

Каковы перспективы дорожного строительства в Москве, как решить проблему автопробок на дорогах? На эти и другие вопросы «МС» отвечает первый заместитель мэра в правительстве Москвы, руководитель Комплекса городского хозяйства Петр АКСЕНОВ.

**Петр Николаевич, немало разговоров о планах совместного дорожного строительства Москвы и Московской области. Какие-то практические шаги в этом направлении есть?**

- Судите сами: на последней Федеральной комиссии по безопасности и организации дорожного движения, в работе которой участвовали представители Москвы и Московской области, сделан вывод - обеспечение пропускной способности в столице возможно только при условии максимально форсированного решения задач по строительству и расширению элитных магистралей, выходящих из города Москвы. Одновременно есть понимание того, что и федеральные власти должны участвовать в планах дорожно-транспортного строительства, которые реализует город Москва. Примеры - Симферопольское шоссе, дорога Москва - Дон, Внуковское шоссе, которое мы расширили, Боровское шоссе...

Как будет реализовываться это понимание? Пока трудно сказать. Знаю, что Минтранс Московской области принял решение о расширении ряда главных магистралей - Ярославского, Дмитровского шоссе. Известно и то, что резко увеличен объем инвестиций по федеральному бюджету в Московскую область.

**По области пройдет и скоростная магистраль Москва - Санкт-Петербург?**

## БУДУТ ДОРОГИ ЛУЧШЕ

**Но только при условии, что заниматься ими будут не одни столичные структуры, но и федеральные**

**Столица принимает финансовое участие в ее строительстве?**

- Нет. Участие есть в координации наших действий, связанных с заходом транспорта в город. Конкретно речь идет о Бусиновской развязке, ее надо завершить, и на эту тему мы ведем разговор с Минтрансом РФ. Решается также вопрос об организации транзитного движения через столицу. Магистраль хотят соединить с Ярославкой. Вопрос лишь в том, как? Или дорога упрется в МКАД на Бусиновской развязке, и транспорт, чтобы попасть на восток, будет далее двигаться только по МКАД, или же пройдет сквозняком через город. Если ему идти через город, то предстоит решить ряд проблем - это и экология, и то, чтобы транзитный транспорт не влиял на транспортный поток столицы, и многое другое.

**Старая проблема - финансирование дорожного строительства. В какой пропорции несет на него затраты федеральный центр и Москва?**

- 51 миллиард мы затрачиваем суммарно на дорожное строительство в городе. Из них 10 миллиардов - доля федерального центра.

**И куда пойдут эти деньги?**

- Основные средства пойдут на два участка. Первый - Звенигородское шоссе, работы на проспекте Маршала Жукова, Серебряноборском тоннеле, Звенигородском проспекте с выходом на скоростную магистраль Рижского шоссе. И второй участок - четвертое транспортное кольцо. Это задача из задач, одна из первых.

**На какой стадии реализация этого проекта?**

- Сейчас идут подготовительные работы. Это перекладка коммуникаций, оцен-



Работы на Звенигородском шоссе идут полным ходом

ка стоимости необходимого сноса строений. Идет техническая проработка участка от Волгоградского до Дмитровского шоссе. Разрабатывается проектно-сметная документация, предстоит ее экспертиза. Выделено солидное бюджетное финансирование на осуществление этих работ - около миллиарда рублей.

Главное же внимание по четвертому кольцу сейчас уделено развитию дорожной сети Восточного административного округа - жизнь так потребовала. Взяв за основу восточное направление, дальше пойдём на северо-восток. Если позволят ресурсы, будем развивать еще и западное направление четвертого кольца.

**Инвесторы в проекте четвертого транспортного кольца принимают участие?**

- Нет. Все расходы несет бюджет города. Понятно почему: инвестор идет туда, где он реально может получить отдачу, возврат своих инвестиций плюс еще какую-то прибыль. У нас этого нет. Не можем же мы сделать кольцо платным.

**Наконец, еще один актуальный вопрос: можно решить проблему автопробок?**

- Можно.

**И как?**

- Так, о чем мы давно уже говорим. Москва не потому задыхается в пробках, что плохо работает дорожная сеть или ГАИ плохо регулирует движение. Пропускную способность магистралей без новых развязок, без расширения существующих и строительства новых дорог не обеспечить. Не помогут ни перехватывающие стоянки, ни паркинги. Проблему надо решать в комплексе. Вопрос пробок - это вопрос комплексной организации дорожной сети столицы, комплексного решения задач ее развития.

