

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА

01.06.16

Утренний деловой выпуск № 96 (27361)
Рекомендованная цена 12 рублей

vm.ru



Издается с 6 декабря 1923 года

В 1973 году награждена орденом Трудового Красного Знамени

Важное на сайте газеты «Вечерняя Москва»

vm.ru

Сегодня на ВДНХ президент России Владимир Путин даст старт набору волонтеров для работы на чемпионате мира по футболу-2018



Погода на завтра

ночь +14
день +21

ВОСХОД СОЛНЦА 03:51
ЗАХОД СОЛНЦА 21:04

РУКА МОСКВЫ

Гость редакции — зам мэра Москвы, глава Департамента транспорта Максим Ликсутов → стр. 3

ДОБРЫЙ ГОРОД

Подготовка к выпускному — дело коллективное. Платье нашлось для каждой принцессы → стр. 5

ДИСКУССИЯ

От чего необходимо защищать современных детей и как их наказывать за проступки → стр. 6

ЛИТКАФЕ

Духовные высоты словесности и книжные новинки → стр. 7

Нелегалам здесь не место

Город предлагает предпринимателям законные торговые места вместо теневых бизнес-схем

ПОРЯДОК Вчера муниципальный депутат Якиманки Дмитрий Захаров отправился в рейд по своему району, чтобы выявить точки незаконной торговли.

Переход на Ленинском проспекте, вблизи станции метро «Октябрьская». Яркие халаты, нижние белье, сорочки, носки — за металлической оградой ГБУ «Горьость» спрятаны большие картонные коробки. Торговцы зируют по сторонам.



Вчера 10:40 Нелегальной торговке Лилии некуда бежать, придется предъявить документы. Ведь она буквально попала в окружение — капитана полиции Игоря Лашина (слева) и его... отражения в зеркальной поверхности нового пешеходного перехода, что на Ленинском проспекте у дома № 10/1

жой. На спинке тележек плавнo вздымают подошвы юбки, около них на деревянном самодельном прилавке жмутся друг к другу носки и чулки, рядом цветами неизвестных форм и оттенков пестрят протесты и пододеяльники. В синих баулах притаились туфли и сандалии из дерматина.

ОКАЗЫВАЕТСЯ, ЗА ПАРУ КВАДРАТНЫХ МЕТРОВ ПЕРЕХОДА ТОРГОВКАМ НУЖНО КОМУ-ТО ЗАПЛАТИТЬ 1,5 ТЫСЯЧИ РУБЛЕЙ

Дмитрий Захаров действует уверенно: звонок на номер 02, объяснение ситуации, и через 15 минут два экипажа с ребятами в форме на месте. — Мы не первый раз получаем сигналы о незаконной торговле, периодически забираем людей и их товар. Задерживаем для начала на три часа для выяснения личности людей и обстоятельств, — рассказы-

вает о типичной процедуре капитан полиции Игорь Лашин. — Затем составляем протокол, пишем рапорт. Задержанные вчера — гражданки Украины. Одна из них — Лилия — получила вид на жительство в Москве. Сдавать экзамены и приобретать патент теперь не нужно. Вместо того чтобы пойти торговать на рынок, стать продавцом в магазине, закупает товар на оптовых точках и продает у перехода. Налог платить не надо. Зато за нарушение закона ее ждут как минимум задержание и штраф.

— Я никому не плачу, чтобы тут торговать. И на вопросы отвечать не буду, — говорит Лилия, собирая товар в пригнанные черные мешки для мусора. Вопросы зададут уже сотрудники правоохранительных органов. Упакованные вещи грузят в две полицейские

машины. От звонка на номер 02 до отправки в отделение прошло 40 минут. — На мой взгляд, нелегальным торговцам нужно предложить возможность выйти из тени, — считает Захаров. — Либо они идут навстречу городу, находят предложения по аренде торговых точек и занимаются торговлей законно, либо должны подвергаться штрафам, чтобы было непозовно отбирать хлеб у добросовестных предпринимателей. Вдобавок мы не знаем, что продают эти торговщи в переход. К слову, город продлил действие льготной арендной ставки для субъектов малого предпринимательства.

— Выбор в Москве есть, и им нужно пользоваться. Иначе таких торговашей ждут штрафы и приводы в отделение, — резюмирует Захаров. По итогам проверки нелегальных точек будет составлено обращение в прокуратуру. **ВАСИЛИЯ ЧЕРНЯВСКАЯ** v.chernyavskaya@vm.ru

Справка

Завтра в столице пройдут очередные 59 электронных аукционов на право торговли в городских киосках. На участие в них подано более 500 заявок. Предприниматели борются за право торговли в специализированных киосках нового образца: «Мороженое», «Овощи и фрукты» и «Цветы». На один лот в среднем претендуют более девяти участников. К слову, по итогам предыдущей торговой сессии в среднем на один лот претендовали четыре участника, а по некоторым лотам — до 12. Как отметили в Департаменте по конкурентной политике, результаты заявочной кампании демонстрируют сохранение высокого интереса бизнеса к уличной торговле. Можно судить и о том, что предприниматели стали активнее готовиться к предстоящему летнему сезону, ведь именно летом уличная торговля пользуется большим спросом у горожан.

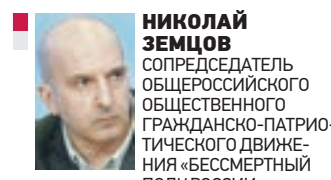
ПРЯМАЯ РЕЧЬ



АЛЕКСЕЙ НЕМЕРУК РУКОВОДИТЕЛЬ ДЕПАРТАМЕНТА ТОРГОВЛИ И УСЛУГ МОСКВЫ
Вещевые рынки закрылись, люди пытаются заработать. Для тех, кто торгует вещами, есть торговые комплексы. Но перепродавцы товаров, которых мы видим на улицах, стремятся попасть ближе к станциям и переходам, и торговые центры их не интересуют. Отчасти выбор делают сами москвичи: они либо покупают проверенную одежду в магазинах, либо подкупают у торговцев, не зная, что за товар и какого он качества. Мы предлагаем выход для тех, кто хочет работать. Во-первых, в городе есть ярмарки выходного дня, где можно реализовать выращенные продукты. Для тех, кто занимается народными промыслами, мы находим места на фестивалях.

Сегодня стартует общероссийская акция «Свеча памяти», посвященная 75-й годовщине начала Великой Отечественной войны. Она продлится до 22 июня. Об этой патриотической акции, которая учит молодежь помнить о подвигах героев прошлого, в нашей традиционной рубрике «Первый микрофон» рассказал сопредседатель общественного движения «Бессмертный полк» Николай Земцов.

Наши павшие как часовые



НИКОЛАЙ ЗЕМЦОВ СОПРЕДСЕДАТЕЛЬ ОБЩЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ГРАЖДАНСКО-ПАТРИОТИЧЕСКОГО ДВИЖЕНИЯ «БЕССМЕРТНЫЙ ПОЛК РОССИИ»
Дне Победы хорошо известно в известной песне: «Праздник со слезами на глазах». Ведь 9 Мая наши ветераны совершенно искренне плачут, вспоминая те тяготы, которые выпали на их долю. А молодое поколение воспринимает этот день как большой праздник, повод для гордости, торжества и ликования.

Поэтому я благодарен своим соратникам по акции «Бессмертный полк» за возможность органично соединить эти две человеческие эмоции. Совсем иной характер носит 22 июня — дата начала Великой Отечественной войны. Этот день наполнен скорбью и страданиями по невернувшимся с войны. Во многих семьях люди зажигают свечи и вспоминают о родственниках, которые боролись за мир. Мне очень хочется, чтобы эта дата — 22 июня — была известна по всему миру. И мы будем бороться за то, чтобы она стала международно признанной. Для этого и организуем новую акцию «Свеча памяти». В ночь на 22 июня мы призываем всех неравнодушных зажечь огонь, который будет символизировать нашу историческую память и нашу общую светлую печаль. Такие акции есть много где в мире. Например, в Японии существует так называемый коло-

ПЕРВЫЙ МИКРОФОН

Я помню, как во время шествия «Бессмертного полка» дети смотрели на родителей и повторяли их эмоции — радовались, кричали «ура», чувством огромной гордости несли портреты прадедов. Надеюсь, что 22 июня взрослые подадут такой же пример бережного отношения к истории своей страны и к памяти ее героев. И тогда дети тоже проникнутся этой торжественностью молчания. А самое главное — ощущением того, что, когда ты на минуту замолкаешь, погибшие солдаты становятся для тебя словесно живыми. Помните, как Высоцкий пел: «Наши мертвые нас не оставят в беде, наши павшие как часовые». Если мы сами не сохраним память о славных подвигах наших дедов и прадедов, то ее не сохранит никто.

