

и тротуарах. Конечно, у разных префектур и целевые фонды разные. Поэтому есть у нас и городская программа централизованной закупки средств малой механизации. Стараемся выровнять ситуацию, направляя технику в первую очередь тем, кто не может приобрести ее самостоятельно в силу ограниченных финансовых ресурсов.

По словам руководителя департамента, в течение прошлой зимы было зафиксировано 17 травм в результате падения сосулек. Потому и эта проблема остается в поле зрения.

- Каждый такой случай подробно разбирается, - сообщил он, - делаем соответствующие выводы. Что тут можно предпринять? Надо добиться, чтобы сосульки и наледь на свесах вообще не образовывались. Сейчас работаем над созданием нормативного температурно-влажностного режима в чердачных помещениях. Он достигается за счет утепления чердачного перекрытия, теплоизоляции трубопроводов, вентиляционных каналов и т.д. Исключая дополнительное поступление тепла на чердак, мы исключаем и образование сосулек. В этом году применен для утепления новый материал фирмы «Кемопласт», который представляет собой плиты пенополистирола, снабженные защитным слоем из цементно-стружечных плит.

Рассказал Николай Павлов еще о двух новинках. Академия жилищно-коммунального хозяйства им. К.Д. Памфилова доработала свою модель ручного устройства для сбивания сосулек. Инструмент стал значительно легче, поскольку питается не от аккумулятора, а от сети. В предстоящую зиму он пройдет испытание на московских крышах. А Государственный океанографический институт разрабатывает метод нанесения на свесы крыш специального материала, на который лед просто не будет налипать.

## МС-СПРАВКА

Уборочная площадь дворовых территорий города составляет 58 млн. квадратных метров. Нормативная численность дворников - 46,3 тыс. человек, фактически на уборке занято 39,9 тыс. человек. Укомплектованность штатов в среднем по городу составляет 86 процентов. Обеспечение уборки всех дворовых территорий достигается за счет выполнения дворниками до полутора норм обслуживания.

На механизированной уборке дворовых территорий предстоящей зимой будет занято 3,5 тыс. единиц малой уборочной техники, в том числе 1,5 тыс. мотоблоков, 1,7 тыс. тракторов. В административных округах для уборки дворовых территорий сформировано более 1,3 тыс. комплексов бригад. Эффективное использование имеющихся мощностей позволит довести уровень механизированной уборки до 50 процентов от общей площади дворов и тротуаров.

## КУДА СПЛАВЯТ СНЕГ

После брифинга журналисты отправились в поездку по объектам и предприятиям городского хозяйства. Первая остановка на маршруте - снегославный пункт на Большой Оленьей улице. Здесь нас встречает шум включенных сепараторов-дробилок. Перемаывать им пока нечего, идет обкатка в холостом режиме, но вот-вот полетят белые мухи... Плановый сезон работы снеготаялок - 166 дней, с начала ноября до середины или конца марта. Пиковые нагрузки, когда здесь выстраиваются очереди самосвалов под разгрузку, приходится на январь-март. На данный момент таких пунктов в городе 27, строятся новые.

Нашим гидом на объекте стал Михаил Богомолов, заместитель начальника управления по эксплуатации канализационной сети города Москвы. Именно он отвечает за работу снегославных пунктов в городе.

Принцип их действия довольно прост, основывается на использовании тепла сточных вод. Самосвал вываливает снег на сепаратор, он измельчается и проваливается в камеру глубиной 4,5 метра, где смешивается со сточными водами проходящего рядом коллектора. Затем вода проходит через сооружение, где улавливаются песок и мусор, и возвращается в коллектор, откуда попадает за город, на поля аэрации для полной биологической и химической очистки. Поскольку именно экологический аспект волновал большую часть представителей СМИ, Михаилу Богомолову пришлось напомнить, что строить такие пункты начали два года назад в соответствии с распоряжением мэра города №1116 «Об улучшении экологической обстановки в городе».

- Дело в том, - объяснил Михаил Богомолов, - что прежде, когда снег сваливали в русла Москвы-реки и Яузы, вместе с ним туда попадало огромное количество мусора. Судите сами: сейчас со снегославных пунктов вывозится 80 тыс. тонн мусора за сезон. Раньше все это оказывалось в наших реках. Поэтому мы только сейчас получили возможность чистить русло Яузы, раньше это просто невозможно было сделать из-за постоянно растущих залежей грязи.

При выборе мест для строительства снеготаялок учитывались два фактора. Первый - наличие рядом большого канализационного коллектора, второй - удаленность от жилых массивов, чтобы не доставлять неудобств горожанам шумом в ночное время. Не везде удалось выполнить второе условие, поэтому в ряде мест пришлось установить шумозащитные экраны.

Скорость работы впечатляет. Семнадцать кубометров плотной снежной массы из кузова КамАЗа измельчается и просеивается здесь всего за 40 секунд. Правда, все происходит так гладко и быстро в том случае, когда снежная масса не содержит «сюр-

призов». А они случаются. Вот что поведал один из работающих здесь специалистов:

- Видите, сколько у нас бетонных вазонов для цветов? Это нам со снегом привезли. А еще попадается бордюрный камень и даже крышки люков. Когда посторонний предмет попадает на дробилку, ее приходится останавливать. Чугунная крышка гарантированно выводит сепаратор из строя.

В прошлом сезоне городские снегославные пункты приняли 13,5 миллиона кубометров снега. Это примерно 40 процентов всего снега, который выпал на Москву.

## АВТОМАТИКА ПРОТИВ ЛЬДА

Далее наш путь пролегал на развязку МКАД и Ярославского шоссе. Здесь нам предстояло ознакомиться с автоматической системой подачи противогололедного реагента. Место хорошо знакомое, поскольку довелось побывать здесь в январе, как раз в канун Рождества. Прошлой зимой проводились полномасштабные испытания новинки. Система впервые применена в России, но ее зарубежные аналоги давно и успешно работают. Так что здесь мы велосипед не изобретали.

Вижу знакомый уже модульный домик, в котором установлены пластиковые емкости с реагентом, насосы и управляющая аппаратура. Неподдалеку - мачта с метеодатчиками.

Генеральный директор ОАО «Московские дороги» Александр Нефедов доходчиво объясняет журналистам принцип действия системы:

- В автоматическом режиме постоянно отслеживаются параметры температуры воздуха, ветра и влажности. Датчики, встроенные в асфальт, замеряют его температуру на глубине 5 и 30 сантиметров, а также оценивают концентрацию реагента на полотне дороги. На основе этих данных путем применения непростого алгоритма делается прогноз по возникновению гололеда и при необходимости автоматически впрыскивается через форсунки реагент. Происходит это очень быстро, на протяжении одной-трех секунд и на уровне не выше 40 сантиметров. Несомненное достоинство системы в том, что она позволяет экономить реагент, поскольку за счет точности прогноза удается предотвратить гололед. В этом сезоне система будет работать уже в штатном режиме. В успехе мы уверены.

Внимательно присмотревшись к форсункам, смонтированным рядом с металлическим ограждением, замечаю кое-какие изменения в их конструкции. Догадку подтверждает Александр Нефедов:

- Да, форсунки выглядят по-другому. Прошлой зимой мы видели разбрызгивающий элемент, изготовленный из металла. А эти из пластмассы, они намного дешевле, обходятся всего в сто рублей за штуку.

Вообще, задача удешевления проекта для его массового внедрения остается актуальной. Не случайно она обсуждалась здесь на выездном заседании, которое проводил Департамент ЖКХиБ. Разработчики проекта уже видят, как можно снизить затраты на 15 - 20 процентов. К примеру, очень доро-



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

ги датчики, встроенные в асфальт. Они импортные, изготовлены германской фирмой «Люфт». Со всеми таможенными накладками такой датчик обходится в кругленькую сумму - около 4 тысяч евро. Но, как жется, зарубежные партнеры готовы уступить нам лицензию на их производство, тогда датчик будет стоить в пределах тысячи евро.

В ближайших планах - монтаж системы на развязке МКАД и Алтуфьевского шоссе, далее определено еще более двух десятков транспортных развязок, где целесообразно применить автоматическую подачу реагента. По оценкам ГИБДД, всего в Москве насчитывается около двухсот точек, где высока аварийность из-за гололеда. Система может поработать и там.

## МС-СПРАВКА

В настоящее время строится 15 дополнительных снегославных пунктов на очистных сооружениях Мосводосток и канализационных коллекторах Мосводоканала. Для повышения надежности работы проведена модернизация сепараторов-дробилок на 25 снегославных пунктах, усовершенствована система приема и учета снега с использованием пластиковых магнитных карт, что сокращает простои автотранспорта под разгрузкой. С учетом этого объема утилизации снега в зимний период увеличатся на четверть и составят 157,7 тыс. кубических метров в сутки.



