



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

сошел с путей на повороте...» Насколько я знаю, все это фантазии журналистов?

- Конечно. Мы уже рассказывали об этом в газетах и по телевидению тоже. С балки монорельсовому составу сойти проблематично. Это стало бы настоящим ЧП. На самом деле был мороз, и токонесущий кабель задубал. А затем - оттепель. И он обвис. Конструкторы не предполагали такого. Одним токонесущим составом задела обвисший кабель, и он сошел с контактного рельса. Часть

ние по приемке и эксплуатации нового вида транспорта создали.

- Сейчас в это управление, - добавил Соломонов, - пришло новое руководство. Не чиновники, а практики-эксплуатационщики. Они понимают наши проблемы, а мы их задачи. Они выдвигают, допустим, ММД ряд замечаний, мы их устраняем. И постепенно степень готовности возрастает...

У «Московских монорельсовых дорог» есть и дальнейшие планы. Продлить дорогу до Ботанического сада,

В ОЖИДАНИИ МОНОРЕЛЬСА

Запуск в эксплуатацию московской экспериментальной монорельсовой дороги от ВДНХ до станции метро «Тимирязевская» откладывался несколько раз. И если испытатели ОАО «Московские монорельсовые дороги» (ММД) свою программу выполнили, то, по их словам, метрополитен, в чье ведение перейдет трасса, относится к новому виду передвижения без энтузиазма.

- Мы и сейчас работаем по программе испытаний, утвержденных Юрием Лужковым, - рассказал корреспонденту «МС» генеральный менеджер ММД Михаил Соломонов. - Наша часть, касающаяся подвижного состава и систем управления, выполнена полностью. Как вы уже писали в газете, метрополитен поставил условие откатать восемь тысяч километров. Это задание мы выполнили в

начале июня. Но, как вы понимаете, километры - это у всех на слуху. Кроме них есть еще миллион других требований у будущих эксплуатационников, которые мы стараемся удовлетворить. Например, работы по безопасности. Вот так, шаг за шагом, идем к полной готовности.

- Михаил Юрьевич, на днях одна из центральных газет написала, что в феврале «по непонятным причинам состав

токонесущих шин была повреждена. В короткий срок неполадку устранили. А журналисты, услышав слово «рельс», истолковали это по-своему. На то они и испытатели - эксплуатация монорельса в любую погоду, с перепадами температур, в снег, дождь, в жару...

Сейчас по монорельсовой дороге курсируют три состава - отрабатывается система управления движением. Специалисты ММД обучили двенадцать машинистов. Они теперь сами стали инструкторами и должны научить мастеров других. Ведь необходимо значительно больше машинистов, чтобы движение не прекращалось с раннего утра до позднего вечера с интервалом в несколько минут. Но насколько я знаю, метрополитен никуда не спешит. У него проблем хватает и так - террористы, бомжи, милиция, а тут еще монорельс. Правда, управле-

построить новые на территории ВВЦ, Лосином Острове, вдоль Москвы-реки. К концу года ОАО ММД должно предоставить мэру столицы действующий макет монорельса, движущегося в черте города со скоростью 60 км в час, а за его пределами уже 150 км в час. Скорее всего он предназначен для доставки пассажиров в аэропорт Внуково и другие авиагавани столицы. А пока все ждут пуска первых шести станций.

Сегодня строители заканчивают монтаж на станциях защитных сооружений от дождя, снега, ограждений безопасности, чтобы пассажиры не упали на ходовую балку, систем пропуска на перроны. Во всяком случае, день пуска приближается. А вот когда он наступит, решать специалистам. Пока же составы продолжают наматывать километры.

Владимир ЧЕБАКОВ

ИНФОРМ БЮРО

НАРУШИЛ ТЕХНИКУ БЕЗОПАСНОСТИ

Трагической стала суббота, 24 июля, для 30-летнего рабочего одного из крупных асфальтобетонных заводов города. Рабочий упал в вагон с деванитовой мукой, используемой при изготовлении асфальтобетонных изделий, и погиб.

Как сообщил источник в городском ГУВД, в ходе проверки было установлено, что рабочий упал в вагон с мукой во время производственных работ, грубо нарушив правила техники безопасности. По заключению экспертов, скончался бедолага из-за попадания муки в дыхательные пути.

СУББОТА, 24.07

В ДЕНЬ ВМФ ВСПОМНИЛИ АДМИРАЛА

Более 1,5 тысячи сотрудников милиции и военнослужащих внутренних войск были привлечены к охране правопорядка в местах празднования Дня Военно-морского флота России, который Москва отметила в воскресенье, 25 июля. Праздничные мероприятия прошли в ЦПКиО имени Горького, на Поклонной горе, в парке «Сокольники» и на ВВЦ. Милиция лояльно относилась к подвыпившим морякам. Однако все попытки нарушить общественный порядок жестко пресекались.

В московской мэрии прошла торжественная встреча, посвященная 100-летию адмирала флота СССР Героя Советского Союза Николая Кузнецова.

ВОСКРЕСЕНЬЕ, 25.07

УМНЫМ МОСКВИЧАМ ДАДУТ ДЕНЕГ

Городские власти решили ввести систему индивидуальных грантов для преподавателей и учащихся. Об этом в понедельник, 26 июля, сообщил информационный центр правительства Москвы.

Кандидатов на получение грантов планируется выбирать из числа лучших представителей московского образования. Среди них как создатели новых образовательных методик, так и просто способные ученики, предложившие какие-либо оригинальные инновационные проекты. Условием получения гранта может стать и победа на конкурсах «Учитель года», «Москва на пути к культуре мира», «Юные таланты Московии»... Сумма гранта составит от 10 до 30 тысяч рублей.

ПОНЕДЕЛЬНИК, 26.07

СОХРАНИТЬ ЗАВОДЫ И ФАБРИКИ!

На очередном заседании столичного правительства обсуждался вопрос, о дополнительных мерах по сохранению научно-промышленного потенциала города Москвы. В городе действуют 1200 промышленных предприятий, и лишь одна треть из них работает стабильно, прибыльно, а 400 - убыточны. Ухудшилось положение и с наукой, в которую из-за низких зарплат не идет талантливая молодежь. Надежда на осуществление проекта «Пром-Сити», согласно которому должны быть созданы промзоны с новыми предприятиями, оснащенными современным оборудованием. Но Юрий Лужков и Валерий Шанцев раскритиковали представленный проект постановления, так как в нем мало конкретных мер по защите и развитию научно-промышленного потенциала.

Правительство также обсудило перспективы развития бывших деревень и поселков в районе Южное Бутово в ЮЗАО.

«МС» - Интерфакс

ВТОРНИК, 27.07

В ЦЕНТРЕ СВЕТА МНОГО, А ГАРАЖЕЙ - МАЛО

За последние десять лет вечерняя и ночная Москва заметно преобразилась, количество уличных светильников возросло в три раза, и сегодня их насчитывается 310 тысяч, а это в три раза больше, чем, например, в северной столице - Санкт-Петербурге.

75 процентов светильников - современной конструкции, они лучше светят и меньше потребляют электроэнергию. Световое хозяйство столицы включает 290 тысяч опор, 137 трансформаторных подстанций, 240 километров высоковольтных кабельных сетей и многое другое. По архитектурному освещению Москва не уступает ведущим столицам мира.

Итак, наше световое хозяйство развивается, но проблем тут остается очень много, о них говорили на очередном заседании столичного правительства при обсуждении вопроса «О состоянии и перспективах развития наружного освещения в городе Москве на 2005-2009 годы». Отмечалось, в частности, что материально-техническая база светового хозяйства столицы в значительной мере устарела и поизносилась. Здесь еще есть трансформаторные подстанции и светильники 30-х годов, выработали свой ресурс десятки километров кабелей, многие другие технические средства, в результате чего возникает много аварийных ситуаций.

