АРХИТЕКТУРА: **«ХРУСТАЛЬНЫЙ ДЕДАЛ» ОСТАЛСЯ В МОСКВЕ.** СТР. 2.

ПАРКОВКИ: **ПЛАН «ПЕРЕХВАТ»: МЕСТА НЕ НАРАСХВАТ.** СТР. 3.

ДАТА: **АБОРИГЕН БУЛЬВАРНОГО КОЛЬЦА.** СТР. 4.

КОНКУРС: **МЕГАПОЛИС В ДИЗАЙНЕРСКОЙ ОГРАНКЕ.** СТР. 4.

Долгая дорога к путной магистрали

● ТРАНСПОРТ

Алексей ПЕРФИЛЬЕВ

В московской мэрии программу «Развитие транспортной системы на 2012 - 2016 годы» называют одной из важнейших городских программ. На ее решение направят 2,2 трлн. рублей, включая 1,6 трлн. бюджетных денег. Власти надеются, что после выполнения программы довольны будут все - пассажиры общественного транспорта и автовладельцы, пешеходы и грузоперевозчики, гаишники и гости столицы.

Но пока недовольны даже таксисты, которым, казалось бы, многочасовые пробки только повышают доходы - счетчик почасовой оплаты включил, на полкилометра клиента отвез, полтыщи получил. Услышав в радиоэфире откровения одного из таксистов, депутат Госдумы генерал-майор милиции Татьяна Москалькова аж подпрыгнула:

- Я не поняла, он что, сокрушается? Ежемесячный доход 60 - 90 тысяч! Да это зарплата депутата Госдумы!

Произошла эта сценка на общественных слушаниях, прошедших по инициативе столичного Департамента транспорта и Общественного совета Москвы. Проблемы организации грамотной работы такси на совещании, разумеется, тоже обсуждались. Однако важнейшей темой дискуссии стал вопрос о том, что считать главным при решении транспортных проблем столицы, чтобы избавиться от застаревшей болезни транспортного коллапса Москвы.

ПАНДУС ДЛЯ ИНВАЛИДА

«Ох, нелегкая это работа - из болота тащить бегемота» - строки из детской сказки Корнея Ивановича Чуковского можно смело начертать на знамени нынешних сотрудников транспортного департамента Москвы.

Недостаточное количество внеуличных переходов (350) и переходов, оснащенных светофорами (1800), приводят к ежегодной гибели в дорожно-транспортных происшествиях до 400 пешеходов.

- Поверьте, если бы взялись сразу за все, Москва бы вообще встала! Главное для нас - общественный транспорт, вот мы и организуем полосы для автобусов, троллейбусов и маршрутных такси. И продолжим эту работу! - эмоционально и решительно рубанул в середине трехчасовой дискуссии заместитель мэра Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Николай Лямов. - Не отрицаю, есть у нас ошибки. Например, недооценили роль пригородных автобусов в городских перевозках. Сейчас решаем этот вопрос. Параллельно с обновлением в этом году на 30% всего подвижного состава Мосгортранса.

- За последние шесть-семь месяцев столица закупила 2070 автобусов, 100 троллейбусов и 30 трамваев - такими темпами обновления парка общественного транспорта не может похвастать ни один европейский город, - уточнил гендиректор Мосгортранса Петр Иванов. - Причем все виды нового транспорта работают на топливе не ниже «Евро-4» и оборудованы так, что ими могут пользоваться люди с ограниченными возможностями.

Общий объем пассажироперевозок в Москве - 10 млрд. человек в год. По видам транспорта граждане распределяются в таком соотношении:
38% - автобус, трамвай, троллейбус;
34% - метрополитен;
20% - легковые автомобили;
8% - пригородные железные дороги.

- Вы-то, может, и оборудуете автобус всем необходимым, но к остановке он не подъезжает, а в итоге человек оказывается под его колесами! - вмешался депутат, сопредседатель Межфракционного депутатского объединения Госдумы по делам инвалидов Валерий Селезнев.

- Нам за истекший год известен только один случай, когда водитель не открыл пандус для инвалида. Тот водитель больше не работает, - парировал Иванов. - Если кому-то известны другие случаи нарушений такого рода, сообщайте в департамент, в Мосгортранс, по телефону «горячей линии».

Горячей на самом деле к этому моменту становилась обстановка в зале информационного агентства «Новости», куда, помимо представителей столичного правительства и руководителей транспортных предприятий города, Общественный совет Москвы пригласил депутатов всех уровней и фракций, ученых, бизнесменов, независимых экспертов, даже представителей церкви.

Реконструкцию Варшавского и Каширского шоссе закончат к 2013 году. На ремонт Варшавки власти потратят 10 млрд. рублей, Каширка обойдется дешевле - в 8 млрд. рублей. После реконструкции на Варшавском шоссе появятся разворотная эстакада около МКАД, 7 подземных пешеходных переходов, развязка на пересечении с улицами Красного Маяка и Подольских Курсантов.

При этом сама дискуссия началась задолго до открытия представительного собрания. Утром того же дня град вопросов и претензий со стороны москвичей обрушился на транспортников в прямом эфире радиостанции «СИТИ-Fm».

«БЕГЕМОТИЩЕ, ВЫХОДИ!»

Критика, конечно, была справедливой. Хотя порой дискуссия между народом и транспортниками, признаться, напоминала анекдот все про того же бегемота. Порой люди, требовавшие немедля исправить мелочь, забывали, сколь велики прорехи в транспортном обеспечении столицы, вполне добросовестно описанные в обсуждавшейся программе Москвы на период 2012 - 2016 годов.

Исторически сложившаяся кольцеобразность московских дорог, когда из одного периферийного района в другой можно проехать только через центр, усугубилась градостроительной политикой и практикой последнего десятилетия. Громадные здания воздвигались в ущерб развитию магистралей, без создания парковочных площадей возле них и объездных путей. Крайне слабо развивалась улично-дорожная сеть - на мелкие улочки и переулки

Средняя скорость автомобиля в Москве составляет менее 22 км/час - это почти в два раза меньше, чем в крупнейших городах мира.

в последние полвека никто внимания не обращал. Жилые дома, как правило, не имеют подземных стоянок. Качество дорожных работ низкое. Современных светофоров в городе не хватает. Скромное число подземных переходов удручает. Устаревший подвижной состав общественного транспорта раздражает. В ряде случаев налицо элементарная непродуманность дорожной разметки.

Добавьте к этому «мелочи» - большое число появившихся в последние годы неопытных водителей, запредельное мздоимство гаишников, огромная масса скверно обученных водителей автобусов и троллейбусов из ближнеюжного зарубежья, ремонт дорог в часы пик, марши поливальных машин по магистралям города во время ливней. Плюс к этому - низкие темпы развития метрополитена.

И получаем регулярные гигантские пробки на дорогах, отсутствие парковок, изуродованные шинами джипов газоны, практически непешеходные тротуары, дикие давки в часы пик в общественном транспорте, путешествия на автомобилях со скоростью 3 км в час и трехчасовые заседания в троллейбусах на расстоянии пяти остановок.

Как думаете, все сразу можно исправить?

Окончание на 3-й стр.

ЧТО ДЕЛАТЬ С РЕКЛАМНОЙ МАКУЛАТУРОЙ

● ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Александра ЛАБЗИНА

Когда при выходе из квартиры каждый день видишь на своей двери приклеенные рекламные объявления суши или еще чего-то несъедобного, то как-то уже с тоской думаешь о рекламе по телевизору, например. Там-то хоть звук можно отключить или вообще выключить. А от вездесущих бумажных объявлений просто никуда не деться. Да, конечно, эта тема не новая, конечно, все об этом говорят и пытаются хоть что-то сделать, конечно, все уже знают, что есть законы, которые должны действовать и регулировать подобную рекламу, и все никак не отрегулируют.

Например, статья 14 п. 1 Кодекса РФ об административных правонарушениях гласит:

«1. Нарушение рекламодателем, рекламопроизводителем или рекламораспространителем законодательства о рекламе, за исключением случаев, предусмотренных частями 2 - 4 настоящей статьи, статьями 14.37, 14.38, 19.31 настоящего Кодекса, - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей; на должностных лиц - от четырех тысяч до двадцати тысяч рублей; на юридических лиц - от ста тысяч до пятисот тысяч рублей». А также есть еще Федеральный закон «О Рекламе», статья 19. Но штрафы не особенно останавливают расклейщиков и рекламодателей. А потом попробуй их еще поймать за руку. И если поймаешь, то надо в полицию вести, но меня терзают смутные сомнения, что на себя многие граждане такое ответственное дело не возьмут.

И поэтому созревает резонный, риторический уже вопрос: сколько ж можно?

Залезла на форумы в интернете (нашем, как известно, кладезе информации) и наткнулась на такое: «Как бороться с несанкционированной рекламой?» Отвечали практически единогласно примерно так: «Думаю, что только срывать при случае», «Достали, особенно в период выборов», «Ведь висит же специально возле подъезда доска для объявлений, нет, надо на чистую, красивую дверь наклеить!» и т. д. Действительно, существуют доски для объявлений, где по идее и должна находиться реклама. И она там действительно находится, правила отчасти, но соблюдаются. Как обычно. А так, столбы, подъезды, лифты, лавки в парках, стены у метро (и не только), вообще любые самые на первый взгляд даже не пригодные для расклейки места - все увешаны разноцветными листочками с рекламой. И вот они уродливо так висят и висят, пока не срываются уборщиками или ветром, в последнем случае рекламы болтаются по улицам города, тоже не особо украшая его. Я уж не говорю о содержании этих листовок, афиш, стикеров, плакатов. Всегда одно и то же: «Кредиты за полчаса», «Сдам комнату», «Потомственный целитель такой-то со стажем», «Аттестаты», «Дипломы», «Курсы английского».

Понятно, что срывать весь этот мусор каждый раз, каждый день, а иногда по несколько раз в сутки совсем не хочется. Все так и говорят, только сорвешь все, а на следующий день объявления опять висят на том же месте. Ну что поделать, такой вид рекламы очень дешевый. Да что говорить о деньгах, когда большая часть рекламы на улице нелегальна.

Реклама в подъездах, а особенно в лифтах, - это тоже существенная проблема. Иногда приклеивают совершенно обычные стикеры - «Срочная компьютерная помощь» или «Самая вкусная пицца. Доставка за 30 минут», их можно легко содрать со стены или, что чаще, с собственной входной двери.

Окончание на 2-й стр.

Чтобы стены стали родными

● ТВОЙ ДОМ

Сергей ИШКОВ

Жилье и ипотека - вопросы очень болезненные. По-прежнему ли они продолжают портить жизнь москвичей? За ответом на этот вопрос корреспондент «Московской правды» обратился к руководителю Департамента жилищной политики и жилищного фонда города Москвы Николаю Федосееву.

- Состояние очереди на жилье на сегодняшний день в Москве таково: на учете как нуждающиеся в жилье - 115 тысяч. 139 семей, в их составе 375 тысяч человек, что соответствует 3% от населения города в целом. Радует, что очередь у нас неуклонно сокращается. С 1980 года по 1992-й был рост, потом - падение, с 1998-го очередь снова стала расти. Это связано с тем, что Мосгордума изменила тогда правила постановки на жилищный учет. Начиная с 2004 года идет резкое и неуклонное снижение количества очередников, что является яркой иллюстрацией эффективности той жилищной политики, которую проводит городская администрация. В частности, в этом году с жилищного учета снято 5 тысяч семей.

- Каков социальный портрет типичного очередника?

- Конечно, сказать, что все 115 тысяч семей представляют собой некую единообразную массу с одинаковыми возможностями, нельзя. Есть люди абсолютно малоимущие, которые не могут себе приобрести сами ни одного квадратного метра. Но есть и те, кто готов пойти на участие в так называемых возмездных программах, то есть самостоятельно улучшать свои жилищные условия. Причем до 2005 года, когда в Москве была развернута программа социальной ипотеки, ни один очередник без поддержки города не смог получить кредит на приобретение жилья в банке, потому что они не подходили под условия, предлагаемые Кредитными комитетами банков. Конечно, виноваты в этом были и высокие цены на жилье, и относительно невысокие доходы наших очередников, и достаточно высокая инфляция, которая была у нас в стране, - соответственно, достаточно высокая ставка по ипотечным кредитам.

- Как же удалось преодолеть эти проблемы?

- Чтобы выправить ситуацию, городская администрация Москвы разработала и развернула уникальную для нашей страны программу. Да, во многих регионах известно понятие социальной ипотеки, которая реализуется при поддержке местных и региональных властей. Но основное направление их работы - это дотирование кредитной ставки. Вот мы по этому пути не пошли! Прежде всего потому, что Москва - особый регион: разница между рыночной стоимостью столичных квадратных метров и доходами населения намного выше, чем в других областях. Если в регионах средняя стоимость одного квадратного метра составляет около 30 тысяч рублей, то в Москве - от 150 тысяч и выше. Такая высокая цена, конечно, никогда не определялась себестоимостью строительства. При подобных условиях, даже если бы мы на 100% дотировали кредитную ставку, это все равно не сделало бы доступной ипотеку в Москве для наших очередников.

Таким образом, мы не стали дотировать кредитную ставку, а стали уменьшать «тело кредита»: за счет снижения стоимости жилья, стоимости одного квадратного метра. Диктовать цены рынку - это, конечно, нонсенс.

Окончание на 2-й стр.

□ ***Предлагаем!***

ГОСТЕПРИИМСТВО НЕ В МОДЕ?

Москва, как любая столица, всегда привлекала туристов. Но если знанием русским человеком какого-либо иностранного языка уже не удивишь, то гости с Запада и Востока говорят на нашем «великом и могучем» редко. Часто езжу по городу, в метро. И становится стыдно, когда вижу иностранцев, которые тщетно пытаются сориентироваться в моем родном городе. Белокаменная, прямо сказать, изобилует надписями латинскими буквами вовсе не того информационного содержания, которое необходимо. Кроме «Exit», вспомнить не могу ни одного. Разве только меню традиционно переводят для туристов да в метро дублируют названия станций, хотя и не на всех линиях. Предлагаю руководству города пересмотреть отношение к этому вопросу, не считать перевод названий улиц и основных магистралей «угодой иностранщине». Это элементарная вежливость по отношению к тем, кто приезжает к нам. Речь не идет о французском алфавите или арабской вязи. Английских указателей вполне достаточно.

Как, впрочем, и необходимо взять за правило во всех музеях (а не только федерального значения) делать аннотации к произведениям на общепринятом английском.

Т. С. РАСКОСИНА.

ВЕРНИТЕ ЯРМАРКУ!

Раньше у нас на улице Маршала Малиновского была ярмарка выходного дня. Как же она нас, пенсионеров, выручала! А теперь ее нет, и нам приходится отовариваться в магазинах, где и продукты дороже, да и идти приходится дальше. Предлагаю префектуре Северо-Западного округа и управе района Щукино вернуть жителям эту ярмарку!

Е. В. ТАТАРКИНА.

Пишите нам по адресу: 123995, ГСП, Москва, Д-22, ул. 1905 года, дом 7. Или на электронную почту: vopros@mospravda.ru с пометкой «Предлагаем!».

Сохраняя добрые традиции

● ЗДОРОВЬЕ

Юлия НИКОЛЬСКАЯ

Крупнейшее медицинское амбулаторно-поликлиническое учреждение не только в Российской Федерации, но и в странах Европейского Союза, в котором бережно сохраняются лучшие традиции российской медицины. Сегодня в поликлинике трудятся более полутора тысяч высококвалифицированных медицинских работников, и, что удивительно, при ее грандиозной проходимости практически полностью отсутствуют очереди. Все это - Федеральное государственное бюджетное учреждение «Поликлиника №1» Управления делами Президента Российской Федерации, которое с давних времен в народе называют «Кремлевской». О работе этого уникального медицинского учреждения корреспонденту «Московской правды» рассказала заведующая клинико-диагностической лабораторией, доктор медицинских наук, профессор, лауреат премии правительства Российской Федерации Лариса Васильевна Кудрявцева.

- Лариса Васильевна, в чем же принципиальное отличие «Поликлиники №1» от всех остальных медицинских учреждений, действующих на территории города Москвы и всей России?

- Причина отличия кроется глубоко в прошлом. История создания и становления Кремлевской поликлиники больше, чем может показаться на первый взгляд, связана с историей нашей страны. Причины, побудившие народную власть учредить закрытую систему правительственной медицины, следует искать в том времени и в тех людях, которые его так резко изменили. Сегодня трудно понять и оценить то разрушительное и вместе с тем созидательное время. Не все то, что происходило тогда, было ошибкой. Многое было и остается уникальным для мировой практики достижением, одним из которых и стала Кремлевская медицина.

На службе у русских самодержцев, начиная с Ивана Грозного и заканчивая Николаем Вторым, состояли личные врачи императорской семьи, которые были в составе Придворной медицинской части и всегда могли обратиться к опыту всей мировой медицины. До революции не было причин для создания отдельной правительственной системы здравоохранения, которая была бы абсолютно автономна. И только в 1918 году народная власть создала систему правительственной медицины, которая началась с организации на первом этаже двухэтажного здания Потешного двора Кремля небольшой амбулатории. История нашей поликлиники началась в 1925 году, когда амбулатория выделилась в самостоятельное учреждение Санитарного управления Кремля при Совете Народных Комиссаров. Именно с этого времени ее и стали называть в народе Кремлевской.

Первоначальное строение поликлиники сохранилось до сих пор, и если вы войдете внутрь первого корпуса, расположенного на Сивцевом Вражке, то можете в этом убедиться - ковры, люстры, мраморная отделка помещений, дубовые стены и паркет. Кремлевская поликлиника хранит свои традиции не только по части антуража, но, так же как и раньше, является «Первой» во всех смыслах этого слова. Все то новое, что появлялось в мировой медицине, в России в первую очередь внедрялось, конечно же, там. Естественно, она развивалась, и каждая эпоха находила свое отражение в новых лечебных корпусах. На сегодняшний день поликлиника представляет собой четыре огромных лечебных корпуса, которые носят единое название «Поликлиника №1» Управления делами Президента Российской Федерации. Она является крупнейшей не только в нашей стране, но и в Европе. Мощность поликлиники - около двух тысяч человек в день.

- Святая святых любого медицинского учреждения такого высокого уровня - это, естественно, лаборатория. Нам, простым обывателям, наверное, сложно даже представить всю важность этого отделения...

- Безусловно, путь пациента от врача-клинициста к диагнозу практически всегда лежит через лабораторию. Поэтому, к какому бы врачу ни обратился бы пациент - диспансеризация ли это, либо какое-то заболевание, он все равно попадет в лабораторию.

В настоящее время мы в состоянии полностью обеспечить своих пациентов. Кадровый и научный потенциал лаборатории, который представлен ведущими специалистами в области цитологических, микологических, иммунологических и молекулярно-биологических исследований; простые, но в то же время эффективные решения в сфере лабораторной диагностики, включившие в себя современные методы анализа, оснащение клинико-диагностической лаборатории высокотехнологичным парком диагностического оборудования, многоуровневый контроль качества позволяют нам обеспечить высокую скорость и точность выполнения лабораторных исследований.

В лаборатории в настоящее время отменена запись на лабораторные исследования. Средняя продолжительность ожидания пациента от момента обращения в лабораторию до момента взятия крови составляет не более 30 минут. По факту обращения пациента в клинико-диагностическую лабораторию все общеклинические, серологические, биохимические и гормональные исследования выполняются в тот же день. Более сложные лабораторные исследования, такие как исследование иммунологического статуса, аллергологического статуса, молекулярно-генетические исследования (ПЦР в реальном времени, NASBA), исследование на онкомаркеры, выполняются в среднем 3 - 5 дней.

В лаборатории установлено программное обеспечение, которое позволяет врачам поликлиники в режиме «реального времени» получать результаты лабораторных исследований на сервере лаборатории. Такая возможность есть и у наших пациентов. Каждый пациент поликлиники может войти в свой «Личный кабинет» на сайте поликлиники и увидеть результаты своих анализов в день их сдачи.

Но как бы ни была высокотехнологична лабораторная диагностика, последнее слово остается за врачом-клиницистом. Правильное понимание врачом необходимости проведения лабораторного исследования и его рациональное назначение являются важнейшими факторами для экономической эффективности клинико-диагностической лаборатории и улучшения качества диагностики различных заболеваний. Следует помнить, что назначение тестов, которые на самом деле не являются необходимыми пациенту, представляет собой не только напрасную трату времени и ресурсов, но может привести и к неправильной постановке диагноза, а это заведомо ведет к ухудшению здоровья пациентов.

На сегодняшний день появилось достаточно большое количество частных лабораторий, хорошо оснащенных и достаточно крупных. Их даже можно назвать «мини-лабораторными заводами». Наше отличие от этих лабораторных центров в том, что мы ставим перед собой задачу не только количественную, но и качественную. И если там пациент, придя, сдав анализы и получив результаты лабораторных исследований, уходит практически «в никуда», вынужден порою сам решать, обращаться ему к врачу или нет, а если да, то к какому именно специалисту, то у нас полностью замкнутый цикл обеспечивает комплексную систему профилактики, диагностики и лечения. Пациент приходит к врачу, который назначает ему анализы, он сдает их в нашей лаборатории, и дальше пациент направляется обратно к врачу. Это первое принципиальное отличие.

Второе - коммерческие лаборатории, даже если они работают очень эффективно, могут предоставить готовые результаты как минимум через сутки. Коммерческая лаборатория - это, как я уже говорила, отдельный «лабораторный завод», который выполняет лабораторные исследования неким медицинским учреждениям, и чем крупнее лаборатория, тем больше медицинских учреждений она обслуживает. В таких лабораториях биологический материал для проведения лабораторных исследований привозится в лабораторию и далее уже непосредственно направляется в работу.

Окончание на 2-й стр.

«Хрустальный Дедал» остался в Москве

● АРХИТЕКТУРА

Берта БУХАРИНА

В Центральном выставочном зале «Манеж» в заключительный день Международного XIX фестиваля «Зодчество-2011», организованного Союзом архитекторов России, состоялось награждение победителей.

Обладатель главной награды фестиваля - национальной архитектурной премии «Хрустальный Дедал», как всегда, был определен среди авторов объектов, уже введенных в эксплуатацию в 2009 - 2011 годах. Им стал в разделе смотра-конкурса «Постройки» авторский коллектив **проекта федерального Научно-клинического центра детской гематологии, онкологии и иммунологии на улице Миклухо-Маклая, вл. 4-10, в Москве:** ГУП «Моспроект-2», мастерская 19 - М. М. Посохин, А. Р. Асадов (руководитель авторского коллектива); архитекторы: В. К. Легошин, И. В. Гелета, И. Н. Силачева, А. А. Асадов, В. С. Кислов, С. В. Терехов при участии А. И. Санду и Ю. Ю. Любимкиной; инженеры: А. Б. Струченевский, А. М. Небытов; конструкторы ООО «Монораурс»: И. П. Дубатовка, К. М. Сосин.

Премию «Эхо Леонидова» (за развитие идей выдающегося архитектора И. И. Леонидова) получили молодые архитекторы Анна Сиприкова и Магдалина Янакидис **за проект «Реновация исторической части города Плеса»**.

В смотре-конкурсе архитектурных произведений 2009 - 2011 годов в разделе «Проекты» лучшим экспериментальным проектом названа работа архитектурной мастерской «Студия-44». **За проект «Академия танца Бориса Эйфмана» на улице Лизы Чайкиной, д. 2, в Санкт-Петербурге** авторский коллектив: архитекторы - Н. И. Явейн (руководитель), В. Л. Кулаченков, Г. С. Снежкин, С. И. Аксенов, М. К. Горячкина; конструкторы - В. И. Герштейн и И. Н. Ляшко - награжден премией «ТАТЛИН» и Золотым дипломом.

На Международном фестивале «Зодчество-2011» была вручена премия талантливого архитектора Сергея Киселева, рано ушедшего из жизни. Обладателем этой премии «За честь и достоинство» стала «Творческая мастерская архитекторов Пестова и Попова» из Нижнего Новгорода.

В разделе «Проекты» Серебряного диплома удостоен авторский коллектив из «Мастерской Сергея Скуратова» (Москва): архитекторы - С. А. Скуратов (руководитель), В. А. Обвинцев, Н. А. Демидов, К. С. Харитонова, Е. И. Тирских - **за многофункциональный жилой комплекс в Ростове-на-Дону по улице Береговая, д. 33/4.** А вот Бронзовых дипломов в этом разделе конкурса целых четыре. Они вручены авторскому коллективу «Архитектурного бюро» «АБ ЭЛИС» г. Москвы (руководитель коллектива - Н. В. Лютомский) **за жилой дом с зеленой кровлей в Сочи;** авторскому коллективу архитектурного бюро «Земцов, Кондиайн и партнеры» из Санкт-Петербурга (руководитель коллектива - Ю. И. Земцов) - **за многофункциональный административно-жилой комплекс со встроенно-пристроенными помещениями, подземными и полуподземными автостоянками;** авторскому коллективу ООО «Стиль» г. Москвы (руководитель коллектива - А. С. Распопов) - **за проект церкви на месте братской могилы. Московский патриархат, Ставропольская и Владикавказская епархия, г. Владикавказ;** авторский коллектив архитектурного бюро «Земцов, Кондиайн и партнеры» из Санкт-Петербурга (руководитель коллектива - Н. И. Поповская) - **за театрально-культурный комплекс «Новая (малая) сцена Александринского театра»**.

В разделе «Постройки» Золотого диплома удостоен авторский коллектив (руководитель коллектива - А. И. Чубатюк) **- за проект комплексной реставрации архитектурно-ландшафтного комплекса «Ораниенбаум» Большого Меншиковского дворца в Санкт-Петербурге.** Четыре коллектива награждены Серебряными дипломами. Это - авторский коллектив (руководитель - Н. В. Андреев) **- за проект комплекса Богородицкой церкви и Якутского духовного училища Русской православной церкви в Якутске;** авторский коллектив (руководитель - В. О. Ухов) - **за проект жилого комплекса «Водолей» в Санкт-Петербурге;** авторский коллектив (руководитель - Д. А. Ярков) - **за проект жилого дома «Бригантина» в Екатеринбурге** и авторский коллектив архитектурного бюро «Дайнов и К» - **за проект «Горка-Холл» в Ярославле**.

Три коллектива в разделе «Постройки» награждены Бронзовыми дипломами. Это авторский коллектив (руководитель - С. И. Орешкин) - **за малоэтажный жилой комплекс в Санкт-Петербурге;** авторский коллектив (руководитель - Н. И. Шумаков) - **за проект центрального участка Люблинско-Дмитровской линии Московского метрополитена;** авторский коллектив (руководители - С. Б. Куликов и А. В. Боков) - **за проект реставрации здания Московской консерватории (комплекс Большого зала).**

Чтобы стены стали родными

Начало на 1-й стр.

Поэтому город сам стал строить за счет бюджета жилье, которое мы предоставляем нашим очередникам по себестоимости городского заказа. В результате стоимость жилья в рамках городского заказа на сегодняшний день колеблется в районе 35 - 45 тысяч рублей за один квадратный метр (в зависимости от серии дома, необходимости прокладки инженерных коммуникаций). Вот эта как раз стоимость и является базовой для наших очередников. Почему я говорю «базовая»? Потому что эта цена варьируется в зависимости от того, сколько лет человек отстоял в очереди. Чем больше стоял, тем больше понижающий коэффициент, тем меньше, соответственно, цена одного квадратного метра. Например, если человек отстоял в очереди свыше 20 лет, то для него понижающий коэффициент составляет 0,7, что соответствует 10 тысяч рублей за один квадратный метр. Если человек стал на очередь в 2005 году, то цена одного квадратного метра для него составит около 50 тысяч рублей, понижающий коэффициент - 1,78. Все равно, вы видите, это составляет треть от рыночной стоимости.

- Каковы критерии участия в этой программе?

- Человек должен заплатить около 30% от общей стоимости в качестве первого взноса, а оставшиеся 70% он берет в банке. Эта программа взаимовыгодна и городу, и горожанам. Так как те деньги, которые мы берем на строительство, возвращаются в бюджет. С начала реализации этой программы, то есть с 2005 года, в бюджет Москвы вернулось около 7 млрд. рублей и приблизительно такая же сумма - 7 млрд. 400 тыс. рублей - это личные вклады самих очередников. Все эти деньги вновь вкладываются в строительство жилья, в том числе - на строительство социального жилья.

То, что касается людей, которые стояли в очереди до введения нового Жилищного кодекса и имеют право на бесплатное предоставление жилья: их не выпихивают в возмездные формы предоставления жилья. На сегодняшний день жильем обеспечиваются очередники 1988 - 1989 гг. (в полном соответствии с положениями Жилищного кодекса РФ о порядке предоставления жилья по социальному найму ст. 57 ч. 1). Площади, которые выделяются по программе социальной ипотеки, выделяются не за счет бесплатно выделяемого жилья, а в дополнение к нему.

На сегодня мы выделили 14 тысяч 600 квартир начиная с 2005 года. Соответственно, московскими банками было выделено 14 тысяч 600 кредитов. В основном они выдаются банком со стопроцентным капиталом города, который был специально создан под эту программу - это «Московское ипотечное агентство». Другими банками за этот период было выдано 249 кредитов. Банк очередник фактически выбирает самостоятельно. Важно отметить, что город никогда не преследовал цели извлечения доходов из этой программы: поэтому и стоимость квадратного метра намного ниже рыночной, и по кредиту в «Московском ипотечном агентстве» - минимально возможная ставка (на сегодня ставка по социальной ипотеке 9,5% годовых в рублях).

- В каких районах преимущественно предоставляются квартиры?

- Районы у нас разные, но, естественно, мы привязаны к такому жилью, которое находится в собственности города Москвы. В 2007 - 2008 годах, когда вследствие кризиса строительство в Москве уменьшилось, мы были вынуждены покупать жилье на рынке. Естественно, мы покупали жилье там, где дешевле: в «замкадье», таких районах, как Балашиха, Солнечногорск, Подольск, Красногорск, Долгопрудный. Сегодня большая часть квартир, которые мы предоставляем по программе «социальная ипотека», находится в районе так называемых Люберецких полей. Это уже Москва.

- Как часто возникает проблема с невыплатами по кредитам? Ведь если возникает ситуация «дефолта по кредиту», человеку вернут лишь часть денег, а квартиру отберут?

- Проблемы с невыплатами кредита практически нет. В первую очередь это связано с низкой стоимостью квартир. Есть возможность погашения части кредита за счет «материнского капитала». Если у человека сложились какие-то чрезвычайные обстоятельства (скажем, он заболел, потерял работу и т. п.), то Департаментом жилищной политики города Москвы совместно с «Московским ипотечным агентством» предусмотрен «мораторий» сроком на один год. Когда человек проживает в этой самой квартире, не возвращая долг, а выплачивая лишь проценты. Кроме того, новую квартиру человек страхует, и в крайнем случае он получает «страховое возмещение». К тому же мы можем предоставить ему более дешевое жилье.

Следует иметь в виду, что около 50% участников программы социальной ипотеки приобретают новую квартиру в дополнение к старой.

Династия Быковских

● ВЫСТАВКА

Ксения АРТЕМЬЕВА

ВЦ Департамента культурного наследия города Москвы «Белые палаты на Пречистенке» (ул. Пречистенка, 1) представляет экспозицию «Архитектурное и творческое наследие династии Быковских в Москве», приуроченную к 210-летию со дня рождения М. Д. Быковского и 170-летию со дня рождения К. М. Быковского.

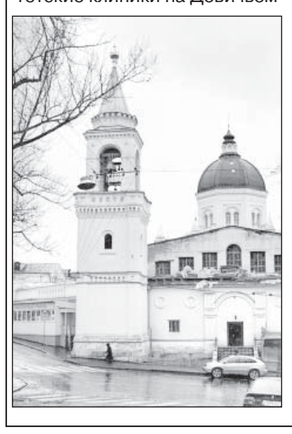
Выставка открывает серию мероприятий, запланированных Департаментом культурного наследия города Москвы и Главархивом Москвы в рамках проведения юбилейного года выдающихся архитекторов.

Москвичи по рождению и духу, отец и сын Быковские внесли значительный вклад в формирование неповторимого облика нашего города. Среди творений архитекторов, которые признаны памятниками архитектуры, - ансамбль Ивановского монастыря, здание Московской конторы Государственного банка на Неглинной улице, Воскресенский храм Покровского монастыря, университетские клиники на Девичьем поле, Зоологический музей на Б. Никитской улице…

Михаил Доримедонтович и Константин Михайлович были не просто талантливыми архитекторами, но и художниками, инженерами, теоретиками, педагогами, общественными деятелями. Они сыграли важную роль в судьбе московской архитектурной школы XIX века. Быковские стояли у истоков отечественной научной реставрации.

На выставке, открывшейся в «Белых палатах», представлены многочисленные экспонаты, связанные с жизнью и творчеством династии, - семейные реликвии, проектная документация, рисунки, документы биографического характера, иные материалы из разных фондов, а также фотографии современных авторов, которые позволяют увидеть и оценить нынешнее состояние памятников архитектуры, созданных Быковскими. Некоторые экспонаты демонстрируются впервые.

Выставка будет работать до 8 декабря.



На снимках: здание Государственного банка Российской империи (ныне Центробанк РФ), построено по проекту К. М. Быковского, 1890 г.; Ивановский монастырь, восстановленный и отстроенный по проекту М. Д. Быковского в 1860 - 1879 гг.

ЧТО ДЕЛАТЬ С РЕКЛАМНОЙ МАКУЛАТУРОЙ

Начало на 1-й стр.

Правда, такую операцию тоже надоедает проделывать почти каждый день. Но бывают и «трудноудалимые» рекламы.

По идее, чтобы хоть както повлиять на ситуацию с рекламой в лифте, сдирать сразу объявления не надо. А нужно отслеживать расклейщика либо звонить по номерам телефонов, узнавать, что это за фирмы. Спрашивать, почему они распространяют свою рекламную продукцию в неположенных местах. Пытаться обратиться в милицию или хотя бы к старшему по подъезду, если таковые имеются. Но кто этим будет заниматься? Это слишком долгий процесс, и к тому же скорее всего бесполезный. Добровольцы всегда найдутся, но их единицы, и на проблему влиять не получается.

Однако стоит признать, что рекламы в метро стало действительно меньше, особенно так называемой несанкционированной рекламы. И это огромный плюс. Вот после лета сколько катаюсь в метро, не видела еще всем известных стикеров, второпях налепленных на двери вагона. И если был найден какой-то универсальный способ по борьбе с нелегальными рекламщиками, то хотелось бы верить, что это распространится и на улицы города. Потому что их вид все еще оставляет желать самого лучшего. Да и в центре, конечно же, пытаются сохранить порядок. Но а как же с другими частями нашего города? Там-то все как было, так и осталось.

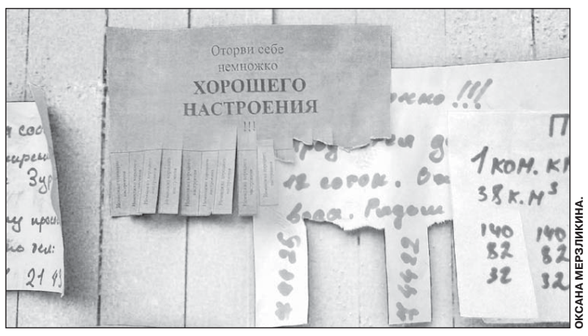
Еще ко всей этой наклеенной мишуре я бы отнесла и проблему раздачи листовок на улицах. Вообще этот вид «живой» рекламы довольно популярен в Москве. Проблема заключается в основном в том, что люди, раздающие листовки, слишком напористые и вездесущие. К примеру, иду на днях домой, в руках сумки. В торговом центре передо мной встает молодая девушка с листовкой в руках и дежурной улыбкой, слегка так, но намеренно преграждая мне путь. Я приостановилась, слушаю заученный текст: «Приглашаем вас посетить наш магазин… новые коллекции, новые запахи…» и т. д. Проговорила и сует мне чуть ли не в лицо листовку с рекламой скидок на новую продукцию. Я посмотрела на свои занятые руки и говорю:

- Девушка, вот как вы себе это представляете? Как я должна этот листик ваш взять? Может, зубами?

Девушка заморгала, несколько секунд обдумывая информацию, наконец:

- А давайте я вам в карман засуну.

