



МОНОРЕЛЬС ИДЕТ ПО ХОРДЕ

Александр КИСЬКО,
заместитель руководителя
Департамента транспорта
и связи правительства Москвы

В последнее время приходится слышать мнения о якобы напрасном строительстве в Москве монорельсовой транспортной системы. Мне совершенно непонятны эти утверждения. Монорельс достаточно распространен в мире. Он работает в Японии, Сингапуре, Германии, Канаде...

Решение о возведении в столице монорельсовой дороги было отнюдь не утопично. Напротив, оно укладывается в концепцию развития новых скоростных внеуличных видов транспорта. В самом деле, мы прекрасно знаем, как загружены и метрополитен, и наземная пассажирская сеть. Строитель-

ство новых станций метро глубоко залежало чрезвычайно дорого. Один километр пути стоит порядка 60-75 млн. долларов. Легкое метро обходится в три раза дешевле, но мы не можем возводить линии легкого метро в центре города или в районах, примыкающих к центральному кварталам. К тому же у нас очень слабо развито так называемое хордовое транспортное сообщение, то есть сообщение между крупными магистралями, радиальными линиями метрополитена. Даже для организации движения скоростного трамвая, который также должен взять на себя перевозку пассажиров в первую

очередь по транспортным хордам, необходимо создать выделенную полосу движения, что отнюдь не просто. Для того чтобы перейти с одной ветки метро на другую, пассажирам приходится ехать в центр, к станциям пересадки, которые работают с явной перегрузкой.

Так вот, согласно первоначальному проекту линия монорельса должна была пройти от станции метро «Ботанический сад» вдоль Ярославского шоссе с выходом на МКАД. Затем, детально проанализировав транспортную ситуацию в городе, власти приняли решение развивать упомянутое мной хордовое сообщение, для чего и была построена первая в России монорельсовая дорога на северо-востоке города. Трасса пролегла от ВВЦ до станции метро «Тимирязевская». При этом построена именно для перевозки пассажиров, а не проведения экзотических экскурсий. Возведена, кстати, быстро и качественно.

Почему же монорельс до сих

пор действует в экскурсионном, а не рабочем режиме? Почему по трассе ходит всего два поезда с интервалом движения в 22 минуты? Сейчас монорельс перевозит по 600-700 человек в будни и по 1500-2000 – в выходные. Почему стоимость поездки составляет 50 рублей? Эту уникальную транспортную систему создали отечественные предприятия – около 30 оборонных заводов и НИИ во главе с Московским институтом теплотехники. Опыта транспортного строительства они, однако, не имели, а потому система требует довольно длительных испытаний и обкатки.

В 2005 году была разработана специальная программа мер по повышению эффективности и надежности монорельса, которая и реализуется в настоящее время. Внедрена автоматическая система оплаты проезда – по аналогии с той, что действует в метро. Создан автоматический комплекс управления эскалаторами и станциями в це-

лом. Установлены видеонаблюдение, дополнительные системы связи с выводом всей оперативной поступающей информации на центральный диспетчерский пункт Московского метрополитена – эксплуатирующей монорельс организации. Были замечания по работе колес вагонов, системы кондиционирования и обогрева. Дорабатывалась система пожаротушения в межвагонных пространствах.

Весьма ценную информацию мы получили, испытав монорельс в условиях прошедшей экстремально холодной зимы. Между прочим, сама по себе низкая температура не привнесла в работу системы неожиданных проблем. Сюрпризы были, так сказать, сопутствующие. На трассе при сильных снегопадах образовывались наледы. Используемое устройство по ее удалению оказалось неэффективным и сейчас дорабатывается. Кроме того, антиобледенительными устройствами оборудуем крыши станций.

Проведение этого значительного комплекса работ потребовало немало времени и средств.

Однако замечу, что в результате мы построили действительно уникальную систему, не имеющую аналогов в мире. Мэр Москвы поставил перед нами задачу перевести монорельс с экскурсионного в рабочий режим со второго полугодия нынешнего года. В перспективе возможно продление дороги до Замоскворецкой и других линий метро.

