

СМ
Трибуна

Евгений ЛОБАНОВ,
вице-президент Российской
академии транспорта, профессор:

МАЯТНИК
ОБЩЕСТВЕННОГО
ТРАНСПОРТА



Развитие общественно-го транспорта города идет по закону маятника: привлекательность сменяется недоступностью и наоборот. Например, если в городе десять автомобилей на тысячу жителей – это идеальное соотношение. Можно передвигаться в собственном авто без заторов и пробок и так же спокойно пользоваться общественным транспортом.

Если это число автомобилей приближается к тридцати – начинаются трудности в передвижении общественного транспорта, которому мешают машины, преимущество появляется у тех, кто за рулем. Если число машин приближается к сотне, то начинаются экологические проблемы, пробки. При числе 150 общественное мнение уже разворачивается опять в сторону удобного общественно-го транспорта.

А при количестве машин 300 на одну тысячу жителей, как сейчас у нас в Москве, горожане уже полностью созрели к возврату на общественный транспорт, к развитию всех его видов. Передвигаться по улицам на своей машине уже гораздо дольше и неудобнее. Но, к сожалению, процесс наращивания числа автомобилей ведь завтра не остановится, и вот при цифре 500, если ничего не менять кардинально, город просто встанет.

Получается, что сегодня транспорт – главный градообразующий фактор. Число людей, желающих жить за городом, постоянно увеличивается, и все они едут на работу в центр. С такими проблемами сталкивались все мегаполисы мира, но там наращивание количества личного транспорта проходило постепенно, поэтому успевали принимать градостроительные меры, шла и адаптация населения. Например, у нас никто не обращает внимания на знаки «парковка запрещена», штрафы за неправильную парковку явно недостаточные.

По статистике ГИБДД, в прошлом году было зафиксировано несколько сотен тысяч нарушений, несколько тысяч из которых было передано в суд, олатили же штрафы в итоге несколько сотен человек – получается, что лишь 0,001 процента нарушителей наказано. Так что никакая ГИБДД здесь не справится – надо, чтобы менялся менталитет горожан.

Отстает у нас и градостроительная политика. Во всех городах мира в генплан развития города заложено строительство внеуличных магистралей. Например, в Нью-Йорке, где показатель машин превышает даже число 900, серьезных проблем с транспортом нет, поскольку построены скоростные магистрали, по которым идет практически 80 процентов транспортного потока.

В 70-е годы в Москве тоже планировали построить четыре скоростные хордовые магистрали, третье кольцо. План не был реализован, лишь недавно ввели в строй третье кольцо – скоростную трассу. Без строительства таких трасс все дорожные планы похожи на латание дыр. Это временное улучшение, ведь известно, что сейчас только 20 процентов обладателей машин ездят на своем транспорте, поскольку в городе пробки. Как только несколько улучшается ситуация, число машин возрастает – и опять заторы.

В городах Европы пошли по пути зонирования городов – так сделано в Осло, Париже. В первую очередь в качестве зон выделяются заповедные районы города (культурное и историческое наследие), территории высокой деловой активности, территории плотной жилой застройки. Так, в Париже реализуется программа «Центр без автомобиля». Внутри зон устанавливаются разнообразные ограничения: снижение скоростей движения, запреты на парковки на проезжей части, платность за въезд. Эти меры позволяют снизить транспортную нагрузку на 20 процентов и сэкономить 40 процентов времени.

Но все-таки главная мера для мегаполисов – это крен в сторону общественного транспорта. Так, если в Европе доля поездок на автомобилях при трудовых передвижениях (поездки на работу) в 60-е годы составляла 60-70 процентов, то сейчас эта доля снизилась до 40 процентов. А как сделать общественный транспорт привлекательным? Например, в Европе считается нормальным, когда заполняемость транспорта не более трех стоящих человек на 1 кв. м салона, оптимально – 1,5 человека, в Америке вообще считается нормальным ехать только сидя (для сравнения, у нас заполняемость салонов – 5-7 человек на 1 кв. м). К тому же почти во всех мегаполисах мира общественный транспорт имеет выделенные полосы. В Америке к этому пришли еще 30 лет назад, в Европе – 20. Сейчас так построено движение и в Софии, и в Берлине, и в Осло. И если транспорт ходит точно по расписанию, не стоит в пробках, и вы сидите в кресле – такой способ передвижения привлекателен, и не надо будет вводить никаких ограничений, народ сам переседет в автобусы и троллейбусы.

В ОКРУГАХ И РАЙОНАХ

Этим летом в Бибирево возродилась «этнографическая деревня», ставшая предметом гордости не только района, но и, пожалуй, всей столицы. По части благоустройства она даст фору любому европейскому городу.

Если рядом с вашим домом имеется пойма, а в ней ржавый, затянутый тиной пруд, питающий тучные стада мошкар, тогда не полнитесь, поезжайте в Бибирево на улицу Белозерскую. Поезжайте и посмотрите, что можно сделать с заглохшим водоемом, в котором не заводятся даже головастики.