Со словами «а давайте не надо» я прошла мимо. Причем такое не в первый раз случалось. Наши рекламщики с листовками в руках, чаще подростки, которые подрабатывают, совершенно не соблюдают элементарные этические нормы. Вот выходишь из метро, и перед носом то и дело мелькают листики с дурацкими предложениями - «возьмите, возьмите, возьмите». Только и успеваешь отмахиваться. По идее они в принципе не должны подходить к прохожим и всовывать свои рекламные предложения. Они должны стоять, а если людям надо будет, то подойдут и возьмут. Кто-то так и делает, не спорю, правда, стоят на проходе так, что того и гляди врежешься в него или в нее. Не могу не сказать, что часто эти листовки совершенно не к месту. А иногда откровенно раздражают. То же самое с раздачей бесплатных газет - встанут вдвоем посреди прохода в метро и суют в руки, все в раздражении их только заталкивают - в час-то пик, да в будний день.



ОКСАНА МЕРЗЛИКИНА.

Такая же история с раздачей листовок в пробках, очень навязчиво, иногда откровенно бесцеремонно. Сидишь себе, вдруг стук в окно - «возьмите, возьмите, возьмите». Не хочу!

И так это уже всем приелось, что никто и не обращает внимания. Стараются их обойти, проплывая серой массой. Если и берут в руки эти листовки, то тут же их выбрасывают. И, конечно, не в урну, а так, куда попало. И если у метро стоят со своими листовками девочки или мальчики, а иногда тетеньки и дяденьки, то всегда вокруг оказываются горы мусора. И вот так они и стоят, в руках листовки, под ногами они же, вокруг все усеяно рекламой. Народ, проходя, уверенно все это топчет ногами.

Факт, что улицы Москвы не назовешь чистейшими, что стройки сейчас гремят по всему городу, «кротами» изрыты многие районы. И факт, что от рекламных объявлений повсюду чище не становится. Каждый год слышишь одно и то же: что с этим делать? Как регулировать? Надо повышать штрафы, увеличивать ответственность. Искать нелегальные фирмы, наконец. Пытаться контролировать этот процесс изнутри. Либо, как говорят, нужно устанавливать еще больше рекламных щитов по Москве. Потому что просто подметать улицы недостаточно. Да и щиты не моют особенно: оторвут наполовину лист, а остальное так и висит. Люди уже настолько привыкли к мусору на улицах, что уже и не замечают. А жаль. Но раз уже хоть в каких-то местах нашего распрекрасного города реклама все-таки уменьшилась, то надежда умирает последней. И может, скоро станет чисто. Будем надеяться.

- Как вы считаете, с чем связано такое обилие несанкционированной рекламы на улицах Москвы? Можно ли как-то кардинально изменить ситуацию?

- Тут речь уже даже о другом. Не о рекламе, а уже о культуре общества, - ответила на вопрос «МП» Галина Германовна Щепилова, заместитель декана по научной работе факультета журналистики МГУ, доцент, кандидат филологических наук. - Как с этим бороться? Ходить и снимать в регулярном режиме - это, может быть, и выход. Но вообще хорошо бы, если бы люди сами понимали, что можно делать, а что нельзя. Наш город, конечно, перегружен рекламой, что уж тут говорить. Ни в одной европейской столице нет такого количества рекламы. Нет, она должна быть и приносит нормальный доход городу. Но она должна быть интегрирована в город. Если мы, к примеру, возьмем Берлин, там есть в каких-то определенных местах большие, огромные экраны или вывески. Там есть хорошие дорожные указатели, там есть хорошее расписание автобусов и т. д. Стандартной наружной рекламы в виде щитов 3х6 внутри города практически нет, она встречается, когда ты уже выезжаешь за город.

- То есть это, наверное, не остановить полностью? Ведь и дворники сдирают со столбов бумагу, но жалуются, что буквально в этот же день могут снова наклеить. Может, штрафы повышать?

- Да, штрафы надо повышать. Потому что в данном случае, если каждый может сорвать эти объявления и дозвониться туда, где предлагают незаконные дипломы, аттестаты, справки, то наша полиция должна уже действовать. Потому что это вообще нарушение наших прав. Но в этом случае немного страшно становится, что это нереально все искоренить.

Я думаю, что этим должна заниматься местная власть, потому что если дворникам будут давать конкретные установки все это сдирать постоянно, сразу же, то в итоге можно добиться чего-то. Если эти стикеры сдирать мгновенно, то эффекта от рекламы уже не будет. Но это длительный процесс.

Сохраняя добрые традиции

Начало на 1-й стр.

В связи с этим выдача результатов лабораторных исследований происходит, как правило, на следующий день. В нашей поликлинике пациент сдает все анализы, как правило, до двенадцати часов дня, и уже в три часа дня, войдя в свой «Личный кабинет» на нашем сайте в интернете, может увидеть результаты. К тому же у нас нет записи на анализы, все необходимые процедуры можно произвести в день обращения. Сами же врачи поликлиники видят анализы своих пациентов в режиме онлайн. Для этого у нас стоит специальное программное обеспечение, и как только приборы заканчивают свою работу, результаты тут же поступают на рабочее место доктора.

И третье принципиальное отличие: пациенты, как правило, обслуживаются в поликлинике длительное время, так что результаты их лабораторных исследований мы отслеживаем в динамике. А это очень важно, если вопрос стоит о хроническом, длительно протекающем заболевании.

- Наверное, большинство людей столь звучное название - «Управления делами президента РФ» может повергнуть в небольшой ступор. Есть ли у человека возможность лечиться в поликлинике, если он никаким образом не относится к государственным служащим?

- Вообще у нас в поликлинике всех пациентов можно разделить на три группы. Это прежде всего наш так называемый прикрепленный контингент - те, кто обслуживается в поликлинике бесплатно за счет средств федерального бюджета. Это государственные служащие и члены их семей, это и наша научная, культурная и общественная элита - заслуженные деятели науки и искусства, народные артисты страны. Еще одна группа пациентов - это те, кто прикреплен по договорам дополнительного медицинского страхования через страховые компании. А это значит, что любой гражданин Российской Федерации может оформить полис ДМС и на основании этого полиса обслуживаться у нас. Третья группа - это система прямых договоров на оказание медицинской помощи в нашей поликлинике, которые также имеет право заключить любой гражданин Российской Федерации. Это может быть разовый договор, когда человеку необходимо попасть на прием к определенному врачу-специалисту или сдать анализы. Договор-прикрепление можно заключить на срок от нескольких месяцев до года. Пациент вправе ежегодно обновлять договор. Это - оптимальный вариант. Ведь если человек наблюдается у нас в течение нескольких лет, то мы, путем введения его данных в систему, можем наблюдать состояние его здоровья в динамике. Если мы видим патологически измененный результат лабораторного исследования, то тут наступает обратная связь между врачом-лаборантом и врачом-клиницистом, которые обсуждают возможный диагноз и способы лечения.

- Из всего сказанного вами можно сделать вывод, что в «Поликлинике №1» все на высшем уровне - и врачи, и оборудование.

- На сегодняшний день у нас работают порядка полутора тысяч специалистов, из них около тысячи двухсот человек медицинских работников, из них 15 - доктора медицинских наук и профессора, 60 - кандидаты наук. В сложных случаях у нас есть возможность привлечь в качестве консультантов медицинскую элиту нашей страны - членов-корреспондентов и академиков РАМН. Что касается нашей лаборатории, то мы сегодня располагаем самым современным, высокотехнологичным парком лабораторного оборудования. Самое последнее приобретение - это иммунохемилюминисцентный анализатор закрытого типа «ИММУЛАЙТ-2000» производства компании Сименс. Этот прибор - лучшее, что есть на сегодняшний день в лабораторной диагностике. На нем мы проводим диагностику гормонального и аллергологического статуса, диагностику патологии плода на ранней стадии беременности. Как правило, это интересует женщин старше тридцати пяти лет, так как с возрастом возрастает риск рождения ребенка с врожденной генетически обусловленной тяжелой патологией.

Благодаря этому анализатору мы максимально защищены от возможных ошибок, связанных с так называемым человеческим фактором. Когда лабораторное исследование проводится с применением ручных методик, малейшего движения лаборанта бывает достаточно для ошибки. Но когда те же самые процедуры совершает анализатор - точность крайне высока. А значит, высока и стоимость таких анализов. Поэтому, когда меня спрашивают, почему разница в цене на один и тот же анализ у нас и в обычной городской поликлинике столь разнится, я обычно отвечаю: «Вы знаете, чем автомобиль бизнес-класса отличается от тех, что гораздо ниже по уровню? Мы «ездим» на дорогих машинах». Я могу сказать лишь, что наши цены вполне укладываются в среднюю стоимость цен на аналогичные анализы в Москве. Это не закрытая информация - на нашем сайте можно найти прейскурант на лабораторные исследования и убедиться, что цены применимы к кошельку среднестатистического человека. Хотелось бы сказать, что Кремлевская поликлиника, которая всегда была достаточно закрытой и попасть в нее было нельзя, на сегодняшний день имеет около тридцати процентов пациентов, которые обслуживаются за счет полисов ДМС или своих средств на основе договоров прикрепления. Цена вопроса состоит из множества факторов. Основной из которых - выбор страховой компании. Все они учитывают возраст обратившегося, состояние здоровья, наличие хронических заболеваний. Стоимость страховки будет у разных людей отличаться.

- Лариса Васильевна, все, что вы рассказали, весьма впечатляет. А, может быть, есть что-то такое, чего в вашей поликлинике все-таки нет?

- У нас принципиально нет только одного - очередей. Это бич практически любых медицинских учреждений, в особенности лабораторий, в том числе и в Европе. Чтобы избавить пациентов от утомительного ожидания, у нас «разведены» потоки пациентов. Во-первых, на территории лаборатории одновременно работает восемь мест забора крови. Для платных пациентов - отдельное клинико-диагностическое отделение, где работают свои процедурные сестры. Самое длительное время пребывания человека в лаборатории с момента его регистрации и до момента «входа иглы в вену» - тридцать минут. Обычно же это три-семь минут.

Интересная инновация - у нас произошел переход на штрихкодирование. То есть сотрудники лаборатории видят биологический материал и только номер пациента. Таким образом, человек максимально защищен от возможности разглашения его диагноза и состояния здоровья.

- Какие шаги необходимо предпринять человеку, который хочет лечиться в «Поликлинике №1»?

- Для начала ему необходимо обратиться в отдел добровольного медицинского страхования при нашей поликлинике. Там он может напрямую заключить договор с поликлиникой либо получить консультацию сотрудников отдела о том, с какими страховыми компаниями работает поликлиника, и прикрепиться через одну из них. Как правило, через страховые компании прикрепляются целые организации, так как чем больше людей застраховано, тем больше скидки. Мы же всегда рады новым пациентам. И со своей стороны мы можем гарантировать высочайший уровень обслуживания и высококлассных специалистов.

План «перехват»: места не нарасхват

● ПАРКОВКИ

Юрий СОСИНСКИЙ-СЕМИХАТ

Разговоры о строительстве перехватывающих парковок в Москве ведутся уже давно. Однако практические шаги в этом направлении были предприняты только этой осенью. При станции метро «Аннино» открыта специальная платная автостоянка. Насколько популярна новая услуга? Как изменится ситуация на дорогах с появлением новых парковок?

Пасмурный ноябрьский денек. Утренние часы пик уже прошли, но машин на новой перехватывающей парковке не прибавилось. Огромная заасфальтированная площадка почти пустует, и только с правой стороны, ближе к метро, примостилось несколько десятков легковушек.

Мы расспросили охранника, много ли автомобилей останавливается здесь в течение дня.

- Пока немного. Но количество машин растет, - говорит парковщик Борис.

- Надо народ направлять, информировать. Мало кто знает об этой парковке. Ведь это же очень удобно - поставил машину, сел в метро и не нужно стоять в пробке. Будем разгружать Москву, - не теряет оптимизма Борис.

На новой автостоянке предусмотрены льготные условия для водителей, желающих воспользоваться Московским метрополитеном. Можно сказать, что для них парковка фактически бесплатная (в стоимость 50 рублей входят две поездки в метро). В ночные часы цена повышается до 100 рублей.

Редкие клиенты парковки, похоже, еще чувствуют себя не вполне уверенно среди многочисленных терминалов, указателей, шлагбаумов. Вот подошел человек с растерянным видом с синей карточкой в руке:

- А карточку какой стороной прикладывать? - спросил он.

- Любой стороной можно, - подбодрил его охранник.

А вот и обычная бесплатная стоянка рядом со станцией метро «Аннино». Здесь ситуация несколько иная. Все забито - свободных мест нет и в помине. По обе стороны магистрали правый крайний ряд по-прежнему занят припарковавшимися авто. Машины плотным потоком двигаются в сторону центра, и никто не торопится пересесть в метро.