Сегодня мы располагаем во все семь составов по шесть вагонов в каждом. Пять из них уже прошли доработку и полностью готовы к работе в полуавтоматическом режиме. За год с небольшим эксплуатации в экскурсионном режиме монорельс перевез 370 тысяч пассажиров. В рабочем графике поезда станут курсировать с интервалом 5-7 минут с 6.00 до часу ночи. Мы рассчитываем, что наш первый монорельс сможет перевозить от 2,5 до 3,5 тысячи пассажиров в час пик. При этом стоимость абонентного проезда будет установлена аналогичной цене проездного билета в метро. Я уверен, монорельс займет свою нишу в транспортной системе города. Он нужен Москве.

Новая редакция Водного кодекса, рассматриваемая сейчас в Госдуме, вызвала неоднозначную реакцию и широкий резонанс. Причина, на мой взгляд, в том, что это не просто новая редакция, а действительно новый кодекс, который должен отвечать и новым реалиям, сложившимся в нашей стране. Надо было существенно изменить целый ряд принципов в подходе к водным ресурсам, чтобы сохранить их.

Например, до сих пор у нас многие гидротехнические сооружения являются бесхозными. Только в трех центральных федеральных округах таких объектов больше тысячи. Это прежде всего плотины небольшой мощности, которые раньше принадлежали колхозам, предприятиям, - теперь у них нет хозяина. Это приводит к тому, что почти каждое половодье наносит территориям и хозяйствам ущерб, который возмещается из государственной казны.

В новой редакции кодекса предусмотрено такое основное концептуальное положение: вода вслед за землей. Иными словами: на чьей территории находится объект, тот и должен отвечать за него - то ли субъект Федерации, то ли муниципальные власти. Если же объект расположен на территории нескольких субъектов, он останется в федеральной собственности.

Правда, во второй редакции нового кодекса учли пожелания московского правительства, у которого вызывал тревогу тот факт, что все водохранилища, питающие город водой, окажутся в собственности другого субъекта Федерации - Московской области. Приняли



ИЗДАЛЕКА ДОЛГО ТЕЧЕТ РЕКА...

Александр КОСАРИКОВ,
заместитель председателя
Комитета Государственной думы
по экологии

поправку: если водным объектом для коммунальных целей пользуются несколько субъектов Федерации, то он остается в федеральной собственности. Так что все водохранилища останутся в федеральной собственности, как и реки, их питающие (ведь, как правило, реки протекают по нескольким субъектам Федерации).

В частной же собственности могут находиться только пруды и карьеры, расположенные на территории частных владений. Но это не значит, что деревенский пруд выкупит местный богатей и запретит купаться в нем. По земельному законодательству, нельзя передавать землю в частное владение, если на ней расположен пруд на определенном расстоянии от населенного пункта. Запрещается также огораживать часть береговой линии, выносить вешки в воду, обозначая «свой» участок, - все это противозаконно. И реки, и водохранилища, и озера находятся в собственности государства: Федерации, субъекта Федерации, муниципального обра-

зования, поэтому и береговая линия, и водозащитная территория (20 метров прибрежной суши) тоже принадлежат им. Поэтому, когда яхтам запрещают причаливать, например, на Пироговском водохранилище к берегу «частных владений», - это незаконно.

А вот теперь об использовании водоохранной зоны и расположении в них этих самых «частных владений». В прежней редакции многие виды хозяйственной деятельности здесь были просто запрещены. В том числе и строительство домов. На самом деле на территории Российской Федерации это положение повсеместно не выполнялось. И как его реализовать, я, честно говоря, не знаю. Все видели, какие серьезные конфликты возникали при попытках надзорных организаций снести построенные дома. (Здесь, кстати, необходимо разделить санитарную и водоохранную зоны. Санитарная - это берега водохранилищ, из которых берется питьевая вода, здесь строительство будет по-прежнему запрещено.)

По новому кодексу, в водоохранной зоне (а речь идет о 200-метровой зоне, где-то - о 500-метровой) строительство домов разрешается (это во всем мире самые дорогие участки), но накладываются ограничения на выбросы и сбросы на этих территориях. Надо будет поставить системы водоочистки, технически это несложно. Такие очистные системы давно разработаны, и для владельца особняка истратит 50-60 тысяч рублей вполне посылно. Особые требования будут предъявляться и к стоянке автотранспорта - она должна быть заасфальтирована.

Получается, что, по новым правилам, мы не загоняем хозяина в угол. Но если он не будет строить очистные сооружения, тогда придется нести наказание. Какое - это уже вопрос нормативной деятельности, это решит правительство. То есть новый кодекс отличается достаточной гибкостью, но и достаточной строгостью по отношению к защите окружающей среды. (Нормативы на сбросы разрабатывал наш комитет, они достаточно жесткие.)

Еще один принципиальный момент нового кодекса - внедрение бассейнового принципа управления, который подразумевает комплексный подход к проблеме водного объекта: по размещению производств, по введению систем защиты воды, по судоходству, по усилению нагрузки и т. д. Сегодня существуют бассейновые управления, подчиняющи-

ся Федеральному агентству водных ресурсов, но у них мало функций. Предполагается, что в будущем эти управления станут не только осуществлять контроль за эксплуатацией гидротехнических сооружений, но и создавать план использования территории бассейна, регулировать производственную нагрузку. Сейчас планы разрабатывают и общественные организации, и научные институты. И разрешения на размещение предприятий, строительство гидростанций, на судоходную деятельность дают разные ведомства, ведающие различными отраслями. В каждой инстанции проекты проходили экологическую экспертизу. К чему приводила такая разрозненность? Когда все эти «кубики» складывались вместе, оказывалось, что река-то всех последствий вынести не может.

Разработчики нового Водного кодекса уверены, что бассейновый принцип управления поможет решить возникающих проблем. Создаются бассейны по естественному принципу - по сложившимся водостокам: Балтийский, Баренцево-Беломорский, Двинско-Лещерский, Днепровский, Донской и т. д. - всего 29.

Новая редакция Водного кодекса, которой вскоре предстоит пройти в Госдуме третье чтение, - документ, который соответствует стандартам Европейского союза, правилам, действующим сейчас во многих странах мира. Опираясь на кодекс, мы сможем решать наши народно-хозяйственные задачи, не опасаясь нанести непоправимый вред огромным водным ресурсам России.



ИЗРАИЛЬ ПОСЛЕ ВЫБОРОВ

Константин КАПИТОНОВ,
журналист-международник

В конце марта в Израиле состоялись выборы в местный парламент - кнессет 17-го созыва. За 120 мест боролась 31 партия, 12 из них преодолели электоральный барьер.

Партия «Кадима» во главе с и. о. премьер-министра Эхудом Ольмертом завоевала 29 мандатов. Второе место заняла партия «Авода», получившая 20 мест. «Ликуд» и ШАС разделили третье-четвертое место с 12 мандатами. «Наш дом - Израиль» оказался на пятой позиции с 11 депутатами в кнессете.

В кнессете будут работать 113 мужчин и 17 женщин. Среди депутатов 13 русскоязычных политиков.

Победа «Кадимы» оказалась не столь внушительной, как предсказывали опросы. Партии тяжелобольного Ариэля Шарона при-

дется серьезно подойти к выбору союзников, поскольку в убедительной коалиции она не сможет иметь абсолютного большинства. Судя по всему, процесс коалиционных торгов будет долгим и трудным. Как бы то ни было, а по закону у лидера партии, набравшей большинство голосов, есть 28 дней для представления в кнессет списка министров.

Новый состав правительства будет представлен после пасхальных каникул, которые в Израиле в этом году начинаются 12 апреля. Очевидно, что именно после обнародования персонального состава правительства его глава огласит программу, в соответствии с которой страна будет строить свою внутреннюю политику и отношения с соседями и миром.