ПРЕМЬЕРА

«Вечерка» появилась в питерском метро

Газета «Вечерняя Москва» поздравляет коллектив газеты «Вечерний Санкт-Петербург» с выпуском первого номера издания. Желаем коллегам процветания, интересных материалов и позитивных откликов читателей.



Вчера мы связались по телефону с главным редактором газеты Константин Миковым, который рассказал «ВМ» о новом проекте. Актуальные городские новости, события политической, экономической, спортивной и культурной жизни — вот классический набор рубрик, который появился на страницах новой газеты. Раздавать «Вечерний Санкт-

Петербург» будут пассажирам подземки у входа и выхода на станциях метрополитена. Причем так же, как и столичная «Вечерка», горожанам она будет доставляться бесплатно. — Пока мы решили начать с трех номеров в неделю: газета будет выходить по понедельникам, средам и пятницам, — рассказал «ВМ» Константин Миков. — Наше издание ориентировано на разные возрастные категории. Но самая главная задача — поддержка традиционных семейных ценностей. Надеюсь, что горожане будут читать выпуски нашей газеты не только в метро, но и дома. По словам главного редактора «Вечернего Санкт-Петербурга», газета будет помогать читателям — полезными и актуальными материалами. Миков отметил, что, несмотря на интересный формат и подачу материалов в московской «Вечерке», питерская газета постарается найти собственный вариант исполнения. А объединяют оба издания качественная подача и актуальность тем. — Надеюсь, что газета станет поддержкой для горожан, — заключил Константин Миков.

ЕКАТЕРИНА ПЕТРОВА e.petrova@vm.ru

У «Большой книги» выдался грибной сезон

Вчера совет экспертов национальной литературной премии «Большая книга» назвал короткий список финалистов. В него вошли писатели Леонид Юзефович (документальный роман «Зимняя дорога»), Петр Алешковский («Крепость»), Мария Галина («Автохтон»), Алексей Иванов («Ненастье»), Владимир Динев («Песни драконов»), Людмила Улицкая («Лестница Якова»), Евгений Водолазкин («Авиатор»), Анна Матвеева («Завидное чувство Веры Стениной»), Сергей Солоух («Рассказы о животных»), Александр Иличевский («Справа налево») и Саша Филипенко («Травля»).

Эти произведения были выбраны из 37 книг и рукописей, составивших длинный список «Большой книги». — Сезон у нас выдался «грибной», было трудно сделать окончательный выбор, — пояснил председатель совета экспертов премии писатель, заместитель главного редактора журнала «Новый мир» Михаил Бутов (на фото). — Количество и состав списка финалистов является консенсусом разных взглядов. Мы старались выбрать лучшее из лучшего. По мнению Михаила Бутова, сезон можно считать весьма насыщенным еще и потому, что выступили писатели, которые не блистали в прошлые годы.

— Литература — это не рок-н-ролл, где люди должны заявлять о себе ежегодно, — заметил Бутов. Теперь книги из короткого списка будут читать члены жюри премии, которые выберут трех лауреатов. — Совет экспертов отличается от обывателей только тем, что читает книги значительно чаще, — напомнил Михаил Бутов. — В остальном, если эксперту скучно читать конкурную работу, он так и скажет. Профессионал сразу увидит работу, которая создана, что называется, не зря. Церемония подведения итогов «Большой книги-2016» состоится в декабре.

ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА e.yasakova@vm.ru
ЛИТЕРАТУРНОЕ КАФЕ «ВМ» → стр. 7

БЕЗОПАСНОСТЬ НА ВОДЕ

Экипировка водолаза МЧС

- «Сухой» гидрокостюм не дает воде проникнуть к телу водолаза (снабжен клапаном наддува для управления плавучестью)
- Сварочный капюшон защищает от холода и грязи голову и лицо водолаза
- Баллоны системы подачи дыхательной смеси
- Маска и дыхательный клапан
- Пояс, на котором закреплены фонарь, глубиномер и подсушки для необходимых инструментов
- Усиливающие вставки не дают порваться костюму об острые кромки встречающихся в воде предметов
- Рукава заканчиваются перчатками из особо прочной резины
- Страховочный трос и кабель связи дают возможность водолазу переговариваться с коллегами на берегу и быстро вытащить его в случае чрезвычайной ситуации
- В зависимости от поставленной задачи водолаз надевает ласты или специальные утяжеленные ботинки

СПАСАТЕЛЯМ ПОМОГАЮТ УМНЫЕ КАМЕРЫ → стр. 4

ЗАВТРА

БЕРЕГИ ЖЕЛЕЗНОГО КОНЯ

Жара расслабляет. Мы терпем бдительность, и этим пользуются воры. Расследование: где «живут» краденые велосипеды.

Валюта сегодня

\$ 65.99 -0.09

€ 73.44 -0.06

16 122

4 620008 560137

В гостях у редакции газеты «Вечерняя Москва» побывал заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры города Максим Ликсутов. В неформальной обстановке за чашкой чая Максим Ликсутов ответил на самые волнующие вопросы редакционного коллектива и рассказал о транспортном дисбалансе, борьбе с пробками, революционной реформе и критериях успеха.

Ликсутов ездит на автобусе. Но редко

Вице-мэр пользуется общественным транспортом, чтобы объективно оценивать его работу

Проблемы с пробками, парковками, общественным транспортом — все это и не только заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры города Максим Ликсутов решает ежедневно. Как регулирует самые острые вопросы мегаполиса один из ключевых департаментов, в эксклюзивном интервью «ВМ» рассказал Максим Станиславович.

Москва несравненная

Многие регулярно сравнивают Москву по части транспортной ситуации с различными европейскими столицами. Однако большинство из них едва ли можно сопоставить с 20-миллионной московской агломерацией. В небольших городах проблемы, подобные нашим, если и существуют, то совсем не в таком масштабе. Но если сравнивать Москву, то только с такими крупными городами, как Шанхай, Пекин, Большой Лондон и Большой Париж, — тогда и проблемы будут похожими. Например, около 30 процентов рабочих мест в столице находятся исключительно внутри Садового кольца. В то время как жилье в пределах этой территории занимает всего 7 процентов. Такой дисбаланс — огромная проблема для развития города. Попастись из области в столицу зачастую очень тяжело. Поэтому правительство Москвы активно развивает Новую Москву — она создаст противовес движению машин и пассажиров и разгрузит дороги.

Удивляем мировое сообщество

Москве есть чем гордиться! У нас самый молодой автобусный парк в Европе. То есть если средний возраст автобуса в Стокгольме, Берлине, Париже превышает отметку в 9 лет, то нашим автобусам примерно по 4,5 года. Пять лет назад мэр Москвы Сергей Собянин поставил задачу обновить подвижной состав общественного транспорта, на это город потратил порядка 47 миллиардов рублей. С 2010 года было закуплено более 5 тысяч низкопольных автобусов. Никогда до этого такими темпами транспортный парк не обновлялся.

Также у нас отличная интеллектуальная транспортная система, которая управляет дорожным движением. Даже эксперты из Токио были ею поражены. Все дело в том, что их разработкам уже пара десятков лет, а наша система очень молодая и обладает рядом преимуществ. Так, в ее комплекс входит мониторинг транспортных потоков, информирование участников дорожного движения, система управления парковочным пространством, фотовидеофиксация нарушений Правил дорожного движения, навигационно-информационное обеспечение на основе ГЛОНАСС и так далее.

За последние 5 лет почти на 30 процентов снизилось количество ДТП, даже несмотря на то, что владельцев личных автомобилей в 2010 году стало на миллион больше. Упорядоченное движение, расширение узких мест, создание цивилизованного парковочного пространства — все это работает и приносит свои результаты: в Москве улучшилось движение для городского транспорта и личных автомобилей. И это сохраненные человеческие жизни.