Это, честное слово, какое-то чудо. Охватывает неподдельный восторг, когда идешь по аккуратным деревянным мосткам, проложенным по всей деревне. Ну надо же было соорудить такую красоту! В деревне, правда, мало что можно почерпнуть по части этнографии, зато по части озеленения, устройства газонов, цветников можно составить целый учебник. Кажется, что на землю брошена радуга – такое вокруг разноцветье, буквально буйство красок, цветочный пожар, паловодье цветов... Различные ООО по озеленению, представившие на суд москвичей свои зеленые работы, постарались на славу. – Господи, это место и не узнать! – А меня здесь, помнишь, собаки бродячие покусали?

ФИАЛКА ДУШИСТАЯ
И ГУСЬ ЛАПЧАТЫЙ



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

Бродячих собак в деревне теперь уже никогда не встретитесь. Культура на высочайшем уровне. Здесь можно гулять бесконечно, кружить по тропкам и даже заговаривать с цветами:

– Вас, красавица, как зовут?
– Viola odorata – фиалка душистая.

А какие ароматы плывут над деревней, граждане! Даже табачный дым от некоторых несознательных курильщиков, примостившихся в тени орешника на деревенской скамеечке, не способен оскорбить наше обоняние. Толкают перед собой коляски счастливые мамы, что-

то объясняют внукам аккуратные бабушки, дедушки тоже, того, делают им какие-то мудрые замечания. Для детей здесь настоящий рай. Там вот корабль-песочница, рядом с кораблем сделал короткую остановку на лето паровоз с вагончиками – все это из цветов. Надоело ждать отправления поезда – можно посетить мельницу или заглянуть в гости в домик, утонувший опять же в цветах. Рядом с домиком великолепная работа Общества по реабилитации инвалидов – газон на первый взгляд дикий, глухой, а присмотришься – тонкая организация, все растения дополня-

ют друг друга. Неподдалеку поскрипывает колодезный журавль, отсчитывают время настенные часы в домике, лениво жует сено вол, сделанный из прутьев и сухих трав.

Пруд в деревне полон жизни. Берега, бывшие когда-то глинистыми, захлапанными, теперь сверкают зеленой травой. Через пруд переброшен деревянный мостик, с которого очень удобно следить за стаей серых диких уток. А позволите, что это такое по дну движется? Неужели бродяга рак? Ах, это наше отражение...

– Володя, не надо бросать в гусей камнями!

Это уже в другой части пруда, где устроен вольер для пяти домашних гусей. Гуси столь упитанны, что невольно опасаться за их судьбу. Хотя опасаться нечего – деревня под охраной. Володя и Андрей, молодые ребята в форменной одежде, несут вахту на совесть.

– На животных не покушался народ? На цветы?

– Исключено. Накажем!

Понятно, почему деревня так понравилась первому заместителю мэра Москвы Петру Аксенову.

– Все, что мы здесь видим, достойно высшей похвалы и подражания, – заметил Петр Николаевич. – Подобных деревень в Москве должно быть больше. Я уверен, что так оно и будет.

Уголок живой природы в белокаменной Москве – это просто здорово. А специалисты отдела по благоустройству района Бибирево могут гордиться этой деревней и не вздыхать сокрушенно, оказавшись по случаю в цветочной Праге или Париже.

Игорь ЯСЮКОВ

ПАЛОМНИКИ
И МОЛОДОЖЕНЫ

Рядом с Таганским ЗАГСом, всего в трех десятках шагов от него – ворота Покровского женского монастыря, где покоятся мощи святой Матроны Московской – чудо-целительницы и провидицы. Тысячи и тысячи людей едут сюда со всей России, чтобы приложиться к раке и иконе блаженной старицы. В воскресные дни автобусы с табличками «Паломники» выстраиваются на соседних с обителью улицах, лезут на тротуары – чего-чего, а вот стоянки для транспорта здесь не предусмотрено. Правда, есть пятачок для легковушек, но туда – только своих.

Когда же по пятницам и субботам – дни регистрации брака – на Таганку подкатывают вереницы лимузинов с молодоженами, на улице и вовсе не протолкнешься (у ЗАГСа тоже нет стоянки). Кстати, на самом бойком месте расположена и остановка пяти троллейбусных и автобусных маршрутов – можете представить, каково тут разгневывать водителям, чувствовать себя пассажирам...

Прибавить сюда шастающих по тротуару барыг-торговцев цветами – до сих пор возле монастыря нет стационарного цветочного павильона, приплюсовать бомжей, нищих, собак – вавилонское столпотворение! А ведь и Дом бракосочетания, и храм требуют определенной чистоты, но как ее соблюсти в толпе, у которой нет никакого порядка. Белые воздушные платья невест, пыльные одежды паломников, черные одеяния монахинь... Звон бокалов и молитвы на устах.

