

ОБЕД НА СНЕГУ

Первые снегопады показали, что коммунальщики в целом успешно справляются с задачей по уборке зимнего города. А кто позаботится о самих рабочих, часами ведущих борьбу со снегом на ветру и морозе? Об обогреве говорить не приходится, профессия не кабинетная, но горячей-то пищей обеспечить людей можно?

Г УП «Доринвест» проверил некоторые свои подрядные организации на предмет заботы руководителей о подчиненных...

- Первый пошел!
«Первый» - это водитель Саша, чью дорожную машину уже загрузили термосами и бачками с едой и который должен уступить место под погрузку другим «техничкам».

- Ремонтников не забудь, - напутствовала водителя заведующая производством Алла Яковлевна Архипова. Напоминание было нелишним: Саша развозит горячий обед по пяти точкам, на асфальтобетонном заводе на Ленинградской автомагистрали его ждут около 300 человек, а ремонтная бригада - всего четверо дорожников, латающих прохудившийся автомобиль в одной из придорожных мастерских.

- Надо будет - повезем горячую пищу и для одного человека, - разъясняет ситуацию заместитель директора ОАО «ДРСУ Северное» Лев Медведь. - За десять лет, что мы кормим людей, у нас не было ни одного срыва и ни одной жалобы на качество пищи.

Меню, составляемого для рабочих, не постыдилось бы иное столичное кафе. В течение недели блюда ни разу не повторяются. На первое могут быть разнообразные супы, борщ, щи, рассольник, летом - окрошка. В обязательном порядке - салаты. В оранжевое предприятие, где выращивается рассада для озеленительных работ вдоль трасс, специально для кухни выделили площади, и теперь дорожники получают зелень, овощи. Научились выращивать и грибы. Первостепенное значение уделяется качеству продуктов. По крайней мере, по решению руководства ДРСУ продукты закупаются только на продовольственных базах, и потому «левые», непроверенные товары с рынков исключены.

- Плата для рабочих символическая - 150 рублей за месяц питания, - поясняет администратор Мария Дмитриевна Куркина. - На довольствии - 800 человек. В иных местах для такого количества работают целые фабрики-кухни, а у нас всего восемь человек...

Эти восемь человек и готовят ежедневно 5 котлов первого, 4 -



гарнира. Еще один показатель: ежедневно на трассу «уходят» 150 батончиков белого хлеба и 120 - черного. В 10 часов утра шесть автомашин начинают развозить еду по 24 точкам - именно так разбросаны бригады дорожников по трассе. Ночные смены обеспечиваются сухим пайком, в который входят яйца, колбаса, сыр, тушенка, чай. Пайек получается дорожно-комплексно-горячего обеда, и в «Северном» подумывают над тем, как выстроить смену поваров, чтобы кухня работала круглосуточно.

- В чем выгода? - интересуюсь у Льва Давыдовича Медведа.

- В том, что люди сыты. Они чувствуют уважительное к себе отношение - и производительность, качество труда совсем иное. От нас не бегут, нам удается сохранять очень профессиональный состав ДРСУ.

Кстати, в ДРСУ категорически запретили выдавать пищу рабочим в поле, в кабины.

- Дорожник должен прийти в тепло, вымыть руки, сесть за стол, - убежден Лев Медведь. - Потому мы организуем стационарные пункты раздачи обедов, приспособив для этого бытовые домики, пустующие помещения. Если кто подзадержался на работе - на этот случай всюду есть электрические или газовые плиты, пища для него будет обязательно разогрета.

...Доехав до крайней точки на своем маршруте, Саша ждет, когда освободится посуда. Обратный маршрут - с заездом во все точки, чтобы собрать пустые котлы, термосы. К завтрашнему утру все должно быть готово для нового обеда.

Николай ИВАНОВ
Фото автора

Две недели кряжу Москву засыпало снегом. Снегоуборочная техника работала в усиленном режиме. Все равно снегу по колено, ворчали пешеходы. Все равно на дорогах пробки, ворчали водители. Почему на Западе могут противодействовать стихии, а у нас - нет?

КАК ПЛАВЯТ СУГРОБЫ



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

Ну прежде всего такое сравнение не всегда корректно. В феврале нынешнего года мощный снегопад обрушился на канадский Галифакс, и на улицах образовались сугробы метровой высоты. Тысячи домов остались без электричества. Власти города ввели комендантский час. Вследствие снегопада, накрывшего Вашингтон в феврале 2003 года, остановился городской транспорт, закрылось большинство магазинов, музеев. Техника не справлялась с уборкой снега даже в центре города.

