из городской казны в три раза увеличился размер пенсий и зарплата работников бюджетной сферы. О росте доходов москвичей можно судить и по наполнению банковских счетов, и по повышению спроса на так называемые необязательные платные услуги - культура, связь, спорт. Причем положительная динамика основных экономических показателей города сохраняется и в этом году.

Правда, оптимистическую картину немного портят некоторые отрасли промышленности. Так, в падении производства замечена черная и цветная металлургия, деревообработка и легкая промышленность. Сбои в рабочем ритме некоторых предприятий сказались на пополнении городского бюджета. Кроме этого, поступательное движение финансов было нарушено и «благодаря» налоговой реформе, которая отсекла содержимое столичной казны почти на треть. Ясно, что при таком раскла-

де многие социально-экономические мероприятия могут оказаться под угрозой срыва.

Чтобы этого не произошло, правительство Москвы разработало перспективный финансовый план развития города на 2005-2007 годы, который должен стать основой для проекта бюджета на следующий год. Его главная задача - создать условия для высоких темпов экономического роста и сохранить социальную направленность всех преобразований.

Что касается самого городского хозяйства, то здесь бюджетной поддержкой по-прежнему будет пользоваться общественный транспорт, некоторые другие объекты ЖКХ. Так, по-прежнему будут финансировать капитальный ремонт жилфонда и отпущать деньги на ресурсосберегающие технологии. До 2007 года решено отказаться от практики перекрестного субсидирования коммунальных услуг и постепенно, с учетом роста доходов горожан увеличить размеры платежей населения. При этом ощутимую финансовую поддержку в виде субсидий получают малообеспеченные семьи. В центре внимания московских властей останутся работники бюджетной сферы и пенсионеры.

Сделанный на основе этого финансового плана прогноз социально-экономического развития Москвы оказался вполне оптимистическим: промышленный рост на 8 процентов поможет поднять уровень доходов москвичей почти наполовину. Остается только в этом убедиться.

Елена ПЕРМИНОВА

В ОКРУГАХ И РАЙОНАХ

Начавшееся строительство Краснопресненского проспекта, который соединит Звенигородское шоссе с Новорижским (трасса «Балтия») неожиданно вызвало резкое сопротивление жителей Крылатского - с демонстрациями, перекрытием улиц.

Префект Западного округа Юрий Алпатов решил выступить посредником в этих стычках строителей и жителей, и уже прошли четыре встречи - обсуждения проблемы. Одна из них недавно состоялась в актовом зале префектуры. Пригласили и представителей всех участвующих в стройке организаций: фирмы ООО «Организатор» - заказчика, ОАО «Метрогипротранс» - проектировщика тоннеля, НИИПИ Генплана, ГлавАПУ, Департамента природопользования, а также депутатов и местную власть.

Жителям пришлось немного - человек 200, видимо, в основном из домов 29, корпус 1 и 31 по Крылатской улице. Дело в том, что тоннель глубокого залегания, который уже начали бурить со стороны Строгины, пройдет вдоль Москвы-реки и выйдет на поверхность в районе как раз этих домов. Впрочем, как докладывали присутствовавшие специалисты, ничего из ряда вон выходящего здесь нет: трасса пройдет в 82 (!) метрах от ближайших домов, никакого ухудшения экологии, как заверила заместитель руководителя Департамента природопользования Наталья Бринза, не будет. По расчетам, проведенным по американской программе (более точной, чем наша), превышение ПДК по диоксиду вблизи самой трассы будет лишь в 2 раза - это при том, что во многих районах Москвы это превышение составляет 6 и 8 раз.

Основная претензия жителей - к звуковому дискуфорту - тоже необоснованна. При норме около фасадов домов в 60 децибел и внутри

БЕСКРЫЛЫЕ СПОРЫ В КРЫЛАТСКОМ



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

помещения в 40 сейчас в помещениях - 44 децибела, а после установки вакуумных окон, что предусмотрено в проекте и будет сделано за счет инвестора, показатель внутри дома снизится до 40 децибел.

- Вы что, хотите сказать, что у нас станет лучше? - выкрикнули из зала.

- Это все равно что включить в квартире газовую плиту - лучше не станет, но и чрезмерного вреда не будет.

Построят и шумозащитный экран вдоль этого отрезка трассы, и живая изгородь - лиственные деревья в пять рядов плюс кустарник из жимолости татарской - предусмотрена. И улицу Крылатскую в сторону домов расширять не станут: первоначальный проект трассы изменили с учетом всех пожеланий экологов, чтобы обойти природоохраняемые участки.

Увы, собравшихся ответы не удовлетворили.

- Пусть вся трасса идет под землей!

- Но это невозможно, есть нормы на уклон дороги. Трасса должна выйти к мосту через Москву-реку. Если и можно подвинуть, то лишь метров на 50. Надо же сделать еще и развороты дороги для выезда и съезда в Крылатское, - сказал представитель НИИПИ Генплана Юрий Коротков.

