

## ГЕНПЛАН ПОДСКАЖУТ МОСКВИЧИ

**Елена Николаевна, в сообщениях некоторых СМИ о начале работы по разработке транспортного генплана города упоминалось, что делается это впервые. Как же это может быть?**

— Никак не может. Программа развития транспорта в Москве разрабатывалась систематически и обновлялась каждые десять лет. А сейчас идет одновременная разработка нового Генплана на период до 2025 года и в его составе — транспортной схемы на период до 2015 года. Естественно, что мы будем заниматься также и перспективным планированием. Почему действует такой порядок? Это очевидно: прежде чем проектировать новые дороги, прокладывать новые транспортные маршруты, оценивать напряженность транспортных потоков, нам необходимо знать направления будущей застройки столичных кварталов, перспективы развития города.

**Горожан чрезвычайно волнует, когда в Москве появятся новые линии метро, когда дороги станут более свободными и исчезнут пробки, когда...**

— А мы это отразим в генплане, и все сразу материализуется, так? Давайте договоримся: станции, километры дорог, новые маршруты — это конечная стадия нашей работы, финал. А предшествует ей огромный пласт исследовательской и аналитической деятельности. В данном случае наша цель — показать администрации города, каков реальный спрос, если хотите, на транспортную систему Москвы.

Работая над разрешением сложнейшей транспортной ситуации в столице, необходимо решить три «простенькие» задачи. Первое — это непрерывная автомобилизация города. Каждый год автомобильный парк в Москве прирастает на 150 — 200 тыс. машин. Гаражное строительство заметно отстает. К слову сказать, в период, предшествующий резкому приросту машин, в столице ежегодно обустраивали 10-13 тыс. машиномест. Сейчас в среднем — 70 тысяч. В этом году намечено ввести в строй не менее 85 тыс. машиномест. И все равно не хватает.

Научно-исследовательский и проектный институт Генерального плана развития Москвы (НИИПИ Генплана) приступил к разработке генплана комплексного развития транспортной системы столицы на период до 2015 года. Естественно, горожане кровно заинтересованы в снижении напряженности на столичных магистралях, в интенсификации деятельности общественного транспорта, строительстве новых дорог и развязок. Так куда же мы, как и на чем, условно говоря, поедим в ближайшие годы? Об этом корреспондент «МС» побеседовал с одним из основных разработчиков новой транспортной схемы, заведующей сектором развития транспорта НИИПИ Генплана Еленой БОРОВИК.

Вторая задача — строительный бум в Москве. Нынешние темпы строительства в городе соответствуют объемам, заложенным в генплане на 2010 год. А темпы развития транспортной инфраструктуры заметно отстают. К слову сказать, это происходило и в советское время. Тогда ударными темпами строили только метрополитен. Но федеральное правительство выделяло Москве большие субвенции на возведение метро. В последние годы этих денег не выделялось. Результат? Генпланом 1971 года предусматривалось, что к 2006 году в столице будет функционировать 600 км линий метро. Реальная его протяженность на сегодня — 278,3 км. Плотность улично-дорожной сети в столице — 1,5 км на один кв. км городской площади. По нормативу должно быть не менее 2,2 км. В крупных зарубежных городах этот показатель составляет 7-15 километров.

**— Это просчет московских градостроителей середины — конца XX века?**

— Да нет. Понимаете, у нас всегда упор делался на общественный транспорт. Считалось, что на автомобиле горожане будут ездить разве что в театр или гости, а не на работу. Соответственно объем дорог и планировался. А сейчас мы столкнулись с третьей серьезной задачей — появлением огромного количества общественно-развлекатель-

ных центров: торговых комплексов, кинотеатров, ночных клубов и прочего, чего раньше не было. Население стало гораздо более мобильным. Раньше по большей части ездили по условной схеме «утро-вечер», то есть на работу и домой. А нынче многие совершают по 10-12 поездок в день. Но комплексных исследований всех этих изменений практически с момента перестройки не велось. Пришла пора. Прежде чем проектировать маршруты и станции, нам нужно выработать физические и социальные показатели пользования транспортной системой. А для этого необходимо выявить средние затраты времени москвичей на передвижение по городу и, в частности, на поездки в центр. Нужно определить показатели комфортности поездки. Скажем, в Италии по нормативу в час пик в общественном транспорте должно быть 50 процентов свободных мест. Наш норматив на сегодня — 3-4 человека на один кв. м свободной площади пола салона автобуса или троллейбуса при всех занятых местах. Мы обязаны определить показатели безопасности поездки, надежности и т.д. А для этого нужно провести массовый опрос населения.