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

## НЕСЕКРЕТНАЯ БАЗА

Изрядно помучившись в пробках, мы наконец-то добираемся до накопительной базы реагентов в Северном округе. Три года назад здесь был асфальтовый завод, а теперь оборудованы хранилища для ХКМ в твердом и жидком виде. Отсюда реагент развозят по пяти небольшим базам, которые имеются в каждом районе округа. Заместитель генерального директора ЗАО «Шоссе» Владимир Калгашкин, в чьем ведении находится база, для начала просит нас обратить внимание на четыре огромные емкости и поясняет:

- В каждой по тысяче кубометров жидкого реагента. На базах, куда мы его развозим, емкости примерно по двести кубометров. В принципе мы с лишним обеспечиваем все потребности дорожников. Если говорить о суточном расходе, то по максимуму для одной сплошной обработки на округ требуется примерно 140 тонн жидких и 60 тонн твердых реагентов.

Вопрос о том, создан ли запас реагентов на всю зиму, представляется Владимиру Калгашкину наивным.

- А зачем их создавать? - удивился Владимир Калгашкин. - Служба у нас круглогодичная и круглосуточная, работаем штатно, авралов не бывает. Коллектив крепкий, нет текучести.

Когда ливень стихает, нам показывают разгрузочную площадку у железнодорожной ветки. Везде идеальный порядок и много зелени, которая превосходно себя чувствует, несмотря на близость реагентов. Выясняется, что экологи не забывают проверять базу, регулярно берут пробы снега. Но, в общем-то, и так видно, что по части защиты окружающей среды здесь полный порядок.

## К БЕЛОЙ СТРАДЕ ГОТОВЫ

Уже совсем стемнело, когда наш микроавтобус въехал в ворота управления дорожного хозяйства и благоустройства «Фрунзенский». Но двор вскоре осветился по фарами выстроившихся по периметру дорожных машин самого разного назначения. Начальник управления Зафар Алимов встречает журналистов, радушно и охотно уголяет их любопытство. Для начала сообщает данные. Управление обслуживает четыре района Северного округа - Хорошевский, Беговой, Сокол и Головинский. Площадь обслуживания - 1,3 млн. квадратных метров, из которых 300 тысяч приходится на тротуары. В зоне обслуживания 125 остановок общественного транспорта. Представление техники Зафар Алимов начал со снегопогрузчика СНП-17, выпускаемого московским заводом «Дормаш».

- Второй год мы испытываем эти машины, - рассказывает начальник управления, - и успели убедиться, насколько они удобны. Производительность у них в два раза выше, чем у старых КУ-206. Достигается это высокой рабочей и транспортной скоростью. Удобное управление, кабина комфортабельная, так что условия для работы механизатора отличные. Недавно мы получили еще две такие машины, за что сердечное спасибо нашему департаменту.

Подхожу к погрузчику, чтобы поинтересоваться мнением самого механизатора.

- Я работал на этой машине и в прошлом году. Очень доволен, потому что погрузчик действительно отличный. И в кабине всегда тепло.

Есть здесь и новая техника для работы на тротуарах - владимирские мини-трактора ВТЗ-30. Зимой на них навешиваются щетка и плуг, а летом оборудуются для полива. Они хороши там, где не могут пройти более крупные МТЗ-82 «беларусь». Еще журналистам продемонстрировали два распределителя твердых реагентов на базе зилковского «бычка».

Надолго мы задержались у дорожной машины-пылесоса. Собрана она на московском «Дормаше» на базе МАЗа и швейцарского агрегата, позволяющего убирать листву и чистить лотковую часть дорог. Здесь же испытывается и отечественный аналог дорожного пылесоса на базе КамАЗа, выпущенный заводом «Кургандормаш».

Потом на середину двора выкатилось нечто миниатюрное и весьма маневренное - чехословацкая машина УМЦ с ковшом-погрузчиком. Она незаменима при работе на тротуарах, у рекламных щитов и остановочных павильонов, потому что способна пролезть практически в любой «карман».

В течение нескольких последних лет по качеству уборки нареканий не было. И дело тут, пожалуй, не только в технике, а в том, что Зафар Алимов очень по-хозяйски подходит к делу.

- Нам положено иметь по плану 48 единиц техники. А реально мы имеем 59. Одних только снегопогрузчиков у нас восемь, а не четыре, как должно быть. Почему? Да потому что всю старую технику мы тоже держим на ходу. Отсюда и уверенность, что зимой проблем с уборкой у нас не возникнет.

**Петр ПОЛЫНОВ**