



торических памятниках музея-заповедника «Царицыно». Всего их 62 - начиная с Большого дворца и кончая небольшими объектами, такими, как пристань, мостики и т.д. Все работы выполнены в течение двух лет. Место уникальное: 657 гектаров благоустроенной территории, приблизительно 40 тыс. квадратных метров площадей для музеев и выставок. Сегодня Царицыно - одно из любимых мест москвичей. Уже на второй день после открытия музея-заповедника, в День города, на его территории одновременно находилось 1 млн. 200 тыс. человек.

Сейчас мы продолжаем ра-

боты. Правительство города определило дальнейшие задачи по строительству еще нескольких объектов. Это еще один визит-центр со стороны станции метро «Орехово», отделение милиции и пожарное депо. Следующий этап - строительство крупного визит-центра со стороны метро «Царицыно», где мы объединим и железную дорогу, и метро, и автомобильную дорогу. Но это программа на следующие четыре года. Что касается дальнейших планов, то Юрий Михайлович Лужков внес в правительство предложение о том, чтобы все исторические усадьбы столицы в ближайшие годы были приведены в подобное состояние. Работа трудная и напряженная, но весьма нужная для москвичей.

В. ПЛАТОНОВ: В Одинцове ведется капитальный ремонт с утеплением. И то, что здания здесь придаются разные цвета, это оригинально, это пример новации. Москва всегда была ярким городом. Думаю, что в ходе капитального ремонта при отделке домов будут применяться различные цвета.

- Иногда властям приходится принимать непопулярные решения, смысл и пользу которых жители понимают только впоследствии. Какие решения такого

Для безреагентной уборки за счет средств адресной инвестиционной программы приобретено 56 современных универсальных тротуароуборочных и подметательно-всасывающих машин (плюс 16 комплектов навесного оборудования). За последние два года парк этих машин, также эффективно применяемых для борьбы с пылью, увеличен почти в 2 раза.

ГОРОДСКОЕ ХОЗЯЙСТВО -

Окончание. Начало на стр. 1, 2

человека, который по одному и тому же маршруту ездит на работу и домой, московский транспорт очень эффективен.

- Валидаторы съедают очень много времени при передвижении в общественном транспорте. Возможно ли их убрать?

П. БИРЮКОВ: Пройти через валидатор - это три секунды. Если бы мы их убрали, потери в экономике города составили бы около трех миллиардов рублей. Это негативно бы сказалось на различных целевых социально-экономических программах.

В. ПЛАТОНОВ: Мы ввели валидаторы не для того, чтобы создать дополнительные трудности. Мы наконец стали выяснять, сколько на самом деле пенсионеров-льготников пользуется общественным транспортом. Раньше нас убеждали, что они с раннего утра только и ездят на городском транспорте, поэтому мы из бюджета должны компенсировать пенсионные расходы. Сейчас же мы можем вечером переводить деньги в транспортную компанию за каждого льготника. Но система должна совершенствоваться. Мы предлагали переносить валидаторы в глубь салона. Люди смогут беспрепятственно зайти и оплачивать поездку уже во время движения.

- Как вы оцениваете результаты первого этапа реставрационных работ в Царицыне? Можно ли этот опыт применить в дальнейшем для приведения в порядок других усадеб и парковых территорий?

П. БИРЮКОВ: Мы сегодня должны говорить не о завершении первого этапа, а об окончании всех реставрационных и ремонтно-восстановительных работ на ис-

рода могут быть приняты в ближайшее время?

В. ПЛАТОНОВ: Все, что связано с налогообложением, это всегда мера непопулярная. И вообще любые меры, связанные с теми или иными ограничениями, всегда непопулярны. Мы подвергались критике по поводу транспортного налога, каких-то других налогов. Но когда мы объясняли, куда и как идут эти деньги, когда показывали, что малоимущие граждане защищены, а богатые платят чуть больше, то находили понимание. Вы знаете, что рассмотрение вопроса о транспортном налоге отложено. Это сделано для того, чтобы найти какие-то новые решения. Сейчас можно дифференцировать размер налога только в зависимости от мощности двигателя автомобиля. Но мы считаем, что налог должен стимулировать, например, переделку двигателя на газ или другие виды топлива. То же самое касается и льгот для ТСЖ, которые возьмут на обслуживание свой дом. Это некоммерческая организация, а потому обременение со стороны государства должно быть минимальным. Мы стараемся разъяснять смысл принимаемых решений, и когда мы это делаем, люди нас слышат.

- Петр Павлович, не двигало ли вам желание войти с Царицыном в историю?

П. БИРЮКОВ: Никогда в своей работе не стремился войти в историю. Всегда честно исполнял то, что поручалось мне руководителем города - Юрием Михайловичем Лужковым. В историю войдет сама работа, город Москва. А главное заключается в том, что долгострой, который 230 лет простоял, будет наконец служить людям.

- Облик столицы портит обилие серых домов. Нельзя ли как-то разнообразить цветовую гамму столицы? В Одинцове, например, уже используют разноцветные панели для отделки домов.

П. БИРЮКОВ: Если наши архитекторы и дизайнеры внесут такие предложения и докажут их целесообразность, мы будем раскрашивать дома. Но мы не стоим на месте. Возьмите ночную подсветку города. Десять лет назад, когда мы готови-

родские власти обязаны на основе конкурсов подыскать управляющие компании. Жители вправе через какое-то время отказаться от их услуг и выбрать себе новую управляющую организацию. Процесс непростой, но это один из примеров того, что власть постепенно будет снимать с себя нагрузку. Граждане сами будут беспокоиться о своем жилье, но, конечно, с помощью городских властей. Потому что практически в любом доме есть доля города в виде муниципальных квартир. Мы тоже несем за это ответственность и вместе с гражданами будем следить за тем, чтобы управляющая компания наводила порядок. Но это самый надежный контроль: есть дом и выделенные на него деньги, есть и отчет о том, как они потрачены.

