

- Павел Андреевич, как бы вы охарактеризовали нынешнее состояние транспортного комплекса столицы?

- Масштабы перевозок в столице беспрецедентны. Ежедневно Мосгортранс перевозит около 8 миллионов пассажиров, метрополитен - в пределах 7 миллионов. Еще около двух миллионов перевозят маршрутные такси и столько же - пригородные поезда. Добавьте к этому грузовые перевозки в ежедневном объеме примерно 100 тысяч тонн - и станет очевидно, что Москва является крупнейшим транспортно-пересадочным узлом Европы. Громадный поток пассажиров и грузов создает определенные сложности, однако и в таких условиях правительству города удается развивать транспортный комплекс. Подтверждением эффективности этих усилий служит тот факт, что МОК включил Москву в пятерку мегаполисов мира, претендующих на проведение у себя Олимпийских игр 2012 года.

- А как же забытый машинами центр, пробки на дорогах, высокий уровень загазованности?.. Все эти «блага» - неизбежные атрибуты городской жизни?

- Пока что ни один из мегаполисов мира не нашел универсального средства решения всех транспортных проблем. Центр Москвы благодаря таланту архитекторов был спроектирован таким образом, что в течение десятков лет - вплоть до начала 80-х годов - мы не знали многих из этих проблем. Но бурная автомобилизация 90-х привела к тому, что количество автомобилей увеличилось более чем в пять раз! На центр города обрушился небывалый по интенсивности транспортный поток. А это породило не только пробки на дорогах, но и серьезное ухудшение экологической ситуации. По нашим оценкам, около 85 процентов вредных выбросов в атмосферу - это итог работы всего огромного парка транспортных средств.

Совершенствование городского транспорта идет в мире по двум направлениям - вверх и вниз. В первом случае город в своих транспортных системах уходит в тоннели. В других случаях транспорт поднимается на эстакады, как, например, в Токио. В японской столице в отдельных местах движение идет в пяти уровнях. Этот вариант тоже дорог и не лишен других недостатков. Мы вынуждены опираться на имеющиеся у города финансовые и организационные ресурсы, а они ограничены. Тем не менее многое удается сделать. Я считаю, что городское правительство во главе с Юрием Михайловичем Лужковым совершило подвиг, когда в начале 90-х приняло и реализовало решение о расширении МКАД. Многим тогда проект казался нереальным. Но если бы не удалось воплотить его в жизнь, город просто встал бы... Еще одна принципиальная задача близка к своему окончательному решению - третье транспортное кольцо. Объем работ здесь просто громадный. Начато формирование и четвертого кольца.

Задача разгрузить центр от избыточного транспортного потока, оптимизировать схему движения остается одним из приоритетов. Упорядочению движения способствует строительство пешеходных переходов - подземных и надземных. Кроме того, уже приняты решения по ограничению движения грузового транспорта в центре. Одностороннее движение вводится на Кремлевской и Софийской набережных.

- Давайте все-таки вернемся к архитектурно-планировочному аспекту проблемы, которого вы уже коснулись. Выходит, предыдущие поколения градостроителей в большей степени задумывались о перспективах автомобилизации?

- Можно сказать и так. Они оставили нам широчайшую Тверскую, Ленинградский и Ленинский проспекты, которые и в условиях возросшего потока транспорта могут нормально функционировать. Вот и сейчас надо добиваться упреждения проблемы автомобильных пробок еще на стадии проектирования. А сегодня даже в новых районах не всегда предусматривается развитие дорожной сети. Архитекторы в большей степени увлечены тем, чтобы

заполнить территорию объектами торгового, спортивного и иного назначения. У нас по действующим нормам на сотню построенных квартир проектом закладывается всего 38 стояночных мест. Ясно же, что нормы устарели - есть семьи, которые владеют уже не одним автомобилем.

- Транспортные потоки в городе нуждаются в регулировании. Предполагаются ли какие-то новые технические решения?

Павел ЗЛАТИН: НА ЧЕМ ВЪЕЗЖАЕМ В НОВЫЙ ВЕК?

Департамент транспорта и связи города Москвы Павел ЗЛАТИН возглавил сравнительно недавно - в январе 2004 года. Ему 55 лет, за плечами МАДИ, Московский институт управления и Академия народного хозяйства при Совмине СССР. Работал в транспортной системе столицы, а непосредственно перед назначением на нынешнюю должность руководил ГУП Мосгортранс. Удостоен звания заслуженный работник транспорта Российской Федерации, награжден орденами Дружбы и «Знак Почета».

- Они уже внедряются. Большую работу провели наши специалисты совместно с Центром организации дорожного движения по оснащению МКАД и основных магистралей детекторами плотности и скорости движения транспортного потока. Традиционная для Москвы система «Старт» тоже позволяет сегодня ГИБДД видеть ситуацию в различных точках города и осуществлять организацию движения. Однако технические возможности новых детекторов значительно выше. Они позволяют в любое время суток отслеживать количество машин на магистралях, определять виды транспорта. На основании такого информационного ресурса можно эффективно перераспределять транспортные потоки.

Кроме того, назрела необходимость замены светофорных систем. Недавно на выставке «Транспорт и связь столицы» мы знакомы с предложениями отечественных разработчиков в этой сфере. Надеемся, что уже в следующем году современные светофоры появятся на основных магистралях.

- В каком направлении развивается общественный транспорт столицы? Одно время в нем видели даже панацею от всех дорожных проблем...

- Сейчас мы рассматриваем транспортное обслуживание населения как интегральную проблему, которая должна решаться в комплексе. Во главу угла ставим вопросы взаимодействия различных видов транспорта, развиваем новые виды, а по каким-то позициям восстанавливаем то, что было утрачено в период так называемой перестройки. Недавно отметили 80-летие московского автобуса.

А теперь давайте посмотрим, с чего начинается новый век столичного

транспорта. Это, во-первых, легкое метро. Первые линии уже пущены, сейчас рассматривается вопрос о его строительстве на юге - от Юго-Западной к Солнцеву, Новопеределкину. На подходе введение в эксплуатацию первой в стране монорельсовой дороги. До конца года ее испытания будут закончены.

Идет пополнение и обновление парка муниципального транспорта. Нас не устраивает, что интервалы движения сейчас больше, чем де-

зять, что москвичи и жители ближнего Подмосковья приветствуют это направление нашей работы. Я имею в виду новые экспресс-поезда, которые отправляются в сторону Мытищ. Рассматриваем возможность открытия подобного движения на Люберцы и Внуково. Пустили авиаэкспресс от Павелецкого вокзала до Домодедова, на очереди открытие такого движения от Киевского вокзала до Внукова. Что здесь важно отметить? Развивая пригородное железнодо-

- К сожалению, в 90-е годы мы по сути потеряли эту цивилизованную транспортную услугу. И очень обидно, поскольку московское такси всегда славилось, определяло стиль столицы. Традиционный перевозчик - Мосавтолеттранс - утратил позиции, хотя располагал прекрасной материально-технической базой. Процесс возрождения такси идет медленнее, чем хотелось бы, он осложнен конкурентной борьбой между легальным и нелегальным извозом. Но должен подчеркнуть: задачу надо решать не какими-то агрессивными методами в отношении нелегальных перевозчиков, а цивилизованно и постепенно: создать условия, в том числе правовые, которые позволят частному таксисту выйти из теневых сектора в открытый. Сейчас в столице достаточно успешно работают такие операторы, как «Новое желтое такси» и «Элекс-полус», имеющие современные диспетчерские службы.

- После недавних террористических актов обострилось внимание к проблемам безопасности. Любые транспортные системы в принципе уязвимы для атак террористов. Какие меры, на ваш взгляд, могут повысить уровень безопасности на транспорте?

- Возможно, ответ прозвучит банально, но я скажу так: все начинается с человека. Никакие технические средства не могут заменить такие понятия, как совесть и профессионализм. Скажем, камеры наблюдения могут зафиксировать закладку взрывного устройства, другие опасные действия. Но если на экран монитора смотрит в этот период равнодушный человек или он попросту на данный момент отсутствует на рабочем месте, мы не сможем уберечься от беды. Вот почему мы на первое место ставим работу с кадрами по всей вертикали - от руководителя до рядового сотрудника. Добросовестность, ответственность и профессионализм водителей трамваев, автобусов, троллейбусов уже не раз уберегли москвичей и гостей столицы от очень серьезных происшествий. Но, конечно, требуются и действенные технические решения. Сегодня они активно внедряются на транспорте.

- Вы имеете в виду метрополи-

- Не только. Например, те же системы видеонаблюдения в порядке эксперимента уже обкатываются и на ряде маршрутов наземного транспорта - в автобусах, трамваях и троллейбусах. Пользуясь случаем, хочу обратиться к москвичам с просьбой более внимательно относиться ко всему, что вызывает их беспокойство при использовании любого вида транспорта.

- Последний вопрос - о развитии телефонной связи...

- Оставшийся период текущего года и 2005 год станут важным этапом совершенствования традиционной телефонной связи. Это связано с завершением коренной реконструкции, проводимой в МПТС. Внедрение цифрового оборудования позволит каждому москвичу иметь телефон в квартире. Для установок достаточно подать заявку, и в течение одного - трех месяцев она будет выполнена. Хочу подчеркнуть, что правительству Москвы удалось добиться этого с использованием рыночных механизмов развития отрасли.

Что касается сотовой связи, то она развивается очень интенсивно. За два года количество абонентов в Москве и Подмосковье удвоилось. На первый план теперь выдвинулась проблема качества этой услуги. Технический путь решения понятен - установка новых станций. Мы добиваемся создания эффективной конкурентной среды в этой сфере. Наряду с традиционными компаниями на рынок выходят новые операторы. Этому рынку уже не грозит монополизация, которая могла сложиться на рубеже тысячелетия. Надеюсь, что 2005 год ознаменуется не только дальнейшим приростом числа абонентов, но станет годом качества мобильной связи в Москве и области.

Петр ПОЛЫНОВ



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА