

ЗВЁЗДНЫЙ БУЛЬВАР

МОСКВА
СЕВЕРО-ВОСТОЧНЫЙ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ
ОКРУГ

СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК

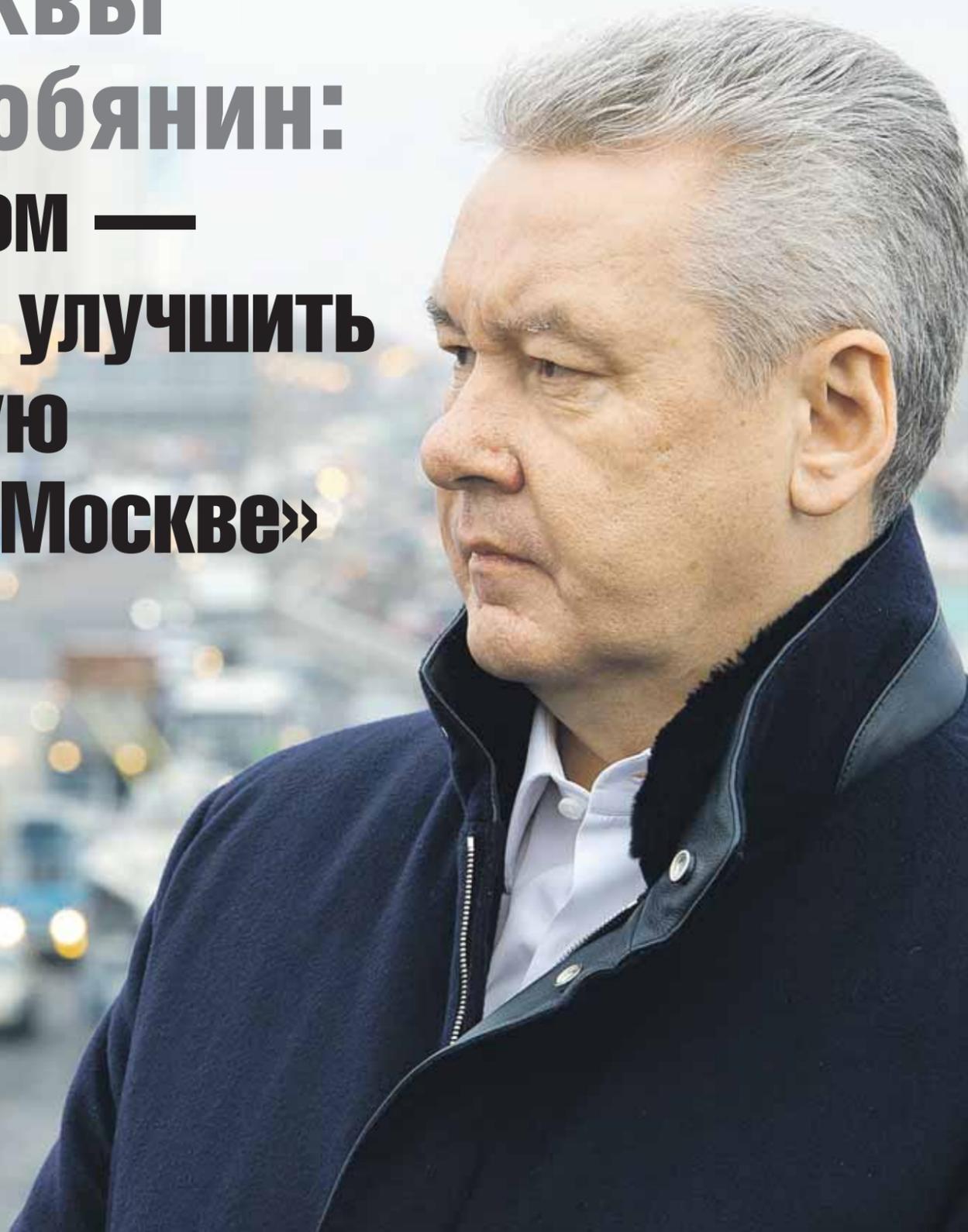
ТРАНСПОРТ

WWW.ZBULVAR.RU

E-MAIL: ZB@ZBULVAR.RU

ТЕЛЕФОН: (495) 681-0086

**Мэр Москвы
Сергей Собянин:
«Шаг за шагом —
мы сможем улучшить
транспортную
ситуацию в Москве»**



стр. 2

МЕТРО

стр. 10



**В СВАО
откроются
три новые
станции**

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

стр. 11



**В Москве
введут удобные
проездные
билеты**

ТЕХНОЛОГИИ

стр. 14



**Видеокамеры
фиксируют
все нарушения
на дороге**

ЗАЧЕМ МЭР ПРИЕЗЖАЛ В ОКРУГ

■ октябрь-2011

Осмотрел перехватывающие парковки у метро «Алтуфьево»

Мэр Москвы Сергей Собянин побывал на перехватывающих парковках, которые расположены в самом начале Алтуфьевского шоссе возле станции метро «Алтуфьево».

— Делайте столько, сколько сможете сделать, — ответил мэр. — Круглогодично, не останавливаясь. Никаких ограничений по финансированию нет, все департаменты обязаны вам в этом помогать.

По словам мэра, станции метрополитена и конечные станции автобусов должны быть обеспечены парковками, по крайней мере там, где это возможно.

Продолжение темы на стр. 3



■ ноябрь-2011

Запустил движение по дублёру Дмитровского шоссе



Сергей Собянин осмотрел участок дороги от посёлка Северный до Дмитровского шоссе, который, по сути, является дублёром трассы. Мэр отметил, что работы на этом участке дороги были в плане на 2013 год, но было дано поручение ускорить работу.

Мэр дал команду запустить движение по дублёру Дмитровского шоссе. И оно было выполнено.

Продолжение темы на стр. 8

■ февраль-2012

Протестировал трамвай нового поколения

В трамвайном депо им. Н.Э.Баумана Сергей Собянин проехал в трамвае нового поколения, который в рамках конкурса на создание нового городского трамвая презентовала французская фирма «Альстом». Трамвай доступен маломобильным гражданам, оборудован современными системами отопления, кондиционирования и освещения.

Сергей Собянин напомнил, что столичные власти объявили конкурс на создание нового городского трамвая, который должен прийти на смену устаревшим моделям.



Продолжение темы на стр. 12

Движение в городе должно быть удобным для всех

Мэр Москвы Сергей Собянин — о развитии транспорта в столице

Мэр Москвы Сергей Собянин выступил в Мосгордуме. Он рассказал о том, какие меры следует предпринять, чтобы улучшить транспортную ситуацию в мегаполисе.

Метро расширят

Самое главное, по мнению С.Собянина, что удалось сделать в области строительства метрополитена, — был создан проект расширения московского метро в 1,5 раза, что означает увеличение протяжённости трасс на 150 км.

— Мы за два года построили 13 км линий метрополитена, 6 станций, — сказал мэр, — сейчас мы закупаем 546 вагонов, причём это вагоны не старого образца, а современные, отвечающие всем новым требованиям. В дальнейшем темпы строительства метрополитена должны существенно возрасти. План на 2013-й год — 14 км новых линий и 7 станций.

Электрички — каждые 3 минуты

Другим важным направлением развития транспорта столичный градоначальник считает развитие пригородного железнодорожного сообщения. Совместно с правительством Московской области, РЖД и Минтранс России городские власти активно ведут разработку проектов реконструкции большинства радиальных направлений пригородного сообщения. Эти проекты должны быть реализованы до 2020 года. Речь идёт о том, что необходимо построить дополнительные главные пути на всех вылетных магистралях пригородного железнодорожного сообщения.



Сергей Собянин проводит совещание в салоне нового трамвая

Интервал движения пригородных электричек из Подмосковья сократится до 3 минут

— В случае успешной реализации этого проекта, — подчеркнул Собянин, — мы увеличим количество перевозимых пассажиров до 846 млн человек. При этом средний интервал движения новых электричек составит около 3 минут, а не 8, как сегодня. В результате жители

Подмосковья смогут с комфортом приезжать в Москву не на личном транспорте, а на электричках. Сегодня это одна из главных проблем. В часы пик более 40% людей едут в Москву на машинах, создавая коллапс на въездах и выездах из города. Помимо ради-

альных направлений, власти Москвы приступили к реконструкции Малого кольца Московской железной дороги.

Дорожный долгострой

Большой объём работ развёрнут и на автомобильных дорогах Москвы.

— За два года были завершены основные долгостройки: выезд из Куркина, развязка Вешняки — Люберцы, проспект Защитников Москвы, мост через Канал имени Москвы, магист-

раль между «Сити» и Звенигородским шоссе и ряд других, — рассказал С.Собянин.

Московские строители также ведут работы по реконструкции вылетных магистралей, что увеличит их пропускную способность на 20-30%. Всего к концу 2012 года должно быть построено 127 км дорог.

Общественный транспорт

Планируется в столице и развитие трамвайных линий, сейчас их длина — около 400 км.

— Мы приступили к большой программе реконструкции трамвайных путей. Более 70 км уже реконструировали, 25 км будут отделены бордюрами для того, чтобы на пути не заезжал другой транспорт. На мой взгляд, трамваи должны быть комфортными, скоростным, с более интенсивным графиком движения, — пояснил Сергей Собянин.

Самым радикальным образом произошло обновление автобусного и троллейбусного парка Мосгортранса. Было закуплено 3300 новых автобусов и троллейбусов.

МЭР ПРЕДЛАГАЕТ

6 ударов по хаосу на дорогах

- 1 Внедрить единый проездной билет на все виды общественного транспорта, включая пригородные электрички и коммерческих перевозчиков.
- 2 Ликвидировать хаос в автобусных перевозках. Право перевозить пассажиров будет разыграно на конкурсе по принципу «один маршрут — один перевозчик».
- 3 Организовать выделенные полосы для общественного

транспорта на всех вылетных магистралях.

4 Построить перехватывающие парковки и транспортно-пересадочные узлы.

5 Ограничить движение грузовиков по МКАД в дневное время.

6 Применять для борьбы с нарушителями правил дорожного движения современные видеосистемы.

ЗАЧЕМ МЭР ПРИЕЗЖАЛ В ОКРУГ

■ июль-2012

Осмотрел состояние дороги на Осташковской

Мэр Москвы побывал в Северном Медведкове, где проверил, как устранён брак, допущенный в прошлом году при ремонте дорожного полотна на улице Осташковской. Сергей Собянин убедился, что подрядчик отремонтировал дорогу на собственные средства, по гарантийным обязательствам.

Мэр подчеркнул, что подрядчики, которые отказываются от выполнения гарантийных работ, не должны работать на городских объектах.

■ июль-2012

Проверил ход реконструкции Ярославского шоссе

Мэр Москвы осмотрел новую трассу-дублёр в районе домов 126-128, ознакомился с планом работ по строительству двух эстакад, реконструкции переходов, оборудованию заездных карманов и парковочных мест.

Полное завершение реконструкции намечено на август 2013-го. Мэр отметил, что надо чётко соблюдать установленные сроки реконструкции.

Продолжение темы на стр. 6-7



■ август-2012

Открыл движение по Лианозовскому проезду

Реконструкция Лианозовского проезда ведётся в целях снижения транспортной нагрузки на Дмитровском шоссе, а также для обеспечения транспортной доступности прилегающих районов.

— Сейчас надо Череповецкую улицу проектировать и расширять, — заявил Сергей Собянин, открывая движение по Лианозовскому проезду.

Продолжение темы на стр. 9



■ ноябрь-2012

Проинспектировал ход реконструкции Дмитровского шоссе

Реконструкция Дмитровского шоссе на участке от МКАД до границы города началась в марте 2012 года. Планируется, что шоссе будет расширено. На нём появятся полосы для общественного транспорта. Это облегчит жизнь прежде всего жителям посёлка Северный, жителям Долгопрудного и тем, кто выезжает в область. Для автомобилистов, которые выезжают из посёлка Северный и из Долгопрудного, было построено два дублёра. Строительство эстакады и реконструкция перегруженной развязки с МКАД позволят облегчить транспортную ситуацию на участке. Все работы планируется завершить к концу 2013 года.

Продолжение темы на стр. 8

Где в СВАО построят транспортно-пересадочные узлы

ТПУ должны появиться у станций метро «Владыкино», «Медведково», «Бабушкинская», «Свиблово», «Ботанический сад», «Алексеевская», «Марьино», «Отрадное», «Бибирево», «Тимирязевская», у платформ Останкино, Рижская, Савёловская, Станколит, Дегунино, Лианозово, Москва-3, Маленковская, Яуза, Лось, Лошиноостровская.

Помимо этого, в СВАО планируется создать ТПУ и более сложной структуры. У той же платформы Лианозово хотят со временем оборудовать просто огромный ТПУ. Он наверняка окажется востребованным после того, как сюда дотянут Люблинско-Дмит-

тесно, чтобы разместить многоуровневый комплекс. Кроме того, в этом случае он оказался бы в стороне от вылетной магистрали, что сделало бы его менее удобным. Получается, что ТПУ надо строить у круга на пересечении Осташковской и Широ-

зовать челночные рейсы специальных автобусов отсюда до метро? Возможно, многие сочтут, что проще доехать на своём автомобиле по прямой до «Бабушкинской» и спуститься в метро там.

Наконец, надо учитывать, что Калужско-Рижскую линию продлят за пределы МКАД: когда станция «Медведково» перестанет быть конечной, ситуация вокруг неё наверняка сильно изменится. Поэтому пока идёт предварительная работа по изучению ситуации.

ТПУ в Лианозове и Медведкове предполагается построить к 2015 году, одновременно с ними планируют создать многоуровневый комплекс и у метро «Бибирево».

Александр КАРЧЕВСКИЙ

ТПУ в Лианозове и Медведкове хотят построить к 2015 году

ТПУ строят в два этапа: сначала в «плоскостном» варианте — парковки, проходы для пешеходов, остановочные пункты, затем, с 2014 года, начнутся капитальные работы по сооружению наземной и подземной части.

ровскую линию метро и пустят через Лианозово скоростной трамвай до Северного.