Недавно мы стали обладателями престижной премии Международного транспортного форума в Лейпциге, опередив конкурентов из США, Новой Зеландии, Китая и других стран. Ежегодные саммиты Международного транспортного форума собирают



11 мая 10:20 Заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта, глава Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов в гостях у редакции газеты «Вечерняя Москва»



ТРАНСПОРТ

федеральных министров транспорта, ученых и исследователей со всего мира. В этот раз коллеги высоко оценили наш уникальный опыт. Москве за 5 лет удалось достичь таких результатов в борьбе с дорожными заторами, к которым многие мировые столицы шли десятилетиями. В этом году Москва опять номинирована на международную премию «За устойчивое развитие транспорта», которую присуждает Институт транспорта и развития в США. Для нас очень важна оценка ведущих мировых экспертов. Это значит, что благодаря тем мерам, которые предпринимает команда правительства Москвы, столичная транспортная система развивается верно.

Когда пробки будут повержены

Объективно ни один город мира не победил пробки настолько, чтобы дорога в час пик была свободна, как воскресным утром. Даже введение платного въезда и жесткие ограничения по количеству автомобилей, как в Сингапуре, повышение стоимости парковки... Все это не ликвидировало заторы дорожного движения полностью! Людям нравится покупать машины, эта тенденция будет только усиливаться. Производители легковых автомобилей тратят миллиарды рублей ежегодно на рекламу и продвижение своей продукции на телевидении и в других средствах массовой информации, а производители автобусов, трамваев, троллейбусов и железнодорожных вагонов — сколько, как думаете? Вообще ничего — ноль! Однако более 70 процентов всех поездок совершается на общественном транспорте: метрополитене, трамвае, троллейбусе, автобусе, такси. Поэтому приоритет на дороге должен быть у тех, кого объективно больше — пешеходов и пассажиров городского транспорта. Не так давно мэр города опубликовал сообщение о том, какие проблемы волнуют москвичей. Если брать динамику 2010 года, то проблемы дорожного движения стояли в этом списке на первом месте. В 2015 году они

опустились на 13-ю позицию. Если проблема уходит с первого места, значит, москвичи видят динамику улучшений. Жители понимают, что их проблемы постепенно решают. Примерно так я оцениваю успех реформ, которые мы проводим.

Транспортная карта, открывающая любые двери

Карта «Тройка» оказалась очень востребованной. Недавно мы выдали 7-миллионную карту — это большой успех, если сравнивать темпы развития таких карт в больших городах. Лондон и Нью-Йорк эти цифры не достигли. Функционал «Тройки» будет расширяться: оплата парковки, объединение с картой «Стрелка», а в ближайшем будущем — с питерской картой «Подорожник». Более того, внутри «Тройки» есть чип, который позволяет записывать не только транспортную информацию. Ее можно использовать, например, как пропуск в офисное здание. Другой проект мы прорабатываем с Третьяковкой и хотим, чтобы вход в музей тоже был по карте «Тройка». Получается, что вам больше не придется стоять в очереди за билетом. Главное отличие карты «Тройка» от других: она принадлежит Московскому метрополитену. Когда пассажир вносит предоплату, средства находятся на счету метро. Коллеги из Подмосквы выдвинули другую идею — деньги пассажиров лежат в банковской организации.

Наземный транспорт обогнет метро

За один рабочий день москвичи совершают около 8,5 миллиона поездок на метро. Наземный транспорт уже догоняет подземку по объему перевозок: почти 7 миллионов пассажиров предпочитают автобусы, троллейбусы и трамваи. Если брать поездки из области в Москву, то к этой цифре прибавляются еще 900 тысяч пассажиров каждый день. Мой прогноз такой: даже с учетом развития метрополи-

тена и с открытием Московского кольцевого железной дороги недалек тот день, когда перевозки наземного транспорта будут конкурировать с метро. А дело вот в чем: провозная способность метрополитена ограничена. В наземном транспорте таких ограничений практически нет. Мы можем предоставлять автобусам, троллейбусам и трамваям приоритет в движении, создавая новые выделенные полосы. Также мы можем продолжать увеличивать количество транспорта, в то время как интенсивность движения поездов метро уже почти достигла своего максимума.

За последние пять лет перевозка пассажиров на наземном транспорте выросли на 30 процентов, в то время как на метро — всего лишь на 5. Людям нравятся автобусы, трамваи и троллейбусы. Мы работаем над программой повышения лояльности, следим за поведением водителей

Приоритет на дороге должен быть у тех, кого объективно больше — пешеходов и пассажиров городского транспорта.

и работаем с инициативными гражданами.

Конечно, перевозки будут структурированы, у нас большой план развития метро — программа транспортного сообщения в Новой Москве будет выполнена в полном объеме. Хотим, чтобы транспортная сеть была максимально адаптирована к запросам жителей. К сожалению, нельзя каждому гарантировать бесперебойное движение из точки А в точку Б. Тогда получились бы автобус для одного пассажира. Но мы стараемся сделать так, чтобы ездить в наземном транспорте было комфортно. Уверен, что через 5–10 лет метро уступит ему по количеству

перевезенных пассажиров. К тому же до конца года мы планируем весь автобусный парк оборудовать бесплатным Wi-Fi. Не многие понимают, что новая реформа по обновлению наземного транспорта действительно революционна. Вскоре на смену старым маршруткам придут новые комфортные автобусы, перевозка москвичей по единому городским тарифам со всеми льготами. Хотим, чтобы общественный транспорт был еще дружелюбнее и удобнее. И будем продолжать над этим работать.

Метробус

Сейчас мы активно занимаемся новой программой под названием «Метробус». Ее смысл: ряд загруженных линий метро будет дублироваться наземным транспортом. Эта практика распространена во многих мировых столицах: автобусы с большой вместимостью едут по выделенной полосе и разгружают метро.

Судьба монорельса

Это маленький кусочек того большого проекта, который готовился несколько десятилетий назад, но не состоялся в запланированных объемах. Мы попросили ряд проектных институтов, в том числе и Институт теплотехники, найти наиболее правильное и экономически обоснованное решение эксплуатации монорельса. Сегодня объем его перевозок составляет от 10 до 13 тысяч человек в сутки. С открытием станции метро «Фонвизинская» монорельс во многом потеряет смысл — людям будет проще дойти до метро пешком. Поэтому наш базовый проект, который предлагают эксперты, выглядит так: монорельс объединен с трамваем, который дублирует его на всем маршруте. Трамвай будет заезжать на эстакаду, затем спустится и объединится с существующей сетью. Окончательных решений пока нет. В ближайшую пару месяцев получим итоги исследований и экономического обоснования.

Женщина за рулем

Традиционно женщины водили в основном электротранспорт. В Мосгортрансе примерно 13 тысяч водителей. Большинство из них — мужчины. Теперь все чаще женщины приходят к нам обучаться на водителей автобусов. Никаких ограничений здесь нет, надо лишь пройти курсы, и можно приступать к работе.

Такси и каршеринг

Сегодня в Москве более пяти сотен машин каршеринга. Это новый сервис краткосрочной аренды автомобилей с помесячной оплатой. Если у вас есть водительские права, вы можете зарегистрироваться и арендовать автомобиль всего за 7–9 рублей в минуту — ни одно такси столько не стоит. Ежедневно каждую машину каршеринга используют около 5 человек, в то время как среднестатистический автомобилист использует свою машину всего лишь 7 процентов времени — все остальное время она простаивает. Более странной инвестицией, чем покупка личного автомобиля, нельзя даже придумать, если относиться к этому рационально. Мы считаем проект каршеринга достаточно перспективным и планируем, что количество машин уже до конца года вырастет примерно в три раза, до полутора тысяч. Единственное требование — чтобы автомобиль был оборудован двигателем стандарта «евро-4» или «евро-5».

Вопрос экологии для нас очень важен. Также она должна быть не старше одного года и окрашена в определенные цвета, чтобы москвичи или гости столицы ее заметили. По этой же причине мы перекрашиваем все такси в желтый цвет. Почему мы так настаивали на этой идее? Ответ прост: такую машину должно быть видно. Многие спрашивают, сколько такси должно быть в городе. Есть один прием, который показывает реальную ситуацию с такси в любом крупном городе. Если вы выходите на оживленную улицу и видите как минимум три желтые машины в непосредственной близости, значит, с такси все в порядке.