Эти слова подлили масла в огонь.

- У нас увеличится число машин!

- Конечно, увеличится. Для этого и строится трасса. Мы должны разгрузить Ленинградское и Можайское шоссе.

- У нас появятся пробки!

Договорились до того, будто бы Крылатское - чуть ли не «единственное место, где в Москве можно

ЖИЛЬЕ И НЕ ТОЛЬКО...

К концу нынешнего года в Бутове будет построено около 300 тысяч квадратных метров нового жилья, сообщил замруководителя стройкомплекса Михаил Балакин. По его информации, здесь также планируется ввести в строй общеобразовательную школу, три детских сада и поликлинику. А к 2007 году первые жилые дома появятся и в одном из новых поселков Бутова - Щербинке. Всего же за 16 лет освоения районов Северного и Южного Бутова было построено около пяти миллионов квадратных метров жилья.

Ввод новых объектов социального назначения планируется и в районе Куркино. К концу года на его территории появятся общеобразовательная школа, детский сад и современная амбулатория семейных врачей. Здесь также построят более 200 тысяч квадратных метров жилья - в добавление к введенным с 2001 года 500 тысячам квадратных метров. А еще, по словам замруководителя стройкомплекса, в Куркино, где уже полностью налажено автобусное движение, в ближайшее время будет пущена вторая очередь троллейбусной линии, которая свяжет этот микрорайон с Химками.

Александр МЕЛКОВ

жить», и что «надо оставить это место заповедником»...

И вот здесь меня, как жителя Хорошевки, вдруг посетила крамольная мысль: а что если и всем нам - жильцам домов и различных шоссе и проспектов - вдруг возмутиться тем, что мимо нас обитатели привилегированных «спальных» районов едут на работу, загрязняя выхлопами своих машин и без того грязный воздух. Возмутиться - и заставить всех ехать на метро? В конце концов, где пределы местного эгоизма?

...Между тем страсти кипели и вокруг надежности домов, стоящих возле трассы. Никакие заверения вице-президента «Метрогипротранса» Алексея Исаева о том, что их организация умеет делать проекты и отвечает за все по закону, действия не возымели. Зазвучали и голоса, что квартиры, оказывается, упадут в цене, и инвестор должен оплатить жителям всю разницу.

- Все мы живем в мегаполисе, и город должен развиваться, - пытался урезонить собравшихся префект. - Я предлагаю создать комиссию, куда войдут и жители, чтобы вместе обсуждать все вопросы строительства дороги.

Самой активной жительнице Лидии Рыжовой, которая не давала выступать ни одному докладчику, префект предложил войти в эту комиссию, но... Лидия Робертровна отказалась. Зато после каждой фразы любого выступавшего в зале раздавался ее гомерический хохот. И поневоле вспомнилась ехидная строка Булата Окуджавы: «На фоне Пушкина снимается семейство...» Поистине: как легко добыть славу на фоне реальных городских проблем, не прикладывая рук к их решению!

Ольга МАТБЕЕВА

ОРГАНЫ ВЛАСТИ, КОТОРЫЕ РЯДОМ

Когда в Южном Тушине проходили выборы советников районного собрания, среди двенадцати избранных восемь уже работали в этом качестве в прошлом году.

- Это показатель доверия к нам населения, - говорит Андрей Кукушкин, советник районного собрания прошлого созыва. - Все депутаты - местные жители. Поэтому и работают избранные люди с желанием: если я эту бабушку всю жизнь знаю, конечно, я ей с удовольствием помогу. Анализируя статистику выборов, можно сказать, что партийная принадлежность депутатов

особой роли в выборах не играла. Половина всех избранных в Южном Тушине - женщины. Есть среди избранных и врачи, и директора предприятий, и предприниматель, но больше всего педагогов.

Напомним, что муниципалитеты начали работать в прошлом году. Сначала в них вошли районные советники и назначенные работники управ, но в этом году уже прошли положенные выборы, и теперь структура сформировалась так, как и записано в законе. Пока что у этой ветви власти полномочий немного: в их ведении работа комиссии по делам несовершеннолетних, связь с ветеранскими и другими общественными организациями, проведение праздников и т. п.

- Но это пока, - считает Геннадий Бородин, председатель муниципалитета. - Все идет по плану, и постепенно полномочия расширяются, со

временем муниципалитет станет авторитетной местной властью.

Но власть - это деньги и полномочия, без этих составляющих вся провозглашенная важность останется на бумаге. Так что все зависит от того, какую часть собранных налогов разрешат оставить на местах и какие полномочия дадут муниципалитету. Пока в казну муниципалитета поступают лишь платежи от налогов на собственность и дарение. Например, в Южном Тушине этот доход составляет 5 млн. рублей в год.

- Мы дотационные органы власти. По плану нашему району положено 6 миллионов рублей, поэтому город нам доплачивает миллион, - говорит Г. Бородин.

Про планы надо пояснить. Правительством Москвы установлена символическая цифра - около 60 рублей на каждого жителя, умножаем