И я пытаюсь никого не толкнуть плечом, дабы не расплескать шампанское, не прервать молитву...

Владимир ЧЕРТКОВ

Мне часто приходится бывать на Новоясеневском рынке. Можно сказать, на моих глазах он обустроивался, менялся в лучшую сторону. Однако кое-что здесь просто режет глаз.

МЕЛОЧИ
БОЛЬШОГО РЫНКА

Скажите, к примеру, допустимо ли устанавливать туалет-«скворечник» прямо в торговом ряду? А здесь менее чем в полтора метра от синей кабинки на ящике разложен товар – зелень, малосольные огурчики и прочее.

Вообще, о туалетах на рынке стоит сказать особо. Во-первых, все они здесь исключительно платные, хотя это в корне неверно. Во-вторых, единственный стационарный туалет не имеет горячей воды, мыла, бумажных салфеток. Считаю, это не мелочи. Где же руки помыть продавцам, которые весь день проводят на своих

рабочих местах? Такая возможность должна предоставляться бесплатно, а расходы по содержанию туалетов надо включать в арендную плату за торговое место.

Каждый день десятки людей привозят товар на ры-

ми неожиданными последствиями.

К организации самой торговли тоже есть претензии. Чтобы наладить хоть какой-то контроль за работой продавцов, каждое место на рынке должно быть строго ограничено и иметь свой учетный номер. Пока же здесь и обвесить могут совершенно безнаказанно. На личном опыте убедился: берешь килограмм дорожных вещей и фруктов, а потом выясняется, что тебе недоверили сто и более граммов. Не лучшим образом обстоит дело и с содержанием прилегающей к рынку территории. Например, левая сторона Новоясеневского проспекта завалена пустой картошкой тарой, макулатурой и прочим мусором на протяжении нескольких сотен метров. Формально это за пределами рынка, но фактически-то мусор оставлен теми, кто разгружает свой товар. Как бы там ни было, но безобразную свалку вдоль обочины тоже надо бы убрать.

Василий РУМЯНЦЕВ,
читатель «МС»

МИТИНО: ПОСЛЕДНИЙ ШТРИХ

Место между Пятницким шоссе и Митинской улицей – микрорайон 1а – пока пустует. Это географический центр района, и архитекторы не спешили с его застройкой, ибо все здесь должно быть, по их мнению, красиво и современно (правда, есть еще и более прозаическая причина – наличие на этом месте свалки, которая сейчас рекультивируется). Но во время проектных работ эта проза осталась за скобками, а архитекторы постарались на славу. Руководитель мастерской № 16 ОАО «Моспроект» Аркадий Половников с гордостью показывает предварительный макет застройки.

Проектировщики учли, что к микрорайону с одной стороны примыкает парк, с другой – лес, поэтому внутри квартала оставлено большое пространство под прогулочную бульварную зону, соединяющую два зеленых массива. Здесь будут и фонтан, и детские площадки, и площадки отдыха. Вдоль всей прогулочной зоны пойдет большая крытая торговая улица, где будут даже эскалаторы. А вот боковых выходов из рядов не предусмотрено – попал человек внутрь, придется

все пройти, глядишь, и купит побольше. Впрочем, еще одна цель преследуется – чтобы газоны не топтали. На их сторону будут выходить лишь двери разных кафе и закусочных, посетители которых получат возможность лицезреть фонтан и остальные предусмотренные красоты – клумбы, посадки.

В конце прогулочной зоны в окружении зелени расположится школа на 550 мест. Проект индивидуальный, здание полукруглое, окна классов смотрят на юг.

Постарались применить все градостроительные новшества, и проектируя жилые дома. Например, у каждого дома будет свой индивидуальный тепловой пункт (ИТП), расположенный под землей. Еще одна новинка – высокая обеспеченность гаражами и стоянками. Под башнями будет двухуровневый подземный гараж, въезды в который разместили по периферии квартала. Под домами вдоль бульвара запроектирован одноуровневый подземный гараж. Всего под землей гаражных мест 1000, и еще зарезервированы площади для 1000 парковочных мест по границам дворов. Все задумано так, что машины внутри дворов заезжать не должны. Правда, как отметил Аркадий Михайлович, стоимость машиноместа под землей будет равняться 10 тысячам долларов – многие ли купят? Более перспективно строить многоярусные гаражи.

Внутри нового квартала запроектированы два детских сада с бассейнами на 150 мест каждый. На макете все действительно выглядит здорово – впечатляет.

Но особая гордость мастерской № 16 в проектировании Митина – кварталы 8а и 8б, примыкающие к Митинскому парку, который сейчас активно приводится в порядок. Архитекторы очень гордятся тем, что им удалось настоять на своем и не допустить строительство высотных коробок вплотную к парку.

Ольга МАТВЕЕВА