Стоит отметить, что существенным недостатком новой перехватывающей парковки является ее расположение. До станции метро «Аннино» - 5 - 7 минут ходу, что устраивает далеко не всех. Да и система оплаты не самая удобная (на это обстоятельство, кстати сказать, обратил внимание мэр Сергей Собянин).

В 2012 году планируется открыть второй вход в метро, который пока законсервирован. Таким образом, расстояние между парковкой и станцией метро «Аннино» существенно сократится.

Сейчас многие жители мегаполиса задаются вопросом: изменится ли ситуация на дорогах? Или новые начинания так и останутся, как принято говорить, на бумаге? Скептики говорят: все это полумеры, они бесполезны. Оптимисты же утверждают, что со временем реформы начнут давать более ощутимые результаты. Бесспорно, само по себе создание перехватывающих парковок - полезное нововведение для автомобилистов. Известно, что припарковать машину у метро в Москве - это всегда была проблема. Теперь у автовладельцев появился выбор - бросить машину на обочине или поставить на удобную охраняемую стоянку. Однако говорить о перехватывающих парковках как о решении, которое уже завтра избавит столицу от пробок, - пока преждевременно. Тем более что рядовые автомобилисты пока не торопятся воспользоваться новой услугой.

ДОЛГАЯ ДОРОГА К ПУТНОЙ МАГИСТРАЛИ

Начало на 1-й стр.

ПОЛОСА ОБЩЕСТВЕННОГО РАЗДОРА

С месяц назад ваш автор припозднился с приездом в Калач-на-Дону к брату жены - вместо ожидаемых восьми вечера прибыл в десять. И он, экс-глава волгоградского ГАИ, похоже, так и не поверил в наши с супругой объяснения: «Понимаешь, из дома на Кутузовском мы выехали в семь утра, до Каширки дотащились за час, еле-еле протиснулись на Пролетарском проспекте, а потом долго прели на Липецкой улице. Там четыре полосы, из которых на двух стоят желающие повернуть налево, крайняя правая - для общественного транспорта и лишь одна ведет на федеральные трассы М4 и М6. В итоге до МКАДа мы добрались в десять, 30 км за три часа. И хотя потом не торопились - хлобыстал ливень, оставшуюся тысячу километров с двумя обедами проехали за 12 часов».

...Еще до общественных слушаний автолюбители столицы зло обрушились на транспортников в прямом радиоэфире. «Зачем нужны общественные полосы, если из-за них еще больше пробок?», «Почему выделенные полосы появляются там, где нет общественного транспорта?», «Почему по полосам общественного транспорта нельзя ездить такси?», «Зачем полосы для автобусов делают там, где и без того не протиснуться?» И так далее.

Представители Общественного совета Москвы тоже не пожалели бедолаг, лишь подлив масла в огонь.

- Вот все мы к зданию РИА подъезжали и что видели: восемь полос на Зубовском бульваре Садового кольца, а парковка у здания агентства запрещена! Почему? - начал с выплеска эмоций председатель Московского отделения Общероссийской общественной организации «Деловая Россия», бизнесмен Владимир Микеда. - Не спорю, сегодня работа транспортников становится эффективной. Но есть и перегибы. Все эти выделенные полосы понадобятся году в 2014-м, когда будет много общественного транспорта, когда станут очевидными изменения, которые только начали происходить: создание паркингов, улучшение работы светофоров, расширение магистралей и прочее.

- В начале такой полосы должна быть автостоянка, - поддержал коллегу президент Московской ассоциации предпринимателей Андрей Поденок. - А вы создали горлышко, ничуть не уменьшив поток машин.

- Неужели сотрудников ГИБДД устраивает разметка перекрестка Зубовского бульвара с Зубовской улицей? - подключился к негодующим кто-то из зала.

- Могут ли поднять руки те из присутствующих, кто приехал сюда на общественном транспорте?.. Видите, меньше трети. Потому так громко и звучат требования автомобилистов, - попробовал успокоить спорщиков протоиерей Александр Добродеев. - А вот как насчет того, чтобы сделать бесплатным проезд в электричках по Москве для пенсионеров и инвалидов?

- Я уже и говорить-то боюсь - опять обвинят в том, что все время критикую, - миролюбиво начал и глава Московского центра борьбы с пробками Александр Шумский. - Про полосы для общественного транспорта ничего не скажу - их только ленивый не критикует. А вот опасаюсь, что огромные деньги, которые выделяются на исполнение программы развития транспортной системы, будут к 2016 году потрачены без толку. По-моему, ее создатели как-то не рассчитывают, что к тому времени машин в Москве станет еще больше. У нас сейчас недостаток магистральных дорог составляет 350 км, а в программе говорится, что к 2016 году построят 35 км магистралей. Или я чего-то не понял, или ноль забыли дописать, или все эти планы весьма печальны...

- С такими планами я вообще не согласна! Акцент на общественный транспорт - это ошибка, серьезная ошибка! - решительно взяла слово депутат Госдумы Татьяна Москалькова, длительное время проработавшая в системе МВД. - Это как сухой закон. Запретить, а потом иметь тот же эффект. Как так можно: «Граждане автолюбители, пересядьте на общественный транспорт!»? Ну да, я, женщина, выйду с сумками из своей машины и втиснусь в троллейбус...

Бюджетные ассигнования на решение транспортных проблем в 2011 году составят 203 млрд. рублей, еще 200 млрд. рублей будет израсходовано в 2012-м. Выделяемые средства будут распределяться следующим образом:
62% - развитие улично-дорожной сети;
31% - развитие общественного транспорта;
3% - развитие гаражно-парковочного пространства;
3% - управление дорожным движением и перевозками;
1% - прочее.

- При нынешнем состоянии общественного транспорта и при том расписании движения автобусов и троллейбусов, что есть, вообще никто из автолюбителей не пересядет из своей машины, - заметил член президиума Общественного совета Москвы, модератор общественных слушаний по транспорту Антон Цветков.

- Упор надо делать прежде всего на развитие УДС - улично-дорожной сети, - продолжила Татьяна Москалькова. - В Москве она составляет 8,7%. А, скажем, в канадских городах - 30 - 35%. Вот к чему надо стремиться. Ввести запрет на строительство новых домов без парковочных мест. Решать вопросы расширения проездов между домами...

- Да действует давно такой запрет! И своими мерами мы жестко наказываем тех застройщиков, которые его нарушают, - лишаем лицензий, - тут же ответил глава Департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев. - Но никто не в состоянии решить сразу все транспортные проблемы столицы. Поверьте, мы можем привлечь к работе любого специалиста. Но ни у одного из них готового решения по комплексу в целом нет. Транспорт - это увязка градостроительных, культурных, финансовых - всех вопросов. А у нас отечественных научных разработок для решения городских проблем попросту нет! Такой вам пример - коробочку с навигацией в автобус наша промышленность поставить не может. Она десятилетиями под другое была заточена. Вот ракету из Москвы в любую форточку любого другого города планеты запустить - это пожалуйста, а микросхему в навигаторе поменять - это проблемы.

- В вопросе выделенных полос слишком много лишней шумихи, - тяжело вздохнул глава Департамента транспорта Николай Лямов. - Обращаюсь ко всем автомобилистам. Если на полосе, размеченной для общественного транспорта, нет запрещающих знаков или они зачехлены, смело двигайтесь по ней. Что касается такси, то они могут пользоваться полосой для общественного транспорта только на магистралях, ведущих в аэропорты.

А итог этой части дискуссии подвел глава Мосгортранса Петр Иванов:

- Пару недель назад я встречался с коллегами на европейском совещании по транспорту. Признаюсь, пожаловался финскому коллеге, что москвичи с трудом принимают полосы для общественного транспорта. А в ответ услышал: «Не надо волноваться, у нас тоже были недовольны первые 10 лет».

МЕТРО ПРОБЛЕМ И ПЛАНОВ

Общий смех в ответ на реплику длился недолго.

- Если уж власти решили пересаживать людей на общественный транспорт, то ликвидируйте хотя бы очереди в метро, - заметила член комиссии Общественного совета по улучшению жизни москвичей Виктория Соболева. - Однако у станции метро «Бауманская» столпотворение в часы пик стало ежедневным явлением. В такой же толпе я недавно входила на «Измайловской».

В наступающем году Москва совместно с ОАО «РЖД» проведет подготовительные работы по организации пассажирского движения на Малом кольце Московской железной дороги. Цель проекта - 54 км линий, 30 остановочных пунктов, в том числе 19 пересадочных узлов. Порядка 100 пар электропоездов в сутки. Пассажиров примут такие станции, как Савеловская, Ботанический сад, Открытое шоссе, Черкизово, Измайловский парк, Шоссе Энтузиастов, Рязанская, Волгоградская, Автозаводская, Варшавское шоссе, Севастопольский проспект, Площадь Гагарина, Лужники, Хорошево, Новопесчаная, Волоколамская, Войковская.

- Наше метро работает с критическими перегрузками, - отреагировал глава ГУП «Московский метрополитен» Иван Беседин. - Перегрузка вагонов - более 40%, плотность пассажиропотока на станциях и в переходах превышает норму практически в два раза. Мы приступили к модернизации подвижного состава и обновлению эскалаторов, реконструкции пересадочных пунктов и систем воздухообмена. В ближайшие годы заметно ускорятся строительство и ввод в эксплуатацию новых линий и станций метрополитена. Если в 2010 году инвестиции в развитие метро составляли 26 млрд. рублей, то в нынешнем году эта цифра почти удвоится - 56 млрд. рублей. В ближайшие пять лет мы должны построить 75 километров новых линий.

- Все чудесно, - не успокоилась Виктория Соболева. - Но очереди при входе на станции образуются из-за того, что в часы пик из пяти-шести касс работают в лучшем случае две.

- Ну, ситуации бывают всякие...

- Так! Не надо оправдываться, - жестко вмешался Николай Лямов. - Я сам оказывался в подобных ситуациях. Нет тут никаких оправданий. Надо взять на контроль и решить вопрос, чтобы мы на серьезных совещаниях время на подобные разборки не тратили.

ЭТИКА ДЖУНГЛЕЙ

В конце октября экзаменационными подразделениями ГИБДД Москвы было выдано 100 тысяч водительских удостоверений. По словам начальника ГИБДД Москвы Александра Ильина, сейчас в столице подготовку водителей ведут 250 учебных организаций. В среднем еженедельно в городе становятся водителями 2 тысячи 600 человек. И многие из них довольно быстро привыкают вести себя на московских дорогах по законам джунглей - прав тот, кто наглее.

Порой оправдания такому поведению есть - из бесконечных пробок надо как-то выкарабкиваться, вносят сумятицу постоянные кавалькады «слуг народа» с мигалками, а то и окриками в громкоговоритель, информационных табло на трассах мизер, и куда лучше свернуть - неведомо... И все же главная проблема - культура водителей оставляет желать много лучшего. Что, кстати, охотно признают и сами водители.

- Крохотный автомобиль, не пропускающий пожарников, порой просто смешон. Но когда не пропускают «скорую помощь», это безобразие, - отметил Владимир Томчак, замначальника московской ГИБДД. - Это больше, чем нарушение правил, это неуважение к людям. Еще можно понять тех, кто из-за мелкого ДТП перегораживает часть трассы, создавая пробку. Пора уже страховым фирмам поднять до 50 тысяч рублей выплаты за такого рода повреждения вместо нынешних 25. Чтобы люди не ожидали нашего приезда, а могли сфотографировать происшествие да отъехать в сторону, не тормозя движение. Но все же основной проблемой и заторов, и ДТП на дорогах остается водительская этика. К концу этого года мы будем иметь в Москве 4 млн. 350 тысяч автомашин. И очень важно, чтобы их владельцы уважали окружающих.

- Вот на этом и давайте заканчивать, - с некоторым даже сожалением сказал Николай Лямов. - Мы благодарны всем общественным организациям Москвы, которые сотрудничают с нами и помогают в работе критическими замечаниями и конструктивными предложениями. В департаменте нет закрытых для обсуждения тем. Подсказывайте, говорите, где мы допускаем ошибки, - мы готовы их исправлять. Но прошу помнить - у нас есть твердая уверенность в том, что идем мы в правильном направлении.

Живейные «бомбилы»

● ИЗ ПРОШЛОГО

Валерий ЯРХО

В середине XIX века каждую зиму по улицам первопрестольной возили пассажиров до 11 тысяч извозчиков, официально называвшихся «живейными» (перевозившие грузы звались «ломовыми»). Из числа московских «живейных» не более трех тысяч постоянно жили в городе, а все остальные были пришлыми, временными, из деревень окрестных уездов, и неофициально назывались они «ваньками». В точности так же как у нынешних «бомбил» с таксистами, у «ваньков» былых времен отношения с московскими извозчиками, которых звали «лихачами», были весьма натянутыми. Но это был скорее вопрос чести, нежели проявления конкуренции: клиент «лихача» в самодельные сани «ванька» никогда бы не сел, а для тех, кого возили «ваньки», поездка на «лихаче», стоившая не менее рубля серебром «в один конец», была совершенно непозволительной роскошью.

Прибыв в Москву, крестьяне находили приют на постоялых дворах у самых городских окраин, выбирая такие, где цены за постой, харчи и фураж были поменьше. Роскошествовать им было не с руки - простые деревенские сани, упряжь часто веревочная, сами в тулупчике и валенках, на голове овчинный треух - в сравнении с франтоватыми «лихачами» не было в них никакого вида. Лошадки у «ваньков» были обычные крестьянские Гнедки да Каурки, и так-то не шибко быстрые, так хозяева, жалеючи свою скотинку, никогда их особо не погоняли, свято соблюдая заповедь «Тише едешь, дальше будешь». Когда дорога шла в горку, так, бывало, и сами соскакивали, шли рядом с санями, сколько бы ни возмущался пассажир медлительностью такой езды.

Запрягавшие рысаков и иноходцев «лихачи» правили красиво, стрелой летели по московским улицам их лаковые саночки, укрытые пестрым ковром, а то и медвежьей полостью. Удалые возницы только покрикивали на встречных «ваньков»:

- Поди! Поди! Держи правой стороны, раззява! Понаехали тут, сыны природы!

Да вдобавок вкручивали какое-нибудь этакое словцо, из-за которого и пошло выражение «ругается, как извозчик». «Ваньки» себе такой вольности не позволяли, побаиваясь городской полиции, так и норовившей выписать штраф за любой пустяк. Им и без того забот хватало - то седок не расплатившись ускользнет через проходной двор или торговыми рядами выйдет на соседнюю улицу, то по незнанию городской географии заложит «ванек» лишнюю версту крюку по московским закоулкам, то наймет ушлый москвич, сказав:

- На Тверскую свези...

А улица эта эвон какая длинная - вот и тащи его за гроши от Красной площади до Триумфальной, или другой ухарь скажет про Арбат, а окажется, что его той улицей к Смоленскому рынку нужно доставить. Не враз мужичок «намосквичивался», выучивался распознавать городских людей, запоминать названия московских урочищ, приходов, переулков, в которых и коренной москвич, бывает, путается. Иной шутник спросит:

- Эй, милок, ко всем воротам свезешь?

- Куда прикажешь, батюшка? Не слыхал про такие. Вот у Красных ворот земляк мой живет. К Покровским барыню давеча возил. Тверские ворота знаю, Никольские еще помню, а вот чтобы «все ворота» - это где же такое находится?

- Ну, это просто, - продолжит дурачить его шутник: - Поедешь сперва на Арбат, с Арбата на Арбатец, отсюда на Безымянный переулок, там в Безумный, а от него поворотишь в Пустую улицу, поедешь по ней до перекрестка с Золотой, по которой доедешь до дороги ко всем воротам. Понял ли?

Шуточка эта чисто московская: Арбатец - местность на Крутицах, Безыменных переулков в городе было два - в Грузинах и на Балкане, Безумный переулок возле Трубной площади, Пустая улица возле Рогожской заставы, а Золотая в Бутырках.

- Да понял, понял я, барин, - скажет «ванек», смекнув, что его разыгрывают, вздохнет да тронет неспешно с места, бормоча под нос: - Бог ему судья! Кому смехи, а кому нету времени лясы точить.

Для него хуже нет - время попусту терять! На заработки ведь человек приехал, не развлекаться, а тут, может быть, покуда с праздным краснобаем болты болтал, седок с двугривенным в кармане другого кого-то нанял.

Или иной седок попросит «заехать в одно место буквально на минутку», покладистый мужик согласится и потом потужит - длинной бывает московская минутка: уйдет господин к знакомым, да и засядет у них чуть не на час, а когда заведет извозчик речь о доплате, то сейчас же в крик:

- Мы же за пятиалтынный рядились! Вот и получай...

Но старательные крестьяне брали усердием да экономией. Городские «лихачи» седоков дожидались, стоя на бирже, выезжали не рано и допоздна на улицах просто так не задерживались. «Ваньки» же на биржу не вставали, а пассажиров искали по всему городу: лошадок выкармливали из торбы, поили у фонтанов; стояли у разных мест, убирая за лошадью, чтобы не было претензий у полиции, лавочника или домовладельца. Без ропота возили на ближние расстояния хоть за пятачок. Брали целые семейства в сани, а коли места не хватало, так детишек сажали себе на колени - и им забавно, и «ваньку» лишняя копеечка выходила. Возле магазинов подхватывали людей с покупками. Ранним утром везли тех, кому по делам спешно надо, а поздними вечерами ждали у театров и клубов, когда народ станет расходиться по домам.

Подле особо бойких мест - у больших трактиров, возле рынков, на перекрестках, перед театрами, а позже у железнодорожных вокзалов - компании «ваньков» составляли особенную корпорацию чаще по принципу землячества. Чужаков «на свое место» не пускали под угрозой побоев. Поджидая седоков, жгли костры в специальных кованых железных корзинах, стоявших для того на улицах, грелись, хлопая рука об руку, достигая такого мастерства, что хлопок рук в овчинных рукавицах бывал похож на звук пистолетного выстрела. Если были хороши заработки, покупали у уличных торговцев горячий сбитень и блинков. Закусывая, вели степенные разговоры про то, кто кого возил, да сколько выручил, да что видел на улицах... Но если появлялся потенциальный седок, все разговоры прекращались, недоеденные блины летели в костер, а сами возницы наперебой «зазывали». Счастливчик увозил нанявшего его пассажира, а остальные возвращались к костру «ждать у моря погоды».

Нелегкая жизнь была у московского «ванька», но, правду сказать, знали, за что хлопочут и чего ради терпят. Явившись в Москву часто совсем без денег, живя первое время одним лишь кредитом содержателя постоялого двора, на котором притулялись, они увозили домой не один десяток рублей, прикопленных за зиму. Обычно московское житье «ваньков» оканчивалось в начале марта, после праздника святой Евдокии, когда снег начинал таять - нужно было до распутицы успеть добраться до дому санным путем. Возвращались они очень вовремя: ранняя весна - самое страшное время в русской деревне, старые запасы уже бывали съедены, «подножного корма» еще никакого не было, а денег у крестьян никогда лишних не водилось. Вот как раз в это время из-за голодухи начинали «должать», иной раз запутываясь в такую процентную кабалу, что потом годами не могли расплатиться. Прибывший из Москвы кормилец, привозивший полную мошну «живых денег», спасал свое семейство, мог соседям дать в долг под хороший процент или под часть будущего урожая. Была еще одна польза в московском житье - работавшая на извозе лошадка всю зиму ела овес да сено и по весне бывала в хорошей форме, в то время как остававшиеся в деревне животины едва ноги волочили от бескормицы.

Воротившиеся в марте к родным дворам мужички крестьянствовали до самых «белых мух», а там запрягали в сани лошадку да, простившись с семейством, сызнова на всю зиму уезжали «в отход, на московский извоз». Из этого круговорота дел и состояла их жизнь, про которую сами временные «живейные» извозчики сложили песенку:

Мужик я простой,
Вырос на морозе.
Хожу летом за сохой,
Зимой на извозе!

□ *Предлагаем!*

ОРГАНИЗУЙТЕ ПИТАНИЕ!

Когда построили транспортный узел возле станции место «Планерная», часть остановок маршруток (которые идут в Куркино, в частности) перенесли к противоположному выходу. И теперь перекрыт проезд для личного транспорта между пожарной частью и зоной ТЭС, расположенных по ул. Планерная. Зато в узком коридоре образовался целый мини-автопарк: разъезжают автобусы, толкутся водители, активничают «зазывалы»... И еще они здесь питаются на скорую руку. Между очередями из пассажиров, в ожидании отправки, водители едят бутерброды и булки, яйца и даже кашу, пьют чай и кофе. А продают все это женщины в рейтузах и национальных платках, мужчины в рабочей одежде той же (на вид) национальности, что и большинство водителей и «агитаторов». Еда в контейнерах и термосах, одноразовая посуда, пакеты с мусором тут же, стола-прилавка нет, зонт от дождя почти самодельный... Хуже чем на вокзале! Возникает вопрос: это качество продукции устраивает потенциальных потребителей или качество торговли и организации услуг «для работников транспортного цеха» устраивает начальство? К слову, чай здесь не брезгуют пить и представители полиции.

А у меня как у горожанина и потенциального пешехода возникает вопрос другого рода. Неужели нельзя обустроить точку питания более цивилизованно? Без антисанитарных условий и с какой-то гарантией качества продуктов? Или это «приватизированная» область торговли на данной территории? У Москвы есть опыт передвижных точек общепита: пирожковые, блинные, хот-договые, наконец. Дорого? Ну так можно придумать скидки для водителей! У них же есть свое ООО или ОАО, где они числятся на работе. Уверен, люди из очередей, возвращающиеся домой и ожидающие свою маршрутку, тоже не прочь иногда перекусить перед долгой дорогой в пробке.

Предлагаю, во-первых, проверить участки, подобные возникшему в районе Северное Тушино (адрес привязки: ул. Планерная, дом 6). Во-вторых, ликвидировать очаги стихийной торговли и, в-третьих, установить вагончики с доступной по цене едой или сервисом по разогреву пищи для водителей. Ведь многие по старинке берут с собой салатики и картошечку из дома, заботливо приготовленные женой, которая заботится, чтобы у ее кормильца не было гастрита от неправильного питания во время трудной смены. И возможность подогреть пищу им тоже не помешала бы.

А. В. ЧЕРНИКИН, водитель с 20-летним стажем, житель СЗАО.

Люблинскую ветку загрузят по максимуму

● МЕТРО

Юрий СОСИНСКИЙ-СЕМИХАТ

Долгая эпопея со строительством трех станций метро - «Борисово», «Шипиловская» и «Зябликово» на Юго-Востоке столицы подходит к концу. Открытие нового участка Люблинско-Дмитровской линии произойдет в декабре 2011 года. Как сообщает Департамент строительства Москвы, три новые станции полностью отстроены. В настоящее время завершаются пусконаладочные работы на объектах, благоустраивается прилегающая территория на данном участке.

Новый участок салатовой ветки, длина которого составит 4,7 км, соединит станции метро «Марьино» и «Зябликово». Вопрос: как изменится транспортная ситуация на юго-востоке Москвы с появлением трех новых станций подземки? С одной стороны, долгожданное метро получат жители густонаселенных районов Орехово-Борисово и Зябликово. Раньше, чтобы добраться до метро, пассажирам нужно было ехать в набитом автобусе 20 - 30 минут. Стоит ли сомневаться, что для жителей близлежащих районов ввод в эксплуатацию станций метро «Шипиловская» и «Борисово» станет настоящим новогодним подарком! С другой стороны, удлинение и без того загруженной салатовой ветки может существенно сказаться на качестве пассажирских перевозок. Даже по официальным данным, озвученным ранее начальником Московского метрополитена Иваном Бесединым, на Люблинской линии, так же, как и на Таганско-Краснопресненской и Замоскворецкой, нормативы по пассажироперевозкам в часы пик значительно превышены. Утром все едут на работу в центр. Теперь, с появлением дополнительных трех станций метро, количество желающих воспользоваться подземкой в этом районе станет больше. А вколотиться в вагон, скажем, на «Печатниках» или на «Дубровке» будет еще сложнее.

Несмотря на очевидные недостатки такого подхода, московские власти намерены и дальше продолжить практику растягивания уже существующих линий подземки. В 2012 - 2013 годах планируется построить станции метро «Новокосино» и «Жулебино». Не вполне понятно, как можно тянуть Таганско-Краснопресненскую линию дальше, если она и так уже предельно перегружена. Стоит отметить, что в последние лет десять СМИ неоднократно предостерегали городские власти от необдуманного строительства метро в Жулебине. «После открытия станции «Пронская» к «Выхину» метропоезда будут подходить заполненные пассажирами как минимум на треть. Это значит, что в час пик очереди на станции метро «Выхино» увеличатся еще больше, а давка на железнодорожной платформе выйдет за всякие пределы», - писала газета «Utro.ru» в августе 2004 года. Впрочем, о создании комфортных условий для пассажиров у нас традиционно заботятся в самую последнюю очередь. Так что жителям Борисова, Марьина и Печатников теперь придется «уплотниться»: ехать надо всем!

□ *А как у них?*

Каракас (Венесуэла). В этом городе на борьбу с нарушителями правил дорожного движения вместе с полицейскими вышли... мимы. На улицах города работают более сотни артистов, которые регулируют движение на свой особый манер. Заметив невежливого водителя или нерасторопного пешехода, мимы бросаются их передразнивать. Необычная акция - идея мэра города. Уже замечено, что на некоторых прилюдное высмеивание действует весьма эффективно.

Китай. Здесь начато производство разноцветных автомобильных покрышек, чтобы у автовладельцев была возможность подчеркнуть свою индивидуальность. Это могут делать даже водители тяжелых грузовиков и армейских машин. По утверждению государственного производителя, это совсем не маркетинговый ход. Тем не менее новые шины имеют большую устойчивость к износу, обеспечивают укороченный тормозной путь, а также понижают расход топлива где-то на 20 %. Верится с трудом.

МЕГАПОЛИС В ДИЗАЙНЕРСКОЙ ОГРАНКЕ

● КОНКУРС

Оксана МЕРЗЛИКИНА

В Москве впервые прошел конкурс современного дизайна «Грани Большого Города». С 16 по 20 ноября работы участников демонстрировались в выставочном зале Московского академического художественного лицея, из которых жюри под председательством президента Российской академии художеств, народного художника СССР и РФ Зураба Церетели выберет лучшие.

Выставка-конкурс целенаправленно представляла результаты работы дизайнеров во всех сферах экономической и социальной жизни нашего общества. Это проекты и работы в области фито-, фото-, арт-, фэшндизайна и других сфер этой области искусства, создающие для людей безопасную и комфортную среду обитания. Темой конкурса в целом и выставки в частности, источником вдохновения для молодых художников была названа окружающая среда в большом городе: от проблем экологии и пробок на дорогах до оформления жилого пространства и украшения самого человека. Целью мероприятия, которое будет отныне проходить ежегодно, является повышение статуса дизайнеров, определение и иллюстрирование новых достижений в области дизайна, выявление инновационных проектов, творческая консолидация художников, использование и развитие профессиональных достижений каждого из победителей. Дизайнеры, участвовавшие в конкурсе, должны были наглядно продемонстрировать, как посредством своего творчества можно внести гармонию в окружающий мир, оказывающий непосредственное влияние на здоровье человека. Представители этой профессии в принципе должны способствовать повышению комфортности городской среды, что и доказывают разработки и предложения, вынесенные на суд компетентного жюри. Конкурс призван также способствовать обмену опытом между молодыми творческими силами и мастерами жанра, развитию инновационной активности нового поколения художников, поиску разнообразных форм взаимовыгодного делового сотрудничества и установлению долгосрочных контактов между заказчиками, создателями-разработчиками проектов и их исполнителями и потребителями.

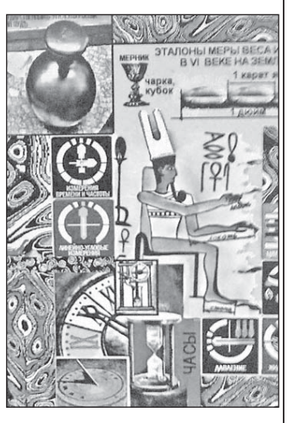
Как отметила на пресс-конференции член правления и председатель секции дизайна Творческого союза художников России, председатель секции «арт-дизайн» Международной ассоциации «Союз дизайнеров», заслуженный художник РФ Изабелла Рим, необходимо уделять систематическое внимание творческой деятельности дизайнеров, давать им возможность представлять свои произведения на обозрение коллег и всего общества. «Каждый дизайнер должен получить соответствующую своему творчеству оценку, востребованность, поощрение», - сказала она.

Организаторами выставочного проекта выступили Российская академия художеств, Творческий союз художников России, Международная ассоциация «Союз дизайнеров» при поддержке Совета Федерации Федерального собрания РФ, Министерства иностранных дел РФ, Департамента культуры г. Москвы и Российской академии естественных наук.

ФОТО АВТОРА.

В нынешний период бурной индустриализации дизайн формируется особенно активно, распространяясь на все сферы жизнедеятельности общества. А еще он позволяет инициировать конкурентоспособность на рынках сбыта, влиять на развитие экономики той или иной страны. Дизайнерские проекты практически во всех областях деятельности вносят вклад в развитие государства, способствуют повышению качества жизни и отвечают духовным потребностям общества. Ведь благодаря дизайнерским вещам и разработкам жизнь становится более красочной, красивой и многогранной.

Именно это и продемонстрировали конкурсные работы на выставке «Грани Большого Города», авторы которых с нетерпением ждали оценок жюри и результатов «соревнования». Среди участников были (по номинациям): Венгерова Марина, Городова Маргарита, Владимиров Илья, Кийко Станислав, Литвинов Андрей, Полоз Андроник и др. (Графический дизайн); Белых Ольга, Хоткина Ольга, Грабовская Мария, Домарева Евгения, Мшецян Микаэл, Ногаев Валерий и др. (Средовой дизайн); Аракелян Георгий, Закорюкин Сергей, Корелякова Татьяна, Малинкина Светлана, Ситдиков Всеволод, Мирошникова Ирина и др. (Элементы оформления интерьера); Болкунова Ольга, Бородулина Катерина, Жигачёва Ирина, Крутикова Людмила, Нилова Раиса, Петрова Ольга и др. (Арт-дизайн); Анкушина Ирина, Бонецкая Марина, Горковенко Эля, Рогайшис Анна и др. (Дизайн украшений); Вдовин Андрей, Гуров Евгений, Кимельфельд Сергей, Кормишина Лариса, Пронин Аркадий, Тиестто Вера и др. (Дизайн ювелирных украшений); Гринаш Максим, Прусаков Алексей, Емельянова Зоя, Зайцева Людмила, Морозова Марина, Филимонова Татьяна, Яковлева Любовь и др. (Фитодизайн); Анвэн Наталья, Бену Анна, Клименко Ксения, Сударушкина Елена, Мельянова Наталия и др. (Фэшндизайн); Андреев Александр, Аникушина Александра, Блинов Евгений, Киреев Максим, Петренко Марина, Савельев Сергей и др. (Фотодизайн).



В день открытия экспозиции в выставочном зале Московского академического художественного лицея авторы стояли у своих работ, общались с гостями и прессой, отвечали на вопросы членов жюри, которым предстояло в течение нескольких дней рассматривать и обсуждать увиденное. Выставка действительно оказалась многообразной. И простой обыватель, наверное, опирался бы в первую очередь на личный вкус. Кому-то по душе столы с деревянными резными ножками, кому-то кованые вешалки, кто-то повесит на стену керамическое панно с осенними листьями, а кто-то выберет фотокартину с пейзажем. Некоторые авторы показывали, что могут работать в разных стилях: им по силам оформить квартиру и в вычурном барокко, и в современном минимализме, а дом построить как настоящий арт-объект. Ювелирные украшения поражали не столько разнообразием деталей и наличием драгоценных камней, сколько затейливыми формами. Кольцо - Эйфелева башня, браслет - молекула воздуха, которым мы дышим… В залах стояли манекены с моделями одежды, сидели куклы авторского производства. На стенах - графические композиции, разработки стилевого оформления печатной продукции, фотографии крупногабаритных работ, которые невозможно разместить в помещении. Некоторые экспонаты могли составить конкуренцию тем, что выставляются в многочисленных выставочных залах-галереях города, и даже заменить те, что установлены на улицах мегаполиса или используются в его оформлении.

Однозначно - дизайн актуален и молодежь полна идей. Главное, чтобы им был дан «зеленый свет» не только на пути творчества, но и по дороге воплощения, внедрения, использования. Чтобы конкурс оправдал смысл названия и грани большого города сделали его ярким, любимым, неповторимым. Чтобы москвичи гордились постоянно меняющейся и вечно молодой столицей.

Список победителей конкурса «Грани Большого Города» будет опубликован в следующем выпуске «ГС».

Абориген Бульварного кольца

ЛЕГЕНДАРНОМУ ТРАМВАЙНОМУ МАРШРУТУ «А» ИСПОЛНЯЕТСЯ 100 ЛЕТ

● ДАТА

Андрей МИРОШКИН

Точная дата выхода на линию первого трамвая маршрута «А» поныне не установлена. Достоверно известно, что его первый рейс состоялся между октябрем и декабрем 1911 года. К тому времени электрические трамваи уже 12 лет бегали по Москве. Но при этом на некоторых улицах еще сохранялись линии конки - городской конной железной дороги.

Большинство трамвайных маршрутов (а их к тому времени существовало уже 25) было привязано к вокзалам, рынкам, рабочим слободам. А вот маршрут «А» пролег в стороне от этих мест, по мостовым Бульварного кольца. По этой причине «Аннушка» считалась «аристократическим» маршрутом по сравнению с «пролетарскими» трамваями, возившими фабричный люд Пресни, Рогожской заставы, Бутырского хутора. Пассажирами маршрута «А» были по большей части чиновники, студенты, преподаватели, врачи, инженеры… Одним словом, «белые воротнички» того времени. Об этих социальных различиях, а также о многих любопытных вагонных сценках писал в мемуарной «Повести о жизни» Константин Паустовский, работавший в молодости кондуктором на разных маршрутах московских трамваев.

Трамвай «А» - не первый маршрут городского пассажирского транспорта, который стал курсировать по Бульварному кольцу. Еще в начале 1890-х годов, до появления в Москве электротрамваев, по этой трассе ходила конка. В конце 1910 года ее линии сохранялись на Яузском, Покровском и Чистопрудном бульварах (западная часть кольца была к тому времени уже электрифицирована). Но спустя год «железный конь» окончательно вытеснил на Бульварном кольце архаическую лошадку. Линия нового трамвая прошла по всем бульварам, а также по Пречистенской, Кремлевской и Москворецкой набережным. В таком классическом, кольцевом варианте трамвай «А» существовал до 1937 года. Это был, можно сказать, его «золотой век» длиной в четверть века календарного. А потом в центре развернулось строительство новых мостов через реку Москву, да и ближайшие окрестности Кремля стали нежелательными для проезда слишком шумного рельсового транспорта - и кольцо трамвая «А» навсегда разомкнулось.

Но и в «разорванном» виде бывший кольцевой маршрут оказался вполне востребованным и жизнеспособным. Более полувека, с 1937 по 1991-й год, вагоны этого маршрута отправлялись в путь от Зацепской площади. Стихотворение Сергея Михалкова про то, как «…до Зацепы / Водит мама два прицепа», скорее всего именно про вагоновожатую, работавшую на маршруте «А». Многие москвичи помнят, что вагоны описывали круг возле церкви Фрола и Лавра, в советское время закрытой и перестроенной. В 1990-е годы церковь вернули верующим и восстановили; по многочисленным просьбам прихожан поворотный трамвайный круг рядом с ней упразднили. «Аннушка» с тех пор ходит не «до Зацепы», а до Калужской площади, близ которой находится старейшее трамвайное депо Москвы.

А вот противоположный конец маршрута за эти десятилетия менялся гораздо чаще. Сначала его укоротили до станции метро «Кропоткинская», рядом с которой начиналась закладка фундаментов циклопического Дворца Советов. Но уже в 1939-м «Аннушка» двинулась на юго-запад - линию продлили по Кропоткинской, Зубовской и Большой Пироговской улицам до конечной остановки «Клиническая площадь» (ныне это перекресток улицы Усачева и переулка Хользунова). Именно по такому маршруту - от Павелецкого вокзала до Первого медицинского института - ходили трамваи «А» все годы Великой Отечественной войны… В 1948-м, когда трамвайные пути переносили с Большой Пироговки на Малую, маршрут «А» продлили до Новодевичьего монастыря, где в ту пору находилась большая конечная станция (ее здание, кстати, в перестроенном виде сохранилось). А еще через год весь хамовнический «вектор» знаменитого трамвая ушел в прошлое: трассу «Аннушки» существенно изменили, перебазировав конечную на Шмитовский проезд.

