

## Транспорт высоких достижений

02.12.2013

5 ноября 2013, 17:53 (мск)/ [Общество](#)/ [«Московский комсомолец»](#)

Транспорт высоких достижений

*Молод, хорош собой и богат... 37-летнему Максиму Ликсутову, променявшему место в списке «Форбс» на зарплату столичного чиновника, этих опций для интересной и насыщенной жизни оказалось недостаточно*

Вот уже больше года в должности зама мэра Москвы он пытается реформировать одну из самых чувствительных сфер жизни большого города — работу общественного транспорта, а заодно разгрузить столичные улицы от избыточных автомобилей. О том, каких результатов удалось добиться за это время и какие новшества в перспективе ждут горожан, Максим Ликсутов рассказал в интервью «МК».

### Есть такие паркинги

— Тема, которую сейчас активно обсуждают в соцсетях, — установка систем мониторинга парковочного пространства между Бульварным и Садовым кольцом. Народ подозревает, что решение о вводе платной парковки в этой зоне может быть принято со дня на день. Что скажете?

— Мы еще с 2012 года рассматриваем возможность расширения платной парковки на территорию Садового кольца, решение будет озвучено в ближайшее время. Для принятия решения мы советовались с жителями ЦАО, автомобилистами и экспертным сообществом. Также был проведен тщательный анализ результатов проекта в Бульварном кольце. Что могу сказать точно, в соответствии с полученными результатами проект точно будет меняться, к примеру, в части условий для резидентов.

— Иными словами: вы готовы пойти на дополнительные уступки резидентам, которые сейчас могут бесплатно парковаться в ночное время и в течение суток при наличии абонемента стоимостью три тысячи рублей? Какие например?

— Предлагаются разные инициативы, которые касаются в первую очередь резидентов, часть из них касается автовладельцев вообще. В настоящий момент все они прорабатываются.

— Когда вы сможете обнародовать конкретные предложения и будет ли время у жителей, чтобы их обсудить?

— В скором времени мы озвучим базовую позицию правительства Москвы относительно развития проекта платных парковок. Это будет определенная концепция, которую мы готовы в течение нескольких недель еще раз с жителями детально обсудить, чтобы принять итоговое решение.

— Сколько парковочных мест планируется создать между Бульварным и Садовым кольцом и как это соотносится с существующей ситуацией?

— Эти данные уже известны: на улично-дорожной сети создается 14,5 тыс. мест с учетом внешней стороны Садового кольца, еще 9,7 тыс. мест находятся в составе капитальных паркингов и 2,7 тыс. на плоскостных стоянках. Мониторинг парковочного пространства внутри Бульварного кольца показал, что с введением платы количество личного транспорта, въезжающего в эту зону, сократилось на 25%, количество нарушений — на 64%, скорость движения увеличилась на 10%, а оборачиваемость парковочных мест выросла в 3 раза. То есть если раньше машины стояли на одном месте по шесть часов, то сейчас в среднем — 1 час 20 минут. Мы считаем, что это хороший результат. И, кстати, большинство с жителями с нами согласны. Более того, те, кто живет на границе Бульварного и Садового кольца, обращаются с просьбами не затягивать с расширением зоны платной парковки, так как сейчас их переулки и дворы оказались забиты машинами тех, кто не хочет платить. Эксперты, с которыми мы работаем, например специалисты Московской автомобильной дорожной инспекции, также подтверждают, что платная парковка сказалась положительно для города и ее нужно расширять.

— Сокращая число мест для стоянки и вводя плату за парковку, чего конкретного вы добиваетесь?

— На встречах с жителями я уже озвучивал эти цифры: в августе, когда по городу можно проехать без проблем, на дороги выезжает 2,3 млн автомобилей. В сентябре их число возрастает до 2,8 млн, и начинаются пробки. Вот эта разница между августом и сентябрем, т.е. примерно 500 тыс. машин, убивающих улично-дорожную сеть, и есть наша цель. Если мы их уберем, транспортная система города будет работать в более-менее нормальном режиме. Поэтому мы вводим платную парковку, чтобы стимулировать людей более рационально использовать личный транспорт. Особенно это касается тех, кому личный автомобиль не нужен по работе в течение дня.

— Но ведь, по статистике, автопарк Москвы растет на 5% в год. Если сейчас нормальному движению по дорогам

мешают 500 тыс. автомобилей, то завтра их будет уже 525 тыс., а послезавтра — 550 тыс.

— Это не связанные вещи. В Лондоне после ввода платного въезда в центр количество покупаемых машин не уменьшилось. Если человек хочет купить машину, он ее все равно купит, какие бы ограничения ни создавались. Но изменится поведение автовладельца и режим использования этой машины для регулярных поездок. Если парковка будет платной, часть водителей будут реже ездить на своем автомобиле без необходимости и чаще на общественном транспорте.

— На встречах жители ЦАО часто высказываются за введение платного въезда в центр. Почему вы не поддерживаете эту инициативу?

— Вы хотите, чтобы мы ввели платный въезд для немосквичей?

— Почему только для немосквичей? Для всех, кто не живет в центре.

— Я неоднократно уточнял эти предложения некоторых жителей и муниципальных депутатов. Позиция, которую высказывают некоторые граждане, звучит так: мы москвичи, поэтому должны иметь преимущества перед немосквичами. Пусть они — те, чьи номера начинаются на соответствующие цифры, — платят за проезд по нашему городу, а мы, ну и, может быть, еще жители области будем ездить бесплатно. Правительство Москвы пока не рассматривает введение платного въезда в центр города.

— Можно вообще въезд в центр запретить, как, например, в Риме. Как вам такая транспортная политика?

— Если выбирать из того, что вы сказали, то мне больше нравится платный въезд, но, повторюсь, пока мы такую возможность не рассматриваем. Для Москвы это очень непростое решение, поскольку 45% рабочих мест находятся внутри Садового кольца. Исходя из нашей транспортной стратегии, есть набор мер, которые надо сначала пройти. Это введение платной парковки, которая определенным образом меняет стратегию пользования личным транспортом, развитие маршрутной сети наземного общественного транспорта, развитие и повышение комфорта перевозок метрополитеном и пригородной железной дорогой. Мы считаем, что тот эффект, который мы получим от этих мероприятий, может быть достаточным, чтобы убрать лишнее количество машин из центра и не рассматривать вопрос введения платы. В случае если нет, вернемся к этому вопросу.

— За Садовое кольцо с платной парковкой пойдете?

— Есть планы по введению платной парковки на определенных территориях, в частности там, где есть скопление офисных центров и торговых площадей. Принцип будет такой: берем крупный объект и очерчиваем зону вокруг него, где вводим плату, чтобы разгрузить соседние улицы, переулки, дворы. Это снимет с городских дорог еще несколько десятков тысяч автомобилей и серьезно улучшит ситуацию для местных жителей, которые страдают от засилья приезжающих к ним автомобилей, так как они получают разрешения на парковку бесплатно.

— А Сити?

— В Сити действительно тяжелая ситуация с наличием свободных мест для парковки. Без платного пользования парковочными местами нарушения будут продолжаться, и тяжелая ситуация сохранится.

— Руководство «Московского парковочного пространства» недавно объявило о том, что уличные платные парковки уже в этом году будут созданы во всех округах Москвы. Поясните, пожалуйста, о чем идет речь? Жители беспокоятся, что вы собираетесь прибрать к рукам плоскостные автостоянки, гаражные кооперативы и т.д.

— Жители будут пользоваться плоскостными и другими парковками, как и прежде. Речь идет о парковках, как правило, они находятся рядом с административными зданиями, магазинами, которые какие-то структуры перегородили шлагбаумами и используют для своих нужд. Мы решили, что такие парковки — к тому же это городская земля — будет полезно оборудовать под стоянки общего пользования опять же для жителей районов. Стоимость таких стоянок еще не определена, но ее размер не будет высоким, предполагается, что будут введены абонементы на пользование стоянками для жителей.

— Почему парковка в центре и на окраинах стоит одинаково? Дифференциации тарифов не предполагается?

— Конечно, дифференциация должна быть: 50 рублей — это базовая ставка, от которой мы собираемся отталкиваться, опираясь на данные о загруженности и востребованности конкретной парковки. Все решения будут приняты до конца года.

— Сколько таких общественных плоскостных парковок создается по Москве?

— Уже оформили 150 участков, в стадии оформления еще 150. До конца следующего года все 300 будут переданы ГКУ «Администратор московского парковочного пространства».

— Какие структуры сохранили бесплатные уличные парковки для своих сотрудников внутри Бульварного кольца? На основании каких решений это было сделано?

— Бесплатные парковки есть только у головных зданий федеральных ведомств и у дипломатических миссий. Это связано с выполнением Москвой столичных функций. Все остальные организации, включая структуры правительства Москвы, могут пользоваться парковками на УДС только на общих основаниях. Специально для работающих в центре автовладельцев были разработаны парковочные абонементы на месяц стоимостью 10 тыс. руб. и на год стоимостью 100 тыс. руб.

— Почему ваша позиция «мы не строим подземные парковки в центре города, чтобы не привлекать дополнительный транспорт» не работает в других городах Европы, например в Париже или Мадриде, где много таких объектов?

— Потому что строительство новых парковок привлечет в центр дополнительное количество машин. А у нас на данном этапе задача прямо противоположная — не привлекать машины, а, наоборот, сократить их количество, потому что улично-дорожная сеть не справляется с транспортными потоками. Сравнение с Парижем или Мадридом в данном случае не совсем корректно, поскольку у них другая градостроительная ситуация: в частности в Париже доля УДС — 20%, а у нас — 8%. Тем не менее там каждый год урезают уже существующие парковочные места, сокращают время парковки и поднимают тарифы, чтобы из остающихся проблемных зон вытеснить лишние автомобили.

— Вы тоже не только платные парковки создаете. Тверскую улицу зачем-то решили сузить.

— Объясню: Тверская у Кремля и Белорусского вокзала имеет разную ширину. В начале она существенно шире, потом сужается, из-за чего возникают пробки. Если мы расширим тротуары от Охотного Ряда до Триумфальной площади, чтобы проезжая часть на всем протяжении Тверской стала одинаковой, мы пропорционально распределим нагрузку — и машины поедут быстрее. Сейчас широкое начало ничего для пропускной способности улицы не дает, только осложняет трафик.

— На каких еще улицах будут расширены тротуары?

— Сформирована программа развития пешеходного пространства, в которую на 2014 год включены 38 улиц. Это, например, Пятницкая, Большая Ордынка, Пречистенка, Волхонка, Моховая, Баррикадная, Новослободская, Долгоруковская, Маросейка, Покровка, Солянка, Никитский и Газетный переулки и т.д.

— По какому принципу их отбирали?

— В транспортной политике любого города есть приоритеты в части распределения пропускной способности дорожной инфраструктуры. Первое и самое главное для нас — это пешеход, второе по значимости — городской транспорт, на третьем месте — личный транспорт. Исходя из этой иерархии, выстраивается система ценностей. У нас есть улицы, например, Новослободская, где ходят в день 100 тыс. человек, а тротуар там 70 сантиметров. Это ненормальная ситуация, которая противоречит нашим приоритетам и нуждается в корректировке. Главный принцип попадания в программу — большой поток пешеходов — от 500 человек в час — и связанность с уже существующими пешеходными пространствами. Почти все улицы, где планируются работы, находятся в центре, по ним проходят основные туристические и прогулочные маршруты, пользующиеся популярностью и у москвичей, и у гостей города.

## **Маршруты московские**

— Вы говорите, что второй приоритет после пешехода — общественный транспорт. Объясните, пожалуйста, почему в Москве нельзя сделать так, как в Лондоне, чтобы автобусы ходили как часы, через 5–10 минут?

— Существующая маршрутная сеть не учитывает требования современного московского пассажира. Кроме того, у нас много дублированных маршрутов разных перевозчиков, например нескольких частных компаний и Мосгортранса: это не позволяет создать единую систему контроля количества необходимого подвижного состава на всех маршрутах. Конечно, то, как работает общественный транспорт в Лондоне, нам очень нравится — и мы хотим, чтобы и у нас было так же, и даже лучше. Сокращение интервалов — одна из основных целей внедрения новой маршрутной сети, которая сейчас разрабатывается. Мы планируем добавить количество автобусов большой вместимости с кондиционерами, особенно в час пик.

— Жители опасаются, что новая сеть маршрутов приведет к ликвидации тех остановочных пунктов, к которым они уже привыкли.

— Остановок может стать только больше, меньше их не станет никогда. Новая сеть поможет устранить те проблемы, которые сегодня беспокоят пассажиров — большие интервалы движения, непредсказуемость, заторы,

перегруженность и т.д. Люди должны выйти из дома, быстро дойти до остановки, чуть-чуть подождать и доехать туда, куда им нужно, по возможности без пересадок или с минимальными пересадками. Такова наша конечная цель. Планируется разделить маршруты на магистральные, которые будут связывать разные районы, и локальные — для обслуживания местных связей. Магистральные маршруты мы рассматриваем в качестве альтернативы метро — на них пассажиры смогут добираться в центр за сопоставимое время без дополнительных затрат, которые возникают при использовании разных видов транспорта. Задача локальных маршрутов — подвозить жителей микрорайонов к магистральной сети, станциям метро, внутрирайонным точкам притяжения, например поликлиникам, торговым центрам, кинотеатрам и т.д. После изменения маршрутной сети все виды билетов, предусмотренные тарифным меню, и все соцкарты будут действовать на автобусах всех перевозчиков, работающих в городе.

— Когда вы представите новую сеть москвичам?

— Это очень большая и трудная работа. Необходимо проанализировать каждый район на корреспонденции в течение дня, чтобы понять, кто и куда едет. От этого будет зависеть не только конкретный маршрут, но и вместимость подвижного состава, который будет на нем использоваться, и график движения. Также мы обследуем улично-дорожную сеть на предмет организации выделенных полос общественного транспорта, обособления трамвайных путей и т.д. Изучается возможность спрямления трасс на некоторых участках, чтобы повысить скорость сообщения на маршруте. По опыту других городов могу сказать, что новую маршрутную сеть, как правило, разрабатывают не менее двух лет. Мы ожидаем первые итоги к середине ноября, то есть планируем сделать это за полгода.

— Для начала новая маршрутная сеть должна быть в тестовом режиме отработана в одном районе. Уже определились в каком?

— В Измайлове. Там 80% маршрутов принадлежит ГУП «Мосгортранс». Городской перевозчик на такую ситуацию сможет отреагировать более оперативно, чем частные компании. Сразу скажу, что в самом начале работы по новым правилам особенность пилота заключается в том, что какие-то вещи могут меняться. Количество автобусов там будет больше; вместе с жителями мы будем внедрять и анализировать полученный эффект.

— Раньше вы говорили, что Мосгортранс поделится частью своих маршрутов с другими перевозчиками.

— Так и будет. Целевая модель внедрения новой маршрутной сети предусматривает долю Мосгортранса в объеме 55–70%, остальные маршруты возьмут в обслуживание другие автобусные компании, которых, по нашим прогнозам, на рынке останется около 10–12. (Для сравнения: в Лондоне их 5). При этом все они будут обслуживать пассажиров по единым тарифам и стандартам качества.

— Приватизировать Мосгортранс не собираетесь?

— Таких планов ни по ГУП «Мосгортранс», ни по Московскому метрополитену нет и не обсуждается.

— А почему Петра Иванова уволили?

— Иванов стал заместителем председателя правительства Московской области по вопросам транспорта. Он достаточно долго руководил ГУП «Мосгортранс», смена — это позитивная вещь.

— А Иван Беседин? Вас устраивает его работа в качестве начальника Московского метрополитена?

— Устраивает. Если б не устраивала, он бы не работал. Но окончательное решение принимает мэр города.

— Многие москвичи, и я в их числе, считают, что качество работы московского метро за последние два-три года ухудшилось. Вы с нами не согласны?

— Давайте начнем с того, что внимание к транспортной системе города в последнее время повысилось. Все наши инициативы вызывают большой общественный резонанс. Это и понятно: метро ежедневно пользуются 8,5 млн человек, поэтому даже мелкие сбои сказываются на большом количестве пассажиров. Они, в свою очередь, через мобильные телефоны, соцсети информируют об этом своих коллег и друзей, те распространяют информацию дальше, и вот уже весь город в курсе. Раньше не было такого информационного поля, и, соответственно, о неполадках, задержках никто, кроме их непосредственных участников, не знал. Точно могу сказать: по статистике, случаи технических сбоев на метрополитене уменьшились. Где-то на 16% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Я уверен, что продолжительность поездок в подземке никак не изменилась. Сколько раньше вы добирались до конкретной станции, столько добираетесь и сейчас.

Да, есть человеческий фактор, с которым мы боремся, есть технический фактор, который мы улучшаем. Но «Мерседес», бывает, тоже ломается. Чтобы улучшить качество перевозки пассажиров, чего мы все добиваемся,

нужно многое поменять — подвижной состав, системы электроснабжения, кондиционирования воздуха и так далее, что мы и делаем. Это новое оборудование нужно обкатать и доработать с учетом выявленных в ходе эксплуатации проблем. Мы признаем, что часть аварий произошла по вине производителя новых вагонов, и мы его за это оштрафовали. Будем штрафовать и дальше, если такие случаи повторятся. Но в целом, несмотря на многократно выросшие нагрузки, метрополитен со своими задачами успешно справляется, и это главное.

— Много говорят о том, что следующую партию вагонов для подземки город может закупить у иностранного производителя.

— До конца года мы объявим тендер на закупку около 3 тыс. новых вагонов по контракту жизненного цикла. По КЖЦ производитель будет обязан обеспечивать исправность подвижного состава на протяжении срока службы — 30 лет, осуществляя все необходимое сервисное обслуживание. Кроме того, город экономит до 30% от общей стоимости обслуживания вагона за весь срок службы. В тендере собираются участвовать почти все крупные мировые производители — Alstom, Bombardier, CAF, Hyundai, Siemens, ОАО «Метровагонмаш», Группа «Синара», Корпорация «Русские машины», ОАО «НПО «Уралвагонзавод»», ПАО «Крюковский вагонный завод». Вагоны разбиты на три лота, поэтому победитель, скорее всего, будет не один. В конкурсную документацию планируется включить пункт о локализации производства в Москве и на присоединенных территориях, что позволит создать дополнительные рабочие места и увеличить бюджетные поступления города.

Трамваи — наше будущее?

— У вас были планы развивать трамвайную сеть как альтернативу метро в тех районах, куда подземка пока не ходит. Что-нибудь уже делается в этом направлении?

— Уже разработана и получила принципиальное одобрение мэра программа, предусматривающая развитие трамвайной сети с нынешних 180 километров до 300 за счет восстановления некоторых ранее снятых линий и строительства новых. Это позволит обеспечить рельсовым транспортом более 900 тысяч человек, проживающих в районах, где нет и в ближайшие годы не появится метро. Также это позволит частично разгрузить некоторые станции метрополитена, такие как «ВДНХ», «Комсомольская», «Белорусская», «Тимирязевская» и другие. До конца 2016 года городом планируется построить 3 новые линии. Это, во-первых, линия из района Северный к платформе Лианозово и далее через станцию метро «Алтуфьево» до станции метро «Медведково». Во-вторых, линия от Чертановской улицы и станции метро «Пражская» до района Бирюлево Западное и Элеваторной улицы. Третья линия пройдет вдоль шоссе Энтузиастов до районов Ивановское и Южное Измайлово. Эту линию, при наличии интереса и финансовых возможностей со стороны Московской области, в перспективе можно будет продлить и до Балашихи.

Мы рассчитываем, что при реализации всей программы количество пассажиров, перевозимых трамваями, вырастет на 800 тысяч человек в сутки. Если трамвай станет таким же надежным и предсказуемым видом транспорта, как и метро, это снизит нагрузку личного транспорта на улично-дорожную сеть на 200 тысяч автомобилей в год.

— Это будут обычные трамваи, не скоростные. А почему в Москве не развивается LRT?

— Если быть точным и называть вещи своими именами, то это будет городской трамвай нового поколения с ускоренным движением, и это как раз и есть тот самый LRT (легкий рельсовый транспорт) — как его понимают во всем мире и который сегодня интенсивно развивается. Трамвайные линии будут проходить преимущественно по земле, но в то же время они будут обособлены от проезжей части и огорожены от пешеходов. На перекрестках будет действовать интеллектуальная система приоритетного проезда, которая будет автоматически включать трамваю разрешающий сигнал при приближении его к перекрестку. Остановки планируется размещать в среднем через каждые 400–600 метров, что обеспечит максимальную шаговую доступность трамвая для населения. Что же касается скоростного трамвая — такого, который заложен в строительные нормативы еще советского периода, то в Москве его построить практически нереально. Для этого буквально на каждом перекрестке пришлось бы сооружать эстакады и тоннели, что в условиях уже сложившейся городской застройки экономически неэффективно. Кроме того, согласно тем же нормативам, остановки скоростного трамвая должны располагаться не чаще чем каждые 1000 метров, а это опять же будет неудобно жителям, так как для многих остановки окажутся не в шаговой доступности.

— А в Новой Москве?

— В Новой Москве скоростной трамвай действительно имеет хорошие перспективы. Там значительные расстояния между населенными пунктами сочетаются с отсутствием плотной городской застройки. В настоящее время Москомархитектура совместно с Департаментом транспорта прорабатывают коридоры для линий скоростного трамвая на территории Троицкого и Новомосковского округов. Предполагается, что первой такой линией станет маршрут от будущей станции метро «Саларьево» до поселка Коммунарка. Кстати, стоимость строительства линий скоростного трамвая примерно в 5 раз ниже прокладки метрополитена, и это тоже является большим плюсом для

его развития на территории Новой Москвы.

— Вы утверждаете, что точно знаете, что будете делать и как реформировать транспортную систему каждый месяц в течение 5 лет. Любопытно узнать, к каким результатам мы в итоге должны прийти?

— Целевая картинка для каждого своя. Например, мы хотим, чтобы пользователи личного транспорта ежедневно могли ездить по Москве так же свободно, как сейчас они это делают в августе. Безусловно, затруднения в часы пик останутся. Это проблема в любом мегаполисе — и в Лондоне, и в Нью-Йорке, и в Сан-Паулу. Потому что в это время много автобусов, много пешеходов. Но в целом через 2–3 года дорожная ситуация должна улучшиться: ездить станет легче, не будет непредсказуемого трафика, как сейчас, пешеходы смогут должным образом пользоваться тротуарами, а общественный транспорт будет ездить регулярно по необходимым для жителей маршрутам. Будет много качественных и надежных легковых такси.

— Когда в 2010 году в Москве менялась власть, нам тоже говорили: через два года станет легче. Прошло три года, но особых улучшений никто пока не почувствовал. Почему мы должны вам верить?

— А вы знаете, сколько за это время новых машин добавилось? Автопарк вырос на 30%, а хуже ездить не стало. Никто почему-то не задумывается, что машин стало существенно больше, а город, вопреки всем прогнозам, не остановился. На самом деле проводится огромная работа, чтобы даже сейчас, в период большого транспортного строительства, когда часть улиц и шоссе сужена, движение не останавливалось.

— Чем вы лично готовы пожертвовать, чтобы сократить приток личного автотранспорта?

— Я каждый день езжу на работу на пригородной электричке. От вокзала — на метро, реже на машине. Электричка от Переделкина до Киевского вокзала доезжает за 21–23 минуты, на машине никогда за столько не доберешься. Приезжаю на работу достаточно рано — около 7 часов утра.

— Вы уже больше года работаете заместителем мэра по транспорту. Что из намеченного год назад удалось сделать, а что нет?

— Вы знаете, на самом деле почти все удалось... Удалось поменять и ввести новую тарифную систему на городском транспорте. Мы наконец сделали платную парковку. Об этом много говорили, многие были уверены, что на уровне разговоров все и останется, но проект запущен, будет развиваться, и я считаю, что это хорошее достижение. Кроме того, мы с нуля запустили программу по строительству дополнительных путей для электричек. Это большой проект, второй по значимости после развития метрополитена: федеральный бюджет выделяет на эти цели почти 240 млрд руб. Что еще позитивного? Закупаем новые автобусы и троллейбусы, подписали контракт на поставку трамвая нового поколения, скоро, как я говорил, проведем тендер на новый подвижной состав для метрополитена, который и по качеству, и по техническим характеристикам будет на две ступени выше того, что есть сейчас.

Из того, что не удалось... Слишком долго, к сожалению, делаем новую маршрутную сеть. Но для этого есть объективные причины. Из-за того что мы постоянно усложняли задачу, получилась отсрочка на полтора месяца, которая, я надеюсь, позитивно скажется на качестве итогового продукта. В остальном — впереди еще много работы, которую в итоге, я уверен, оценят москвичи.

— Раз все получается, разочарования в новой работе, видимо, нет?

— Если б было разочарование, я бы сразу ушел. У нас есть четкая программа действий на ближайшие несколько лет по существенному улучшению качества работы городского транспорта, в которой я лично уверен. Она составлена из конструктивного диалога с жителями, российскими и международными экспертами и, конечно, опыта других, сопоставимых с Москвой, европейских и американских городов.

Работа в команде мэра очень ответственная — за принимаемые решения мы отчитываемся перед жителями города и должны учитывать интересы всех граждан. Руководитель города ставит перед нами очень непростые задачи с жесткими требованиями, которые мы должны честно выполнить, и у нас нет времени расслабляться.

*Александра РЯБИНИНА*

*Елена ЕГОРОВА*

Адрес страницы: <http://konkovo.mos.ru/presscenter/news/detail/898839.html>

---

[Управа района Коньково](#)