Музыка в метро

Многие уверены, что метрополитен может быть не просто транспортом, но и площадкой для выступления творческих людей. Мы решили пойти навстречу музыкантам и сделать для них проект «Музыка в метро». Места выступления выбирались с точки зрения безопасности — артисты не будут создавать проблем пассажирам, на первом месте — комфорт горожан. Конечно, мы будем спрашивать москвичей, понравился ли им пилотный проект. Недавно концерт в метро проводил Григорий Лепс. А к 81-й годовщине со дня рождения Московского метро более 1,5 тысячи человек собрались на станции «Кропоткинская», чтобы послушать ночной оперный концерт. Многим понравилось. Конечно, успех зависит от таланта артиста, но ведь людям тоже надо давать шанс становиться известными.

Общественные остановки и парковки

Мы постоянно общаемся с главврачами лечебных учреждений о переносе остановок общественного транспорта и расширении парковочного пространства. При конкретных обращениях мы всегда готовы точно перенести остановки, если они находятся слишком далеко от учреждений. Что касается парковок, то, когда образуются несколько бесплатных мест, их моментально занимают все, кто успеет. Большинство из них — не посетители лечебных учреждений.

Развитие электротранспорта

Уже два года ждем современного электробуса от отечественного производителя. Го-

товы заключить долгосрочный контракт на покупку техники и дальнейшее обслуживание этих машин. Как только российская автомобильная промышленность представит нам опытный образец, мы проведем испытания в течение зимы и лета. Электробус — это современный тренд, который активно развивается по всему миру. Верим, что электробус будет отличной заменой или дополнением к электротранспорту. В этом году мы проведем конкурс на ежегодную покупку 50 новых трамваев. Причем с контрактом жизненного цикла. Тот, кто поставит нам трамвай, будет ответственным за его ремонт в течение всего срока службы вагона. Этот способ заключения контрактов прекрасно показал себя на метрополитене: порядка 20 процентов от всех расходов нам удалось сократить. Пусть ремонтирует тот, кто его произвел. За этим будущее в Москве. У нас большие планы по развитию трамвайной сети. Мы приведем в порядок существующую инфраструктуру: отремонтируем за лето 50 километров путей, чтобы движение трамвая было бесшумным и еще более удобным для москвичей. Кроме того, восстановим ранее убранные или закатанные в асфальт пути. Наконец, построим новые сети, например, в Новой Москве. Не всем нравится строительство трамвайных путей — они отбирают полосу у автомобилистов. Но по этой полосе ежедневно передвигается в несколько раз больше людей, чем на личных автомобилях.

Зона ответственности

В силу моей работы я должен ездить на всех видах транспорта. Ведь если не ездил сам, как ты можешь комментировать об этом рассуждать? Я живу за МКАД, поэтому при поездках на работу периодически пользуюсь электричкой, далее — на метро либо на машине. Если в салоне чисто, водитель лоялен, а автобус едет по выделенной полосе, то наземный транспорт приятнее для многих людей. Тем не менее люди должны выбирать тот вид транспорта, который им удобнее. Для одних важна скорость, для других — комфорт. Четко понимаю свою персональную ответственность за все действия, которые принимаются в Транспортном комплексе. Мы принимаем решения не просто так, каждое из них обсуждается с различными экспертами. Внимательно смотрю на опыт европейских, американских и китайских городов и стараемся учиться на чужих ошибках. Недавно решили создать научный совет из преподавателей ведущих транспортных вузов страны. Реформы, которые мы делаем, крайне необходимы. Помню те времена, когда на дороге можно было простоять по 2–3 часа вообще без движения. Решением проблемы парковок многие города мира начали заниматься еще в 1950-х, в то время как нам надо было внедрить этот проект всего за три года. Не было другого варианта: если бы мы не предприняли никаких мер, то сценарий того, что мы едем на работу сегодня, а возвращаемся завтра, мог стать реальностью. Уверен, что привлечение профессионалов, открытый диалог с жителями и наша совместная работа позволят сделать транспортную систему Москвы лучшей в мире.

Анна Гусева

Корреспондент «Вечерней Москвы», который специализируется на транспортных вопросах и обожает столичный метрополитен.

Анна Гусева

Корреспондент «Вечерней Москвы»

Корреспондент «Вечерней Москвы», который специализируется на транспортных вопросах и обожает столичный метрополитен.

