



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

Важной составляющей разгрузки магистралей города является внедрение интермодальных перевозок. В связи с этим в городской целевой программе развития городского наземного транспорта на 2007 - 2009 годы имеется раздел, посвященный организации движения на Малом кольце Московской железной дороги (МК МЖД) в интеграции с метрополитеном и наземным транспортом. Проектом предусматривается электрификация МК МЖД, строительство 30 пассажирских станций с транспортно-пересадочными узлами на линиях метрополитена и основных магистралей города, использование современного подвижного состава. Объем пассажирских перевозок на МК МЖД планируется поэтапно наращивать с 300 тыс. до 900 тыс. пассажиров в сутки.

У ВСЕХ НА ВИДУ

ется тех, кто торгует помидорами, а потом идет ремонтировать квартиру, то это право каждого гражданина.

В. ПЛАТОНОВ: Эта проблема напрямую связана с миграцией. Мы можем с точностью до одного человека выяснить, сколько Москве необходимо плотников, столяров и каменщиков, и подготовить их из числа москвичей. Но потом придет человек и скажет, что согласен работать за половину зарплаты и жить на объекте. То есть здесь уже возникает нездоровая конкуренция. Именно поэтому необходимо изменение федерального законодательства, которое даст возможность городским властям регулировать этот рынок. Когда это будет выгодно, мы сможем гарантировать обучение и последующее трудоустройство. А вообще вы утрируете: не видел, чтобы люди днем торговали, а вечером еще что-то красили...

- Ситуация на развязке улиц Братеевской и Люблинской откровенно «достала» жителей ЮАО и автомобилистов. Автомобильные потоки из районов Марьино, Братеево и Зябликово сходятся на одном перекрестке. Планируется ли решение данной проблемы?

П. БИРЮКОВ: В программе правительства города по развитию дорожно-мостового строительства после 2012 года, то есть в 2012 - 2016 годах, запланировано строительство развязки на этой магистрали с выходом на МКАД. Жителям районов Братеево, Зябликово, Орехово-Борисово Южное и Северное правительство города сегодня в какой-то степени помогает тем, что в 2010 году будут построены четыре станции метро. Одна линия придет из Марьино до станции «Зябликово», а вторая линия - от «Красногвардей-

ской» - будет продолжена до пересечения с этой станцией. Тогда транспортное обслуживание жителей здесь намного улучшится. Но в свое время, еще в 80-х годах, жители района Братеево категорически восстали против строительства метро, утверждая, что грунты не позволяют вести эту работу, что это опасно и т.д. Вот так мнение отдельных людей привело к тому, что метро в Братеево придет с опозданием на двадцать лет. Поэтому любое решение, которое принимают сходы граждан, должно основываться на мнениях ученых и специалистов.

- Что делается в столице для предотвращения сбоев в электроснабжении?

П. БИРЮКОВ: Всем памятен майский день 2005 года, те проблемы, которые возникли в результате аварии на Чагинской подстанции. Действительно, Москва динамично развивается, и увеличение потребления электричества значительно опережало рост энергетических мощностей. Что греха таить, за последние 18 лет мощности в городе выросли всего-то на 300 мегаватт. А экономика такова, что на каждый затраченный рубль примерно 30 процентов надо направлять на развитие энергетических мощностей. Было найдено взаимопонимание, наши предложения были услышаны Правительством России и РАО ЕЭС. В результате подписано совместное решение и принято постановление правительства о развитии энергетики на ближайшие пять лет. Мы сегодня можем говорить о том, что эта программа реализуется не только в вопросах генерации, но и в части передачи электроэнергии, строительства повышающих подстанций. Мы строим новые энергоблоки на ТЭЦ-25, ТЭЦ-26 и ТЭЦ-

27. Часть мощностей будет введена в этом году, часть - в последующие годы. И сейчас мы уверенно говорим, что в зимний период 2007 - 2008 года никаких ограничений в потреблении электроэнергии не последует, даже если в течение семи дней среднесуточная температура будет составлять 27 градусов ниже нуля. У нас есть отдельные районы на северном направлении, где есть свободные мощности, которые не востребованы потребителями. Это связано с тем, что они установили у себя режим экономии. Сейчас мы вышли на плановую систему этой работы, и она будет продолжаться.