Именно в 1949 году произошло грустное, с точки зрения многих городских старожилов, событие: трамвай «А» начали постепенно убирать с Бульварного кольца, с которым он, казалось бы, связан неразрывно. Но логика развития городского транспорта брала свое: все больше становилось на улицах автомобилей, да и конкуренцию с автобусом и троллейбусом трамвай уже не всегда выдерживал. Появление новых станций и целых линий метро также вносило коррективы в очертание трамвайной сети. В год 70-летия И. В. Сталина рельсы сняли на Гоголевском, Никитском и Тверском бульварах, пустив здесь троллейбусы. «Аннушке» же пришлось от Пушкинской площади сворачивать на север и через Тишинку следовать к Красной Пресне. Таким маршрутом она ходила 14 лет: это была самая протяженная трасса трамвая «А» за все годы его существования. Однако в его судьбе назревали новые перемены…

ФОТО С САЙТА WWW.OLDMOS.RU

Проезжая часть Бульварного кольца, как известно, узка. Еще в довоенные времена разрабатывался проект ликвидации зеленых насаждений на бульварах, но подобный метод расширения трассы был в ту пору реализован только на Садовом кольце. В 60-е годы трамвай стал серьезно замедлять движение на Страстном и Петровском бульварах, и в конце концов его оттуда убрали. «Аннушке» - в который уже раз - пришлось подвинуться: на Цветной бульвар и Самотеку. В известном фильме Марлена Хуциева «Застава Ильича» есть кадры, запечатлевшие трамвай «А» именно на этом, доживавшем последние годы участке рельсовой трассы…

Последние «отсечения» в истории легендарного трамвая произошли 40 лет назад. В конце 60-х конечной маршрута стала Трубная площадь, а в 1971-м «Аннушка» покинула Рождественский и Сретенский бульвары. По одной версии, линия была закрыта из-за начала строительства новой станции метро «Тургеневская». По другой - крутой подъем у Рождественского монастыря стал непреодолимой преградой для вагонов чехословацкой марки «Татра», которыми был укомплектован московский трамвайный парк. А закупать специально для данного маршрута другие модели, с более мощными двигателями, было сочтено «экономически невыгодным». Оказалось проще закрыть отрезок от Чистых прудов до «Трубы». Кстати, с тех пор по этому участку Бульварного кольца никакой наземный общественный транспорт не ходит: слишком уж крут уклон.

В начале 1990-х, когда трамвай «А» из-за капитального ремонта путей временно закрыли, многие москвичи заволновались - не ликвидируют ли этот маршрут насовсем, не демонтируют ли рельсы на последнем «трамвайном» участке Бульварного кольца? (Ремонтом стальной трассы на Новокузнецкой улице в те годы совместно с «Мосгортрансом» занимался батальон железнодорожных войск, выведенный из Прибалтики.) К счастью, тревоги эти оказались напрасными: в год 850-летия Москвы движение по отремонтированной трассе возобновилось. Трамвай «А» и ныне ходит у Чистых прудов, Покровских ворот и высотки на Котельнической набережной. Он - символ традиций Москвы, неотъемлемая часть столичного ландшафта, абориген Бульварного кольца. Любая поездка на нем больше, чем просто перемещение между двумя остановками: это всегда рейс по интереснейшим закоулкам московской истории.

На снимках: на Покровском бульваре (1956 г.), на Рождественском бульваре. Конец 1930-х или 1940-е гг.

Чтили при жизни, не забудем после смерти…

● ОБСУЖДЕНИЯ

Маргарита ЩЕПЕТОВА

В Союзе журналистов Москвы состоялась пресс-конференция, на которой с журналистами встречались представители Департамента торговли и услуг города Москвы. За «круглым столом» обсуждались деятельность и проблемы в очень сложной и деликатной сфере похоронных услуг.

Похоронная отрасль России - важнейшая социальная сфера, затрагивающая интересы всех граждан, с одной стороны, и сфера экономики, в которой задействовано более 10000 государственных, муниципальных и коммерческих предприятий, с другой.

Генеральный директор ГУП «Ритуал» Александр Викторович Егоров рассказал о работе, которая проводится для города, и о сотрудничестве предприятия со столичными властями. Так, по статье «Содержание и благоустройство кладбищ» городом ежегодно выделяются бюджетные средства, которые тратятся на благоустройство кладбищ, на укрепление материально-технической базы как предприятия, так и отрасли в целом.

Департамент торговли и услуг оказывает всестороннюю поддержку ГУП «Ритуал». Особое внимание обращено на строительство и реконструкцию уже существующих кладбищ, на проектирование и строительство новых. В настоящее время в ведении ГУП «Ритуал» находится 71 кладбище общей площадью 1800 га, которые расположены как на территории Москвы, так и Московской области. В черте города - 59 некрополей и 12 кладбищ в Подмосковье. При создании столичного федерального округа будет учитываться то, что на территории присоединяемых к Москве земель находится от 100 до 200 кладбищ. И при расширении этих небольших кладбищ также будет учитываться накопленный опыт.

Для москвичей интересно узнать, какие особенности учитывают сегодня при проектировании современных кладбищ. Так, если взять за образец современного проектирования кладбища Троекуровское, где похоронены лица, имеющие заслуги перед Отечеством, то можно видеть, что на новой части кладбища уже не предусмотрена установка оград и выделены секторы, на которых ровными рядами расположены захоронения. Предусмотрено на кладбище и ландшафтное озеленение. По словам А. В. Егорова, при проектировании новых кладбищ, которые будут создаваться в Домодедовском (60 га), Дмитровском (70 га) и Солнечногорском (25 га) районах, и введении в эксплуатацию кладбища возле Зеленограда (30 га), в районе промзоны Алабушево, будет учитываться уже накопленный опыт, и они будут приближены к современному облику захоронений.

Как регулируются цены на ритуальную продукцию? По заявлению руководителя Департамента торговли и услуг Михаила Орлова, стоимость похоронных услуг в столице была и остается самой низкой в стране. Цены на ритуальную продукцию не регулируются сегодня. Однако ГУП «Ритуал» проводит политику сдерживания цен на ритуальные услуги. Уже 4 года не меняются цены ни на копку могил (5600 руб.), новых захоронений (4400 руб.), кремацию (2050 руб.). «На сегодняшний день минимальный гарантированный перечень ритуальных услуг - 15360 рублей. Это достойный уровень похорон, со всеми необходимыми атрибутами и обрядами». По словам М. Орлова, рост цен на ритуальные услуги возможен, но только в рамках существующей инфляции. Как сказал А. В. Егоров: «Сдерживание цен - это в первую очередь помощь людям. На самом деле эта услуга для нас ниже себестоимости, и мы покрываем убытки за счет деятельности от других видов услуг. Одна из статей доходов предприятия - магазины по изготовлению памятников».

Граждане столицы знают, что в российской культуре существуют кладбища с большими историческими традициями. А. В. Егоров рассказал, как сегодня сохраняется и возрождается наше наследие, ведь начиная с 20-х годов XX века в ходе варварской антирелигиозной кампании большевиков был нанесен огромный ущерб историческим кладбищам России. Так, на Введенском кладбище, которое раньше называлось Немецким, Лютеранским, захоронено самое большое количество жертв репрессий и также самое большое количество воинов, погибших в годы Великой Отечественной войны. На историческом Ваганьковском кладбище, существующем более двух веков (год его основания 1778), покоятся люди, внесшие большую лепту в историю не только нашего города, но и всей России. Нельзя не сказать о Новодевичьем кладбище, расположенном на территории, прилегающей к Новодевичьему монастырю. В намоленном, святом месте регулярно проходит большое количество экскурсий не только россиян, но и гостей нашей Родины. Новодевичье кладбище как объект национальной культуры по своему уровню ничуть не ниже многих кладбищ мира. Конечно, у московских некрополей есть своя специфика - это российский климат и ограды.

Сейчас, когда в стране идет массовое строительство, зачастую в угоду коммерческим интересам совершаются попытки уничтожения кладбищ, воинских захоронений, что противоречит федеральным законам. ГУП «Ритуал» проводит большую работу по сохранению памяти. Ведь мы знаем, что «народ, который теряет свои корни, перестает быть народом».

В столице большое количество объектов находится под охраной Москомнаследия. К 70-летию разгрома фашистов под Москвой Департаментом торговли и услуг города Москвы и ГУП «Ритуал» проводятся мемориальные мероприятия с привлечением молодежи, ветеранских организаций, Русской православной церкви. А к празднованию 65-летия Победы на братском участке Зеленоградского кладбища уже произошло перезахоронение воина, погибшего подо Ржевом, по просьбе его сына-москвича.

ГУП «Ритуал» совместно с архивами Министерства обороны и Военно-историческим архивом проводят большую исследовательскую, поисковую работу. В Москве нашли порядка 300 захоронений воинов, которые ранее не были известны. К 9 мая должна быть завершена работа по созданию и выпуску четырехтомника «Московский некрополь» - о захоронениях Героев Советского Союза, Героев России (1500 человек). Сотрудники предприятия работали с родственниками погибших, уточняя биографии воинов-героев. Можно сказать, что наше историческое наследие будет сохранено.

Также проводится много мероприятий, направленных на историко-патриотическое воспитание молодежи. Это уход за местами захоронений волонтерами и Русской православной церковью. Так, на на Кунцевском кладбище 22 июня проводится «Акция памяти павших воинов», а на Преображенском в этом году панихиду совершил святейший патриарх Московский и всея Руси Кирилл.

Большая работа ГУП «Ритуал» ведется по подготовке к празднованию 200-летия победы в Отечественной войне 1812 года. Ведется учетная и поисковая работа захоронений участников тех событий. За последнее время выявлено 106 могил русских воинов. В основном захоронения находят на территории Донского и Новодевичьего монастырей. Этой весной на Ваганьковском кладбище было обнаружено захоронение участника Отечественной войны 1812 года подполковника Ругула Ивана Сергеевича.

Эта работа проходила совместно с историко-патриотическим объединением «Багратион». Кроме того, на Введенском кладбище планируется начать работу по установке памятного обелиска на братской могиле 94 русских воинов, чьи останки были найдены в прошлом году во время строительства школы в районе Дорогомилово. Кроме того, на Введенском кладбище находится мемориал более 360 французских солдат и офицеров, погибших от ран в 1812 году, и его ежегодно посещают делегации из Франции. Так же, как и австрийские официальные лица посещают захоронения австрийских воинов, похороненных в Люблине, корейские и венгерские делегации навещают своих соотечественников на Донском кладбище. Москвичам интересно будет узнать, что в этом году пройдет конкурс на создание памятного обелиска и к 200-летию победы в Отечественной войне 1812 года, он будет поставлен на Введенском кладбище. Эскиз разработан ГУП «Ритуал», и эта стела немного повторяет памятник, установленный на Бородинском поле. А к 65-летию Победы в Великой Отечественной войне на Перовском кладбище уже воссозданы две бронзовые памятные скульптуры.

Ответили участники пресс-конференции и на вопросы об институте опекунства. «Под опекунство в Москве взято два десятка захоронений. Появившийся в Москве в качестве эксперимента на Введенском кладбище институт опекунства имеет право на жизнь. Эта программа не предусматривает сокращения дефицита земельных участков. Скорее это благоустройство и восстановление культурного облика исторических захоронений. Памятники восстанавливаются по фотографиям и другим документам, после чего опекуны получают право быть захороненными в этих могилах с обязательным нанесением информации на эти мемориальные сооружения о ранее захороненных». Нужно отметить, что опекунство - это колоссальная работа. Зачастую степень родства с захороненными устанавливается не только по отечественным архивным документам, но и по данным архивов, находящихся далеко за пределами России.

НАД ВЫПУСКОМ ГАЗЕТЫ «ГОРОДСКАЯ СРЕДА» РАБОТАЛИ: Руководитель проекта Александр Егорунин; Выпускающий редактор, макет Оксана Мерзликина; Верстка Елена Смойкина; Корректура Ирина Кутина; Иллюстрации Александр Акульшин; Телефон для связи 8(499)259-10-15; e-mail egorunin@mospravda.ru

Выпуск осуществлен при финансовой поддержке Департамента средств массовой информации и рекламы города Москвы. Распространяется бесплатно.

«МОСКОВСКАЯ ПРАВДА», 23 ноября 2011 года, 6-я стр.