

НОВОСЕЛЫ ОСТАЮТСЯ В ОКРУГЕ

Недавно префект Центрального административного округа Сергей Байдаков встретился в «МК» со столичными журналистами. Пресс-конференция посвящалась основным итогам выполнения программы социально-экономического развития округа в минувшем году.

КЛЮЧИ К РЕФОРМЕ

Достаточно подробно ответил префект ЦАО на вопросы корреспондента «МК» относительно продвижения в округе реформы ЖКХ.

- Сегодня мы продолжаем серьезную работу по оформлению общего описания кондоминиумов и формированию товариществ собственников жилья, - сказал он. - В течение прошлого года было описано 48 кондоминиумов, и примерно в половине из них ТСЖ изъявили желание взять дома в управление. Задача тем более актуальна, что в соответствии с новым Жилищным кодексом РФ именно собственникам предстоит самостоятельно определить дальнейшую судьбу дома, в том числе и осуществить выбор управляющей компании.

Сергей Байдаков напомнил, что на данный момент ЦАО лидирует в городе по числу созданных ТСЖ. При этом подчеркнул, что увеличение количества товариществ - это не плановая задача. Речь идет прежде всего о формировании совершенно новой среды в системе ЖКХ. Это среда, в которой собственник жилья начинает осознавать свои права и выступать с инициативой управления своей собственностью. И уже есть несколько постановлений правительства города, на основании которых ТСЖ передавались права на реконструкцию домов. Эта работа будет продолжена.

- Позволю себе заметить, - сказал префект, - что ключевая задача реформы - это нормализация взаимоотношений, прежде всего экономических, между собственником жилья и поставщиком услуг, подрядчиком и т.д. Именно этого сегодня не хватает. Сейчас собственник, который живет в доме, не является полноценным заказчиком. ДЕЗ тоже нельзя считать таковым, поскольку он выступает заказчиком лишь в той части, которая обеспечивается дотациями государства. Сегодня свыше четырехсот объединений жителей зарегистрировано в округе. Это чаще всего ТСЖ, в меньшей степени - советы самоуправления домов и домкомы. Со всеми мы работаем, и для нас это один из приоритетов на протяжении нескольких последних лет.

ЦПВН НА ВСЕ РУКИ

Что касается технологической составляющей реформы, то и здесь налицо определенные успехи. Продолжается реализация программы энергосбережения. Всего в округе 3,9 тыс. жилых домов, из которых более 2,5 тыс. оборудовано приборами учета. Примерно 1,8 тыс. приборов обеспечены системой автоматического управления подачей ресурсов. Эта же система в автоматическом режиме обеспечивает съем показаний с приборов для начисления оплаты за потребленную воду и тепло. В первом квартале текущего года в 2 тыс. домов системы будут переданы на коммерческий учет.

Как отметил Сергей Байдаков, в округе открыто 24 тыс. персонализированных социальных счетов, посредством которых ведутся все расчеты, связанные с коммунальными и эксплуатационными платежами. Они открываются автоматически, как только появляется новый получатель. Активно развиваются в округе системы видеонаблюдения. В декабре прошлого года завершено строительство центрального пункта видеонаблюдения (ЦПВН) в Басманном районе, в первом квартале текущего года появится такой же пункт в Пресненском районе.

- В конце года, завершив работы в Пресненском и Таганском районах, - сказал префект, - мы охватим видеонаблюдением все подвезды жилых домов.

Уже на первом этапе, в 2002 году, когда видеоканалы появились в одном районе - Тверском, эффект не заставил себя ждать. Снизились число квартирных краж, повысилась раскрываемость преступлений. Предотвращаются акты вандализма в подъездах и дворах, в результате чего снижаются бюджетные затраты на восстановление разрушенного.

Но этим значение видеонаблюдения не исчерпывается. По мнению Сергея Байдакова, уже можно вести речь о начале движения к «умному дому». Имеется в виду система, которая решает задачи не только безопасности, но и диспетчеризации, оказания дополнительных услуг населению.

По сути дела, на базе ЦПВН в настоящее время формируются инженерные центры, контролирующие все системы жизнеобеспечения дома. В Тверском районе, например, продолжается эксперимент по оборудованию всех чердаков противопожарными системами с выводом показаний датчиков на пульты ЦПВН.

На данный момент видеонаблюдение стало социальным фактором, обеспечивающим спокойствие людей. Об этом свидетельствуют данные опросов.

ПРИГОВОР ПЯТИЭТАЖКАМ

В прошедшем году перед округом стояла непростая задача - ликвидация пятиэтажного жилищного фонда сносимых серий.

- И эта задача выполнена, - заявил Сергей Байдаков. - Жилье переселяемым гражданам предоставлено в новых домах на территории ЦАО, в Красносельском и Таганском районах. Осталось 37 семей, которые уже имеют либо ордера, либо договоры социального найма и могут переселиться в любой момент. В связи с холодами люди попросили отсрочить переезд в новые дома. Тем не менее уже в ближайшие дни переселение завершится. На конец января намечен снос последней пятиэтажки сносимой серии.

