

Важность раздельного сбора твердых бытовых отходов (ТБО) признана сверху донизу. Власти высказались однозначно «за». Бизнес - тоже «за». Крупные компании - при поддержке администрации города - предлагают свои схемы. Малый бизнес - свои.

«УТИЛЬКА» С ПЕРСПЕКТИВОЙ

Год назад «МС» начала совместный эксперимент с одним из «малых» предприятий - ОАО «Концерн «Вторичные ресурсы» - по развитию мини-пунктов переработки ТБО непосредственно в жилом секторе. Эксперимент стартовал в одном из районов ВАО - на Преображенке, любительнице разных новаций в ЖКХ. В феврале здесь, во дворе дома 5 на Большой Черкизовской улице, появилась мини-станция «Утилка», занимающаяся приемом и первичной обработкой ТБО всего окрестного микрорайона.

Раньше, до «Утилки», вывозом содержимого преобразенских помоек занимались три компании - «Ремдорсервис-94», «Востокэкотранс» и «Автодорсервис». Предприятия по ремонту улиц и дорог, уборке и вывозу ТБО, они неплохо себя зарекомендовали не в одном только Преобразенском районе. Плохо было одно: то, что работают все три фирмы на принципах традиционного отношения к мусору. А ведь что такое это традиционное отношение?

ТБО - ценный, но, увы, скоропортящийся товар, - вспоминаю разговор в начале года с хозяином «Утилки», гендиректором «Вторичных ресурсов» Иваном Рыбалкой. - При традиционном вывозе за территорию города на свалки он становится уже совершенно непригодным для дальнейшего использования. Чтобы стал пригодным, на-

до максимально приблизиться к мусорному ведру. То есть расположить в микрорайонах небольшие станции по переработке отходов, подобные нашей «Утилке». Мы на месте можем рассортировать ТБО таким образом, что не меньше 60 процентов их объема пойдет на дальнейшую переработку - и мусор перестанет быть мусором, реально превратится в полезное сырье. К тому же оставшиеся «хвосты» можно отбирать и прессовать, что облегчает работу других служб, отвечающих за вывоз ТБО на свалки.

На станции, построенной по такой технологии, 12 рабочих в две смены сортируют мусор, выбирая его из обычных контейнеров. Отбирают ПЭТ-тару, стекло, макулатуру, картон, алюминиевые банки. Отобранное вторсырье (кроме стеклотары) запрессовывают в брикеты. И когда набирается необходимый объем, развозят по перерабатывающим предприятиям. Оставшиеся после этой сортировки мусорные «хвосты» УК «Преображенское» вывозит на полигон. В существенно уменьшившемся объеме: вместо прежних 90 бункеров, за которые приходилось платить 100 с лишним тысяч рублей, - 13-14 стоимостью 7-8 тысяч - именно такова экономия на перевозке «воздуха».

Из стены «Утилки» на улицу глядят шесть небольших окошек, за которыми в специаль-

ных отсеках стоят обычные контейнеры. В самой станции есть кухня, раковина с горячей водой, биотуалет. Помню, год назад на этом самом месте «красовался» десяток открытых контейнеров-мусороприемников: грязь вокруг, сами понимаете, была несусветная.

тем сознательным гражданам, которые приносят мешки с мусором прямо на нашу станцию и сами сортируют отходы в зависимости от их состава в различные мусороприемники», - говорит Иван Рыбалка. Что же касается жителей... Я уже писал о единодушных отзывах: «А ведь

Правительство города выделило нам на продолжение эксперимента по мини-пунктам переработки 30 миллионов рублей, - ответил префект. - Средства выделены на дело принципиально правильное, безусловно, заслуживающее того, чтобы расширяться.

На что же конкретно они пойдут? Этот вопрос я задал директору УК «Преображенское» Татьяне Подберезковой.

- До четвертого квартала будущего года планируем в каждом нашем микрорайоне поставить по одной такой «Утилке». Всего в районе их будет семь. Будут, например, станции около стадиона «Локомотив», на подходе к известному рынку на Большой Черкизовской, а также на Суворовской улице. Открытое шоссе... Одним словом, поставим станции в тех местах, где очень значительные скопления мусора и где этот мусор мучает жителей больше всего. Выделенных правительством города средств достаточно для того, чтобы станции покрыли практически весь наш район. Причем это будут станции, отличающиеся в лучшую сторону от нашей первой «Утилки». Мы дали свои предложения по внешнему эстетическому виду павильонов ряду организаций-проектировщиков, и они уже предложили нам кое-что интересное. Сейчас активно занимаемся разработкой проектной документации...

- А в какой срок она может быть подготовлена?

- Скорее всего уже в декабре выйдем на первые четыре станции.

Слушая эти слова, я вдруг вспомнил весьма банальную поговорку - про аппетит, который приходит во время еды. В данном случае он, аппетит, действительно пришел. Убедившись в том, что благодаря этой программе вывоз ТБО может быть если уж не доходным, то по крайней мере полностью самоокупаемым, сейчас в Преобразенском хотят мо-

дернизировать дело - еще и прессоры для допрессовки «хвостов». Так дешевле их вывозить, передавая покупателям. В планах - договориться с каким-то мусоросжигающим заводом, чтобы вывозить на него эти «хвосты». Они ведь могут идти на производство электроэнергии, тепла на его мощностях.