В. ПЛАТОНОВ: Городские власти были вынуждены активно подключиться к этой работе. Если бы мы только ждали помощи от федеральных структур, в обязанности которых входит обеспечение нас, потребителей, электроэнергией, ничего хорошего бы не было. Поэтому были предприняты активнейшие действия, мы вкладываем в эту сферу деньги. Проблем с энергетикой в городе больше не должно быть.

- Как решаются в городе задачи экономии энергоресурсов?

В. ПЛАТОНОВ: Мы добиваемся того, чтобы гражданин сам был заинтересован в экономии. С электросчетчиками никогда проблем не было. А сейчас внедряется система индивидуальных счетчиков горячей и холодной воды, тепла. Это заставляет людей считать и экономить свои деньги.

П. БИРЮКОВ: На заседании правительства мы обсудили программу экономии энергоресурсов. Она сейчас доработана с учетом экономии не только электроэнергии, но и горячей и холодной воды, теплоносителя. В ближайшие дни она будет утверждена правительством города. Программа долгосрочная, она предусматривает прямую заинтересованность в экономии руководителей предприятий и организаций, всех энергопотребителей.

- На востоке столицы есть мусоросжигательный завод. С одной стороны, нам говорят, что такой же завод стоит в центре Вены и не наносит абсолютно никакого вреда экологии. С другой стороны, среди местных жителей ходят упорные слухи о том, что вместо тринадцати необходимых фильтров там заложили только семь. Именно поэтому жители вечерами и ночами не могут открыть окна. Можете это прокомментировать?

П. БИРЮКОВ: К сожалению, нам всегда кажется, что рядом с нами совсем все плохо. Никогда этот завод не приняли бы в эксплуатацию, если бы не были соблюдены те или другие проектные решения. На сегодня у нас есть данные мониторинга санитарно-эпидемиологической службы по всем заводам. Пока никаких вредных выбросов нет.

- Каковы перспективы улучшения транспортной связи Зеленограда с центром Москвы?

П. БИРЮКОВ: Сейчас идет проработка вопросов развития железнодорожной сети, увеличения здесь количества платформ и частоты движения, пуска скоростных поездов. Это приоритетное направление нашей работы.

В. ПЛАТОНОВ: Самое главное состоит в том, что Зеленоград строился как город-

спутник, все жители которого должны были там же и работать. Думаю, надо делать все возможное, чтобы в самом дальнем округе столицы сохранились имеющиеся рабочие места и создавались новые. Тогда не нужно будет так нагружать транспорт.

- Будут ли учитываться при разработке городских программ интересы инвалидов и других маломобильных групп населения?

П. БИРЮКОВ: В свое время именно ЮАО инициативно вышел с предложением рассказать правительству города о том, что делается властями округа в части создания условий для маломобильных групп населения. При этом мы знали, что будем подвергнуты критике, но это послужит дальнейшему развитию данной работы в городе. Затем было принято соответствующее постановление, и сегодня правительством города делается все, чтобы москвичи, которые нуждаются в поддержке и помощи, были адаптированы к городским условиям в любых вопросах. При капитальном ремонте мы будем предусматривать расширение лифтовых проемов, чтобы обеспечить возможность въезда в лифт

- Чем может помочь мэрия в наведении порядка в обычном жилом доме? Что делать, если подъезд не убирается, в лифте грязно, а ДЕЗ на жалобы не реагирует? Такая проблема волнует многих москвичей.

П. БИРЮКОВ: Во-первых, надо пойти по пути создания ТСЖ. С другой стороны, пока город управляет этим процессом, представители городской власти, начиная с меня как руководителя Комплекса городского хозяйства и кончая специалистами управы, должны чаще бывать в подъездах и дворах. Этим мы сейчас и занимаемся. Посмотрели в округах, как содержатся подъезды, внесли массу предложений, высказали замечания и требуем от руководителей устранения недостатков. Многие уже понесли суровое административное наказание. Надо чаще бывать на территории, видеть, смотреть и спрашивать.