На очереди решение проблемы ветхого и аварийного жилищного фонда. На территории центра насчитывается около 1300 таких домов. Имеются в виду здания с деревянными перекрытиями с износом от 45 до 70 процентов.

- Утверждена программа ликвидации ветхого жилья на период до 2010 года, - сообщил Сергей Байдаков. - В первоочередном списке 245 зданий с износом, превышающим 60 процентов. В 2006 - 2007 годах продолжится техническое обследование зданий. В зависимости от результатов будет решаться их дальнейшая судьба.

В текущем году в округе приступят к реализации проектов квартальной застройки за счет бюджета. Новое муниципальное жилье будет возводиться в районах Красносельском (ул. Рукавская), Таганском (район ул. Нижегородской) и Замоскворечье (Большая Серпуховская ул.). Документация по планировке кварталов уже на выходе. Предусматривается комплексная застройка с соответствующей инфраструктурой - школами, детскими садами, магазинами и предприятиями службы быта.

В результате работы по отселению жителей из ветхого и пятиэтажного фонда в прошлом году удалось повысить долю жителей, получающих новое жилье в пределах ЦАО, до 83 процентов. А при отселении пятиэтажек сносимых серий показатель еще выше - 93 процента. В целом плановое задание по переселению в прошлом году выполнено на 107 процентов: из 33 домов отселена 991 семья - 2156 человек.

ГДЕ ПЕРЕХВАТЫВАТЬ?

Одна из самых жгучих проблем центра столицы - перенасыщенность транспортом. Сейчас здесь реализуется программа строительства многоэтажных гаражей-стоянок, рассчитанная до 2008 года и предусматривающая создание 80 тысяч машиномест. В 2005 году их было построено 15 тысяч, на 2006 год запланировано строительство еще 25 тысяч.

- Очень серьезная задача, но мы ее выполняем, - считает префект ЦАО. - Для сравнения: если в 2003 году вводилось по 3 - 4 тысячи машиномест, то в 2004-м - уже 10 тысяч.

Сергей Байдаков высказал свое мнение и о перехватывающих парковках:

- Сегодня это необходимое решение, которое позволяет ограничить приток транспорта в центр города. Реализация таких проектов требует не только поиска мест для таких парковок, но и развития системы общественного транспорта. Чтобы человек, оставив свою машину, мог с комфортом добраться до центра. Я не согласен с тем, что перехватывающая парковка на площади Крестьянской Заставы не выполнила своей задачи. Могу сказать, что, по официальному заключению Мосгортранса, в 3 - 4 раза сократилось время движения общественного транспорта от площади Крестьянской Заставы до Лубянской площади - с 40 до 12 - 15 минут. Конечно, задача решалась не только самой парковкой. Во всех примыкающих к этой магистрали переулках были созданы бесплатные стоянки.

Но, по мнению префекта, сегодня важно понять, что перехватывающие парковки должны располагаться даже не на Садовом или третьем транспортном кольце, а между третьим кольцом и МКАД. Мосархитектура занимается этим вопросом, и к 2008 году предстоит дополнительно создать на таких парковках 35 тысяч машиномест.

- Я надеюсь, - сказал префект, - что мы все принимаем: пробки в центре - это проблема не только ЦАО. Это проблема всего города.

Петр ПОЛЫНОВ

Личным транспортом в Москве пользуется порядка 20 процентов населения. Соответственно, общественным транспортом - остальные 80 процентов. Если на легковушки пересядут 30-40 процентов москвичей, столичные магистрали, несмотря на огромный размах строительства дорог и развязок, не смогут «переварить» такое количество автомобилей. Стало быть, надо убедить жителей Москвы пользоваться прежде всего общественным транспортом. Легко сказать! С какой стати владелец иномарки или «жигуленка» должен распрощаться со своим уютным авто и давиться в переполненном автобусе?



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

ТРОЛЛЕЙБУС ОБГОНИТ ЛИМУЗИНЫ?

- Значит, нам нужно создать условия, при которых общественный транспорт будет двигаться быстрее личного, - отметил руководитель Центра организации дорожного движения правительства Москвы Леонид Липиц, к которому мы обратились за комментариями. - А для этого следует оборудовать на дорожном полотне выделенные полосы, по которым получат право двигаться только автобусы, троллейбусы и трамваи. В таком случае скорость их движения значительно возрастет, а фактор времени сегодня является решающим для пассажира. Тем самым, кстати, мы разгрузим и остальные полосы дороги.

- Леонид Моисеевич, но ведь во многих крупных городах мира давно организованы обособленные полосы для общественного транспорта. Почему для Москвы это является чем-то экстраординарным?