Ещё один большой ТПУ хотят построить у метро «Медведково». Здесь есть проблема: у самого метро слишком

кой (на месте конечной остановки автобусов и троллейбусов). Но захотят ли водители личных машин пользоваться таким ТПУ для пересадки на общественный транспорт, даже если органи-

На 30%
вырастет пропускная способность вылетных магистралей после реконструкции



Выделенные полосы затормозили основной поток на магистралях, зато у автобусов — зелёная улица

КСТАТИ Узел в Лианозове будет многоярусным



Таким видится ТПУ в Лианозове архитекторам

В районе Псковской улицы, где проходят технические железнодорожные пути, пустят скоростной трамвай из района Северный через метро «Алтуфьево» к платформе Лось. Одна из его остановок как раз будет входить в состав ТПУ. Её и платформу Лианозово свяжет крытая галерея

с лентами траволаторов, на которых можно будет доехать от платформы (и гаражного комплекса, что разместится прямо над ней) до трамвая и автобусных остановок. Главная часть ТПУ — сам терминал. В концепт-проекте он трёхъярусный. В нижнем ярусе — железнодорожные пути,

автобусные терминалы с площадкой для высадки пассажиров. И главное — никаких создающих пробки светофоров. На верхних ярусах над платформой — паркинг на 600 машин. Ещё часть многоярусных гаражей возведут вдоль перехода от станции к скоростному трамваю.

На выделенных полосах транспорт пошёл быстрее

От Ботсада до «Алтуфьево» — 15 минут

Первые в СВАО попутные выделенные полосы для общественного транспорта появились около года назад на проспекте Мира и Ярославке от Крестовского путепровода до Холмогорской.

Вторым участком, где заработали попутные выделенки в округе, стала Алтуфьевка — практически по всей длине. Со 2 ноября 2012 года полосы заработали в полном объёме, и за выезд на них водителей легковушек начали штрафовать, а к концу ноября по всей длине трассы установили 9 камер автоматической видеофиксации нарушений ПДД.

Конечно, остальной транспорт, как и предполагалось, пошёл по Алтуфьевке медленнее. Но средняя скорость автобусов и троллейбусов возросла в первые же дни. А главное, стабилизировались интервалы. Например, промежутки между троллейбусами 73-го маршрута (Южный вход ВВЦ — 6-й микрорайон Бибирева) составляют всего 4-5 минут, как это и заложено в расписании. А от главного входа Бот-

сада до метро «Алтуфьево» троллейбус идёт теперь даже вечером в будни всего 15 минут! С пуском выделенки его популярность наверняка возрастет. Кстати, помимо него, на разных участках Алтуфьевки курсируют также 8 (!) автобусных маршрутов.

Высокая эффективность работы выделенных полос способствовала тому, что 20 ноября в городе ввели ещё 4 новых участка, среди которых и магистраль Новослободская улица — Бутырская улица — Дмитровское шоссе от Вадковского переулка до МКАД. Трасса проходит вдоль Бутырского района СВАО, да и многие жители Северного ездят в центр по Дмитровке. Тут, как и на Ярославке, выделенки в будущем планируют использовать для подвоза большого количества пассажиров полужэкспрессными маршрутами: автобус с номером 9ХХ начнёт ходить от Савёловского вокзала до Северного после окончания реконструкции Дмитровки.

Александр КАРЧЕВСКИЙ

«Проблема транспорта вышла сейчас на первое место»

Префект СВАО Валерий Виноградов рассказал, как в округе решаются основные транспортные проблемы

— Валерий Юрьевич, на Северо-Востоке в этом году развернулось очень большое дорожное строительство. Расскажите, на чём сейчас концентрирует свою работу руководство округа, чтобы выполнить поставленные правительством города задачи по улучшению транспортной ситуации в столице?

— Проблема транспорта вышла сейчас на первое место. Необходимо строить новые дороги, ремонтировать старые, а также улучшать транспортную логистику. С начала года строители приступили к реконструкции Дмитровки и Ярославки. После строительства новых развязок пропускная способность магистралей увеличится на 30 процентов.

О выделенных полосах

— Водители жалуются. Говорят, что выделенные полосы неэффективны...

— Руководство города приняло решение о приоритете общественного транспорта. По поводу выделенной полосы на проспекте Мира — и дальше на Ярославском шоссе до МКАД — было много споров. Откровенно скажу, мы долго не давали согласия. И всё-таки мы на это пошли. Объясню почему. Есть три объективных критерия оценки работы выделенной полосы: интенсивность движения (интервалы между автобусами), скорость движения и наполняемость того или иного объекта движения.

И по всем трём показателям на выделенных полосах есть положительная динамика. Значит, эффект от них есть. По выходным же эти полосы доступны и для частного автотранспорта.

Об общественном транспорте

— Сейчас происходит, так сказать, возрождение трамвая: вагоны становятся комфортабельнее, начинает расширяться трамвайная сеть. Будет ли развиваться этот вид транспорта в округе?

— Разумеется. Так, например, для улучшения транспортного обслуживания района Северный планируется проложить линию скоростного трамвая. В настоящее время рассматривается три возможных варианта её прохождения. Но каким бы удобным ни был транспорт и какой бы в нём ни был климат, пассажиров в первую очередь волнует возможность вове-



Заместитель мэра М.Хуснуллин и префект округа В.Виноградов инспектируют реконструкцию Ярославского шоссе

«Лиры» и у «Золотого Вавилона». Директор трамвайного депо имени Баумана Николай

уменьшения эффекта узкой горловины в этом месте. Я уверен, что решение будет найдено и 17-й и 11-й трамваи, которые связывают нас с Восточным округом, станут самыми скоростными видами транспорта.

— Будет ли обновляться парк автобусов и троллейбусов?

— В прошлом году в филиалы предприятия, обслуживающие СВАО, поступило 230 новых автобусов и 35 троллейбусов. Все новые машины — и троллейбусы, и автобусы — только низкопольные. В этом году добавилось ещё около 100 новых автобусов и 50 троллейбусов (то есть парк троллейбусов, работающих в

СВАО, за два года обновится на 35-40 процентов), и выйдут на линию 20 низкопольных трамвайных вагонов — принципиально новых для Москвы.

О строительстве метро

— Строительство Люблинско-Дмитровской линии метро осложнило транспортную ситуацию в Бутырском районе. Что делается для того, чтобы как-то улучшить пропускную способность улиц в зоне строительства?

— Мы с городскими структурами сейчас принимаем все меры, чтобы минимизировать предстоящие неудобства. Об-

щественный транспорт ходить по этим улицам будет. Мы добиваемся, чтобы и проезд Добролюбова, и улица Яблочкова, которые непосредственно связаны с этими транспортными магистралями, путём локальных мероприятий были расширены. Кроме того, расширяем некоторые объездные дороги. Придётся ввести ряд ограничений для транзитного грузового транспорта, но полностью ограничивать проезд грузовиков нельзя: в этом районе много промышленных предприятий, которые работают в круглосуточном режиме.

О парковочных карманах

— Специалисты-транспортники говорят, что больше всего осложняют движение в городе машины, брошенные у тротуара. Будут ли в округе строить паркинги, парковочные карманы?

— Я считаю работу по обустройству парковочных карманов реальным вкладом в улучшение транспортной ситуации, так как правильно припаркованные машины не закрывают основную ход дороги. Теперь о глобальных проектах создания парковочного пространства. В округе будет построено несколько плоскостных транспортно-пересадочных узлов рядом со станциями метро, где жители Подмосковья смогут оставить свои машины и продолжить путь в центр города на скоростном трамвае или автобусе.

На выделенных полосах есть положительная динамика

мы добраться на нём до места назначения. Возьмём, к примеру, трамвай 17-го маршрута. Он соединяет несколько районов СВАО и является самым востребованным трамвайным маршрутом Москвы: им пользуются около 48 тысяч человек в сутки. В пути возникают задержки из-за машин, выезжающих на трамвайные пути возле комбината

Тырнов предложил установить здесь над трамвайными путями камеры, фиксирующие нарушения правил, они могли бы окупиться за пару дней. Я поручил специалистам сформулировать конкретные предложения: как сделать трамвайные пути на этом участке физически недоступными для автомобилей и что можно предпринять для

«Локалка» — быстрое средство против пробок

За два года расширили около 200 узких мест на дорогах СВАО

Быстрые и недорогие способы увеличить пропускную способность дорожной сети называют локальными мероприятиями.

Расширение дорог

В прошлом году, когда за них активно взялись по всей Москве, в СВАО локальные мероприятия были выполнены сразу по 152 адресам (кстати, у нас это количество оказалось самым большим среди округов города).

Локалка подразделяется на три группы: парковки, заездные карманы на остановках общественного транспорта, местные расширения на проезжей части.

С парковками процесс шёл быстрее всего. В результате только в 2011 году дополнительные парковки сделали по 51 адресу. Самые большие — у станций метро «Ал-



Парковочные карманы увеличивают пропускную способность улицы Конёнкова в Бибиреве

туфьево» (570 мест), «Бабушкинская» (390 мест) и «Владыкино» (360 мест).

С карманами для автобусов и расширениями проезжей части дело обстоит сложнее, чем с парковками. Одним из самых долгожданных стал карман у остановки «Ростокинский ремзавод» в сторону области, возле дома 222 по проспекту Мира.

Проблема оказалась в том, что для придания необходимой траектории контактной сети троллейбусов на этом участке требовались нестандартные, усиленные опоры. Их даже пришлось заказывать на специализированном заводе в Туле, но карман всё же сделали.

Парковки во дворах

В том же 2011-м одновременно с локалкой на улицах активно занялись и парковками во дворах. Вез-

де, где это только возможно, оборудовали дополнительные парковочные места. Общее количество дополнительных мест составило около 80 000, или в среднем 30 мест на один двор СВАО.

В нынешнем году локальные мероприятия были продолжены по нескольким десяткам адресов. Ярким примером стала Снежная улица — главная магистраль района Свиблово. Её удалось расширить почти по всей длине, использовав все возможные элементы локалки. Результат заметен невооружённым глазом: двигаться по улице стало несколько легче.

В 2013 году на дорогах СВАО также планируется выполнить десятки новых локальных мероприятий. Сейчас список их адресов уточняется с таким расчётом, чтобы затраты принесли максимальную отдачу.

Василий ИВАНОВ

Плохо убирают улицу? Напишите!

Портал «Дороги Москвы» работает 7 дней в неделю, 24 часа в сутки

На что можно пожаловаться

На портале можно оставить жалобу на всё, что касается дорог: уборка улиц, их асфальтирование, вывоз снега, освещение улиц, неработающие светофоры. Чтобы найти нужную улицу, нужно ввести её в адресную строку, а затем заполнить окно для описания проблемы.

Важно помнить, что для повышения скорости обработки сообщения нужно составлять максимально точно. Если вы заметили яму на дороге, то написать об этом нужно с указанием улицы и полосы движения. Столкнулись с проблемой неработающего светофора — укажите место расположения светофора (номер дома или перекрёсток, на котором была замечена неисправность дорожного оборудования). Кроме того, к сообщению можно прикрепить подписанное фото.

Кто рассматривает жалобу

В первую очередь обращения попадают к модератору. Модерация занимает не более 24 часов, после чего жалоба публикуется на портале, а её копия передаётся в уполномоченный орган исполнительной власти — всё зависит от темы комментария. Но в первую очередь жалобами занимается Объединённая административно-техническая инспекция (ОАТИ). ОАТИ проводит проверку и выдаёт предписание подрядчику, которое он должен выполнить, а городские власти снижают стоимость оплаты работ подрядчика за месяц на 30%, если выявлено одно нарушение, если выявлено два наруше-



ния — на 50%, если 3 — на 100%.

Как быстро ждать ответ

На жалобу, которая прошла модерацию, ответ обязаны дать в течение 8 рабочих дней. Он публикуется на портале и отправляется на электронную почту жителя, который обратился с

Проблемы решаются за один-два дня

Однако налаженная работа портала даёт возможность решать вопросы гораздо быстрее. С началом снегопада портал завалили жалобами о том, что улицы округа плохо чистят от снега, и результаты не заставили себя ждать.

Так, 2 декабря на сайт об-

3 декабря, и тогда же улицы очистили от снега, а к подрядной организации ООО «Благоустройство территорий» применили штрафные санкции.

На обращение от 1 декабря жительницы улицы Большой Марфинской о том, что по всей улице не работает освещение, отреагировали через день. Уже 2 декабря была осуществлена замена электроламп, и освещение заработало в полном объёме.

В Свиблове ямы у дома 1 по Лазоревому проезду ликвидировали через два дня после обращения на портал. Подрядчик был оштрафован.

Всего за последний месяц в результате обращений москвичей на портал контролирующими органами были применены штрафные санкции по отношению к обслуживающим организациям в размере более 90 млн рублей.

Алина ДЫХМАН

Ямы на Лазоревом проезде ликвидировали через два дня после обнаружения

вопросом. Бывает такое, что ответ отправляют на доработку, но это должно занимать не более двух рабочих дней, таким образом, максимальный срок реагирования на жалобу — 10 рабочих дней.

ратился житель дома 35 по улице Лётчика Бабушкина с жалобой на то, что по всей улице вместо вывоза снега наблюдается растаскивание его по проезжей части. Ответ префекта округа был получен уже на следующий день,

СХЕМА РАБОТЫ ПОРТАЛА



148 локальных мероприятий

проведёт Правительство Москвы по предложениям граждан для улучшения дорожной ситуации

Probok.net, но пробки есть

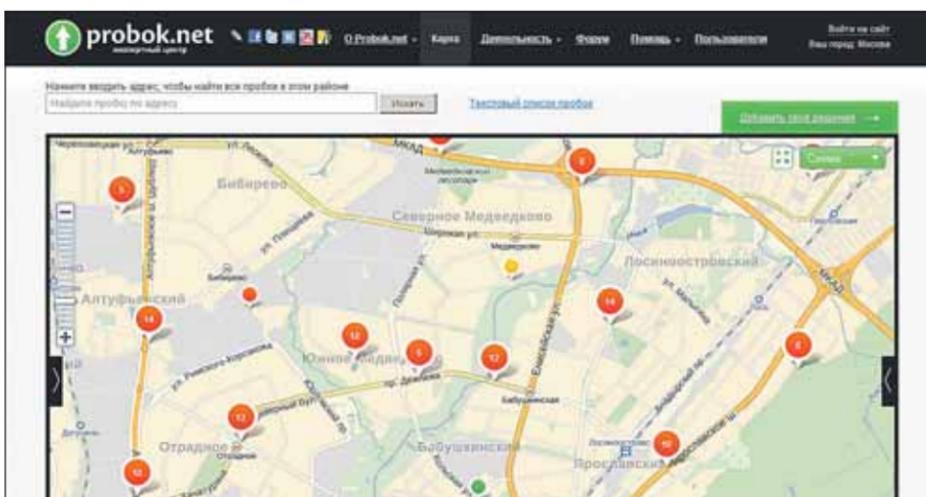
Активисты-общественники собирают предложения водителей

Проект «Московский центр борьбы с пробками» стартовал ещё в 2008 году. С самого начала его задачей был сбор предложений автомобилистов по повышению пропускной способности дорог Москвы и области.

С 2010 года предложения принимаются через сайт, на котором их можно нанести на карту. Благодаря такой форме сбора информации только за первые полгода набралось около 2000 предложений.

Сегодня через сайт **probok.net** можно не только сообщить о пробке или предложить свой вариант выхода из положения, но и подписаться на обсуждение проблемы, имеющейся по конкретному адресу.

Впрочем, надо понимать, что даже если вы предложи-



те нечто гениальное, ваша идея в любом случае не может быть внедрена сразу же. Путь примерно таков. Сначала человек сообщает о новой проблеме и предлагает своё решение. После того как оно появляется на карте

сайта **probok.net**, его обсуждают все пользователи ресурса. Они могут его дополнить или предложить своё решение.

Оптимальный вариант попадает в дальнейшую разработку. Сотрудники проек-

та выезжают на объект, фотографируют его, собирают дополнительную информацию, готовят нужные документы и, наконец, передают их в администрацию города для принятия решения.

Василий ИВАНОВ

Московские власти планируют открыть велоportal

В последние год-два отношение московских властей к велосипеду и велосипедистам начало наконец разительно меняться. Исследования показали, что у москвичей в собственности, по разным оценкам, 3, а то и все 5 миллионов велосипедов. То есть, возможно, велосипедов в Москве на самом деле больше, чем автомобилей! Дело за малым — осталось организовать всё так, чтобы людям было удобнее использовать для поездок именно велосипед.

В этом им должен помочь городской велосипедный интернет-портал, который московские власти планируют открыть по адресу **velo.mos.ru**. Здесь можно выкладывать информацию обо всех объектах городской инфраструктуры, которые могут быть полезны велосипедистам, в первую очередь о велодорожках и велопарковках, оптимальных веломаршрутах, пунктах проката и даже мастерских по ремонту велосипедов.



Как обычно делается на аналогичных городских порталах, здесь хотят предусмотреть и обратную связь. Например, велосипедисты смогут отмечать на карте места, где, по их мнению, особенно необходимы велодорожки. Причём для этого собираются выложить и мобильные приложения, чтобы дать возможность велосипедистам отправлять информацию на портал в буквальном смысле прямо с колёс.

Александр КАРЧЕВСКИЙ

Реконструкция Ярославки: шоссе станет 12-полосным

Движение по магистрали сделают бесветофорным

Реконструкцию Ярославского шоссе и проспекта Мира начали практически одновременно. В ЦАО оборудуют три новых подземных перехода под проспектом Мира (от метро «Проспект Мира» до площади Рижского вокзала), чтобы убрать светофоры. Но самые масштабные работы развернулись в Северо-Восточном округе. Реконструкция должна завершиться в III квартале 2013 года.

Эстакады

Здесь на Ярославском шоссе появятся две эстакадные развязки — на пересечениях с улицей Вешних Вод и с Малыгинским проездом (см. схему 1).

Развязки сэкономят время не только тем, кто проезжает участок по прямой. Станет удобнее и жителям района: утром проще будет вы-

езд уже перевели движение на дублёры с двух сторон шоссе. Строители приступили к забивке свай и к сооружению опорных колонн и пролётных конструкций эстакады. Одновременно с этим возводятся пилоны моста.

А вот у второй эстакады, на Малыгинском проезде, работает только дублёр из центра, а мостостроители пока забивают первые сваи. Работа ведётся в высоком темпе.

Светофоры и реверс

Светофоры и левые повороты в конце Ярославки, на перекрёстках с улицами Егора Абакумова и Холмогорской, также уберут, что позволит сделать участок от Северянина до МКАД полностью бесветофорным.

Сейчас с Ярославки налево на Холмогорскую поворачивает общественный транспорт. Чтобы избавиться от

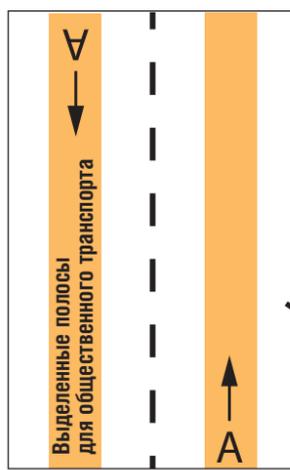


Схема движения по дублёру от Малыгинского до Холмогорской

правой стороне и до Холмогорской на левой. За исключением участка левого дублёра от Малыгинского до Холмогорской, по которому общественный транспорт из центра пойдёт навстречу остальным машинам, дублёры будут односторонними. Это безопаснее, да и пропускная способность выше. Указанный двухсторонний участок сделают шире остальных, а везде, где необходимо, на дублёрах запланированы заездные карманы для городского общественного транспорта. Пригородные автобусы (до Королёва, Болшева и т.д.), скорее всего, пойдут по основному ходу Ярославки.

Тем, кому надо с улицы Егора Абакумова повернуть

Дублёры появятся практически по всей длине Ярославки

ехать в центр с чётной стороны Ярославки, а вечером легче попасть из центра на нечётную.

Обе эстакады сооружаются одновременно. Сейчас в районе улицы Вешних

светофора, придумали оригинальное решение (см. схему 2).

Дублёры появятся практически по всей длине Ярославки — от Северянинского путепровода до улицы Ротерта на



Строительство на пересечении Ярославки и улицы Вешних Вод. На переднем плане — опоры колонны будущей эстакады

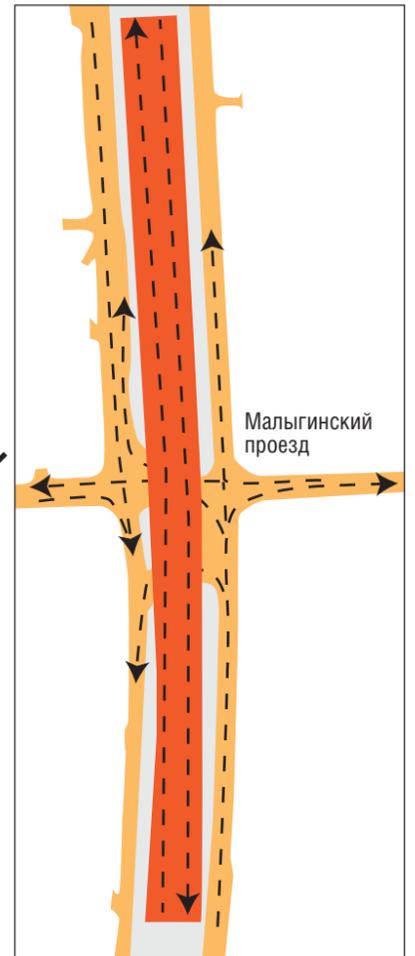


Схема 2

Эстакада «Малыгинский проезд»
Построят развороты в центр и область. Городские автобусы и троллейбусы, двигаясь из центра по правому дублёру, под эстакадой на Малыгинском проезде будут переходить на левый по ходу движения дублёр и уже по нему доезжать до разворотной площадки на Холмогорской

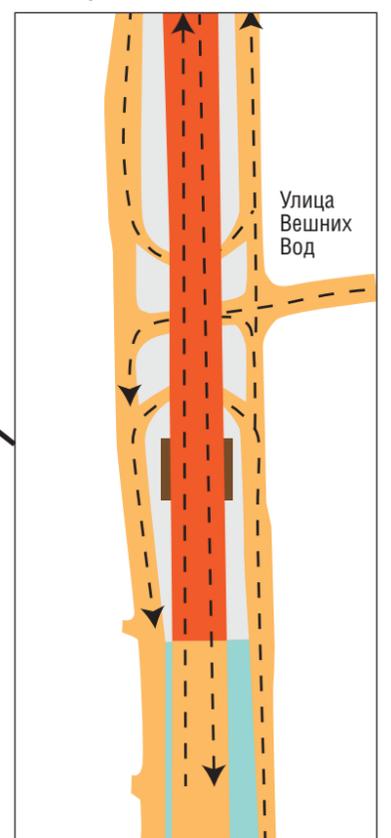


Схема 1

Эстакада «Вешние Воды»
Построят под эстакадой разворот в центр и область. У остановки общественного транспорта планируется продление подземного пешеходного перехода под дублёрами

на 7 вылетных магистральных Москва

сейчас ведутся масштабные строительные работы

налево в сторону МКАД, после реконструкции придётся ехать до развязки на Малыгинском. Впрочем, вряд ли на это уйдёт больше времени, чем сегодня при наличии почти постоянной пробки у этого светофора.

Сейчас реверсивного движения по шоссе нет. Но его восстановят после окончания всех строительных работ.

Подземные переходы

Два существующих подземных перехода — на просп. Мира, 222 (перед Северянинским путепроводом, напротив «Золотого Вавилона»), и на Ярославском ш., 133 (у перекрёстка с улицей Егора Абакумова), — усовершенствуют, приспособив для маломобильных пешеходов. То есть, помимо обычных лестниц, тут сделают и плавные подъёмы без ступенек, а между основным ходом и дублёром, где место ограничено, соорудят лифты. Переход на улице Егора Абакумова, кроме того, придётся уд-

земный переход реконструируют, удлинит и сделают выходы за дублёрами шоссе.

На время реконструкции имеющихся подземных переходов строители готовы при необходимости соорудить временные металлические надземные переходы. Но постарайтесь всё же обойтись без них, так как это неудобно для пешеходов, а зимой на стальных переходах скользко. Поэтому подземные переходы будут стараться подновлять по частям, сохраняя движение по ним.

Благоустройство и шумозащита

При строительстве было срублено 1400 деревьев и 2700 кустов, из них пересажено на новые места 35 деревьев и 677 кустов. В результате компенсационного озеленения деревьев будет высажено как минимум столько же, сколько вырублено, а кустов — на 600 больше. Вместе с высадкой деревьев и кустарников будет разбито 14,5 тыс. кв. м новых газонов,



Работа ведётся почти круглосуточно

линить, чтобы он проходил под дублёрами.

Такой же современный переход сделают и на Ярославском ш., 115 (у перекрёстка с Малыгинским проездом), под более загруженным левым дублёром, по которому будет ходить общественный транспорт. В остальных местах, в том числе под эстакадами, переходы через дублёры сделают в виде обычных «зебр», так как предполагается, что движение на боковых дорогах не будет чрезмерно плотным.

По просьбам студентов МГСУ существующий под-

восстановлено 88,2 тыс. кв. м старых газонов, обустроено 300 кв. м цветников.

В жилых домах, фасадная часть которых выходит на Ярославское шоссе, установлены пластиковые шумозащитные окна. В общей сложности заменено 16 тысяч стеклопакетов в 41 доме, расположенном вдоль трассы.

В ближайшие годы трассу собираются реконструировать и в Подмосковье: расширят, снабдят дублёрами, а правее Тарасовки построят обход.

Василий ИВАНОВ

ФАКТЫ

Что предусмотрено проектом

Проектом расширения Ярославского шоссе предусмотрены реконструкция основной дороги — 8,24 км; изменение боковых и местных проездов — 11 км; создание выделенных полос для общественного транспорта — 29,6 км. Будет построено 500 парковочных мест для автомобилей и 54 заездных кармана для автобусов и троллейбусов и про-

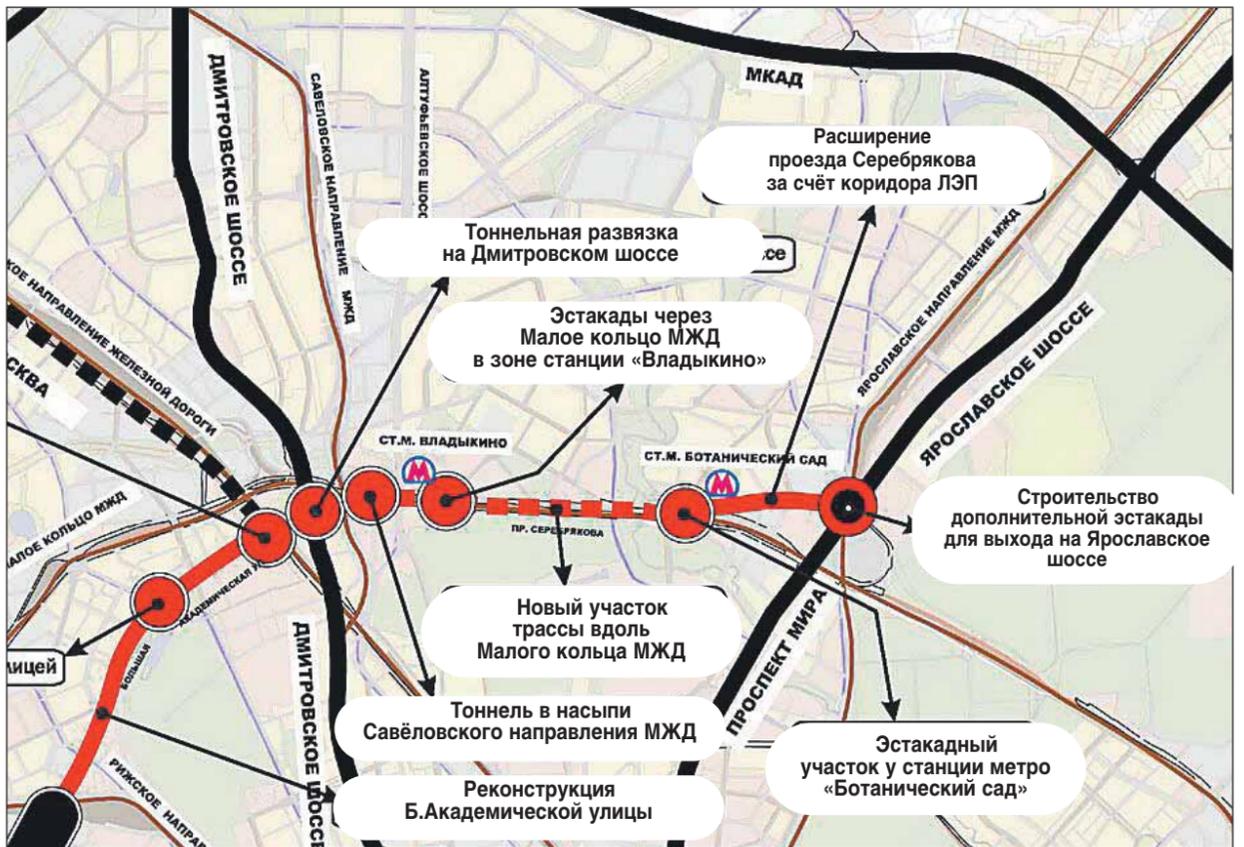
ведена реконструкция 3 подземных переходов — на просп. Мира, 222, на Ярославском ш., 115 и 133.

Для снижения уровня шума проектом предусмотрено установка 2 шумозащитных экранов — около детских садов №1960, 924 в районе Сержантской улицы высотой 4 м и в районе подпорной стены возле МКАД высотой 6 м.

На запад «прорубят окно» с помощью хорды

Протяжённость трассы — 29 км.

Построят несколько эстакад, развязок и один тоннель



Один из вариантов прохождения трассы

Чем больше между округами и районами Москвы будет поперечных транспортных связей, тем меньше водителям и пассажирам придётся ездить по угловым маршрутам (то есть таким, при которых сначала приходится выдвигаться в центральную часть города, хотя вам туда и не надо). Кардинально улучшить связи СВАО с соседним Северным округом, а через него с СЗАО и ЗАО, должна Северо-Западная хорда.

Как она пройдёт

Общая протяжённость хорды — 29 км. На трассе проектируется 12 новых важных узлов (эстакад, тоннелей, развязок) и ещё 5 предстоит реконструировать, включая 2 моста через Москву-реку.

Предполагается, что хорда пройдёт от Ярославки в районе Северянинского путепровода по проезду Серебрякова, затем по участкам нового строительства вдоль Московской окружной железной дороги (МОЖД), по 3-му Нижнелихоборскому проезду (здесь она пересечёт Дмитровку) и Большой Академической. Далее трасса пройдёт по улицам Балтийской, Алабяна, Народного Ополчения, Нижним Мневникам, Крылатской, Ярцевской, Боженко, Кубинке, Витебской и выйдет к Сколковскому шоссе.

Развязки в СВАО

На пути хорды в СВАО предстоит построить три

совершенно новых важных узла. А ещё один надо реконструировать — это развязка у Северянинского путепровода. Здесь нужно постро-

ить хотя бы расширить за счёт коридора ЛЭП. Следующий участок трассы — новая эстакада у станции метро «Ботанический сад».

Северо-Западная хорда улучшит связанность дорожной сети Москвы

ить дополнительную эстакаду для выхода хорды на Ярославку. Началом хорды станет уже построенный съезд с Ярославки в районе платформы Северянин.

Далее хорда пойдёт по проезду Серебрякова, кото-

После неё — полностью новый отрезок дороги, который ещё только предстоит построить. Он пройдёт вдоль МОЖД в коридоре ЛЭП через разные производственные территории и депо метрополитена.

Как пояснили в окружном Управлении транспорта и связи, именно такой вариант был предложен префектурой и одобрен городом, поскольку он никак не затрагивает жилые массивы.

Следующие новые узлы по ходу трассы — эстакады через МОЖД в зоне станции «Владыкино», а затем тоннель в насыпи под железнодорожными путями Савёловского направления. После этого, уже в СВАО, хорда выйдет к Дмитровке — в этом месте предстоит построить тоннельную развязку.

Александр МЕДВЕДЕВ



Перекрёсток проезда Серебрякова и Енисейской у Северянинского путепровода. Именно отсюда пойдёт Северо-Западная хорда. Уже построенный съезд с Ярославского шоссе расширят, а мачты ЛЭП (на фото справа) должны демонтировать

Реконструкция Дмитровки: будет 10 полос и 3 новые развязки

Работы планируется завершить в 2014 году

На Дмитровке строительство идёт на нескольких площадках одновременно.

Проект реконструкции трассы от МКАД до границ Москвы предусматривает несколько важных элементов: серьёзное усовершенствование развязки Дмитровки с Кольцевой дорогой, возведение трёх новых развязок и расширение магистрали до 10 полос.

Лепестковая лучше клеверной

Существующая развязка на пересечении Дмитровского шоссе и МКАД стала в последние годы источником постоянных пробок на Кольцевой. Развязка старая, типа «клеверный лист»: хотя она и имеет полный комплект лево- и правоповоротных съездов, но «клевер» изначально не был

ходный переход под Дмитровкой со стороны центра — у автобусной остановки «Платформа Марк». На самой развязке работы уже идут.

Эстакада уже строится

Проект развязки Дмитровки с Долгопрудненским шоссе предусматривает строительство эстакады. По ней и пойдёт основной поток — те, кто едет по Дмитровке прямо (см. схему 1).

На этом участке идут работы, наиболее заметные для проезжающих водителей: продолжается возведение эстакады.

Реконструируемый участок Дмитровки от строящейся развязки с Долгопрудненским шоссе до границ города имеет длину около 3,5 км и предусматривает строительство ещё двух развязок. Первая появится на пересечении с новой, не-

уличных переходов через Дмитровку.

Работы на Дмитровке от Долгопрудненского шоссе до поворота на Поведники также идут полным ходом. Недавно на участке длиной около 300 метров движение в сторону центра переключили на дублёр. Завершение всех работ по реконструкции Дмитровки в пределах СВАО намечено на II квартал 2014 года.

На Дмитровке построят шумозащитный экран

Территория, прилегающая к Дмитровке, неизбежно изменит свой вид в ходе реконструкции. Уберут АЗС, заменят надземный переход на 22-м километре, где появится новая эстакада длиной более 600 метров.

Власти вместе со строителями рассмотрели жалобы и пожелания жителей. Многие, например, протестовали против вырубки деревьев, когда-то беспокоил возможный шум машин — ведь после реконструкции поток транспорта неминуемо возрастет.

Существующий шумозащитный экран напротив жилых домов Лианозова будет продлён до развязки с МКАД, и будут сооружены новые экраны. А в квартирах, выходящих окнами на Дмитровское шоссе, установят стеклопакеты.

Вырубать деревья конечно же придётся. Однако, хотя порубочные билеты выданы на все деревья, попадающие в зону строительства, вырубать будут только те, которые действительно могут мешать работам. За этим должна проследить управа района Северный.

Александр КАРЧЕВСКИЙ

Построят новые левые повороты в третьем и четвёртом уровнях

рассчитан на те нагрузки, с которыми приходится иметь дело сегодня.

Ведь здесь пересекаются траектории тех, кто въезжает на МКАД, и тех, кто с него спускается. Чтобы решить проблему, здесь построят новые левые повороты в третьем и четвёртом уровнях — уже не клеверного типа: на них можно будет свернуть до места пересечения основных дорог. Ради осуществления этого замысла большую часть существующих поворотов придётся основательно переделать. В ходе работ над развязкой с МКАД хотят также построить подземный пеше-

давно построенной дорогой — дублёром Дмитровки, в районе 22-го километра и поворота на 9-ю Северную линию (см. схему 1).

Вторую построят у самой границы Москвы — у поворота на Поведники и Троицкое (см. схему 3). Эта же развязка позволит снять и ещё один светофор — у поворота на Долгопрудную аллею.

Саму Дмитровку на участке от Долгопрудненского шоссе до пересечения с новой дорогой-дублёром расширят до 10 полос, а от дублёра до поворота на Поведники — до 9. Естественно, проект предусматривает создание нескольких вне-

ФАКТЫ

Лианозовский проезд стал шире



Заторы на Лианозовском теперь случаются реже

Лианозовский проезд из четырёхполосного стал семиполосным. Построена дорога протяжённостью 1,1 км, сооружена подпорная стена (310 куб. м), оборудована до-

ждевая канализация, сооружён водопровод, перенесены вентиляционные шахты коллектора, переложены электрические сети, сети связи, уличное освещение, пере-

оборудованы светофоры. Следующим этапом реконструкции должно стать расширение Череповецкой улицы. Эти работы закончатся к концу 2014 года.



Строительство пешеходного подземного перехода

Строительство пешеходной эстакады

Клеверная развязка обростёт новыми «лепестками»



Алтуфьевку реконструируют

Полос добавляют, «зебры» уберут, дублёры замкнут

В ближайшие годы Алтуфьевку ожидает реконструкция. Задачи — снижение аварийности и по возможности увеличение пропускной способности.

Дублёры станут непрерывными

Трассу предполагается расширить до четырёх полноценных полос в каждую сторону. (Хотя до ввода выделенки транспорт иногда и ехал тут в четыре ряда, на самом деле здесь только по три полосы: правая шире остальных.) Дублёры, которые на Алтуфьевке уже есть, замкнут, сделав непрерывными почти по всей длине магистрали, и расширят до трёх полос вместо нынешних двух.

Правда, есть трудность с тем, чтобы замкнуть дублёры полностью. Между Высоковольтным и Путевым проездами проходит ветка железной дороги. Основной створ Алтуфьевки пройдёт над ней по уже существующему путепроводу, но как быть с боковыми дорожками? По идее, надо оборудовать железнодорожные переезды, но это тоже нежелательно. Новых переездов в Москве давно уже не делают: пересечения автодорог с железнодорожными путями в одном уровне — не лучшее решение как в плане пропускной способности, так и с точки зрения безопасности. Впрочем, в

данном случае ветка используется редко. Как решится этот вопрос, пока неясно.

«Зебры» останутся только на дублёрах, а с основного створа Алтуфьевки наземные переходы уберут, заменив их внеуличными (у домов 12, 31, 78, 100).

Появится новая дорога

Один из самых интересных элементов реконструкции — новая дорога, которая соединит Костромскую с улицей Пришвина за торговым центром (Алтуфьевское ш., 70).

Предполагается, что новая дорога пройдёт почти параллельно Алтуфьевке. Она будет трёхполосной с односторонним движением в сторону улицы Пришвина. Её наличие позволит сделать участки Костромской улицы и улицы Пришвина от Алтуфьевского шоссе до новой дороги также односторонними. От новой дороги до Бибиревской Костромская будет по-прежнему двухсторонней, как и улица Пришвина от новой дороги до улицы Плещеева.

Идея в том, что выезжать в Алтуфьево и Бибирево с Алтуфьевки нужно будет по Костромской, а выезжать — по улице Пришвина. Такое упорядочивание позволит существенно увеличить пропускную способность обоих перекрёстков.

Свернув с Алтуфьевки на

Костромскую, можно будет продолжить путь прямо или свернуть налево на новую дорогу, после чего либо завершить разворот, повернув налево на Алтуфьевку, либо повернуть направо и ехать по улице Пришвина до нужного места в районе. Для выезда на Алтуфьевку с Костромской надо будет сначала переместиться по новой дороге на улицу Пришвина. С улицы Пришвина по-прежнему можно будет выехать на Алтуфьевку как в сторону центра, так и в направлении области.

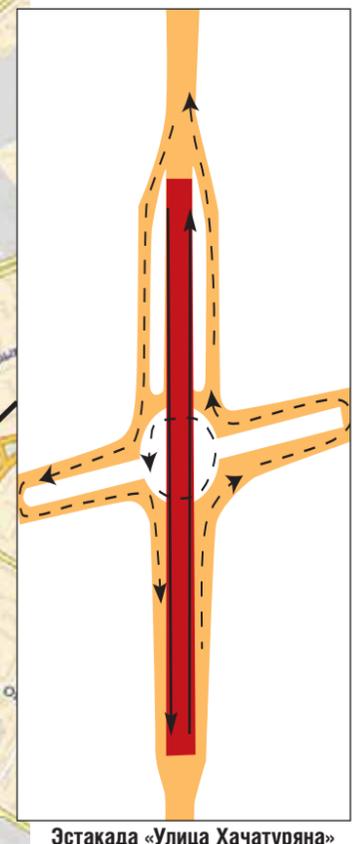
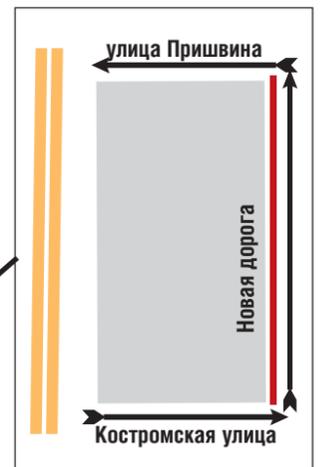
Построят новую развязку

На перекрёстке с улицей Хачатуряна должна появиться многоуровневая развязка. По одному из вариантов основной ход Алтуфьевки пройдёт поверху по новой эстакаде, а под ним останется круговой перекрёсток, по которому можно будет попасть с улицы Хачатуряна на дублёр в нужную сторону или наоборот — с дублёра на улицу Хачатуряна.

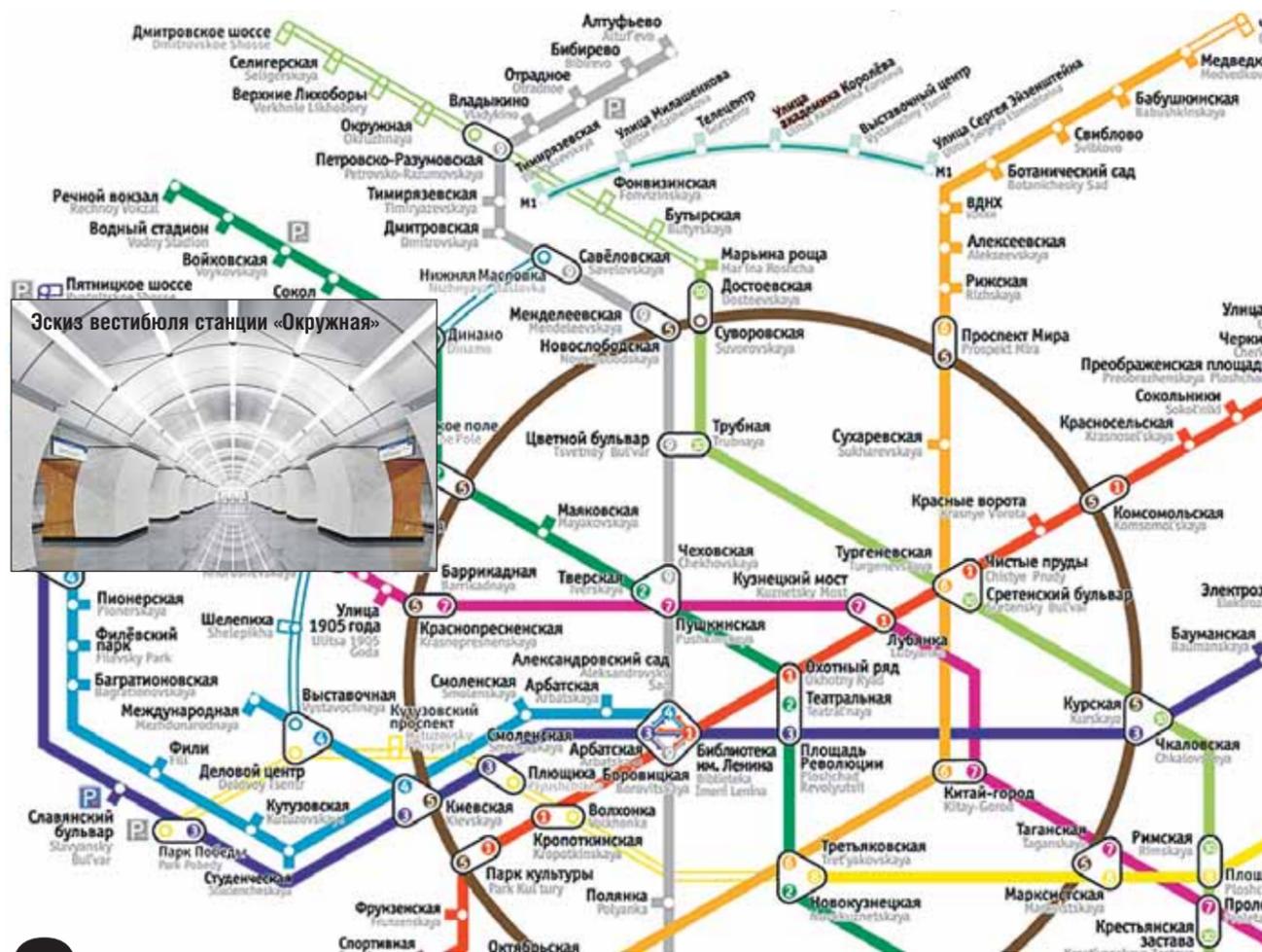
Другой возможный вариант предусматривает строительство «лепестка» с улицы Хачатуряна на Алтуфьевку в сторону центра. Какой бы из них ни был реализован, в обоих случаях затруднений по утрам на этом участке должно стать меньше не только у тех, кто выезжает из Отрадного, но и у тех, кто движется по Алтуфьевке по прямой в сторону центра.

Реконструкции подлежат не только сама Алтуфьевка, но и её продолжение как минимум до Третьего кольца: улица Милашенкова, Огородный проезд и Шереметьевская. Здесь также предполагается по возможности расширить проезжую часть, а «зебры» заменить внеуличными переходами.

Александр КАРЧЕВСКИЙ



3 новые дороги разгрузят движение в городе: Южная рокада, Северо-Западная и Северо-Восточная хорды



Эскиз вестибюля станции «Фонвизинская»



Эскиз вестибюля станции «Бутырская»

Серая, светло-зелёная, оранжевая

5 фактов о развитии метро в СВАО

Станции глубокого заложения

1 Из 11 километров строящегося участка Люблинско-Дмитровской линии от станции «Марьяна роща» до «Селигерской» более 9 процентов по территории СВАО.

Сейчас идёт прокладка тоннелей и сооружение трёх беспересадочных станций глубокого заложения — «Бутырской», «Фонвизинской», «Окружной», а также пересадочной станции «Петровско-Разумовская» (находящаяся на территории СВАО). От

«Окружной» метро пойдёт дальше на север — к станциям «Верхние Лихоборы», «Селигерская», «Улица 800-летия Москвы» и «Дмитровская».

Участок «Бутырская» — «Окружная» планируют открыть к концу 2014 года.

ДЕПО

Новые вагоны: без шума и гриппа

В Москву уже поступают новые вагоны, изготовленные на мытищинском «Метровагонмаше». Одна из их опций уникальна: в систему кондиционирования и вентиляции встроены ультрафиолетовые лампы, обеззараживающие воздух. Цель — уменьшить распространение воздушно-капельных инфекций в метро. Кроме того, в новых вагонах будет значительно тише, и, помимо обычной «шкалы», отображающей движение состава по линии, в них установлены цветные дисплеи, на которых наглядно видно местоположение поезда на схеме метрополитена.



Третий контур

2 Точная схема Третьего пересадочного контура (на схемах развития метро он

обозначен белым) ещё не утверждена. Также не принято окончательное решение и о том, где разместятся подземные вестибюли и наземные выходы станции «Нижняя Масловка» (пересадочная с «Савёловской») и новых, тоже пересадочных, станций «Марьяна роща» и «Рижская». Однако работы уже начались: под площадью Савёловского вокзала переключаются коммуникации, по «Марьяна роща-2» проект уже готов, по «Рижской-2» — в стадии завершения.

Заградительные стёкла для безопасности

3 Станция «Нижняя Масловка» станет стартовой в составе первой очереди Третьего контура, далее поезда пойдут к станциям «Петровский парк», «Ходыньское поле», «Хорошёвская». Глубина станции «Нижняя Масловка» — 65 метров. Вестибюль планируется оформить в серой гамме — по цвету Серпуховско-Тимирязевской линии, на которую будет осуществляться пересадка. По краю платформы хотят поставить заградительные стёкла — для безопасности.

Станцию «Нижняя Масловка» планируют открыть в декабре 2015 года.

«Марьяну рощу» продублируют

4 Новая — пересадочная — станция «Марьяна роща-2» будет оформлена в светло-зелёных тонах, в соответствии с цветом ветки, с которой она связана. Выход сделают один: на пересечении Суцёвского Вала и 2-й улицы Марьяной Рощи. С другого торца — через вестибюль, куда пассажиры будут подниматься по 40-метровому эскалатору, можно будет перейти на нынешнюю станцию с тем же названием.

Станцию «Марьяна роща-2» планируют открыть в декабре 2016 года.

«Рижскую» тоже

5 Из пересадочной станции «Рижская-2» (её оформят в оранжевых цветах) будет два выхода: к железнодорожной платформе «Ржевская» и на Рижскую площадь, к Рижскому вокзалу и в существующий подземный переход. Вход в неё расположится ближе к Крестовскому путепроводу. Станция будет неглубокой, рыть будут открытым способом.

Станцию планируют открыть в декабре 2016 года.

Марина МАКЕЕВА

Где будут выходы новых станций метро



Лёгкое метро решит тяжёлую задачу

На Малом кольце железной дороги будут ходить пассажирские поезда

Запуск пассажирских поездов по Малому кольцу железной дороги планируется осуществить в 2015 году. Предполагается, что МКЖД будет перевозить 250 миллионов пассажиров в год. На дороге будут курсировать специальные электропоезда с интервалами в часы пик до 5 минут. Всего на Малом кольце планируется построить 30 остановочных пунктов, в том числе 19 — с крупными ТПУ.

На территории СВАО будет 3 пассажирские станции: Северянин (здесь можно будет пересесть на электрички Ярославского направления), Ботанический сад (с пересадкой на Калужско-Рижскую (оранжевую) линию метро) и Владыкино (с пересадкой на Серпухов-



Схема линий скоростного транспорта Москвы

ско-Тимирязевскую (серую) линию метро).

Вообще МКЖД задумана как новый контур, который позволит быстро переместиться с одной радиальной линии внеуличного транспорта (метро или железной дороги) на другую, и наш

окрут в этом смысле не станет исключением.

Длина перегона от Северянина до Ботанического сада — всего около двух километров, от Ботаничес-

кого сада до Владыкина — около трёх. Так что от проспекта Мира до Алтуфьевки поезд МКЖД дойдёт за считанные минуты.

Александр КАРЧЕВСКИЙ

ФАКТЫ

Вагоны приспособят для перевозки велосипедов

Вагоны будут бестабурными, с тремя дверями на каждую сторону.

Новые вагоны хотят сделать очень вместительными: планируемая ширина — 3,52 метра, то есть даже чуть больше, чем в обычных электричках. Вагоны московского метро имеют ширину до 2,7 м.

В поезде будет 7 вагонов. Это число основано на расчёте ожидаемого пассажиропотока. Однако платформы построят с запасом, чтобы в будущем они смогли принимать и более длинные поезда.



Вагоны хотят оснастить удобными дополнительными мелочами, например креплениями для перевозки велосипедов.

Одно из требований к новым поездам — максимальная скорость в пределах 120-160 км/ч. Перегоны на линии будут короткими, и поезда не везде смогут достичь таких скоростей. Зато там, где надо будет разогнаться, технические характеристики самого поезда точно не ограничат эту возможность.



Поезда будут ходить с интервалами в часы пик не более 3,5 минуты



У метро «Ботанический сад» начались подготовительные работы по строительству линий для пассажирских перевозок по МКЖД

7 новых станций метрополитена —

план Правительства Москвы на 2013 год

Монорельс будет работать по-прежнему минимум до 2015 года

Монорельсовая транспортная система открылась для первых платных пассажиров в 2004 году. В январе 2008-го её перевели с «экскурсионного» на обычный режим: поезда пошли чаще и быстрее, стоимость проезда снизилась.

В марте 2012 года пошли слухи о том, что город перестанет субсидировать монорельс, что может привести к его закрытию. Позже стало известно, что монорельсовую систему будут развивать, а о закрытии и тем более демонтаже монорельса говорить пока рано. Тем временем пассажиропоток на монорельсе продолжает расти, и сегодня составляет около 15 тыс. человек в сутки.

Напомним, что изначально цель непременно сделать монорельсовую дорогу рентабельной не ставилась. Основное требование к ней — создание удобных транс-

портной системы. Дальнейшая судьба монорельсовой транспортной системы будет зависеть от того, насколько востребованной она окажется после ввода в эксплуатацию новой линии метро.

В Департаменте транспорта уточнили, что и после 2015 года монорельс, скорее всего, сносить не будут: решение, которое должны принять через три года, возможно, будет связано с его модернизацией. Линия метро, о которой идёт речь, — Третий пересадочный контур (ТПК). Но он должен связать серую и оранжевую ветки в одном перегоне от нынешней кольцевой, соединив «Савёловскую» с «Рижской», в то время как монорельс связывает их в трёх перегонах от Кольцевой, и вполне возможно, что значительное число пассажиров охотно продолжит им пользоваться и после запуска ТПК.



Монорельс из диковинки превращается в полноценный вид транспорта

портных связей для всех жителей, в том числе льготников. Их число растёт гораздо быстрее, чем общее количество пассажиров. В начале 2008 года их было менее тысячи в день, в 2012 — уже более 5 тысяч ежедневно.

Кроме того, общественный транспорт, не зависящий от пробок, Москве очень нужен.

И ещё одна приятная новость для пассажиров монорельса: на монорельсовой транспортной системе скоро наконец-то начнут действовать обычные билеты Московского метрополитена. В Департаменте транспорта сообщают, что это долгожданное событие должно произойти к концу нынешнего года.

На автобусе, метро и монорельсе — по одному билету

В 2013 году проездные станут комплексными

От особенностей билета — его универсальности, срока действия, удобства приобретения — зависит больше, чем кажется. Если ваш проездной на метро будет действовать на монорельсе, вам не придётся ехать от «ВДНХ» до «Тимирязевской» с двумя пересадками, чтобы немного сэкономить. А если он будет распространяться и на электрички в пределах городской черты, вы не поедете от «Комсомольской» до Лосинки на метро и автобусе: проще и

быстрее доехать по прямой. Предполагается, билеты на монорельсовую дорогу объединят с билетами на метро. Эту идею решили реализовать ориентировочно в марте-апреле 2013 года, когда в городе появятся новые виды билетов. Первый билет — универсальный. Поездки из оставшегося числа можно использовать где угодно — в автобусе, метро, на монорельсе. В перспективе — вероятно, и в пригородных электричках в пределах городской черты. Но на



Кроме универсального билета, в метро появится защита от любителей ездить бесплатно

железнодорожной дороге реализовать эту универсальность технически сложнее, а значит, и дороже. Ведь там наряду с новыми билетами придётся сохранить и свои — для проезда в пригородные зоны. Поэтому возможно, что на пригородные поезда нововведение распространится несколько позже. Срок действия универсальных билетов с большим числом поездок увеличат до 90 дней (сегодня в метро он составляет 45 дней, а в наземном транспорте — 30).

Второй билет — комплексный. Оплатив по нему одну комплексную поездку, в течение 90 минут пассажир сможет совершить 1 поездку на метро плюс ограниченное количество пересадок на автобусы, троллейбусы и трамваи. Уже в следующем году может появиться ещё один новый вид билета — электронный. Скорее всего, он будет обладать возможностями первых двух плюс возможностью пополнения баланса.

Александр КАРЧЕВСКИЙ

В Москву возвращается трамвай

Новые маршруты, новые вагоны, новые скорости

В последние десятилетия трамвайное движение в Москве сокращалось. И не просто маршрутов становилось меньше: трамвайная сеть города оказалась разорванной на отдельные части. Это коснулось и нашего округа: отсоединили от общей сети пути, идущие по Трифоновской, хотели перекрыть движение 19-го трамвая по Новосуцёвскому переулку...

Теперь планы изменились на противоположные. В городской транспортной системе общественный транспорт признан приоритетным. А трамвай не только экологичен: по способности перевозить большие массы пассажиров он легко может превзойти остальные виды наземного транспорта. Если рельсы к тому же проходят по обособленной полосе земли, он становится независимым от пробок.

На новых трамваях мы поедём первыми

Несколько лет назад на 17-м маршруте появился необычный трёхсекционный трамвай фактически ручной работы: он собран в единственном экземпляре из двух старых трамваев «Татра» и специально разработанной низкопольной секции, встроившей между ними. Уникальный трамвай под условным названием «Кобра» работает и сейчас.

Но первые массовые поставки новых низкопольных



Трамвай продолжает пользоваться популярностью в городе

трамваев в Москву ожидают в 2014 году, и первыми новыми вагонами смогут опробовать именно жители СВАО. Как сообщили в пресс-службе городского Департамента транспорта, первую партию этих машин хотят начать эксплуатировать на маршруте №17 (Останкино — Медведково). Остальные трамваи (а закупить предполагается 120 штук) по мере поступления будут направляться на наиболее напряжённые маршруты города.

На встрече специалистов департамента с потенциальными производителями новых вагонов для Москвы подробно обсуждались требования к новой технике: вагоны должны быть низкопольными, малолучными, с современными системами кондиционирования и отопления. Скорость — до 75 км/ч, вместимость трёхсекционного состава — до 255 человек, срок службы — 30 лет.

Новые низкопольные трамваи не надо путать со

скоростными. Низкопольные вагоны будут эксплуатироваться на обычных существующих линиях, а для линий скоростного трамвая впоследствии будет закупаться совсем другой подвижной состав.

80 км/ч — не предел

Вторая разновидность трамвая, которую собираются развивать в городе, — скоростной трамвай. Внеш-

не он очень похож на поезд «Сапсан». Проекта первой линии этого вида транспорта в СВАО ещё нет, но уже согласована примерная трассировка линии. Возможны разные варианты. Трамвай пройдёт от района Северный либо до перекрёстка Широкой и Полярной, либо дальше — до метро «Медведково», и в этом случае его разворотный круг будет у пересечения Широкой и Осташковской (там, где сейчас площадка отстоя автобусов). Наконец, возможен и наиболее полный вариант — рассматривается предложение дотянуть линию до платформы Лось (не исключено, что это сделают не сразу, а в

рамках запуска второй очереди скоростной линии).

Но в любом случае линию скоростного трамвая планируется проложить не по общей проезжей части, а так, чтобы остальной транспорт не мог быть для трамвая помехой. Иначе трамвай просто не смогут выполнять свою скоростную функцию.

Сегодня трамваи на том же 17-м маршруте развивают скорость максимум 50 км/ч с небольшим. Но средняя скорость, заложенная в расписание, — всего около 22 км/ч. По некоторым прикидкам, для скоростного трамвая эти показатели могут быть в 1,5-2 раза выше.

Василий ИВАНОВ

ФАКТЫ

Нужны специальные тележки



Для постройки низкопольных трамваев обычные двухосные тележки (как на железной дороге) не подходят. Они не позволяют опустить пол ниже осей. Нужны особые тележки, где каж-

дое колесо имеет свой привод, расположенный снаружи от него. Это сложнее и дороже, зато пассажирам будет несравнимо удобнее, да и вагон станет вместительнее.

БЫСТРО И УДОБНО

В час пик 903-й полукспресс ходит с интервалом 3 минуты

В ноябре 2012 года по выделке на Ярославке пустили новый автобус — №903. Он был изначально задуман как полукспресс и по пути от Холмогорской улицы до Рижского вокзала делал всего 3 промежуточные остановки: «Улице Вешних Вод», «Улице Докукина» и «Метро «ВДНХ». Зато весь путь от Холмогор до «Рижской» занимал немногим более 20 минут — жители Ярославского района сразу ощутили преимущества нового транспорта и стали активно им пользоваться.

Однако в префектуру и ГУП «Мосгортранс» тут же пошли многочисленные просьбы граждан добавить ту или иную остановку на маршруте, а некоторые просили сделать так, чтобы 903-й вообще останавливался везде.

Удовлетворить все эти просьбы разом было невозможно: 903-й просто перестал бы быть полукспрессом, сделавшись для многих пассажиров менее удобным. При-



На 903-м маршруте для ускорения посадки пассажиров отключены турникеты на входе

шлось искать золотую середину. В итоге, проанализировав пассажиропотоки и обращения граждан, на маршруте добавили ещё 5 остановок: «Улица Егора Абакумова», «Детская поликлиника», «Федоскинская улица», «Полиграфический колледж» и «Метро «Алексеевская».

Дальнейшие события показали, что остановки подобраны оптимально. Время в

пути возросло всего на 3 минуты, зато пассажиропоток увеличился настолько, что пришлось сократить интервалы между автобусами с 5 минут до 3-4 в часы пик и с 10 и более до 5-7 в межпиковое время.

Было также увеличено время работы маршрута: сейчас 903-й курсирует с 6.00 до 22.00.

Александр КАРЧЕВСКИЙ

К 2015 году все автобусы и троллейбусы заменят на низкопольные

Низкопольные автобусы давно стали привычными: закупать подвижной состав, приспособленный для людей с ограниченными физическими возможностями, Мосгортранс начал ещё в 2002 году, и сегодня они составляют около половины всех эксплуатируемых машин.

В старых машинах не только крутые ступеньки, но и узкое место перед турникетом. А в новые низкопольные автобусы народ заходит почти не задерживаясь, чуть ли не в два ряда. Кстати, пассажиры и выходят из машин с низким полом гораздо быстрее. Так что лучший способ уменьшить скученность машин на маршрутах — как можно быстрее заменить весь парк на низкопольную технику.

Троллейбусы в этом немного отстают от автобусов: низкопольные составы пока только треть.

Чтобы создать полностью низкопольный троллейбус, конструкторам приходится отходить от привычной



Входить в троллейбус стало удобнее

компоновки, перенося часть электрооборудования на крышу машины. Видимо, этот процесс даётся им не легко: не случайно в последние годы появилось много промежуточных конструкций — так называемых полунизкопольных (с переменным уровнем пола).

Но нет худа без добра: во-первых, троллейбусы с оборудованием на крыше работают тише; во-вторых, электродвигатель сам по себе занимает гораздо меньше места, чем, например, двигатель автобуса, поэтому в низкопольных троллейбу-

сах даже просторнее, чем в некоторых низкопольных автобусах. Таковы, например, выпускаемые в Вологде троллейбусы ВМЗ-5298.01. На базе этой модели создан также и сочленённый (с гармошкой) низкопольный троллейбус ВМЗ-62151, имеющий большую вместимость — до 165 человек. Но эта модель используется пока только в Москве.

Обе названные модели вологодских троллейбусов эксплуатируются на таких знакомых жителям округа маршрутах, как №76, 14, 36.

Александр МЕДВЕДЕВ

Только по карточкам и СМС

С 1 ноября за парковку автомобиля у тротуара надо платить. Пока только в одном районе центра

Места у края проезжей части на Петровке, Каретном Ряду и в прилегающих переулках теперь платные.

Если проанализировать информацию электронных табло, установленных на подъездах к зоне платной парковки, то выясняется, что на этих улицах в середине буднего дня в среднем бывает по 30 с лишним свободных мест, ещё по несколько — в соседних переулках. В сумме это даёт 80-90 свободных мест, или процентов 15 от общего числа. Заметная на глаз разница с ближайшими улицами, не попавшими в платную зону, скорее не в свободных местах, а в упорядоченности парковки. На соседней, Неглинной, машины стоят не то что «ёлочкой», а под всевозможными невероятными углами, а на перекрёстке Неглинной и Кузнецкого Моста и вовсе «веером»: ни пройти, ни проехать!

По СМС или через паркомат

Пока действуют два способа оплаты. На номер 7757 вы отправляете текст, состоящий из четырёхзначного номера парковки (крупно начертан на щите рядом с подробной инструкцией), звёздочки и номера вашей машины. И всё, парковка на час оплачена с телефонного счёта. Перед окончанием оплаченного времени вам придёт сообщение с предупреждением, и вы должны продлить оплату либо забрать машину.

Из-за угрозы взлома паркоматов принято решение не оплачивать услугу наличными. Паркомат работает с некоторыми банковскими картами, а также со специальными парковочными картами, которые должны продаваться в пунктах ре-



Консультанты в ярких куртках помогают водителям справиться с паркоматом

ализации билетов ГУП «Мосгортранс» и в магазинах сети «Связной».

Оплатить стоянку через паркомат можно на любое время с дискретностью в 15 минут. Например, парковка на 1 час и 15 минут будет стоить 62 рубля, на 1 час и 45 минут — 88 рублей. Штраф за неоплаченную парковку предусмотрен немалый — 2500 рублей.

Автомобилисты, живущие в этом квартале, также платят за стоянку своего авто, но по более низким расценкам. А с 22.00 до 8.00 и вовсе плата не взимается.

«Паркон» выходит на охоту

В других местах города, где ещё не введена плата за парковку, курсируют автомобили, оборудованные специальными камерами, фиксирующими неправильно припаркованные авто. Это так называемые «Парконы».



Камера фиксирует неправильно припаркованный автомобиль

Их можно узнать по жёлтым ромбовидным наклейкам с изображением камер на дверцах и капоте.

Система работает так. Когда «Форд» движется по марш-

руту, в зоне, где остановка запрещена правилами, аппаратура автоматически включает видеозапись. Затем эта запись обрабатывается специальным программным обеспечением. Фор-

3300 НОВЫХ автобусов и троллейбусов

закуплено для общественного транспорта города



мируются фотоматериалы, на которых видны номера нарушителей, — они подтверждают факт неправильной парковки.

Как и в случае со стационарными камерами, сведения передаются в Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений (ЦАФАП), где по ним готовят административные материалы и рассылают их вместе со штрафными квитанциями автовладельцам.

Уже закуплены дополнительно 100 автомобилей, которые будут вводиться в строй постепенно. Все 110 мобильных комплексов ви-

информирующие о наличии свободных мест. Но существует и более «продвинутый» способ узнать о них заранее: эта информация обновляется на сайте «Московское парковочное пространство» parking.mos.ru Пользователи пилотной зоны могут здесь же узнать о расположении паркоматов и информационных табло.

Но этим функции сайта не ограничиваются: помимо платных мест на улично-дорожной сети, здесь на карте можно найти самые разные виды парковок: тротуарные, парковки у объектов социальной сферы, гостиниц,

Местные жители за парковку у своего дома платят меньше

деофиксации заработают ориентировочно к концу нынешнего года. С учётом того, что каждый из них фиксирует около 100 нарушений правил остановки и стоянки за смену, в сутки можно будет выявлять свыше 10 тысяч таких нарушений!

бизнес-центров.

Наконец, на карте можно увидеть маршруты автомобилей, оборудованных мобильными комплексами фиксации нарушений ПДД («Парконами»).

Под отдельными закладками — информация о капитальных гаражах, стоянках такси и даже эвакуаторных стоянках. То есть, по сути, ресурс содержит информацию обо всех видах мест организованного хранения автомобилей в городе.

Василий ИВАНОВ

Найти парковку через Интернет

На подъезде к пилотной зоне платной парковки в районе Петровки установлены информационные табло,

С ВЕТЕРКОМ!

Бомбилам въезд закрыт

Для легальных такси делают бесплатные парковки

Перед Ярославским вокзалом открылась первая в Москве автоматизированная парковка для легального такси. К концу года они должны появиться на Ленинградском, Казанском, Павелецком и Киевском вокзалах, а в следующем году — на всех остальных, в том числе на Савёловском и Рижском.

Такси попадают на свою парковку напротив прохода между Ярославским вокзалом и станцией метро «Комсомольская». Пропускная система — почти как для пассажиров в метро: на въезде пе-

ред слагбаумом таксист прикладывает к жёлтому кругу специальную карту «Вокзалы Москвы». Вдобавок номера автомобиля попадают в поле зрения видеокамер, чтобы картой не мог воспользоваться посторонний.

Пока карточки доступа на эту парковку выданы на 500 машин, на которые оформлены разрешения на таксомоторные перевозки. Но ограничивать количество не планируют: карточки будут выдавать на каждое легальное московское такси (а таких сегодня около 20 тысяч). Более то-

го, будет действовать соглашение с Московской областью, и московские таксисты по своим карточкам смогут въезжать на парковки подмосковных железнодорожных станций, а областники смогут подъехать к вокзалам Москвы.

Карточки выдаются бесплатно и будут обновляться по мере продления лицензии. Но самое главное, въезд и нахождение на этой парковке абсолютно бесплатны для водителя и владельца такси независимо от времени стоянки.

Александр КАРЧЕВСКИЙ



На стоянке у Ярославского вокзала — только легальные таксисты

Видеокамера надёжнее инспектора

После их установки количество дорожно-транспортных происшествий сокращается

В ноябре в Москве заработали ещё 78 камер фотофиксации нарушений ПДД, после чего их общее количество в городе достигло 263. В СВАО и по границам округа теперь работают 26 камер (см. список адресов): в ноябре добавилось 9, установленных на Алтуфьевке, где незадолго до этого запустили выделенные полосы.

В самое ближайшее время число стационарных камер в городе хотят довести до 600 (то есть увеличить ещё более чем вдвое).

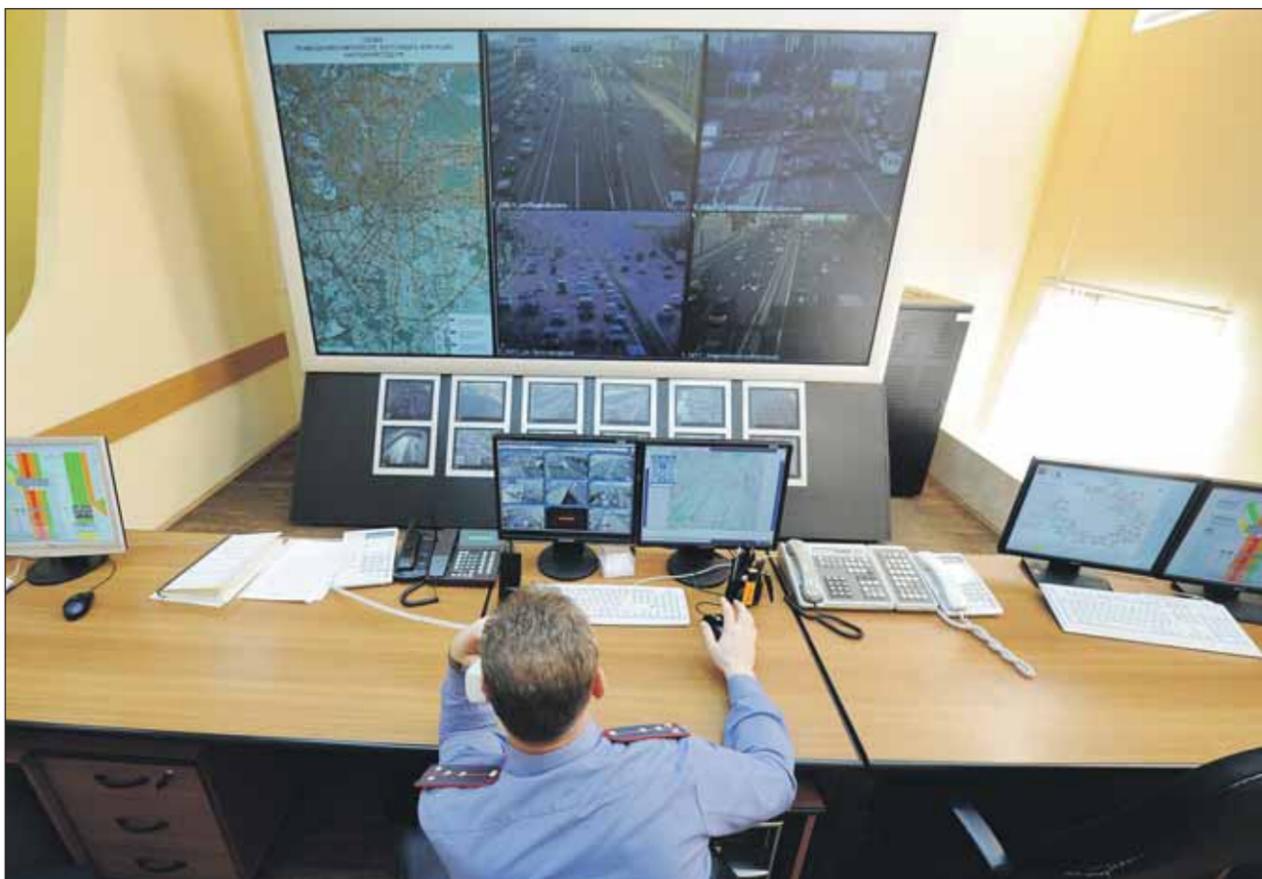
Всевидящее око

Счёт нарушений ПДД, выявленных в Москве камерами, уже сегодня идёт на миллионы: с начала года выписано около 4 000 000

Пока на основе данных с камер подавляющее большинство штрафов выписывается, как и прежде, за превышение скорости, но встреча в этом году уже составила около 11% (в том случае, если это нарушение фиксирует автоматическая камера, прав, конечно, не лишат, но вышлют штраф в 5000 рублей).

