

Искушение вкусом. Карельские производители приглашают москвичей на ярмарку, чтобы отведать деликатесы → стр. 4

Охотники за впечатлениями. Куда отправиться в новогоднее путешествие и какой горнолыжный курорт выбрать, выяснила «ВМ» → стр. 6

Всем должно быть комфортно. Королевский специалист по этикету рассказал о правилах поведения в современном обществе → стр. 7

Пятница

Ежедневный деловой выпуск | Weekend

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА 19.11.21

№ 218 (28986)
Рекомендованная цена 12 рублей



Издается с 6 декабря 1923 года
В 1973 году награждена орденом Трудового Красного Знамени

на сайте **vm.ru**

Московская военная прокуратура проведет прямую линию с населением по вопросам антикоррупционного просвещения. Мероприятие будет проходить 23 ноября с 9:00 до 17:00. Для участия необходимо позвонить по номеру 8 (495) 693-56-21.

ВНИМАНИЕ ПАНДЕМИЯ



БЕРЕГИ СЕБЯ ВАКЦИНИРУЙСЯ

Московское правительство убедительно просит использовать средства индивидуальной защиты и напоминает о возможности привиться от новой коронавирусной инфекции

→ стр. 4

Непрерывное движение

Крупнейший транспортный проект столичной агломерации объединил формат пригородных электричек и метрополитена

тенденции

В воскресенье Московским центральным диаметром (МЦД) исполнится два года. Машинист Алексей Пьянов рассказал «ВМ», как изменилась работа железнодорожников.

С открытием Московских центральных диаметров в 2019 году транспортная система столицы значительно изменилась — диаметры объединили формат метро и пригородных электричек. Теперь пассажирам больше не нужно подстраиваться под расписание поездов и бояться технологических окон длиною в несколько часов. На данный момент максимальный интервал движения между электричками в часы пик составляет всего 12–15 минут и с каждым годом становится все меньше. Запуск столичных диаметров в корне изменил работу сотрудников Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК). К примеру, машинист электропоезда Алексей Пьянов считает, что с этим событием начался новый этап в его карьере. — У железнодорожников есть такое поверье: если ребенок помахал рукой приближающему поезду, а машинист ему в ответ помахал, то в будущем, когда вырастет, этот человек навсегда себя свяжет с железнодорожной отраслью. Так было и у меня в детстве, — рассказывает он. — Поэтому считаю, что мое будущее было предопределено гудком паровоза. После школы Пьянов поступил в железнодорожный колледж и вскоре уже на практике постигал азы профессии помощника машиниста. Шесть лет назад, в 2015 году,



Вчера 11:35 Машинист Алексей Пьянов на своем рабочем месте — в кабине одного из электропоездов «Ласточка», который регулярно курсирует по столичным центральным диаметрам. Современный состав оснащен новейшим техническим оборудованием, что существенно упрощает его управление

дипломированный машинист электропоезда пришел работать в ЦППК. Тогда компания остро нуждалась в собственных локомотивных бригадах, так что к моменту запуска МЦД он знал это направление как свои пять пальцев. — Когда еду, обожаю смотреть на густые леса на контрастах с многочисленными новостройками, которые появляются вдоль железной дороги. Вот это, я считаю, настоящая романтика! — признается Пьянов. По его словам, два года назад открытые диаметры принципиально изменили качество

работы железнодорожного транспорта. Теперь кабины поездов оснащены бортовыми компьютерами, которые упрощают процесс управле-

ния составом. Кстати, для того, чтобы разобраться в этом новшестве, пришлось пройти специальное переобучение. — С появлением МЦД работать стало гораздо проще и интереснее. Я даже как-то четвероногим другом обзавелся на работе — приютил котенка, которого пассажиры забыли в вагоне, — смеется машинист. — А еще у нас не бывает праздников и выходных. Так что я не исключаю, что могу Новый год встретить в кабине машиниста — в дороге. Но я не ропщу. Удобство пассажиров для нас — превыше всего. Работа такая!

РЕНАТА ЛЕБЕДЕВА
r.lebedeva@vm.ru
МЦД ПРОДОЛЖАЮТ РАЗВИВАТЬ МАРШРУТЫ → стр. 5

нужно было не только только первый этап. Эта программа станет элементом достижения поставленной более глобальной цели — обеспечить углеродную нейтральность не позднее 2060 года, — сообщил Владимир Путин. Президент подчеркнул, что Евросоюз и Соединенные Штаты Америки не должны единолично диктовать климатическую повестку.

Кризис на границе братской державы
Владимир Путин не обошел стороной миграционный кризис на белорусско-польской границе. Он отметил, что Россия продолжит укреплять связи с Белоруссией. — Будем реализовывать все 28 принятых недавно отраслевых программ по формированию общего экономического пространства, переходить к проведению согласованной макроэкономической, налоговой, банковской-кредитной политики, — подчеркнул Путин.

Пандемия не побеждена
Большое внимание Владимир Путин уделил коронавирусной инфекции. По его словам, возможно появление новых волн заболевания. — Россия призывает наладить реальное сотрудничество в борьбе с этим коварным заболеванием на равной и справедливой основе. Без этого добиться успеха, победить вирус невозможно, — отметил Путин. Президент напомнил о своей речи на саммите «Большой двадцатки», в которой он призвал страны взаимно признавать национальные сертификаты о вакцинации.

Проблемы экологии
Президент отметил и успехи России в борьбе с изменением климата. — Чистая атомная и гидроэнергетика, газовая электрогенерация, а также огромная поглощающая способность наших лесов и экосистем сделали нашу страну одним из лидеров процесса глобальной декарбонизации. Мы выполняем все взятые на себя обязательства по Рамочной конвенции ООН об изменении климата и по Парижскому соглашению. Недавно приняли важнейшее решение о реализации новой программы — программы повышения энергоэффективности экономики

Только цифры
Сейчас общая протяженность первых двух диаметров составляет **132 километра**. МЦД включают в себя **60 станций**. Сделать пересадку на метро, МЦК и радиальные направления железной дороги можно на **21 станции**. В будущем их число увеличится до **66**, а количество диаметров — до **пяти**. За два года работы МЦД столичное метро разгрузилось на **12 процентов**.

Прямая речь
ГАМИД БУЛАТОВ
первый заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы
Мы первыми в России трансформировали железную дорогу внутри города в пассажирский транспорт, практически отказавшись от грузового движения. Это позволило создать в Москве и пригороде фактически систему наземного метро. К 2025 году общее количество станций МЦД, МЦК и метро приблизится к пятистам, а общая протяженность линий будет свыше 1100 километров. Сейчас мы продолжаем интегрировать МЦД в транспортную сеть нашей столицы.

Начинаем благоустройство больничных территорий

Вчера мэр Москвы Сергей Собянин (на фото) на своем персональном сайте представил проект благоустройства территории больницы имени Юдина. Как сообщил глава города, многие московские больницы, особенно те, которые находятся за пределами центра, располагают обширными территориями. Однако до последнего времени они использовались сугубо утилитарно. — Между тем благоустроенная больничная территория с зелеными деревьями и цветниками является важнейшим ресурсом для повышения тонуса и быстрого выздоровления после перенесенного заболевания, — подчеркнул необходимость преобразований Сергей Собянин. — Поэтому в ближайшие годы мы постараемся провести благоустройство городских больниц. По его словам, за больничным забором пациентов должна встречать красивая и комфортная среда. — Один из первых проектов будет реализован в крупнейшей стационаре юга Москвы — больнице имени Юдина, — заявил мэр. Главным элементом благоустройства станет мультисенсорный сад, где можно будет насладиться красотой цветущих растений. — Ничто так не радует, когда тебя навещают дети и внуки.

подчеркнул необходимость преобразований Сергей Собянин. — Поэтому в ближайшие годы мы постараемся провести благоустройство городских больниц. По его словам, за больничным забором пациентов должна встречать красивая и комфортная среда. — Один из первых проектов будет реализован в крупнейшей стационаре юга Москвы — больнице имени Юдина, — заявил мэр. Главным элементом благоустройства станет мультисенсорный сад, где можно будет насладиться красотой цветущих растений. — Ничто так не радует, когда тебя навещают дети и внуки.

Вчера 11:35 Машинист Алексей Пьянов на своем рабочем месте — в кабине одного из электропоездов «Ласточка», который регулярно курсирует по столичным центральным диаметрам. Современный состав оснащен новейшим техническим оборудованием, что существенно упрощает его управление

погода
+3°C
Ветер 3-5 м/с Давление 742 мм

Центр +3	Лефортово +3
Бутово +2	Останкино +3
Внуково +2	Отрадное +2
Жулебино +2	Печатники +3
Зеленоград +2	Троицк +1
Измайлово +2	Тушино +2
Кожухово +2	Хамовники +2
Кузьминки +3	Чертаново +2
Кунцево +2	Шелепиха +3

валюта
Курс ЦБ
\$ | 72,60 | -0,22 | ↓
€ | 82,26 | -0,10 | ↓
Биржевой курс
\$ | 73,09 | +0,52 | ↑
€ | 82,89 | +0,72 | ↑
Биржевой индекс
MMVB | 4116,51
PTC | 1771,44
Brent | 79,83
DJIA | 35 769,13
Nasdaq | 15 950,82
FTSE | 7269,98

Улицы украшают к праздникам

Вчера заместитель мэра Москвы по вопросам жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства Петр Бирюков (на фото) рассказал об украшении города к праздникам. В столице уже приступили к установке праздничных декоративных конструкций и новогодних елей. Работы проводятся заранее и завершаются к середине декабря. — В общей сложности установят более четырех тысяч световых декоративных конструкций. Особую атмосферу создадут новогодние ели с разноцветными шарами и гирляндами, — отметил Петр Бирюков.

Пешеходные зоны Бульварного кольца традиционно оформят световыми тоннелями и цифрами «2022». — На Поклонной горе вновь появится огромный новогодний шар весом 35 тонн, у Триумфальной арки — световые фигуры Деда Мороза и Снегурочки, — добавил заммэра. — На ВДНХ и в Парке Горького декоративные украшения расставят по всей территории. Яркое новогоднее оформление получат парк Северного речного вокзала и территория будущего парка «Яуза». Для украшения города используется энергоберегающее оборудование.

ВАСИЛИСА ЧЕРНЯВСКАЯ
v.chernyavskaya@vm.ru



В воскресенье, 21 ноября, свой второй день рождения отметят Московские центральные диаметры (МЦД) — один из самых масштабных в России и мире пассажирских транспортных проектов по строительству наземного метро, который создает бесшовное пространство в Московской агломерации. А она, кстати, одна из самых крупных в мире — более 20 миллионов жителей. Поэтому для них так важна скорость передвижения, которую обеспечивает железнодорожный транспорт.

Связанные двумя линиями

Столичный регион продолжает развивать удобные для пассажиров маршруты



7 ноября 14:51 Супруги Илья и Алла Тодоровы позируют на фоне поезда «Иволга» на станции второго Московского центрального диаметра «Царицыно»

Московские центральные диаметры — уже ставший одним из самых востребованных и популярных видов городского транспорта, который объединил формат пригорода и метро. Диаметры соединяют разрозненные направления железных дорог через всю Москву, превратив их в полноценные линии, по которым без пересадок можно проехать сквозь столицу и добраться до ближайших городов Подмосковья.

Тактовое движение поездов, единая городская билетная система, выгодные тарифы, комфортные поезда и новые станции — все это сделало Московские центральные диаметры популярным не только для поездок из области в столицу, но и для коротких поездок по городу.

Сегодня первые два диаметра — это 132 километра и 60 станций, с 21 из которых можно пересестись на метро и Московское центральное кольцо.

Руководитель центра компетенций Ассоциации Цифровая эра транспорта Digitalgettransport.ru Александр Сыромятников отмечает, что Московские диаметры — неординарный и сложный проект.

— Его удалось реализовать всего за два года благодаря желанию всех участников процесса и четкому пониманию того, что и как делать, — эксперт подчеркивает, что система объединяет несколько зон огромной площади.

Современные поезда проходят через весь город, что значительно упрощает дорогу большому количеству людей, особенно тем, кто раньше тратил много времени на то, чтобы сменить электричку на метро или автобус, чтобы добраться до нужной остановки.