В российской же столице нынешний снегопад не вызвал паралича. Проблемы, правда, были. Вот, например, такая. Вывозимый с улиц и площадей снег попадает на столичные снегосплавные пункты (ССП). Они были созданы по решению столичных властей четыре года назад, с тем чтобы пресечь масштабное загрязнение рек, куда до того сбрасывали снег вместе с десятками тысяч тонн грязи. Ныне в Москве действуют 29 ССП, находящихся в ведении Мосводоканала, и 7 снегосплавных пунктов, принадлежащих Мосводосток. В следующем году Мосводосток планирует ввести в действие еще 12 снегосплавков. Работают они четко, на обслуживание одной машины уходит не

более 5 - 7 минут. Почему же особенно в ночное время у снегосплавков выстраиваются порой 30 - 40 грузовиков одновременно? В очереди, по отзывам водителей, приходится загорать не менее полтора - двух часов.

- Согласен, очереди на снегосплавных пунктах есть, - подтвердил заместитель начальника производственно-эксплуатационного управления канализационной сети Мосводоканала Михаил Богомолов. - Более того, избавиться от них в настоящее время нереально. Последние две недели мы работали в авральном режиме и буквально задыхались от нагрузок. Суточная производительность наших снегосплавков - 91 тысяча кубометров снега в сутки. А принимали они в эти дни по 230 - 240 тысяч кубометров. Мы и так уже поставили своеобразный рекорд, переработав только с 19 по 29 ноября 2,5 миллиона кубометров снега. А ведь в прошлом ноябре этот показатель равнялся 700 тысячам. То есть мы превысили проектную производительность ССП в два с половиной раза. Как? Обслуживали машины в два раза быстрее, не дожидаясь, пока снег, сброшенный в бункер предыдущим грузовиком, полностью растает. В настоящее время порядка 60 процентов снега доставля-

ют нам ночью: в этот период, когда движение на дорогах резко падает, уборка идет более интенсивно. Между тем ночью температура значительно ниже, и снег тает медленнее. К тому же существенно ниже ночью напор воды в канализации.

- Быть может, дело просто в том, что снегосплавных пунктов не хватает?

- Конечно, мне, специалисту, отвечающему за деятельность снегосплавных пунктов, увеличение количества ССП было бы только на руку. Но давайте рассуждать здраво. Москва - огромный город, тем не менее найти свободную площадку для возведения снегосплавного пункта очень сложно. ССП - промышленное предприятие, к тому же действующее в ночное время. И размещаться оно должно на значительном расстоянии от жилых домов. Один пункт стоит порядка 80 миллионов рублей. Посчитайте, сколько за последних четыре года было затрачено средств для создания сети из 29 снегосплавных пунктов. ССП - предприятие сезонного действия. В апреле сезон заканчивается, мы приступаем к ремонту оборудования. За сезон обычно случается не более 5 - 6 мощных снегопадов. Кстати, столь обильные снегопады, что случились в нынешнем ноябре, редкость для Москвы. Обычно основная нагрузка - до 40 процентов объема перерабатываемого за сезон снега - приходится на январь. Так выгодно ли строить новые снегосплавные пункты, которые будут значительное время простаивать?

- Но простаивающие на морозе в двухчасовых очередях грузовики - тоже не дело. Где выход?

- Мы вовсе не заинтересованы в очередях. Очередь - это аврал. Аврал - большая нагрузка на оборудование. Аврал - дорогое удовольствие, ведь мы эксплуатируем сложную технику, и ремонт ее обходится в копейку. Почему бы не создавать в городе площадки для временного складирования снега? Машина мгновенно сбросила на такой площадке груз и уехала. А затем специальное подразделение привозило бы на снегосплавки снег с этих площадок в плановом режиме. И никакие очереди. Двойная работа? Но ремонт или замена дорогостоящего оборудования тоже обходятся очень недешево.

Понятно, здесь сталкиваются ведомственные интересы. Мосводоканал не заинтересован гнуть в авралах дорогое инженерное оборудование. Подрядные организации, занятые вывозом снега (а услуга эта, естественно, не бесплатная), заключив с Мосводоканалом договоры, требуют от последнего своевременного выполнения взятых на себя обязательств. Водителям привлеченного подрядчиками транспорта со стороны (зачастую это транспорт иногородний) нужно сделать как можно больше ходок, иначе не заработаешь. Как водится, сталкиваются экономические интересы.