- Давайте учитывать масштабы нашей столицы в сочетании с климатическими условиями. У нас зима растягивается почти на полгода...

- А как же Канада? Климат такой же...

- Ну, во-первых, даже самые крупные канадские города несопоставимы по размерам с Москвой. А во-вторых, в Канаде иначе организована дорожная сеть. В том же Торонто, к примеру, улицы строго параллельны друг другу. Поэтому в значительно большей степени реализован принцип одностороннего движения. В центре нашей столицы находится семь железнодорожных вокзалов. Стало быть, надо было строить мосты, тоннели и т.п. Вспомним и про окружную железную дорогу, и про то, что в черте города протекает чрезвычайно извилистая Москва-река... В отличие от канадских городов в Москве традиционно сложилась радиально-кольцевая дорожная сеть, что создает серьезные проблемы для организаторов движения.

...Создание обособленных полос для общественного транспорта, по убеждению Л. Липица, необходимая и очень эффективная мера для улучшения транспортной обстановки в столице. По поручению столичных властей в настоя-

щее время действует специальная группа, разрабатывающая пилотный проект организации выделенной полосы в Москве. В состав группы, членом которой является и Леонид Липиц, входят как российские, так и зарубежные специалисты, имеющие большой опыт в этом деле. Они пришли к выводу, что первая обособленная полоса в городе должна быть проложена по Волоколамскому шоссе - из района Митино к Соколу. Эту трассу выбрали в качестве пилотной, поскольку она наиболее показательна и с точки зрения развития инфраструктуры, и в связи с сосредоточением здесь большого количества маршрутов общественного транспорта. Динамично развивающееся Митино не имеет метро. Выезд из района через МКАД на Волоколамское шоссе представляет собой серьезную проблему. Само шоссе крайне загружено на всем протяжении, особенно на участке от улицы Свободы до станции метро «Сокол». Здесь, кстати, сообщил Леонид Липиц, построят бесцветофорные эстакады, с тем чтобы обеспечить выезд из центра, с Ленинградского шоссе, на улицу Алабяна, а также выезд и въезд на Волоколамку.

- Конечно, в Москве немало и других проблемных магистралей, - признал Леонид Моисеевич. - Это и Щелковское шоссе, и Рязанское, и шоссе Энтузиастов. Выделенные полосы понадобятся со временем создавать по всем направлениям, прежде всего в восточной части города - я имею в виду, к примеру, такие расположенные за пределами МКАД районы, как Новокошино, Жулебино, Кожухово. Первым же, однако, будет Волоколамское шоссе. Замечу, что нам необходимо решить целый ряд непростых задач. Скажем, проезд перекрестков. Ведь при правом повороте выделенную полосу нужно пересекать. Проезд по транспортным развязкам - тоже проблема. Как, собственно, выделять полосу: просто сделать разметку или же оградить ее каким-то бордюром? По этому последнему вопросу до сих пор единого мнения нет. Лично я считаю, что полосу надо ограждать, поскольку менталитет отечествен-

ных водителей так сразу не исправится. Но ведь надо учитывать и необходимость механизированной уборки дорог от снега. Проблема!

Вообще, перечень проблем при организации выделенных полос, подчеркнул Л. Липиц, не ограничивается чисто техническими вопросами. Ситуация осложняется отсутствием законодательной базы, позволяющей обособленной полосе движения функционировать эффективно. Предстоит определить степень ответственности водителя за нарушение режима выделенной полосы и правил парковки, организовать действенный контроль. Что, штраф за нарушение будет исчисляться 50 рублями? Кроме того, для вынесения штрафных санкций потребуются составлять протокол о нарушении, для чего нужно присутствие самого водителя. А если он бросил машину в неполюженном месте и на целый день ушел? На Западе достаточно выписать квитанцию о штрафе, при этом сведения о необходимости уплаты тотчас заносятся в компьютерную базу данных. Не заплатил вовремя - машину изымут и отправят на штрафстоянку. Мы до этого еще не доросли.

- Причем я веду речь в основном о законодательных актах, принимаемых на федеральном уровне, - заключил Леонид Липиц. - И для нас это еще одна проблема. Дело в том, что мера ответственности за то или иное нарушение в федеральных нормативных документах, как правило, усредняется. А последствия нарушения при той же, например, неправильной парковке в Москве или в небольшом городе абсолютно несопоставимы. Поэтому и меры должны быть дифференцированы. Столичные власти давно сотрудничают с федеральными органами власти по широкому кругу вопросов, связанных с изменением законодательства в транспортной сфере. Это касается и организации обособленных полос движения для общественного транспорта.

Пилотный проект по созданию на Волоколамском шоссе выделенной полосы движения находится на первом этапе - этапе подсчетов и моделирования. Но скоро мы сможем представить его на согласование. К концу года, надеюсь, проект станет документом.

Владимир РАТМАНСКИЙ