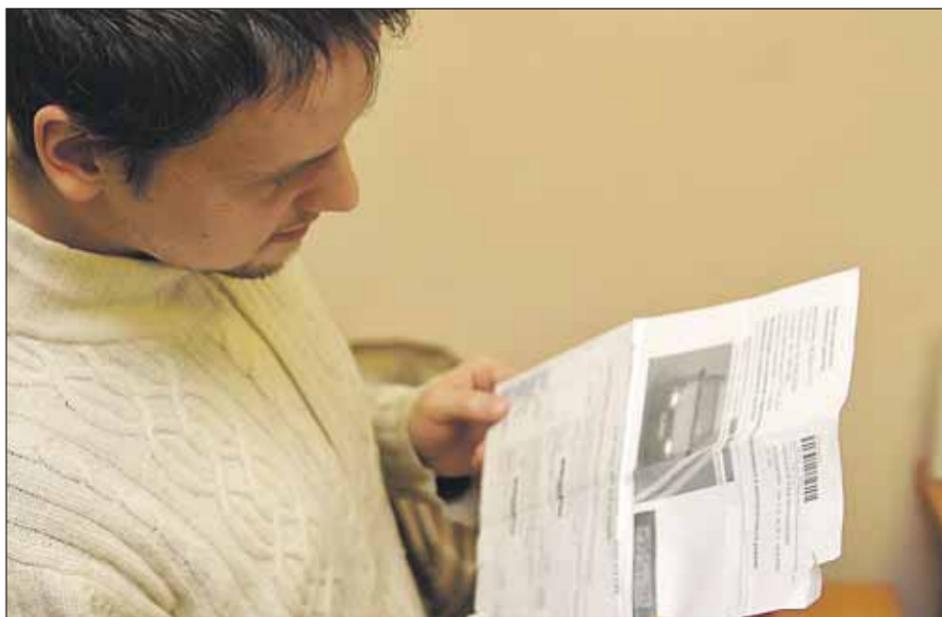
Год назад 80% всех случаев превышения скорости, зафиксированных в городе, распознавали автоматические камеры, и только 15% — живые инспекторы. Сегодня на долю камер приходится уже 95%. В местах установки камер количество серьёзных ДТП (с пострадавшими) снизилось на 12%!

По мере распространения полос для общественного транспорта камеры начали отслеживать и выезды на выделенку, а совсем недавно их «научили» распознавать про-



В ситуационный центр поступает информация со всех камер видеофиксации

В неделю штрафуют 170 тысяч водителей



Водитель узнаёт о штрафе, получив письмо, где зафиксировано нарушение ПДД

постановлений! Это более 300 тысяч штрафов в месяц, но это средний показатель: на самом деле по мере установки новых камер постановлений рассылается всё больше, в ноябре — уже примерно по 170 тысяч в неделю!

езд на красный свет, пересечение стоп-линии при запрещающем сигнале светофора и выезд на занятый перекрёсток. Ведь именно из-за таких нарушений перекрёсток часто забивается в шахматном порядке, что приводит к затору сразу на

нескольких прилегающих улицах.

Ещё одна новость: ГИБДД надеется вскоре организовать взаимодействие с судебными приставами в онлайн-режиме. То есть, если штраф не будет оплачен вовремя, информация об этом поступит в службу судебных приставов автоматически. Так что тем, у кого накопились неоплаченные квитанции на приличную сумму, не стоит удивляться визиту приставов на дом. Возможны и ещё как минимум три неприятности. Во-первых, за неуплату административных штрафов суд может подвергнуть водителя аресту. Во-вторых, возможны проблемы с выездом за границу при прохождении паспортного контроля. В-третьих, если вас остановит за очередное серьёзное нарушение уже живой инспектор, в суде список нарушений, зафиксированных камерами (плюс

ФАКТЫ

Алтуфьевское ш., 13, корп. 2, в центр;
Алтуфьевское ш., 22б, из центра;
Алтуфьевское ш., 28, из центра;
Алтуфьевское ш., 29, в центр;
Алтуфьевское ш., 64, из центра;
Алтуфьевское ш., 86а, из центра (у м. «Алтуфьево» перед перекрёстком с улицей Лескова);
Алтуфьевское ш., 93, в центр (перед м. «Алтуфьево»);
Алтуфьевское ш., 96, из центра;
Алтуфьевское ш., 97, в центр;
ул. Бутырская, 8, из центра;
ул. Бутырская, 17, в центр;
ул. Енисейская, у перекрёстка с Извилистым пр., из центра;
ул. Енисейская, напротив перекрёстка с Извилистым пр., мачта городского освещения №25, в центр;
просп. Мира, 102, стр. 2, из центра;
просп. Мира, 105, в центр;
просп. Мира, 124, из центра;
просп. Мира, 125, в центр (у перекрёстка с ул. Сергея Эйзенштейна);
просп. Мира, 176, из центра;
просп. Мира, 184, корп. 1, из центра (у перекрёстка с ул. Касаткина);

Где в СВАО установлены видеокамеры

МКАД, 92-й км, мачта городского освещения №268, внешнее кольцо (между Ярославским и Осташковским ш.);
МКАД, 92-й км, мачта городского освещения №274, внутреннее кольцо (между ул. Осташковской и Ярославским ш.);
ул. Новосущёвская, 19а, в центр;
Третье транспортное кольцо, ул. Суцёвский Вал, 18, мачта городского освещения №1186, внутреннее кольцо (у перекрёстка с Новосущёвской ул.);
Ярославское ш., 26, из центра;
Ярославское ш., 28, из центра (у поворота на ул. Вешних Вод);

Ярославское ш., 55а, в центр (напротив поворота на улице Вешних Вод).



С полным списком адресов уже установленных в Москве стационарных камер, фиксирующих нарушения ПДД, можно ознакомиться на сайте московского Центра организации дорожного движения gucodd.ru

ВАЖНО

Нарушения, фиксируемые камерами, и суммы штрафов

Нарушение	Штраф, руб.
Превышение скорости на 20-40 км/ч	300
Превышение скорости на 40-60 км/ч	1000
Превышение скорости более чем на 60 км/ч	2000
Запрещённый ПДД выезд на встречную полосу	5000
Движение по полосе для общественного транспорта	3000
Проезд на красный свет	1000
Пересечение стоп-линии при запрещающем сигнале светофора	800
Выезд на перекрёсток, на котором образовался затор	1000

список неоплаченных штрафов!), может способствовать тому, что наказание назначат наиболее строгое из предусмотренных соответствующей статьёй.

Кстати, широкое распространение камер — одна из веских причин не продавать машину по доверенности. Ведь штрафы приходят на адрес владельца, на которого зарегистрирован автомобиль. А зачем вам платить за чужого человека?

Видеорозыск

Система автоматически сопоставляет номера всех проезжающих машин с базой розыска. Если какой-то автомобиль числится в ней, на пульте сотрудника ситуа-

ционного центра ГИБДД города раздаётся тревожный сигнал с указанием адреса, где машина засветилась. Сотрудник направляет туда экипажи ДПС и других полицейских служб. Причины розыска могут быть разными: автомобиль в угоне, водитель уехал с места ДТП, на нём скрываются подозреваемые в преступлении.

Как пояснили в ОБ ДПС ГИБДД УВД по СВАО, автоматика и прежде выявляла номера разыскиваемых машин. Такую функцию имеют, например, камеры системы «Поток» — те, что установлены перед постами у МКАД (на Ярославке, Осташковской улице, Алтуфьевке, Дмитровке), и передвижные, на автомобилях. Новшество

в том, что теперь заработал ситуационный центр. Туда стекается информация отовсюду, и выделены специальные сотрудники, координирующие действия экипажей.

Центр сразу же подтвердил свою эффективность. За первый месяц его работы камеры засекали около 2 тысяч разыскиваемых машин, 137 из них удалось задержать. Инспекторам ОБ ДПС ГИБДД УВД по СВАО от сотрудников ситуационного центра поступило за это время 32 сообщения о таких автомобилях, 8 из них было задержано. По мере увеличения количества камер процент задержанных разыскиваемых машин, выявляемых системой, постоянно растёт.

Александр КАРЧЕВСКИЙ

Что ещё надо сделать в нашем округе

Депутаты предлагают, как улучшить транспортную ситуацию в районе, округе, городе

Нужны многоуровневые развязки и съезды

Проблема с транспортной ситуацией в моём понимании сегодня трудно решаема. Конечно, нужно продолжать создание гостевых и перехватывающих парковок, но это не решение проблемы. Ширина дорог остаётся прежней, а количество транспорта будет только увеличиваться. Считаю, что ухудшают ситуацию заужения транзитных магист-

ралей, как, например, у Савёловской железной дороги на Бутырской улице. Нужны многоуровневые развязки и съезды. Но если в новых районах ещё есть возможность их строительства, то в районах старой застройки таких возможностей я пока не вижу.

Анатолий Осипенко, главный врач поликлиники №11, руководитель муниципального образования Бутырское

Необходимо больше тротуаров

Проблемных участков во дворах жилых домов очень много. Наглядный пример: от метро Отрадное пешеходы идут в сторону проезда Якушкина, к домам 1, 2, 3, 6, к улице Декабристов, дом 36б, к Отрадной улице, к домам 3, 3б, 5, 7, 13а, к школе №950. Путь проходит по проезду между домом 18 по улице Хачатуряна и забором школы №950. Пешеходного тротуара в данном месте нет, вдоль бордюрного камня имеется металлическое ограждение, половину проезжей части занимают припаркованные автомобили. В случае движения в этом месте пешеход рискует быть раздавленным или покалечен-

ным, водители автомобилей, передвигаясь с превышением скорости, напрочь забывают, что среди пешеходов могут быть беременные женщины, дети, пенсионеры и инвалиды, которые не имеют возможности пропустить транспорт, так как слева припаркованные автомобили, а справа — ограждение. Решение проблемы видится в следующем: для безопасного перемещения жителей от метро вглубь района в данном случае требуется проложить пешеходный тротуар вдоль ограждения школы №950.

Николай Зубрилин, депутат муниципального Собрания ВМО Отрадное



Линия наземного метро на западе Москвы. Такие же линии лёгкого метро будут проложены вдоль всех вылетных железнодорожных магистралей

Ярославскому району требуется ветка лёгкого метро

Нашему району необходимо лёгкое метро. Ещё желательно сделать проколы через железную дорогу в Бабушкинский район, а также пустить общественный транспорт до Шереметьевской улицы, чтобы разгрузить Ярославское шоссе в направлении Мытищ.

Сейчас строится перехватывающая парковка на ул. Холмогорской, 2, корп. 2. Это очень актуально, чтобы население могло оставлять там свои автомобили и ехать

дальше общественным транспортом.

С учётом того, что сейчас идёт реконструкция Ярославского шоссе, желательно расширить проезд под железнодорожным мостом (просп. Мира, 222), за «Золотым Вавилоном», там, где нефтезавод. Без этого расширения, на мой взгляд, Ярославское шоссе будет недостаточно эффективным.

Владимир Кузин, руководитель муниципалитета ВМО Ярославское

Нужно больше «парконов»

Для улучшения транспортной ситуации в округе и в целом в городе, надо, конечно, чтобы водители не нарушали правила парковки своих автомобилей. Приучить к правильной парковке водителей можно лишь с помощью штрафов. Вот если бы почаще по нашим улицам курсировали «парконы», оснащённые системой мобильной видеофиксации, и всем нарушителям присылали «письма счастья», тогда, наверное, дороги стали бы более свободными.

Конечно, чтобы освободить дороги, необходимо развивать общественный транспорт так, чтобы поездка в автобусах, троллейбусах, трамваях стала удобней, чем на автомобиле. В значительной степени этот вопрос помогут решить выделенные полосы, но необходимо также, чтобы люди спокойно всюду могли приобрести билеты на все эти виды транспорта.

Алексей Лисовенко, руководитель ВМО Бабушкинское

Необходимо ещё раз проработать маршрут скоростного трамвая из Северного до Медведкова

Необходимо ещё раз проработать предполагаемый маршрут скоростного трамвая, который должен связать Северный с Лианозовым и Медведковом. Во-первых, если в Лианозове будет создан транспортно-пересадочный узел, то у многих жителей Северного отпадет необходимость добираться дальше, к метро «Алтуфьево». И потом, если бы маршрут скоростного трамвая от Лианозова до Медведкова проходил через промзоны или по эстакаде — другое дело. Но ведь его предполагается пустить по улицам Новгородской, Лескова и далее, через те же перегруженные перекрёстки. При таком раскладе вряд ли скоростной трамвай намного улучшит транспортную ситуацию.

Владимир Дружинин, директор школы №709, район Северный, депутат муниципального Собрания

Для разгрузки Алтуфьевки надо соединить Юрловский проезд и Костромскую

Если брать транспортную ситуацию в нашем районе, то нам, безусловно, нужно сделать два сквозных проезда. Во-первых, улицу Хачатуряна необходимо продлить в Северный округ. Конечно, в этом случае придётся через Савёловскую железную дорогу перекинуть эстакаду либо прорыть тоннель, но зато сразу бы освободился Сигнальный проезд, который утром всегда

забит. И второе: необходимо соединить Юрловский проезд и улицу Костромскую. Тем самым мы бы разгрузили Алтуфьевское шоссе.