Многие израильские аналитики отмечают, что эта программа

будет учитывать недавно обнародованную программу нового палестинского кабинета. Вот несколько пунктов, которые касаются непосредственно Израиля: прекращение оккупации и создание независимого палестинского государства со столицей в Иерусалиме; реализация права на возвращение палестинцев в оставленные ими дома и возвращение отнятого у них имущества; освобождение палестинских заключенных; признание сопротивления во всех его формах легитимным правом палестинского народа. Палестинцы заявили также о готовности взвесить возможность переговоров о признании еврейского государства при условии, что Израиль вернется в границы 1967 года, включая уход из Восточного Иерусалима. Было объявлено и о согласии прекратить оккупацию палестинского народа.

После подведения итогов выборов в Израиле Ольмерт призвал главу Палестинской национальной администрации (ПНА) Махмуда Аббаса начать перего-

воры о постоянных границах и предупредил о возможности односторонних шагов, если призыв останется без ответа. И. о. премьер-министра Израиля дал понять, что основой для диалога его страна по-прежнему считает признание действующих израильско-палестинских соглашений, включая план «Дорожная карта», прекращение насилия и разоружение всех террористических организаций. «Настало время, чтобы палестинцы признали нас, прекратили террор и обратили свои взгляды к более светлому будущему и компромиссу с нашим народом», - подчеркнул лидер «Кадимы».

Если палестинцы согласятся, израильтяне готовы сесть с ними за стол переговоров. Если нет, Израилу придется действовать без согласия палестинцев. Ольмерт пообещал в течение четырех лет определить постоянные границы еврейского государства, покинув часть Западного берега реки Иордан (Иудея и Самария), но сохранив контроль над крупнейшими блоками поселений.

Пойти на эти шаги лидера «Кадимы» вынуждает новое палестинское правительство, сформированное радикальным исламским движением ХАМАС во главе с Исмаилом Ханией. Каби-

нет министров предъявил Израилу ультиматум, потребовав возобновления (разумеется, на условиях этого движения) мирных переговоров, а также освобождения оккупированных территорий. В противном случае ХАМАС обещает начать новую волну террора против еврейского государства.

Напомню, что ХАМАС объявил временное перемирие («худна») более года тому назад и продлил его еще на год. Член палестинского парламента Махмуд Рамахи публично заявил, что палестинцы имеют право возобновить нападения. «Израильтяне заявляли, что Арафат - не партнер, затем они забраковали Махмуда Аббаса, теперь - ХАМАС. Видимо, они представляют себе идеального партнера как еще один Израиль», - иронизирует палестинский парламентарий.

Тем не менее стремление идти навстречу палестинцам у Ольмерта есть. Но осуществить это и. о. премьер-министра не дадут. Прежде всего оппозиция. Опыт последних лет показывает, что, кто бы ни был у власти в Израиле - левые или правые и какие бы соглашения ни достигались, реальных подвижек в мирном урегулировании нет. Если бы какой-то израильский политик и захотел найти компромисс с пале-

стинцами, сделать это было бы затруднительно.

Так что в дальнейшем Ольмерта и его правительство ждет сложное построение отношений с палестинской администрацией, в которой не только лидеры ХАМАСа, но даже умеренный Махмуд Аббас не согласны с односторонними шагами Израиля. И пока неизвестно, как поведет себя новый лидер «Кадимы», когда ему придется бороться с ХАМАСом.

Однако, как отмечают многие аналитики, появился реальный шанс на решение израильско-палестинского противостояния. Новое палестинское правительство, несмотря на экстремистское прошлое, выражает готовность к диалогу и поиску путей мирного урегулирования ближневосточного конфликта. А израильские левые и центры традиционно были более способными к достижению компромисса с арабами, нежели представители правых партий.

Таким образом, сложилась уникальная ситуация. Обе стороны в этом противостоянии заявляют о своем желании сдвинуть сложившееся положение к мертвой точке, готовности к некоторым компромиссам и располагают реальными рычагами влияния.