



гальщине появляется, когда есть возможность утаивания денег. Что касается создания сети безналичных паркоматов, то думаю, что в ближайшие годы вся центральная часть города будет оснащена ими. На Тверской, 4, сейчас установлен опытный образец фирмы «Сименс» - паркоматы именно этой фирмы оказались наиболее приспособлены к условиям суровой зимы, ограниченного энергопотребления. Но в принципе для нас не имеет значения компания - если завтра подобные изделия будут выпускаться в России и окажутся удобнее для города, мы возьмем на вооружение именно их.

- Леонид Моисеевич, вы много говорите о том, что сейчас необходимо убедить людей пользоваться общественным транспортом, для которо-

гогда изымается одна полоса, и количество машин, которое, допустим, шло по четырем полосам, распределяется по трем, движение усложняется. Но существует и обратная сторона медали. Рассмотрим ее на примере района Митино, жителям которого очень трудно добраться до ближайшей станции метро «Тушинская», так как на Волоколамке постоянные пробки. Житель Митино предпочитает сегодня пользоваться личным автомобилем, потому что видит - едет он на автобусе или в машине, все равно стоять ему в пробке. Но в машине он будет сидеть один, со всеми удобствами. Таким образом, отсутствие преимуществ для общественного транспорта побуждает жителей мест, где затруднено движение, пользоваться личным авто-

статочным. Сейчас работа по проектированию завершается, а обустроить полосу и изменить разметку - дело непростое. Повторюсь, самое сложное - не совершить непродуманных действий, которые приведут к тому, что люди скажут: ну сделали полосу, а что толку? Постараемся ввести в эксплуатацию полосу до конца года, если увидим, что принятые решения устроят и водителей, и пассажиров.

- Продолжим тему общественного транспорта. Оправдала ли возложенные на нее ожидания система «электронный кондуктор»?

- Вполне. Собираемость средств увеличилась более чем в три раза. На деньги, которые получили транспортные организации от уменьшения количества «зайцев», закуплен новый

НА КОЛЕСАХ

А в дальнейшем, конечно, весь транспорт должен будет размещаться во внедорожном пространстве. Сейчас строится очень много подземных и наземных паркингов, внеуличных стоянок. Сегодня любой проект, связанный с реконструкцией или строительством, не рассматривается, если в нем не предусмотрено необходимое количество парковочных мест. Внеуличные паркинги будут возводиться в соответствии с проектом реконструкции Ленинградки от Пушкинской площади до Химкинского моста. Кое-где появятся многоярусные открытые стоянки, где-то будем использовать фасады домов (изменится только «начинка»).

- Парковки будут платными?

- Несомненно. Бесплатной может быть только парковка, построенная фирмой исключительно для своих сотрудников. Наш город организован таким образом, что слишком много людей стремятся попасть в центр. Деньги нужно брать, потому что это заставляет водителя как можно скорее покинуть свое место и уступить его другим. В мире существуют различные схемы оплаты, но практически везде первый час стоит недорого, а последующие все дороже. В некоторых странах в центре города нельзя стоять больше двух часов. Конечно, не очень приятно отдавать деньги парковщику. Взимание денег паркоматами - возможность уйти от их наличного обмена. Пока у нас установлены паркоматы, принимающие наличные, но это временно. Дело в том, что в наш город ежедневно въезжает до 400 тысяч подмосковных и иногородних машин, водителям которых

проще заплатить деньгами, они могут быть незнакомы с системой покупки карт. Единственный способ сделать систему оплаты прозрачной - безналичные паркоматы, чтобы все суммы проходили через банк.

рода электронного кошелька, на который можно положить деньги в любой момент. В дальнейшем такие карты будут продаваться в любом магазине или киоске, там, где можно сейчас купить карты оплаты за Ин-



- Недавно мэр Москвы Юрий Лужков осмотрел первый в столице безналичный паркомат на улице Тверская, 4. В дальнейшем в городе разовьется сеть подобных устройств?

- Мэр положительно оценил новый паркомат. Он очень прост в управлении - всего три кнопки. Водитель получает информацию, когда поставлена машина, на какое время, когда оно заканчивается. Оплату нужно производить с помощью пластиковой карты - своего

тернет, мобильный телефон. Преимуществом безналичного паркомата является и то, что исключается хождение наличных денег, то есть не нужен парковщик. Несомненно, такой способ оплаты удобнее, цивилизованнее, подобные паркоматы стоят во всех развитых странах. Думаю, нет человека, которому приятно передавать парковщику из рук в руки некую сумму. Невольно возникает мысль: а правильно ли он берет, не оседают ли эти деньги в его кармане? Заинтересованность в неле-



билем, что в свою очередь, еще больше усложняет обстановку. Получается порочный круг, разорвать который можно с помощью выделенной полосы для автобусов и троллейбусов. Заезд автотранспорта на нее будет запрещен, водители, совершившие нарушение, будут оштрафованы. Несомненно, что полоса должна быть специально выделена не только с помощью разметки. Скорее всего, с помощью маленького бордюра, который будет убираться, скажем, на период прохождения снегоуборочной колонны.

- Где и когда появится первая выделенная полоса для общественного транспорта?

го планируется выделить специальные полосы. Не будет ли эта мера мешать дорожному движению?

- Москва далеко не первый город, который занимается проблемой повышения удельного веса общественного транспорта для экономики дорожного пространства. Во всем мире развивается это направление, но меры запретительного характера здесь принимать нельзя. Необходимо сделать это удобным и выгодным. Рассмотрим проблему с разных сторон. Естественно,

подвижной состав, сократились интервалы его работы. Теперь транспортники имеют возможность приобретать низкопольные автобусы и троллейбусы, которые гораздо удобнее для пожилых людей, инвалидов, детей, а в дальнейшем вообще отказаться от традиционных. Обеспечен строгий учет категорий населения, которые пользуются льготами. Реализуется городская социальная политика, потому что сегодня мы можем четко отслеживать, какие категории граждан пользуются общественным транспортом, и принимать необходимые меры. Проводим работу, чтобы состыковать системы автоматического контроля метро и общественного транспорта, и предоставить жителям единый документ по оплате проезда и там, и здесь - ведь это очень удобно.

В заключение хотелось бы поздравить работников и ветеранов автомобильного транспорта с профессиональным праздником.

Желаю всем автотранспортникам крепкого здоровья, счастья, добра и благополучия.

Беседу вела Юлия КИОНАЛОВА
Фото Василия ГРАЧЕВА