**— Что значит массовый?**

— Несколько тысяч человек — это и является репрезентативной выборкой данных. Нам нужно от-

следить цепочку передвижений конкретного москвича в течение дня. К примеру: дом — работа — кинотеатр — бассейн — гости — дом. Среднее количество передвижений за день. Мы должны знать долю времени, затрачиваемую на поездки, в общем дневном бюджете времени горожан. Для этого мы и разработали две анкеты — «Один день в городе» и «Легковой автомобиль в городской среде», по которым наши помощники, студенты МАДИ, последние несколько месяцев опрашивают москвичей. Анкету можно заполнить также, зайдя на сайт Департамента транспорта и связи правительства Москвы — www.dtis.ru. Во втором полугодии мы проанализируем полученные опросным путем ответы, выявим реальные транспортные потребности горожан и в конце года приступим уже непосредственно к разработке генплана комплексного развития транспортной системы Москвы. Завершить эту работу намереваемся к июню 2007 года.

**— Что представляет собой подобный документ?**

— Представьте себе несколько 500-страничных томов. Это подробнейший документ, расписывающий все аспекты развития транспорта и транспортной инфраструктуры города. Это и строительство улично-дорожных сетей, и развитие городского пассажирского, скоростных внеуличных, автомобильного, грузового, водного и иных видов транспорта. В схеме будут содержаться подробные аналитические данные. Например, сколько территорий в городе пока не обслуживает метрополитен или какие территории в столице перегружены автотранспортом. Скажем, в Генплане Москвы на период до 2020 года числится показатель количества автомобилей в городе, равный 3,2 млн. машин. Эта цифра будет меняться. Число пассажиров, которых должен перевезти транспортный комплекс города в 2020 году, запланировано на уровне 11 миллиардов, в том числе метрополитеном — 4 млрд, и наземным пассажирским транспортом — 4,6 млрд человек. И эти цифры уточним. Но главное, создавая столь масштабный документ развития транспортной системы города, мы положим во главу угла реальные потребности населения. Таким образом, адекватно учтем произошедшие за последние годы социальные изменения...

**Владимир РАТМАНСКИЙ**

В этом году начался второй этап реализации московской городской программы «Молодой семье — доступное жилье». Для многих молодоженов это единственный шанс решить квартирный вопрос. Те, кому повезло попасть в программу, могут с оптимизмом смотреть в будущее, безбоязненно рожать и воспитывать детей. Столичный Департамент жилищной политики и жилищ-

ного фонда выполняет свои обязательства: программа носит нарастающий характер — в 2002 году для ее реализации было построено 39,6 тысячи кв. метров жилой площади, в 2005 году сдали более 200 тысяч кв. метров, с 2006-го по 2008-й планируется построить не менее 1100 тысяч кв. метров, обеспечив хорошие жилищные условия 22 тысячам молодых московских семей.

**В** рамках программы в этом году сданы в эксплуатацию 24 жилых дома, — сообщила заместитель директора по ЖКХ ГУП «Центр арендного жилья» г. Москвы Галина Гвоздева. — Причем дома будут строиться не только в самой столице — четыре дома в Люблине (15-й микрорайон), пять домов в Кожухове, восемь — в Южном Бутово, но и в ближнем Подмосковье — в Балашихе, Котельниках, в Солнечногорском и Красногорском районах.

Вместе с Г. Гвоздевой мы посетили один из первых домов, построенных в рамках программы «Молодой семье — доступное жилье» в Люблине. Небольшой, но уютный дворик 14-этажного двухподъездного дома, облицованного под красный кирпич, на улице Краснодарской, 21 огорожен высокой стальной решеткой.

Именно из-за этой ограды, — рассказала председатель домашнего комитета Ольга Голицына, — и произошел у нас конфликт с жителями соседней пятиэтажки. У них вообще нет детской площадки перед домом. Наш застройщик еще на стадии проектирования обещал обустроить двор малыми архитектурными формами и свое обязательство выполнил. Но уютный детский городок, как часто бывает, стал привлекать нежеланных посетителей — компании взрослых, распивающих здесь пиво и более крепкие напитки. Поэтому жильцы скинулись и выложили немалую сумму, чтобы оградить себя от ненужных посетителей. Соседи же, которые стали считать эту детскую площадку едва ли не своей собственностью, были возмущены до глубины души.

Арбитром в конфликте выступила управа района Люблино. Удалось найти компромисс. Все желающие мамы из соседнего дома приобрели электронные

## ШАНС ДЛЯ МОЛОДЫХ СЕМЕЙ

ключи и могут приводить сюда своих детей. Кроме того, наша территория оснащена системой видеонаблюдения. Консьержи — супруги Зверевы, которые следят за порядком во дворе, — спокойно пропускают на детскую площадку родителей с детьми из ближних домов. А управа, со своей стороны, провела внеочередное благоустройство соседнего двора. И в итоге выиграла все.