- В сфере городского хозяйства работает немало людей, привлеченных из других регионов. Как сейчас решаются в городе проблемы миграционной политики?

П. БИРЮКОВ: По вопросам миграционной политики Юрий Михайлович Лужков недавно опубликовал великолепнейшую статью «Москва - не проходной двор». Он популярно объяснил, какие решения здесь надо принять на государственном уровне. Мы сейчас этой идеологии и придерживаемся. Мы должны побуждать хозяйственного руководителя обучать молодежь, привлекать москвичей. Надо добиться того, чтобы работодателю стало невыгодно использовать иногороднюю и иностранную рабочую силу. Мы внесли в российское правительство восемь крупных предложений о том, как построить эту работу.

В. ПЛАТОНОВ: Все, что касается миграционной политики, регламентируется федеральным законодательством. Мы пытались его изменить, и действительно больше людей стали регистрироваться и легально работать в городе. Но цифры показывают следующее: из 500 тыс. зарегистрированных приезжих только 140 тыс. уведомили власти о том, что нашли работу. Можно только предполагать, чем занимаются остальные 360 тысяч. Мне до сих пор не объяснили, как законодательство может, с одной стороны, предусматривать уведомительную систему приезда иммигранта, и с другой стороны - квотирование. Мы можем квотировать все что угодно, но к нам придет тот, кто хочет. Мы выходили с предложениями об изменении федерального закона, что дало бы нам право более жестко определять, сколько работников и каких именно специальностей должно быть в городе. Думаю, что федеральное законодательство будет меняться.

- Как москвичи реально могут выбрать управляющие компании для своих домов?

П. БИРЮКОВ: Каждое ТСЖ должно са-

мо определиться, кого оно намерено пригласить для управления домом. При этом, конечно, можно ознакомиться с реестром благонадежности тех или иных компаний, обратить внимание на те гарантии, которые может дать местная власть, если это государственная компа-

улицы и площадях лежали, без преувеличения, горы мусора, который мы большими погрузчиками грузили в тракторные тележки и вывозили за пределы города. Сейчас в городе нет ни одного навала мусора, ни одной стихийной свалки - все это ликвидировано. Второй вопрос

В последние годы метрополитен вышел на рекордные для нового времени темпы строительства. Уже в декабре текущего года будет открыт новый участок Арбатско-Покровской линии от станции «Парк Победы» до «Строгино». Далее эта линия пойдет в Митино, и первая станция в этом районе - «Волоколамская» - появится уже в 2009 году, а сама станция «Митино» и одноименное электродепо - в 2011 году.

ния. Надо выяснить, кто является учредителем компании, посмотреть учредительные документы. И самое главное - надо посмотреть, какой материально-технической базой для эксплуатации и управления жилищным фондом располагает компания.

В. ПЛАТОНОВ: Вначале граждане имели право выбора управляющих до 1 января 2006 года. Срок дважды переносился, и теперь это право у них заканчивается 31 декабря 2007 года. С этого времени го-

- переработка мусора. В городе действуют сейчас три завода. Сейчас мы завершаем модернизацию завода в ЮАО, в результате чего его мощность увеличится почти в два раза. Такой завод работает в САО, еще два завода будут построены. Наша задача состоит в том, чтобы через четыре года весь мусор или сжигался и затем утилизировался, или перерабатывался. Более того, чтобы заинтересовать граждан, мы сейчас устанавливаем фандоматы, куда жители опускают пластико-



В 2007 году в рамках программы «Мой двор, мой подъезд» благоустроены 2855 территорий (100,2 процента к плану города). Выполнены работы по комплексному и выборочному благоустройству соответственно 205 и 2159 дворов многоквартирных домов. Благоустроены 265 объектов образования и здравоохранения, 13 территорий вузов и техникумов, 92 территории промышленных предприятий и организаций, 228 территорий объектов торговли и общественного питания, 25 территорий объектов культуры, 12 - спортивных объектов и 77 - транспортной инфраструктуры.

вые бутылки и алюминиевые банки, получая взамен деньги. Только в прошлом году примерно 60 тыс. тонн такого сырья город передал на переработку. Сейчас поставлена задача: в течение полутора лет добавить к имеющимся 1,5 тыс. фандоматам еще 3,5 тысячи. В каждом районе должны быть построены пункты переработки этого сырья. Сейчас мы готовим концепцию переработки и утилизации бытовых отходов, которая будет представлена на рассмотрение московского правительства.

- У нас можно видеть, как приезжие утром торгуют на рынке, а вечером ремонтируют квартиры. Неужели у города нет возможности обучать москвичей рабочим специальностям?

П. БИРЮКОВ: Мы уже говорили о миграции и о том, что сегодня мы побужда-

Протяженность улиц и дорог Москвы составляет 4745 километров, в том числе магистралей - 1275 км. За последние 15 лет протяженность улично-дорожной сети увеличилась на 527 км. По улично-дорожной сети города в часы пик одновременно движутся более 200 тысяч автомобилей.

Общая протяженность маршрутов городского наземного пассажирского транспорта в Москве составляет 7374 км, в том числе автобусных - 6018 км, троллейбусных - 940, трамвайных - 415. Общее количество маршрутов - 697, в том числе автобусных - 573, троллейбусных - 86, трамвайных - 38. Парк подвижного состава наземного транспорта состоит из 5094 автобусов, 1601 троллейбуса, 917 трамваев, 5325 маршрутных и 3500 легковых такси. В 2006 году автобусы перевезли 804,4 млн. пассажиров, троллейбусы - 267,2 млн., трамваи - 162,1 млн. пассажиров.