В. ПЛАТОНОВ: Что делать? Закрывать подъезд, сброситься на зарплату консьержке и на установку системы видеонаблюдения, в чем вам окажет помощь город. Можно еще повесить плакаты типа «Не гадь там, где живешь». Ведь это са-



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

Продолжится строительство Люблинской линии. Недавно была открыта станция «Трубная» с пересадкой на «Цветной бульвар», в декабре откроется «Сретенский бульвар» с переходом на «Чистые пруды» и «Тургеневскую». Активно строятся следующие две станции - «Достоевская» и «Марьино Роцца», которые будут сданы в 2009 году. В будущем Люблинская линия придет в район Лихоборы, где будет построено электродепо. В 2010 году Люблинскую линию от станции «Марьино» продолжат станции «Борисово», «Шипиловская», «Зябликово» с переходом на Замоскворецкую линию. Сама же Замоскворецкая линия в 2011 году продлится до Братеева. Станцию «Жулебино» планируется открыть в 2011 году. Жители соседнего района Новокосино встретят у себя метро в 2010 году, одноименная станция будет следующей после «Новогиреево».

на колясках. Там, где это невозможно сделать по техническим условиям, будет применен другой вариант: по предложению мэра, поддержанному Мосгордумой, для инвалидов, проживающих в таких домах, будут закуплены коляски, которые проходят в лифтовые проемы. Приобретается общественный транспорт с низкопольными платформами, новые станции метро должны быть приспособлены для инвалидов. Наши центры социальной защиты, общественные учреждения оборудуются так, что их могут посещать люди с ограниченными физическими возможностями. В ЮАО, например, к нуждам инвалидов приспособлен кинотеатр «Ашхабад».

В. ПЛАТОНОВ: Есть московский закон на эту тему, и мы добиваемся его реализации. При ремонте дорог, при строительстве новых зданий и капитальном ремонте все должно делаться с учетом обеспечения

возможности доступа для инвалидов. Это не наша вина, что Москва не приспособлена к нуждам инвалидов. Во все годы город строился так, чтобы они могли выехать только во двор. Еще коляски бесплатно выдавались. В общем, все делалось, чтобы инвалиды не были видны. В других странах их потенциал используется на все сто в интересах государства. Мы сейчас проводим такую работу, но в один год, в десять лет всего не переделать. Просто невозможно. Но самое главное состоит в том, что действует закон, который реализуется исполнительной властью.

ми жители гадят в своем подъезде. И что же, ждать, когда придет мэр и наведет порядок?

П. БИРЮКОВ: Все надо решать в комплексе, на месте и с жителями.

- Что вы можете сказать о программе, которая реализуется в районе Тропарево-Никулино?

В. ПЛАТОНОВ: Это отличный московский район, который стал вам известен благодаря тому, что здесь уже более года осуществляется пилотный проект. В чем он состоит? В свое время был принят Жилищный кодекс, но введение в действие этого документа несколько раз откладывалось. Он может чем-то не нравиться, но

Общая протяженность линий Московского метрополитена составляет 278,3 километра, количество станций - 172. Подвижной состав насчитывает 4428 вагонов. Объем перевозок в 2006 году составил 1812,9 млн. человек, или 59,5 процента общего объема перевозок пассажиров общественным транспортом Москвы.

это закон, который надо исполнять. И одна из компаний обратилась с предложением осуществить пилотный проект и проверить, как создаваемые гражданами ТСЖ будут работать с управляющей компанией. Чем полезен проект? Он позволил выявить многие недостатки в существующем законодательстве. Это позволило нам выйти с необходимыми законодательными инициативами, причем участвовали в этой работе не только депутаты, но и исполнительная власть.

Публикацию подготовила **Лидия ГРОТОВА**, **Людмила ПОДГОМЕКА**, **Петр ПОЛЫНОВ**

Основные транспортные проблемы столицы - следствие существенного усложнения условий автомобильного движения в последние годы. Во-первых, резко увеличился городской парк автомобилей, который на данный момент насчитывает более 3,3 млн. единиц при ежегодном приросте числа на 200 - 250 тыс. единиц. Во-вторых, увеличилось количество транспорта, прибывающего в город из-за пределов МКАД - от 560 до 680 тыс. автомобилей в сутки. В-третьих, негативно сказалось отставание темпов дорожно-мостового строительства от реальных потребностей города в 80-х - начале 90-х годов прошлого столетия. Четвертый фактор - снижение культуры управления транспортными средствами и увеличение количества нарушений правил дорожного движения.



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА