

Автомат предназначен для оплаты услуг муниципальных парковок в режиме самообслуживания и рассчитан на непрерывную круглосуточную работу. Он принимает банкноты достоинством от 10 до 1000 рублей, проверяет их подлинность и негодные возвращает. При этом исходя из тарифа (сейчас это, напомним, на Тверской - 40 рублей за час стоянки) и времени стоянки подсчитывает и выдает сдачу, а также парковочный талон. Оплатить стоянку через паркомат можно и специальной пластиковой карточкой. Продолжительность стоянки - от часа до четырех - водитель выбирает, нажимая на соответствующую кнопку.

Петр Аксенов к оценке паркомата подошел, как он выразился, с житейской точки зрения. В частности, Петр Николаевич потребовал разместить на корпусе устройства или вблизи от него подробнейшую инструкцию о правилах пользования паркоматом, чтобы даже самый бестолковый водитель понял, как ему оплатить стоянку. Активнее надо пропагандировать и пластиковые парковочные карты, удобные для автовладельцев - постоянных клиентов муниципальных парковок.

Паркомат защищен от злоумышленников. При попытке несанкционированного вскрытия сигнал об этом немедленно поступает во вневедомственную охрану. Кроме того, за порядком на парковке следит специальная камера. Она, кстати, фиксирует все автомобили, их номера и время стоянки. Такая информация, как заметил Петр Николаевич, может понадобиться для привлечения к ответственности автовладельцев, не желающих оплатить стоянку.

По мнению первого заместителя мэра, над шкафом с электроникой стоит установить прозрачный навес. Этот

В субботу, 19 ноября, на городской платной стоянке у дома 15 на Тверской в экспериментальную эксплуатацию запущен автомат для оплаты парковки - паркомат. С новым устройством ознакомился первый заместитель мэра в правительстве Москвы, руководитель Комплекса городского хозяйства Петр Аксенов. Новинку представил первый заместитель руководителя Департамента транспорта и связи Сергей Николаев.

## ПАРКОМАТ ПРОТИВ «ПАРКОТРОНА»



«зонт» защитит от непогоды и клиента, и паркомат. Собственно говоря, это устройство не больно-то нуждается в дополнительной защите - оно спроектировано и построено с учетом нашего климата. Кстати, как напомнил Петр Николаевич, испытания снегом и хо-

лодом не выдержали западно-европейские аналоги, когда их пытались использовать на столичных парковках в 2000 году.

Недостаток паркомата, по мнению П. Аксенова, в том, что он не принимает оплату монетами. Европейские «со-

братья» принимают только монеты и только монетами выдают сдачу. Сергей Николаев критику принял как должное - на то и нужен эксперимент. Он надеется, что свое мнение о паркомате выскажут еще и те автовладельцы, которые им воспользуются. Для них заготовлены специальные мини-анкеты.

Оценивая начавшийся эксперимент, Петр Николаевич заявил, что широкое внедрение паркоматов в корне изменит работу парковочных инспекторов. Они больше не будут иметь дело с наличностью, выписывать квитанции. Нанесет новое устройство серьезный удар по любителям шустренько организовать «платную парковку», этакий «паркотрон», и обобрать доверчивых автовладельцев. Как рассказал первый заместитель мэра, проделками паркотронщиков вплотную занимается столичная милиция. Возбуждено несколько уголовных дел, их судебные итоги станут достоянием общественности.

В целом Петр Аксенов высоко оценил отечественный паркомат, созданный московской фирмой «КиС Электроника». По его мнению, надо быстрее оснащать ими все муниципальные парковки и совершенствовать устройство по ходу дела. Каких-либо принципиальных недостатков у электронного паркомата не выявлено.

**Павел КОЛЕСНИКОВ**

## ИНФОРМ БЮРО

### «ДРУЖБА» - ПЛОЩАДКА ДЛЯ ЦИРКА

Новый - третий по счету - цирк решено построить в столице. Об этом в субботу, 19 ноября, сообщили в пресс-службе мэрии и правительства Москвы.

Новый цирк разместится на севере города - в парке «Дружба», что неподалеку от улицы Лавочкина в районе станции метро «Речной вокзал». Кроме того, согласно утвержденному правительством Москвы проекту планировки этого района тут планируется возвести современный культурно-развлекательный комплекс, один из крупнейших в столице.

СУББОТА, 19.11

### С ПЕРВЫМ СНЕГОМ

Сразу несколько тысяч снегоуборочных машин были выведены в воскресенье, 20 ноября, на уборку улиц столицы от первого понастоящему зимнего снегопада. По данным Мосгидрометеобюро, за один только день выпало более шести сантиметров снега. На автодорогах возникли затруднения, а на МКАД - многочисленные пробки.

Первое серьезное испытание зимним снегом, сообщили в Департаменте ЖКХиБ, коммунальные службы выдержали достойно. Автодороги города были очищены по несколько раз. После этого проезжую часть обрабатывали жидким противогололедным реагентом. Особое внимание уделяется остановкам общественного транспорта и подходам к метрополитену.

ВОСКРЕСЕНЬЕ, 20.11

### К «СЕДЬМОМУ НЕБУ» СУПЕРЛИФТОМ

Лифтами на Останкинской телебашне можно будет пользоваться уже через месяц, сообщил генеральный директор ФГУП «Российская телерадиосеть» (РTRС) Геннадий Склад. «Сейчас два лифта уже готовы полностью к использованию. Осталось только получить официальное разрешение на эксплуатацию от Росгортехнадзора примерно через месяц», - сказал он на пресс-конференции в понедельник, 21 ноября. Еще два лифта планируется сдать в следующем году. По словам гендиректора РTRС, новые лифты отличаются от старых так же, как машина «ауди» отличается от машины «победа», это новейшие технологии, новейший дизайн. Эти лифты не могут упасть, защищены от возгорания, они управляются современными системами связи, там есть телевизоры. Это ступок новейших технологий.

Кроме того, к 8 марта планируется завершить реконструкцию смотровой площадки и ресторана нового комплекса «Седьмое небо».

ПОНЕДЕЛЬНИК, 21.11

### КАРТИНЫ ВОЗВРАЩАЮТСЯ

Первый из четырех грузовых фурунов, везущих картины из коллекции ГМИИ имени Пушкина, которые находились на выставке в Швейцарии, прибыл в Москву во вторник, 22 ноября. Директор ГМИИ имени Пушкина Ирина Антонова заявила, что на экспертизу картин, которые были подвергнуты в Швейцарии временному аресту и некоторое время находились в ненадлежащих условиях, уйдет примерно неделя. «Только тогда мы, если не будет никаких, не дай бог, повреждений, но даже каких-то не заметных неспециалистам отрицательных последствий, сможем вздохнуть с облегчением, что инцидент разрешился для нас с наименьшим злом», - подчеркнула она.

«МС» - Интерфакс

ВТОРНИК, 22.11

Бурное развитие автомобильного транспорта привело к тому, что во второй половине XX века крупные города Европы, США, Канады демонтировали полностью или частично свои трамвайные линии. Однако довольно скоро муниципальные власти поняли, насколько ошибочно было решение отправить трамваи на свалку истории. Пробки на дорогах, загрязненность стали чуть ли не нормой жизни современных мегаполисов. И тогда наступил настоящий трамвайный ренессанс.

## В ОЖИДАНИИ ТРАМВАЯ-СПРИНТЕРА

Десятках европейских и американских городов реконструировали или построили заново линии, да и сами трамваи преобразились. Препятствиями они напоминают лишь названием. Кстати, продвинутой европейцы нередко уже отказываются от прежнего названия и именуют их легким транспортом. В самом деле современные трамваи - это низкопольные скоростные многоосевые поезда, которые движутся по обособленным полосам. Самая скоростная трамвайная линия эксплуатируется ныне в шведском Гетеборге.

По словам заместителя руководителя Департамента транспорта и связи правительства Москвы Александра Воробьева, в ближайшие два года первые две линии скоростного трамвая появятся и в столице. На первых порах в планах городских властей соединить посредством трамвая-спринтера микрорайон Строгино со станцией метро «Щукинская». Линия пройдет по Таллинской улице, по трассе движения нынешнего трамвайного маршрута №10. Вторая линия скоростного трамвая должна протянуться от «Площади Ильича» до «Новогиреева», пересечь МКАД и добраться до развивающихся высокими темпами восточных районов Москвы - Новокосина и Косина-Ухтомского.

Почему же правительство города делает ставку на развитие сети скоростного трамвая? Дело в том, что городская подземка имеет развитую радиальную сеть и радиальные

ветки почти не пересекаются. Чтобы пересечь с одной линии метро на другую, москвичам очень часто приходится ехать в центр. Разгрузить центральные линии и станции метро и помогут хордовые линии скоростного трамвая, которые, как отметил А. Воробьев, соединят в первую очередь радиальные станции. Тем самым и будет значительно разгружена подземка. Кроме того, может быть высвобождено до 30 процентов автобусов, курсирующих между периферийными станциями метрополитена.

Средняя эксплуатационная скорость обычного трамвая не превышает 15 км/час. Скоростной трамвай, двигаясь по обособленной полосе, может развивать среднюю скорость до 40 км/час. Комфортабельные низкопольные многоосевые трамвайные вагоны способны перевозить до трехсот человек одновременно. Сравним: сочлененный 18-метровый автобус ЛиАЗ-6213 рассчитан максимум на 170 пассажиров. Новые трамвайные вагоны, оборудованные асинхронными двигателями, позволяют снизить уровень шума во время движения в два раза. Существующие в городе рельсовые пути не нужно заменять на новые. Рельсовое полотно надо будет лишь модернизировать.

Таким образом, появление уже в 2007 году в городе нового эффективного общественного транспортного средства становится реальностью.

**Владимир РАТМАНСКИЙ**

## О ЧЕМ ГОВОРЯТ ПРОЦЕНТЫ

16 ноября в рамках Форума делового партнерства малых и средних предприятий «Руспартенариат. Малый бизнес Москвы-2005» состоялся «День Москвы», на котором прошли «круглые столы» и семинары для предпринимателей и представителей СМИ.

В Москве сегодня проживает шесть процентов населения России, между тем столица концентрирует 25 процентов потенциала малого бизнеса страны. В Москве зарегистрирован 201651 субъект малого предпринимательства; на

тысячу жителей столицы приходится 23 малых предприятия. Этот показатель соответствует уровню развитых стран, где на тысячу жителей приходится примерно 30 малых предприятий. Характерно, что в Москве в сфере малого предпринимательства работают два миллиона жителей; при этом, например, за прошлый год производство товаров, работ и услуг, представленное малыми предприятиями, выросло на 62 процента. Наибольшее количество малых предприятий сосредоточено в Центральном АО - 41 процент,

далее идут Восточный АО - 11 процентов, Северо-Восточный АО - 10 процентов, на долю остальных округов приходится 38 процентов малых предприятий. Москва подала заявку на участие в конкурсе «Лучший регион (субъект) Российской Федерации» по развитию малого и среднего предпринимательства, который проводит Советом Федерации ФС РФ.

Таковы цифры и факты. Подробно о мероприятии мы расскажем в одном из ближайших номеров «МС».

**Василий ДВОРЫКИН**

## ЛЮБИМЫЙ ГОРОД СПАЛ СПОКОЙНО,

когда на прошлой неделе, в ночь со среды на четверг, в столичной подземке проходили пожарно-тактические учения, в которых приняли участие службы метрополитена, подразделения МЧС РФ и сотрудники УВД на Московском метрополитене.

Информация, озвученная одним из руководителей учений, была предельно жесткой: «На перегоне между станциями «Новослободская» и «Проспект Мира» кольцевой линии в одном из вагонов прогремел взрыв. В результате начался пожар в центральной части вагона, возникло сильное задымление, есть пострадавшие. Необходимо принять меры к ликвидации последствий ЧП».

Уже через несколько минут все участники совместных учений действовали в соответствии с разработанным планом. Машинист поезда сообщил о случившемся на линию, после чего предпринял попытку потушить пожар своими силами и организовал эвакуацию пассажиров. Эти же задачи в соответствии с инструкцией решали сотрудники службы движения, начальник и дежурный по станции. Они занимались эвакуацией пассажиров из тоннеля и дальше на улицу по эскалаторам.

Всем пострадавшим оказывалась экстренная медицинская помощь. Для представителей МЧС никаких проблем не возникло. Люди в хорошо узнаваемой униформе быстро разворачивали носилки и укладывали

на них «раненых». Уверенно действовали и сотрудники милиции. Они помогли вывести пассажиров из тоннеля, проверяли, не остался ли кто-нибудь в вагонах и на путях, обеспечивали общественный порядок, встречали и провожали к месту происшествия бригады «скорой помощи» и пожарных подразделений.

Замечу, что приближенные к реальным условиям учения проходили ночью, после закрытия метро, когда большая часть потенциальных пассажиров спала мирным сном. Поэтому уже через пятнадцать минут эвакуация была полностью завершена, а огонь потушен.

Работа служб, участвовавших в учениях, не была абсолютно безукоризненной. Оно и понятно. ЧП в столичном метрополитене за всю его историю случались крайне редко. А что касается некоторой неслаженности, то, как справедливо заметила руководитель пресс-службы УВД на Московском метрополитене Алевтина Белоусова, учения для того и проводятся, чтобы учиться, делать выводы и быть готовыми оказать помощь людям в случае возникновения нештатной ситуации.

**Николай МОДЕСТОВ**