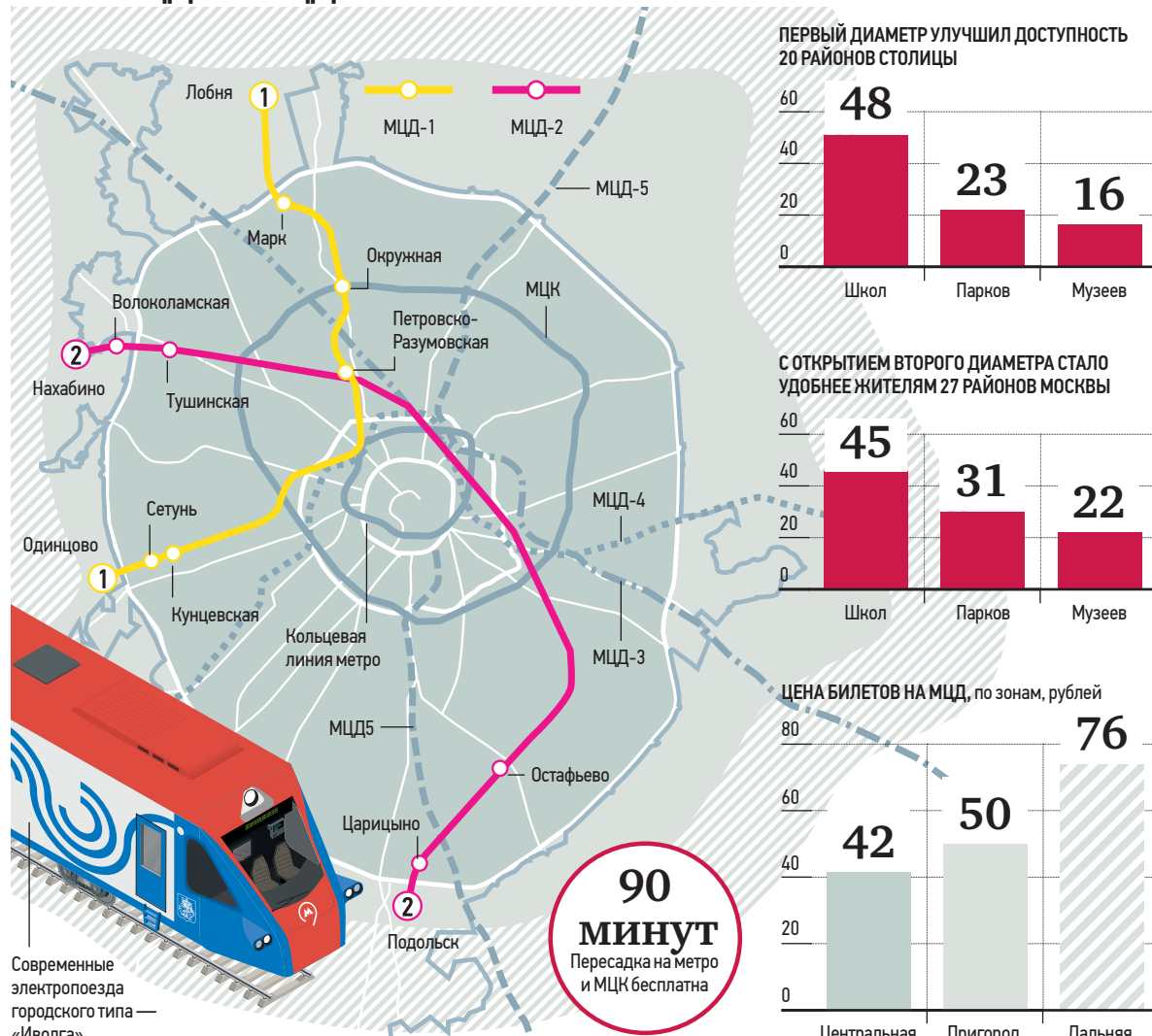
— Два года назад это был поистине инновационный проект, удобный для пассажиров, что вызвало большое желание проехать по первым двум диаметрам с первого же дня их открытия, — вспоминает председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

Благодаря запуску двух железнодорожных маршрутов и новой билетной системы автомобилисты, пересевшие с личных автомобилей на Московские центральные диаметры, экономят до 44 минут в пути в сутки, а пассажиры — до 75 процентов расходов на проезд.

Среди мировых лидеров

С запуском проекта Московских центральных диаметров российская столица вошла в клуб мировых мегаполисов, сделавших ставку на интеграцию магистрального железнодорожного транспорта в городскую пассажирскую экосистему. Железная дорога является полноценным городским транспортом во многих крупнейших Европейских столицах — в Париже, Берлине, Мадриде, Лондоне, Вене.

Схема МЦД-1 и МЦД-2



цифра
93

миллиона бесплатных пересадок совершили пассажиры между Московскими центральными диаметрами, метро и МЦК.

Теперь такая система два года действует и в Москве. За это время эксперты, жители, инвесторы оценили преимущества первых двух диаметров. — Только железная дорога способна решить проблему перегрузки метро. Как и Москва, европейские столицы «выросли» из своих метрополитенов, построенных в 1900-е годы, и уверенно переходят на железнодорожный транспорт.

Неординарный, глобальный и очень сложный проект был реализован всего за два года

порт как основной вид транспорта агломераций, — говорит директор по транспортному планированию и прогнозированию Центра экономики инфраструктуры Александр Морозов.

При этом он подчеркивает, что интеграция железной дороги в городскую транспортную систему всего за два года с момента объявления проекта — это рекорд.

— Постепенная, планомерная работа по превращению устаревших советских электричек в современный городской рельсовый транспорт требует вдумчивости и надлежащего тестирования, — добавляет он.

Эксперт отмечает необходимость продолжения работ по переустройству старых платформ в современные терминалы.

— Работу по интеграции железнодорожного движения в транспортный контур города точно стоит продолжить, и она будет востребована пассажирами, — заявляет в свою очередь генеральный директор Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта Сергей Виноградов.

Ждем еще три направления

Сегодня работа по развитию маршрутов Московских центральных диаметров продолжается. В планах запустить еще три диаметра. Третье направление соединит Зеленоград и Раменское, четвертое — Апрелевку и Железнодорожный.

— На третьем Московском центральном диаметре будет 42 станции, с 14 из которых можно будет пересестись на метро, Московское центральное кольцо и другой транспорт, а МЦД-4 станет самым протяженным диаметром — 86 километров и 39 станций, среди которых 18 пересадочных, — сообщили подробности

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

МАКСИМ ЛИКСУТОВ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МЭРА МОСКВЫ ПО ВОПРОСАМ ТРАНСПОРТА

Московские центральные диаметры — это проект мирового уровня, который находится на личном контроле мэра столицы Сергея Собянина.

Москвичи и жители Московской области получили наземное метро с короткими интервалами, удобными и бесплатными пересадками и выгодными тарифами. Мы запустили его в рекордные два года и в течение двух лет его работы смогли изменить самое сложное — транспортные привычки людей.

Все чаще москвичи выбирают Московские центральные диаметры для поездок по городу как альтернативу метро или автобусу. А жители Московской области с нетерпением ждут развития проекта — это третий и четвертый диаметры, которые мы с ОАД РЖД планируем запустить в ближайшие пару лет.

будущих маршрутов в столичном Строймоллексе.

По словам руководителя Департамента строительства города Москвы Рафика Загрудинова, специалисты также прорабатывают проектные решения для строительства пятого маршрута.

Директор научно-образовательного центра цифровых высокоскоростных транспортных систем Российского университета транспорта Олег Покусаев отмечает, что запуск новых маршрутов затронет всех москвичей и жителей области.

— Так пассажиры смогут строить более удобные маршруты, а это позволит разгрузить линии Московского метрополитена, — подчеркивает эксперт.

Несмотря на скорость решений и быструю реализацию столь масштабных проектов, власти отмечают свои сложности. Так, одни из самых технически сложных работ, необходимых для запуска новых маршрутов, сегодня проводятся в центре города — это устройство дополнительных путей на Киевском направлении Московской железной дороги, строительство соединительной ветви между Киевским и Смоленским направлениями, также проводится реконструкция участков «Москва-Курская» — «Каланчевская» и «Москва-Курская» — «Карачарово».

После запуска всех диаметров железнодорожная сеть как полноценный городской транспорт будет ежегодно перевозить более 700 миллионов человек. Город станет ближе для жителей Зеленограда, Химок, Жуковского, Люберец, Раменского, Апрелевки, Реутова, Балашихи, Железнодорожного и других населенных пунктов.

— Уверен, что пассажиры перспективных маршрутов Московских центральных диаметров по достоинству оценят их удобство, как это уже сделали миллионы пользователей первых двух диаметров, — подчеркивает Рафик Загрудинов. — Ведь вся работа транспортников и строителей рассчитана как раз на повышение мобильности москвичей и жителей области, на создание для них комфортных условий.

РЕПЛИКА

Поездки стали быстрее и комфортнее

АНДРЕЙ БОЧКАРЕВ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МЭРА МОСКВЫ ПО ВОПРОСАМ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА

Два года назад началась новая веха в истории развития столичного транспорта — были запущены первые маршруты Московских центральных диаметров: МЦД-1 («Одинцово» — «Лобня») и МЦД-2 («Нахабино» — «Подольск»). Так появились две новые линии наземного метро, улучшилось транспортное обслуживание жителей подмосковных городов Лобня, Долгопрудный, Одинцово, Нахабино, Красногорск, Подольск, для четырех миллионов жителей Москвы и Подмосковья поездки по городу стали быстрее и комфортнее, кроме того, начался масштабный процесс интеграции пригородной железнодорожной инфраструктуры в единую городскую транспортную сеть.



Маршруты востребованы у москвичей и жителей области, и для этого есть немало весомых причин. Во-первых, укороченный интервал движения в часы пик — поезда ходят каждые пять минут, заменяя таким образом линии метро. При этом загрузка МЦД ниже, чем в подземке, что делает поездки комфортнее. Во-вторых, появились прямые диаметральные связи между городами ближнего Подмосковья — теперь между ними можно перемещаться без лишних пересадок. В-третьих, станции МЦД связаны удобными пересадками на другие виды транспорта.

Благодаря проекту сформировался новый стандарт остановочных пунктов — теперь это не полустанки, а полноценные пригородные мини-вокзалы с пассажирскими терминалами, оборудованными многоуровневыми переходами через пути, лифтами, эскалаторами, кассовыми и турникетными залами, навесами во всю длину платформ для защиты от непогоды.

Запуск МЦД имеет и мощный градостроительный эффект: нагрузка на популярные пересадочные станции метро снизилась на 10–12 процентов, благодаря перераспределению транспортных потоков разгружается улично-дорожная сеть, что в свою очередь положительно влияет на экологическую ситуацию в городе, также в проекты планировок заложены целый комплекс мероприятий по организации безопасных внеуличных переходов через пути и подъездных улиц, благоустройству территории. Все это наряду с улучшением транспортного обслуживания находящихся в зоне притяжения МЦД территорий повышает их инвестиционную привлекательность и стимулирует рост.

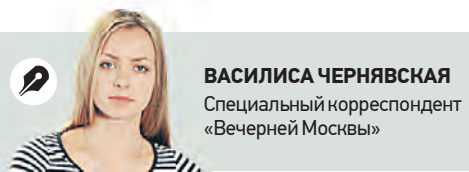
КАК У НИХ

Системы легкого или наземного метро известны многим мегаполисам. «ВМ» собрала подборку таких мировых железнодорожных систем.

■ В Лондоне существует два вида наземного транспорта: легкая железная дорога Доклендс и наземная железная дорога (Overground). Первая представляет собой автоматизированную систему легкого наземного метро в Восточном Лондоне, обладает низкой стоимостью проездов билетов и включает в себя 40 станций на линии протяженностью 31 километр. Overground — это пригородная железнодорожная система протяженностью 86 километров. В ее состав входит всего 4 линии, покрывающие Северный и Западный Лондон.

■ S-Bahn — используемый как городской, пригородный и ближний междугородний транспорт, один из видов рельсовых систем в Германии, Австрии и Швейцарии. Первая такая система появилась в 1930 году в Берлине. В настоящее время в Германии существует семнадцать систем S-Bahn, многие из которых обслуживают сразу несколько городов. В Австрии системы S-Bahn имеются в Вене, Зальцбурге, Инсбруне. В Швейцарии системы S-Bahn есть в Берне, Цюрихе, Базеле. Последней, помимо Швейцарии, обслуживает также соседние территории Франции и Германии.

■ Системой, схожей по функциям с S-Bahn, является городская электропоезд Ступиногорска в Казахстане. Планируется организация горэлектрички-аэроэкспресса в Бишкеке в Киргизии.



ВАСИЛИСА ЧЕРНЯВСКАЯ
Специальный корреспондент «Вечерней Москвы»

