

МОСКВА ПРОТЕСТНАЯ

Где быть автовокзалу?

*Николай Кудрин
Валентина Рушникова*

Многие жители Гольяново и Измайлово в шоке: в дополнение к «радостям», доставленным реконструкцией шоссе и строительством эстакады, вопреки обещаниям власти, так и не решившей транспортных проблем, их ожидает строительство нового автовокзала - 11-этажного монстра, на пяти подземных этажах которого разместится автостоянка на 955 мест.

Щёлковская - конечная станция линии метрополитена, обслуживающая район с населением около 300 тыс. человек. К этому добавляются около 1700 официальных автобусных рейсов (ежедневно - 30 тысяч пассажиров) и неизвестное число рейсов нелегальных. Транспортный узел явно перегружен.

Главный автовокзал Москвы (обычно его называют Щёлковским) обеспечивает регулярное пассажирское сообщение с девятью городами Московской области, 54 городами России, и 15 городами ближнего зарубежья. В среднем в сутки выполняется около 1660 рейсов.

Проблем у автовокзала множество, и обсуждаются они давно. Историю этого обсуждения прекрасно отражает перефраз знаменитого изречения классика: «Нет повести печальней, мне сказали, чем разговор о Щёлковском вокзале!»

Автовокзал открыли в 1971 году. Но уже через 10-12 лет он перестал справляться с пото-



ком пассажиров и в 1997 году был полностью реконструирован.

Тогда же впервые был поднят вопрос о необходимости переноса центрального автовокзала Москвы на более подходящее место. В 2003 году в ответ на предложение властей Московской области перенести его в

район станции Черкизово Лужков предложил разделить автовокзал на две части, одну из которых переместить ближе к третьему транспортному кольцу, а вторую - к МКАД.

В мае 2004 года градостроительный совет Москвы решил перенести его в промзону «Калосино», расположенную недале-

ко от метро «Черкизовская». А в 2005 году был предложен план по созданию ещё пяти крупных автовокзалов в разных районах столицы.

В 2006 году префект ВАО Москвы Ломакин заявлял: «Автовокзал перегружен и, безусловно, будет выводиться».

После того, как Лужкова сменил Собянин, возникла идея перенести автовокзал в Косино-Ухтомское. А в ноябре 2012 года столичные власти озвучили планы к 2014 году построить четыре новых автостанции, которые будут включены в состав транспортно-пересадочных узлов, строительство которых сейчас активно ведётся, в том числе в районах станций метро «Тушинская» и «Красногвардейская».

Очевидно, что при решении судьбы автовокзала нужно, прежде всего, учитывать интересы пассажиров (в первую очередь, доступность городского транспорта) и жителей районов, прилегающих к автовокзалу (в не последнюю очередь - транспортную и экологическую обстановку в этом районе). Со всех этих точек зрения оптимальным представляется размещение автовокзала в промзоне, недалеко от пересечения кольцевой и радиальной линий метро.

Реализация же ныне предлагаемого варианта - возведение нового здания вокзала у Щёлковского метро, не создавая никаких преимуществ ни для пассажиров, ни для жителей, только ухудшит существующее положение. Не нужно обладать богатым воображением, чтобы понять,

что ожидает нас в период строительства, сколь велика окажется перегрузка этого транспортного узла и чем мы (особенно живущие рядом с ним) будем дышать. А вот перестанет ли автовокзал быть, как утверждает депутат Госдумы от «Единой России» Антон Жарков, «лицетворением преступности, наркомании и прочих социальных проблем», сказать сложно. Для успешной борьбы с этими пороками нужны совсем другие методы.

Учитывая изложенные доводы и многочисленные пожелания жителей районов Гольяново, Восточное Измайлово и Северное Измайлово, Первомайское местное отделение КПРФ начало борьбу против сохранения автовокзала у Щёлковского метро, за возвращение к плану его переноса в промзону «Черкизово».

Мы призываем всех жителей Гольяново, Восточное Измайлово и Северное Измайлово поддержать наше обращение к городским властям и в Мосгордуму об отмене решения о реконструкции автовокзала и возвращении к варианту его переноса на одно из ранее намеченных мест.

О поддержке нашего обращения сообщите

Рушниковой Валентине Александровне: gushnikova1945@yandex.ru или по телефону +8 499 168 17 51

Если в вашем доме производится или уже произведен сбор подписей или уже произведен сбор подписей за отмену реконструкции и перенос автовокзала, предлагаем связаться с нами, чтобы объединить наши усилия.

Ещё раз о парковках

*Александр Коненков,
автовладелец*

Аппетиты Департамента транспорта, возглавляемого господином Лексотовым, непрерывно растут, вызывая возмущение москвичей, о чём свидетельствуют повсеместно организуемые митинги протеста. Недавно я «представлял электорат» при обсуждении депутатами Мунципального образования Соколиная Гора вопроса о выделении дополнительных мест для платных автостоянок.

Дискуссия по этому вопросу была жаркой. Остроту ей придал депутат В.В. Шпиньков (КПРФ), резко выступавший против выделения новых мест на парковках для взимания денег с автовладельцев. Депутаты же из «ЕР» и «СР» заняли позицию поддержки действующей администрации.

В ходе дискуссии председателю Совета г-ну Прохорову был задан ряд вопросов, на которые он ответить не смог.

Вполне объяснимо, что автовладельцы не хотят платить «за воздух», так как отличия платной парковки (ПП) от бесплатной заключаются в установке предупреждающего знака, паркомата и видеорегистратора неплательщиков. И это всё!

Большинство ПП располагается на проезжей части, занимая при этом первую полосу движения, а значит, сов-

сем не решает проблему загрузки дорог.

Автотранспорт не находит ответов на массу вопросов. Почему надо платить за парковку на уже дважды оплаченных дорогах (налогоплательщиками во время строительства дорог и вместе с оплатой транспортного налога)? Для каких целей ПП устанавливаются на дорогах в «нежилой зоне», движение на которых практически отсутствует? Почему стоимость ПП неуклонно растёт, если в их оборудовании и содержании ничего не вкладывается?

Почему дорожные знаки, запрещающие парковку по сторонам улиц на протяжении одного-двух кварталов, усиленно загоняют нас в зону ПП, расположенную на той же самой улице? Какие удобства создаёт ПП, если она находится в квартале от нужного тебе адреса?

Почему администрация и большинство депутатов района с готовностью идут навстречу пожеланиям Департамента транспорта, загоняя в угол автовладельцев, но к коммуналщикам за плохую очистку дорог и парковочных мест от снега никаких санкций не применяют. О коррупционных связях не хотелось бы думать, но куда уходят деньги от ПП?

Много нареканий вызывает и работа «Московского паркинга». Эвакуаторы при погрузке «штрафников» часто занимают крайнюю левую полосу, ограниченную двойной сплошной ли-



нией разметки. В результате водители вынуждены ждать по 10-15 минут или нарушать ПДД. Эвакуаторщики не оставляют после себя никаких следов, погружая в стресс автовладельца, не найдя своего места. Почему бы по примеру других стран работнику ДПС не определить данные владельца машины (это займёт 2 мин.) и не послать ему СМС?

Подводя итоги обсуждения, г-н Прохоров согласился, что да, большинство из сказанного имеет место быть, но что мы можем сделать? Видимо, он не понимает, что обязанность депутатов - защищать права избирателей, в том числе и автомобилистов, а не потворствовать спорным решениям администрации.

А что же дальше? Уже сейчас многие из-за высокой стоимости парковки в центре города предпочитают пользоваться общественным транс-

портом. Активное рекламирование перехватывающих парковок свидетельствует о желании властей ограничить автомобильный поток, а не организовать его по-новому. Взимание платы за парковку вблизи домов, а в перспективе и во дворах автовладельцев, многих заставляют задуматься: а нужна ли мне машина? Рост числа задумавшихся неизбежно приведёт к падению спроса на автомобили и сокращению рабочих мест на автозаводах. Властям пора подумать о цепочке негативных последствий своих решений. Убеждён, что преодоление этих последствий должно начинаться с отказа от политики дальнейшего ограничения свободного пользования автовладельцами своими машинами.

Депутаты же должны поставить заслон произволу чиновников, сказав решительное «нет» платным парковкам.

Власти Москвы утвердили программу приватизации

Московские власти утвердили программу приватизации городского имущества на ближайшие три года. Столичный градоначальник С.С. Собянин уже подписал соответствующее распоряжение.

План, утверждённый столичным руководством, предусматривает, в частности, продажу в частную собственность 51 АО (Акционерные общества). К ним относятся АО «Мосгорснабпродторг», ОАО «Главное управление проектов «Экономика», ОАО «МКК-Холдинг», ОАО «Московская аптека», банк «Московское ипотечное агентство» и т.д.

Казалось бы, в условиях кризиса ставка должна делаться на поиск новых источников пополнения бюджетных доходов - для последовательного выполнения социальных обязательств государства, финансирования жизненно важных инфраструктурных проектов и т.д. Вместо принятия мер, направленных на повышение эффективного контроля над принадлежащим им предприятиям, власти (как федеральные, так и региональные) делают ставку на их распродажу. Однако опыт чубайсовской приватизации лихих 90-х (и не только) прямо показывает, к чему приводит данный подход. В проигрыше оказываются и промышленность, и социальная сфера, и бюджет.

(По материалам сайта www.kprf.ru)