...Двор радовал взгляд клумбами, окрашенными в яркие веселые цвета горками, лесенками, песочницами, но особенное внимание привлекали расписанные, как картинки из детской книжки, бойлерная и другие строения. Это прямо-таки настоящие художественные полотна-граффити. Краски настолько живые, а сказочные и мультяшные персонажи нарисованы столь экспрессивно и радостно, что вызывают невольную улыбку.

— Одним из первых вопросов, который мы поднимали на собраниях домашнего комитета и инициативных жителей, — продолжает О. Голицына, — было благоустройство двора. В этом году каждая квартира внесла деньги на то, чтобы наш двор выглядел красиво и празднично. Мы дали в Интернете объявление, что ищем художников, способных украсить территорию. Откликнулось много молодых талантов. Провели тендер среди тех, кто рисует на детские темы. Результат их усилий был настолько впечатляющим, что дом принял участие в конкурсе «Мой двор, мой подъезд». Уверена, одно из призовых мест будет за нами.

Что ж, дворовая территория дома 21 по Краснодарской улице действительно выглядит впечатляюще. Но главное для жителей

не призы, не грамоты или кубки, а здоровье и благополучие их детей. Достаточно сказать, что когда в августе 2004 года закончилось заселение этого дома, в нем проживало около семи десятков мальчиков и девочек. Прошло всего два года, а жильцы уже планируют в первые выходные сентября провести праздник сотого ребенка: им стал Ванечка Исаев. Но праздник, конечно же, будет для всех ребятишек этого и соседних домов.

— Прямо во дворе поставим столы, — сообщила Кристина Харитоновна, идейный вдохновитель детских праздников, — организуем конкурсы, игры, будем петь и танцевать, раздавать подарки. Жаль, что вас не было на нашем Новом годе. Центр арендного жилья установил у нас шикарную елку. Мы сами сшили маскарадные костюмы — Деда Мороза со Снегурочкой, бородатых гномов, были там и пираты, и Баба-яга, другие сказочные персонажи. Все дети получили сладкие подарки.

Прошлой зимой мы, словно дружная семья, работали сообща, чтобы нашим деткам было интересно и весело. Родители сами чистили снег, заливали горки. В этом году планируем залить каток.

Помогала и управа. Всем желающим предоставлялись бесплатные билеты на детские рождественские праздники. Помощь ее была неоценима, и когда мы только переехали сюда, ведь возникли трудности с устройством детей в детские сады.

— Дом этот точечной застройкой, — объяснила Г. Гвоздева, — поэтому в отличие от микрорайонов, где идет комплексная застройка и появляются новые



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

школы, поликлиники, детские сады, спортивные площадки, здесь мы вынуждены использовать уже сложившуюся инфраструктуру. Чтобы решить проблему, мы обращались напрямую к первому заместителю мэра Л. Швецову. Управление образо-

вания ЮВАО буквально по каждому ребенку принимало отдельное решение. Тогда этот вопрос стоял очень остро: ведь более 70 процентов детишек нашего дома не достигли еще и семилетнего возраста. Люди разбивались на очереди — первую, вторую и тре-

тью. Для кого-то детский сад был необходим как воздух, а кто-то мог немного и подождать. Тем не менее для всех малышей мы смогли отыскать места в детских садах района.

Другая проблема, беспокоящая жителей, — отсутствие парковок и гаражей. Сейчас у обладателей квартир более 80 автомобилей. Двор же настолько мал, что приходится оставлять машины у соседних домов. Это не очень удобно и для нас, и для соседей. Сейчас мы пытаемся изыскать на территории района место, где было бы можно оборудовать эколопарковку. Что это такое? Обычно для ее постройки выбирают изрядно затоптанный, «лысый» газон. С него снимают грунт. Делают основу из камней и щебня, сверху засыпают черnozем, засевают травой, укладывают пластиковую сетку, которая за подростковой травой практически незаметна. Поэтому днем, когда большинство автовладельцев разъезжаются по делам, такая парковка выглядит как обычный газон. Благодаря опорной сетке автомобилей мало вредят траве, и такая парковка похожа на зеленую лужайку.

Г. Гвоздева рассказала, что сейчас в Москве в рамках программы «Молодой семье — доступное жилье» заселено 14 домов. Управляет ими ГУП «Центр арендного жилья». Его специалисты следят за благоустройством территорий вокруг домов. На это центр выделяет значительные средства. ГУП выступает арбитром в спорных ситуациях с обитателями соседних зданий, помогает решать социальные вопросы — устройство в детские сады и школы, запись в поликлиники и на молочные кухни. Главное — молодые семьи Москвы получили реальную возможность обзавестись собственными квартирами, почувствовать себя при этом хозяевами. Результаты не заставили долго ждать. В прошлом году, например, дома молодых семей в Люблине завоевали два первых места в районном конкурсе «Мой двор, мой подъезд» по различным номинациям. В Марьино такие же дома получили призы на районном и окружном этапе этого конкурса.

**Леонид ШИРОКОВ**