Это наконец-то поняли и многие федеральные структуры. Поняли то, что вопрос надо решать вместе. Ведь Москва - это не только местные структуры, это столица государства, множество федеральных структур. А пока только город заботится о развитии дорожного строительства в столице...

**Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ**

ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

Марьино, пожалуй, один из самых молодых микрорайонов столицы. Башни, устремленные в небо, просеки улиц между высотками... Новоселы и не задумываются о том, что здесь было раньше.

А взрослые москвичи хорошо помнят о так называемых полях нитые Чагинские болота. На купленных землях создали так называемые Люблинские поля орошения - первые сооружения для очистки сточных вод, которые одновременно использовались для выращивания сельскохозяйственных культур. Позже, с развитием города, поля ороше-

людей, обитавших рядом с дурно пахнущей местностью, все-таки важнее...

По предложению Мосводоканала правительство Москвы закупило специальные фильтры-прессы, которые могли обезвоживать осадок до необходимой влажности. А вот как вывезти

Песок возили баржами с Волги и Оки, а затем - автотранспортом. Осадок перерабатывался в специальных сооружениях, где стояли фильтры-прессы. Такая технология позволила подготовить территорию для строительства нового микрорайона. Вместе с песком в Марьино завози-

ли новый растительный грунт. Мосводоканал НИИ проект совместно с НИИПИ Генплана разработал проект на сооружение парковой зоны. Так и появился микрорайон-сад, Марьино, где работы по благоустройству продолжались почти 10 лет и где живут ныне свыше 200 тысяч москвичей.

**Николай ПЕРМЯКОВ**

## ОЧЕНЬ НУЖНАЯ ЭТА РАБОТА - СТРОИТЬ ГОРОД, ГДЕ БЫЛИ БОЛОТА

**Москва поделится с регионами опытом освоения бросовых земель**

орошения здесь, в Марьино. Специфический запах чувствовался далеко за пределами «полей». Еще бы! Целая тысяча гектаров пустующих земель, заваленных отходами. И где? Меньше чем в получасе езды на машине от центра столицы. Рядом были обжитые районы - Капотня, Братеево. Москва давно шагнула за кольцевую дорогу, а здесь, на красивейшем берегу Москвы-реки, лежали бросовые земли, долгое время считавшиеся непригодными для использования.

...Деревенке Марьино не повезло. Москва издавна подыскивала местечко для сброса своих отходов - еще Екатерина II была озабочена этой проблемой, издав указ, запрещающий сбрасывать мусор в реки и вывозить нечистоты зимой на лед. В 1887 году Московская городская дума поручила группе инженеров подготовить проект канализации - одновременно с тем, когда к этому приступили и многие другие европейские города. Для устройства канализации был объявлен городской заем, в ходе которого москвичи собрали четыре миллиона золотых рублей. На эти деньги и были выкуплены земли в пойме реки, находившиеся в собственности крестьян деревеньки Марьино. В частности, приобретены были знаме-

ния были преобразованы в поля фильтрации, которые предназначались только для очистки стоков. А в 1937-м построили Люблинскую станцию аэрации... Ликвидировать эту клоаку на юго-востоке Москвы собирались давно - еще в 1985 году, когда вышло соответствующее постановление исполкома Моссовета. Но реализация его задержалась на 10 лет. Сказалась нехватка средств, а вдобавок еще не было опыта, не было аналога подобных работ не только в России, но и ни в одной стране мира. Реализацию проекта рекультивации марьинских земель поручили Мосводоканалу. О масштабах работ говорят цифры: для рекультивации территории предстояло вывезти и переработать 15 миллионов кубометров осадков - столько их накопилось более чем за век. А предварительно нужно было «отжать» эти осадки, осушить болото. И все это надо было куда-то вывезти, где-то хранить. Как говорят специалисты - депонировать. Подобного опыта тоже нигде не было.

К тому же на арену вдруг выступили «зеленые» при поддержке некоторых академиков: не трогайте территорию - тут живут птицы, занесенные в Красную книгу! Птицы-то, может, и живут, но благополучие

болотистую тину, которая расплазалась под ножом бульдозера и не удерживалась в ковше экскаватора? Решение нашли: выдавливать жидкую массу с помощью песка. То есть один грунт должен был заместить другой. Болото на глазах превращалось в песчаную насыпь. При этом от прежних иловых площадок не оставалось и следа.