Из всего сказанного следовало бы сделать вывод: а страдают как всегда москвичи. Но в данном случае это было бы неверно. Снегосплав власти организовали все-таки на достаточно высоком уровне. Очереди на снегосплавках есть, но это вопрос производственный, его и решать заинтересованным сторонам.

Владимир РАТМАНСКИЙ

Кутузовская транспортная развязка - сложнейшее инженерно-техническое сооружение третьего транспортного кольца, для обслуживания которого используются новейшие достижения науки и техники. Антигололедная система австрийской фирмы «Марсель Бошунг АГ» позволяет содержать дорожное полотно на въезде и выезде из тоннелей в идеальном состоянии.

ЗАЛП ПО ГОЛОЛЕДИЦЕ

З накопил нас с системой начальник службы эксплуатации Кутузовского тоннеля Владимир Гей, изучивший ее вдоль и поперек и составивший о ней твердое суждение:

- Отличное оборудование! - говорит Владимир Петрович. - Надежное, эффективное, простое в обслуживании.

Система действительно проста, ничем не приметна. Ну кто из водителей заметит небольшие технологические отверстия в бортовом камне, из которых по команде компьютера в нужный момент выстреливают в течение двух секунд струи реагентного вещества? Разбрызгивающие головки располагаются на расстоянии 20 метров друг от друга. При ширине проезжей части в 12 метров они монтируются с одной стороны дороги, при ширине 20 метров - по обеим сторонам.

- Я, надеюсь, понятно объясняю? - Владимир Петрович увлеченно чертит на листке бумаги схему расположения трубопроводов, по которым поступает в специальные накопительные сифоны антигололедный хлорид-калий-магний раствор.



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

На южной части тоннеля установлены 102 разбрызгивающие головки, на северной - 108. Работают они безотказно. По словам нашего гида, даже если снегоуборочная техника закроет их полуметровым слоем снега, это не создаст повода для беспокойства. Давление в десять атмосфер в системе позволяет пробить снежный покров с первого раза.

- Струи ложатся на проезжую часть под углом 65 градусов, - продолжает рассказ Владимир Петрович. - Для движения автомобилей они не создают ни малейших помех.

- А каким образом система распознает, что пришла пора действовать?

«Марсель Бошунг АГ» снабдили свое детище умной «головой». Соображает она с завидной даже для студентов-отличников скоростью. Специальные датчики, смонтированные в полотно дороги, стоят на страже температурного режима. Едва намечается угроза появления гололедицы, как в компьютерный центр поступает тревожная информация. В автоматическом режиме вся система приходит в состояние готовности №1. Открываются электромагнитные клапаны. Прицел давно установлен и выверен. Следует бесшумный залп «из всех орудий», одновременный, или, в зависимости от режима, выбранного компьютером, последовательный, и дорога остается в безопасном для эксплуатации состоянии.

- О том, что произошел выброс антигололедного вещества, система оповещает нас специальным звонком, - говорит начальник дежурной смены по Кутузовской развязке Николай Соловьев. - Нам остается лишь визуально проконтролировать результаты ее работы. Видеокamеры позволяют нам видеть все.

Вместе с Владимиром Петровичем совершаем краткую экскурсию по тоннелю, добравшись до насосной станции, своеобразного сердца системы, перекачивающего в год сотни литров хлорид-калий-магний раствора. В двух цистернах, по восемь тысяч литров каждая, постоянно находится антигололедный запас.

- Обслуживает работу системы всего один человек, - продолжает рассказывать Владимир Петрович. - Система функционирует в автоматическом режиме, практически не требует участия человека, но все же мы считаем необходимым контролировать некоторые ее участки. Перед заступлением на смену наладчик контрольно-измерительных приборов проводит приемку всех технологических участков, после смены сдает их очередному наладчику. Система контроля отлажена у нас полностью.

Вот уже несколько лет система «Марсель Бошунг АГ» исправно борется с гололедицей в Кутузовском тоннеле. Начальник участка «Гормост - тоннели» Михаил Бернацкий уверен в том, что использование передовых инженерных технологий на третьем транспортном кольце позволяет более эффективно и качественно обслуживать транспортные магистрали города, значительно повышать комфорт и уровень безопасности движения.

Игорь ЯСЮКОВ