Что касается хранения автомобилей, то программа «Народный гараж», конечно, не удовлетворяет потребности всех жителей. И, следовательно, необходимо развивать парковочное пространство. Но дворы наши

очень тесные, они не были рассчитаны на такое количество машин.

Конечно, необходимо развивать общественный транспорт, улучшать и подвижной состав, и качество его работы. Считаю, что правильное решение принято по созданию выделенных полос.

Михаил Пучков, первый заместитель главы управы района Отрадное



800 видеокamer

на улицах города будут следить за соблюдением Правил дорожного движения

«ЗБ» ОНЛАЙН

Читатели «ЗБ» на форуме ищут решение транспортных проблем округа

Нельзя сделать из городской улицы хайвей. Представление о том, что светофоры (в том числе пешеходные) создают пробки, относится к той же категории, что и представление о плоскости Земли. Правильно настроенный светофор дозирует трафик, делит его на небольшие порции, которые в состоянии пропустить через себя ближайшее «бутылочное горлышко» (полностью избавиться от них не получится всё равно). Без такой дозировки весь поток доедет до «бутылочного горлышка» и закупорит его.

MrClon

Мне не нравится, что при вводе этой полосы на Алтушке не было сделано ничего дополнительного, кроме знаков и камер. Надо убрать левые повороты. Надо ещё раз посмотреть все пробочные места, их не так много: перекрёсток с Лескова, Илимской и Хачатуряна. И убрать наземные переходы. На Лескова мешают харчевня посередине, таксисты и маршрутки, стоящие на маленьком перешейке возле харчевни. Перекрёсток с Илимской — это вообще песня. Как минимум раз в неделю на нём случается авария. Так же и на Хачатуряна. Большой поток машин из Алтуфьева соединяется с потоком машин из Отрадного.

Ordinary

Надо бы сделать нормальный перекрёсток на Широкой — Осташке и соединить проезд Шокальского. Если уж делать по уму, то надо соединять Студёный с Полярным, но не улицей, а проездом, и заодно делать в районе ЛЭП развязку с МКАД.

Полярник

Очень нравится идея развития именно железнодорожного транспорта, он и экологичен, и быстр. Судя по схеме, от проспекта Мира до Алтуфьевского шоссе на таком поезде можно будет добраться за несколько минут, автомобилям такие скорости и не снились. Буду готов рассматривать лёгкое метро как дополнение к обычному, если к моменту его запуска уже будет работать схема, когда по одному билету можно будет пересаживаться на разные виды транспорта.

Посторонний В v.2

Мне очень нравится идея! Но если для этого нового метро нужно будет покупать новый билет и переходить через кучу лестниц (как на каких-нибудь «Чистых прудах» — «Сретенском бульваре», где нужно на переход, по-моему, полчаса потратить) — это не вариант.

rough_kid

Маршрутками принципиально не пользуюсь, а 903-й до Рижской и обратно — прекрасная альтернатива 14-му и 48-му троллейбусам, которых, во-первых, надо дожидаться, во-вторых, на застряв в заторах в районе метро «ВДНХ» в обе стороны и у метро «Алексеевская» в сторону области.

mr. S, Ростокино



Форум сайта zbulvar.ru ежедневно посещает более 1000 человек. Присоединяйтесь к дискуссиям, оставляйте на форуме свои жалобы, идеи и предложения. Все обращения, где указан адрес, передаются в префектуру СВАО

Нужен подземный пешеходный переход под улицей Докукина

В районе Ростокино необходимо решить следующие основные проблемы: строительство подземного перехода под улицей Докукина и его соединение с подземным переходом на проспекте Мира, организация и строи-

тельство выезда для транспорта из комплекса «Триколор», расширение проезда под железнодорожным мостом Ярославского направления железной дороги.

Алексей Шапошников, руководитель ВМО Ростокино

Больше мест для парковки

Нужно делать нормальные дорожные развязки, расширять дороги, увеличивать количество парковочных мест. Вот, например, Маломосковскую улицу сейчас расширяют, делают карман для поворота — уже хорошо.

На больших магистралях нужно убирать светофоры, и это уже делают. Нужно обустроить дополнительные парковочные места — там, где

это возможно. Зачастую это делают за счёт тротуаров, но, на мой взгляд, можно найти баланс — чтобы и пешеходы свободно прошли в час пик к метро или к магазину, и машинам было где припарковаться. Тем более что во многих местах машины всё равно давно паркуются на тротуарах, но «самозахватом».

Сергей Безлепкин, руководитель ВМО Алексеевское

Виндавский, Балтийский, Ржевский, Рижский...

После реконструкции на вокзале откроется картинная галерея, а инвалидов в поезд будет сажать «механическая рука»

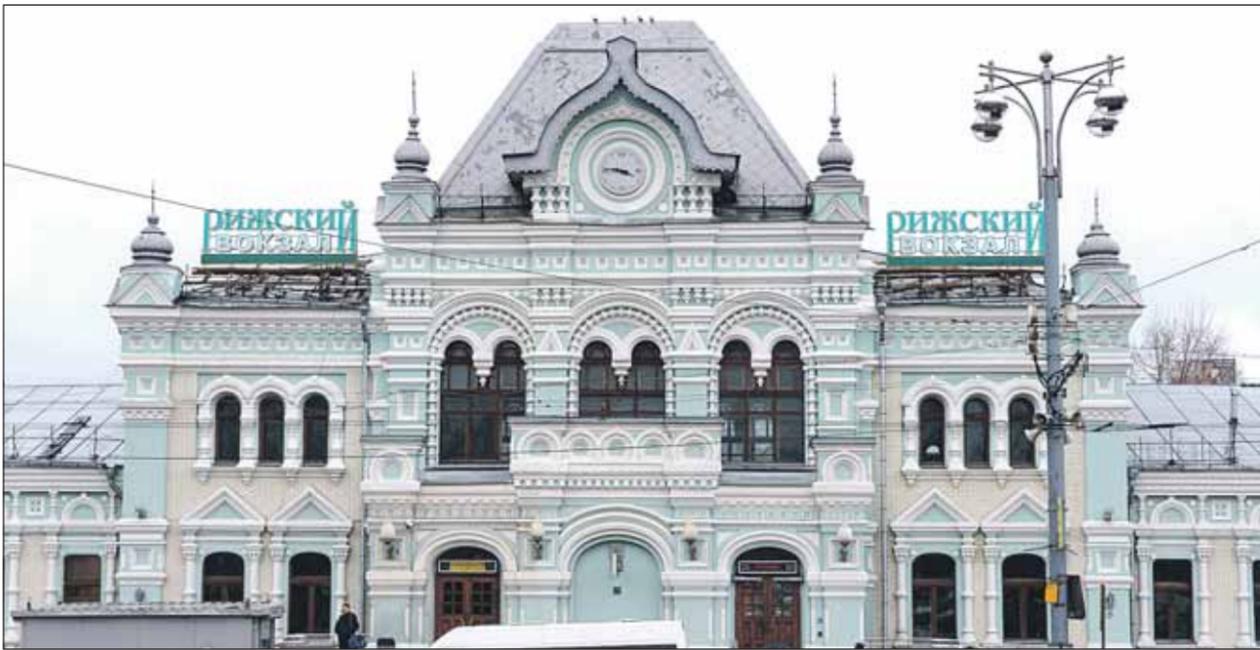
Виндавский вокзал в Москве у Крестовской заставы был открыт 11 сентября 1901 года. Построенный по проекту петербургского архитектора Станислава Бржозовского фасад здания выполнен в древнерусском стиле.

Самый удобный вокзал

Виндавский вокзал всегда считался наиболее удобным для пассажиров и был самым технически оснащённым для своего времени. Ещё на заре электрификации он имел собственную электростанцию для освещения помещений вокзала и платформы. С тех пор минуло больше века. За это время системы жизнеобеспечения вышли из строя.

Согласно замыслу проектировщиков новый Рижский вокзал станет примером городского предприятия безбарьерной среды. Здание вокзала и перрон полностью оборудованы для приёма пассажиров с ограничениями здоровья. Это не только пандусы, лифты и ограждения.

— Если человек приезжает к нам на инвалидной коляске и ему необходима помощь, — объясняет начальник Рижского вокзала Юрий Андросов, — он нажимает кнопку у входа. Дежурный по вокзалу получает сигнал на пейджер и сразу же идёт к нему. Он пропускает пассажира на коляске через отдельную дверь и помогает устроиться в специально оборудованной зоне, где для слабослышащих и других инвалидов специальный прибор отсекает все шумо-



ФАКТЫ

Когда-то он был первым...



В начале XX века Западная железная дорога соединяла промышленные районы Москвы и Санкт-Петербурга с северо-западными окраинами Российской империи — Эстляндской, Лифляндской, Курляндской губерниями и Польшей. Название Виндавский вокзал получил по имени латышского портового города Виндава (сейчас Вентспилс). В

XX веке вокзал неоднократно менял своё имя: до 1930 года назывался Виндавский вокзал, до 1942-го — Балтийский вокзал, до 1946-го — Ржевский вокзал и, наконец, с 1946 года по настоящее время — Рижский.

В начале прошлого столетия Рижский вокзал занимал первое место среди всех российских вокзалов по пассажирским перевозкам.

После реставрации здание начала XX века превратилось в яркий архитектурный акцент задавленной магистралями площади Рижского вокзала

На вокзале создадут специальные бесшумные зоны, где будет слышен только голос диктора

вые звуки, и пассажир слышит только голос диктора.

В кассовом зале предусмотрены и инвалидные кассы, а на перроне — специальные скамейки.

— У нас также есть и подъёмник, с помощью которого инвалидная коляска вместе с человеком доставляется в вагон, — продолжает разговор Юрий Валентинович. — Перрон тоже оснащён сигнальными кнопками, которые расположены рядом со скамейками. Но отсюда сигнал поступает в

дикторскую, и уже диктор вокзала, который работает круглосуточно, вызывает дежурного или носильщика.

Вокзал — очаг культуры

Первые вокзалы, чтобы привлечь внимание горожан к новому виду транспорта, использовались не только как перевозочные станции, но и как центры культуры и искусства. Так, собор Рижского вокзала — вокзал в Пав-

ловске, кстати, созданный по проекту того же Станислава Бржозовского, — специально был построен как музыкальный зал, в котором для петербургской публики давались в тёплое время концерты. Например, концерты знаменитого короля вальсов Иоганна Штрауса.

— Мы хотим продолжить традицию, — говорит Юрий Андросов. — Правое крыло здания вокзала сейчас полностью перестраивается, с тем чтобы внутри сделать картинную галерею. Здесь будут проходить выставки, в том числе и молодых художников, по любой тематике.

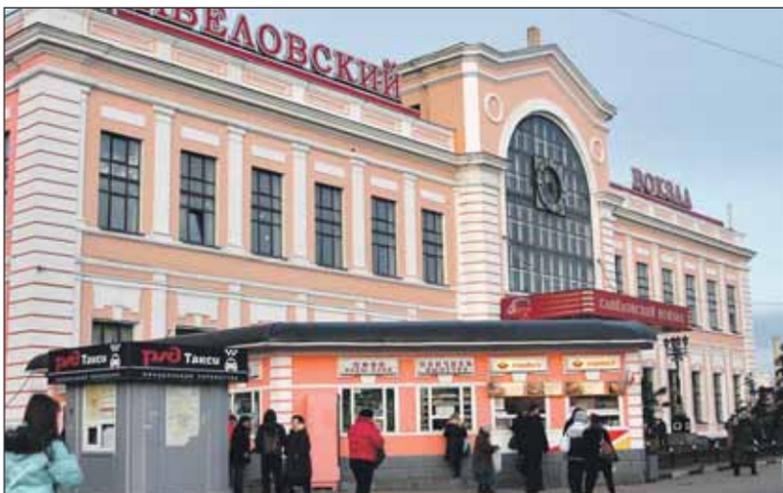
В будущем здесь будет город

Сейчас вокзал обслуживает всего два поезда дальнего следования — до Великих Лук и Риги — и пригородные электрички. Грузовых перевозок нет. Так что интенсивность работы заметно снизилась. Городские власти рассматривают проект по передаче большей части территории под строительство новых жилых массивов.

— Это участок, который начинается прямо за путями и продолжается до улицы Шереметьевской, — говорит начальник вокзала Юрий Андросов. — В него входят районы, которые сейчас застроены пятиэтажками, предполагаемыми под снос. Не думаю, что близость к вокзалу станет негативным фактором. Прежнего грохота здесь уже нет — грузовая станция закрыта. А шум от нескольких пассажирских поездов блокируют специально построенные щиты.

Светлана ЧЕРКАСОВА

Декоративные фонари украсят площадь Савёловского вокзала



Савёловский вокзал работает с 1903 года. Вначале он назывался Бутырским. Инициатором строительства был Савва Мамонтов, в то время председатель правления Общества Московско-Ярославской железной дороги. В 1987 году начался ремонт, который длился 5 лет. В результате вокзал расширился, получил второй этаж, но в стиле плане здание вокзала осталось прежним.

Это единственный из 9 московских вокзалов, который обслуживает только поезда пригородных направлений. С 1981-го организовано сквозное движение до станций Белорусского направления. В 2011

году для этих поездов была построена новая платформа, с тех пор вокзал имеет всего 5 платформ и 11 приёмно-отправочных путей.

Хотя вокзал пригородный, продажа билетов на поезда дальнего следования ведётся по всем направлениям.

— Вокзал наш довольно маленький, но, как и в других вокзалах, здесь после реконструкции планируется создать культурный центр, — рассказал исполняющий обязанности начальника Савёловского вокзала Вадим Купцов. — Сейчас тенденция — не только улучшать внешний вид всех вокзалов, но и поднимать качество услуг, чтобы

наши вокзалы стали более презентабельными снаружи и комфортабельными внутри.

Полным ходом идёт реконструкция на верхнем этаже здания. Предполагается, что здесь будет зона искусства. А пока на первом этаже уже работает и пришлась по душе пассажирам зона питания — сетевое кафе, совмещённое с вновь отремонтированным залом ожидания.

Идёт и благоустройство привокзальной площади: выкладывают плитку, устанавливают новые опоры освещения, которые будут выполнены в том же стиле, что и фасад.

Татьяна ИВАНОВА