**СМ КОММЕНТАРИЙ**

**Станислав ХРАМЕНКОВ,**

генеральный директор Мосводоканала:  
- Марьинский опыт оказался бесценным как для нас, работников Мосводоканала, так и для наших коллег по всей России. Здесь были впервые применены методы рекультивации технических территорий и индустриальной переработки осадков городских сточных вод. Для обеспечения работоспособности предложенной технологии и сокращения затрат Мосводоканал совместно с немецкой фирмой «Штокхаузен» пустил в Перми завод по выпуску флокулянтов - веществ, которые позволяют выделить из обезвоживаемых осадков свободную влагу и таким образом снизить их влажность и объем.

Но дело не только в технологических новинках. Важно, что найден эффективный путь возвращения городу огромных технологически загрязненных территорий для осуществления жилищного строительства. Ведь резервы новых районов практически исчерпаны. Сегодня, например, застраивается Южное Бутово, Куркино, а что дальше? Точечная застройка на месте снесенных пятиэтажек и других ветхих строений? Но она кардинально не решит жилищную проблему. Между тем в Москве есть еще земли, где сейчас находятся заливные площадки. Часть из них будет рекультивирована и передана городу под жилищное строительство. Дело это непростое - требует и времени, и немалых затрат. Но в черте Москвы не должно оставаться бросовых земель.

## СВЕТЛО ПО СОБСТВЕННОМУ ЖЕЛАНИЮ

Чертаново Северное, Сумской проезд, дом 8, корпус 3. По этому адресу находится ТСЖ «Панджшер-17», где более половины жителей - ветераны боевых действий в Афганистане. Товарищество собственников жилья в доме организовали шесть лет назад. С тех пор жильцы сами решают, что надо делать, чтобы жить лучше, комфортнее, спокойнее. И успехи налицо.

На территории вокруг дома царит образцовый порядок. Есть детская и спортивная площадки, беседки для отдыха. В этом году поставили мангал, чтобы жарить шашлыки. Занимаются озеленением. Пройти во двор можно только через контрольно-пропускной пункт. Для большей безопасности имеется система видеонаблюдения.

Вполне закономерно, что в этом году ТСЖ «Панджшер-17» стало победителем окружного конкурса «Улучшаем свое жилище».

Ежегодные планы - что предстоит отремонтировать, оборудовать, построить - обсуждают на общем собрании. Предстоящие расходы закладываются в бюджет ТСЖ, который формируется из взносов членов ТСЖ.

- Во главе угла у нас - экономия, - говорит комендант ТСЖ «Панджшер-17» Паблос Ордис Александр. - Чтобы денег хватало, экономим на всем. Например, для экономии электричества используем современные технические достижения. В 2004 году мы установили в подъездах приборы, которые автоматически включают и выключают свет. Они оснащены датчиками, реагирующими на движение. Если на лестничной клетке никого нет, там темно. Но когда из лифта или из квартиры выходят люди, лампы включаются и горят приблизительно минуту. Этого времени достаточно, чтобы открыть или закрыть дверь и пройти несколько метров от лифта до квартиры.

Дом большой - 22 этажа, три подъезда, и на каждой лестничной клетке - по три-четыре датчика: у квартир и у лифта. На покупку оборудования и его установку потребовались немалые деньги. Но цель оправдала затраченные средства. Бережливое отношение к электроэнергии помогает ТСЖ экономить на ее оплате две-три тысячи рублей ежемесячно.

Дополнительный вклад в копилку вносит и применение энергосберегающих ламп. Их установили на уличных светильниках у подъездов. Как видно из названия, такие лампы расходуют значительно меньше электричества, а то, что стоят недешево, компенсируется долгим сроком службы. Работают по полгода, тогда как обычные перегорают недели через две.

Надо добавить, что, используя передовые энергосберегающие технологии, ТСЖ «Панджшер-17» помогает не только себе, но и всей столице. Москве остро не хватает электроэнергии, и ее повсеместная экономия - важнейшая городская задача.

**Юлия ПЕСКОВА,**  
обозреватель газеты  
«Южные горизонты»