Москвичи и гости столицы восхищаются ее центром, где все сверкает и блещет. Но большинство жителей жалуются на состояние вечернего и ночного освещения своих дворовых территорий, где оно практически отсутствует. Во многих выступлениях на заседании правительства прозвучала мысль о том, чтобы в городской целевой программе «Мой двор, мой подъезд» была отдельная строка по выделению финансов на освещение дворовых территорий.

В световом хозяйстве Москвы работают три организации: одна государственная - ГУП «Мосгорсвет» и две коммерческие - «Светосервис» и «Энергия». Как показывает анализ, и об этом говорилось на заседании правительства, частные фирмы работают значительно оперативнее и эффективнее. В проекте постановления правительства по обсуждаемому вопросу было записано: в 2005 году реорганизовать ГУП «Мосгорсвет» в три коммерческие компании, но ведущий заседание мэр столицы высказался за то, чтобы рынок охватил все световое хозяйство уже в этом году, что, по его убеждению, позволит улучшить световое обслуживание москвичей и даст городу экономии электроэнергии.

Кстати, об экономии: в этом вопросе мнения выступавших разошлись: одни высказывались за то, чтобы глубокой ночью отключать свет в отдаленных улицах, другие выступали категорически против, мотивируя это тем, что темнота будет способствовать криминалу. Но все участники заседания правительства сошлись в одном - значительную экономию электроэнергии световое хозяйство города получит только в результате технического перевооружения и модернизации на современном уровне. Решение этих проблем и легло в основу принятого постановления правительства, которое определило перспективы развития наружного освещения Москвы на 2005-2009 годы.

На заседании правительства также был обсужден план гаражного строительства в Центральном административном округе на период 2005-2007 гг.

Николай АНДРЕЕВ



И НА ВТОРОЙ ЯРУС ПРЕТЕНДЕНТОВ МНОГО

На улице Енисейской (СВАО) появилось «инородное тело», которое заметно выделяется на фоне привычного городского пейзажа. Это двухэтажная металлическая конструкция, предназначенная для парковки автомобилей. Первый этаж рассчитан на две машины, второй - на три. На первом ярусе автомобили «отдыхают» в тележках, которые передвигаются в горизонтальном направлении. Этот базовый модуль состоит из трех секций. На второй ярус машины въезжают при помощи винтовых механизмов. А приводит их в действие один работник, нажав на соответствующую кнопку. Для того чтобы доставить автомобиль на второй уровень, достаточно пяти минут.

Механизмы действуют настолько деликатно, что безопасности четырехколесному средству передвижения ничто не угрожает. Вакантных мест здесь нет. И немудрено. Пока это единственная автостоянка в Москве, которая функционирует в качестве испытательного образца. Срок обкатки рассчитан на полгода. После того как городские власти убедятся в необходимости таких парковок, они будут растиражированы.

- Вы не боитесь, что ваша «тойота» рухнет со второго этажа? - спрашиваю я у автовладельца Сергея.

- Это не в интересах сотрудников парковки.

Если я плачу деньги, я должен быть уверен в сохранности своей машины. К тому же такой способ хранения гораздо надежнее. Попробуйте угнать машину со второго этажа. Да и с первого тоже. Я бы предпочел пользоваться такой парковкой в том случае, если знаю, что ухожу как минимум на полчаса-час.

По словам заведующего конструкторским отделом ВНИИ Метмаша Александра Чекулаева, заказчиком этих автостоянок стало ГУП «Государственная служба платных парковок», а исполнителем - ОАО «Холдинговая компания ВНИИ Метмаш». Там же был разработан и проект. По задумке его авторов, количество секций автостоянки может быть любым. Они легко собираются и перевозятся в разобранном виде на грузовиках. В монтаже принимает участие один автокран. Такие стоянки могут быть расположены в местах организованных парковок.

Сейчас готов только опытный образец, а решение о запуске в серийное производство будет принято по окончании испытательного срока. Пока данные о пилотной партии и стоимости заказа не разглашаются. Но не из-за того, что это является коммерческой тайной, а потому, что вся статистика будет зависеть от изученной потребности города в таких конструкциях.

Елена ПЕРМИНОВА