Есть и еще одна банальная, но достаточно верная поговорка: «Чисто там, где убирают». Так вот, Преображенка - один из самых чистых районов города. Не потому, что здесь самые лучшие дворники и самые добросовестные подрядные организации. Дело в самом подходе к чистоте. Таким подходе, в котором к бытовым отходам, в обиходе брезгливо именуемым мусором, самое рачительное внимание. Вернее, к их переработке.

Конечно, как говорят и сами специалисты по мусору, вряд ли стоит надеяться, что все на этом пути будет разумно и гладко. Поскольку бизнесу, в последнее время рванувшемуся на этот рынок, много чего еще мешает. А именно - слабая законодательная база, нехватка средств, недостаточная информационная поддержка и слабая работа с населением. Что греха таить, многие шаги в направлении организации селективного сбора отходов еще совершаются методом тыка. И еще: как признался хозяин «Утилки» Иван Рыбалка, частники пока не хотят рисковать своими деньгами, а власти продолжают по привычке минимизировать расходы на удаление мусора.

И тем не менее в принципе эксперимент удался. Кстати, концерн «Вторичные ресурсы» не так давно был участником первой специализированной выставки «Предпринимательство в сфере ЖКХ города Москвы», получил на ней памятный диплом за новаторство. С чем и поздравляем наших партнеров.

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

Теперь вокруг «Утилки» поразительно чисто. Аккуратный такой домик.

Сортировщики трудятся на самоокупаемости. Все, что отбирают полезного, сдают в организованный здесь же, при станции, приемный пункт. Эта мелочь дает прибавку к зарплате. У рабочих получается от 80 до 200 рублей в день.

Этот же приемный пункт принимает вторсырье от местных жителей - стеклотару, макулатуру. Они, жители, вообще активные участники всего проекта - ведь содержимое именно их мусорных баков идет в «Утилку» на переработку. «Хотелось бы сказать спасибо

хорошо все организовано». Но не только жители, особенно пенсионеры, довольны. Местные бомжи тоже, кажется, довольны не меньше: охотно сдают утиль, зарабатывая на хлеб.

Организовав этот первый пункт селективной переработки ТБО, в Преобразенском районе вскоре заговорили еще о нескольких таких же в других микрорайонах. Но все упиралось в традиционное: «Где деньги?» И вот где-то в конце ноября я спросил префекта ВАО Николая Евтихьева: как продвигается дело? Спросил, зная, что днем раньше правительство Москвы рассматривало вопрос о его финансировании.

ЧТО МОЖНО СДЕЛАТЬ СЕГОДНЯ, ОТЛОЖИМ НА ЗАВТРА?

Недавно в Ростове-на-Дону состоялся Всероссийский конкурс дипломных проектов по специальности «Организация и безопасность движения». Участвовали в нем и студенты Московского автомобильного института. Все представленные работы отмечены наградами конкурса. Есть у этих работ еще одна общая черта: все они сейчас лежат на полке, откуда через три года отправятся на свалку. А пока этого не произошло, познакомимся с некоторыми из них.

ХКМ СОЛИ НЕ СЛАЩЕ

Вместо соли, которую еще недавно щедро сыпали на дорогу, полотно стали поливать новинкой под названием ХКМ, что означает «хлористый кальций модифицированный». Обрадовались не только водители, но и пешеходы: и обувь будет целее, и растительность оживет вдоль дорог. Однако вскоре наступило разочарование: оказалось, что при определенной температуре этот реагент образует пленку, причем более скользкую, чем лед. Кроме того, жидкое месиво из-под колес попадает на стекло, фары, и смывать обычной водой все это невозможно, нужны специальные жидкости. А металл и краски по-прежнему плохо переносят подобную химию. Кроме того, число аварий после обработки дороги жидким реагентом ХКМ вдвое выше, чем при использовании технической соли. Все было бы идеально, если бы после того, как смесь растопит лед, дорожники тут же очистили бы полотно. Но это, конечно, фантазия... Так что дипломная работа студентки Анны Мусавой убедительно доказала, что радоваться по поводу ХКМ рано.

Отсюда, конечно, не следует, что надо возвращаться к соли. Лучше уж брать пример с наших северных соседей, где полагаются в основном не на химию, а на разум и культуру.

- В Финляндии, например, используют соль, но только в крупных городах, причем сыплют ее не «от души», а сколько нужно,

не забывая при этом регулярно убирать снег, - говорит профессор А. Романов.

Эта работа, занявшая первое место, уже отправлена в архив. К тем же выводам, что и студентка, водители и чиновники придут и без нее. Но позже.

ИГРЫ НА ПЕРЕКРЕСТКЕ

Лучше всего играть, сидя у экрана компьютера, потому что на настоящем перекрестке водителю не до игр. Во всяком случае, в столице 40 процентов дорожных происшествий случаются из-за неправильных действий человека за рулем именно на перекрестке. И вот Анна Демиденко придумала для ребят игру, во время которой можно не только провести время за компьютером, но и заодно освоить правила дорожного движения. Да только как приохотить подростка к этому не очень увлекательному занятию, где нет погонь и перестрелок, а есть неуклонное соблюдение правил и неизбежные штрафы для нарушителей? И что это за игра - один перекресток...

Что ж, автор вам объяснит, что, во-первых, перекресток дает около тысячи совершенно разных ситуаций, в которых нужно уверенно ориентироваться. А насчет «приохотить» - так для этого и придумана игра, а она в отличие от нудной лекции должна быть увлекательной. Что автор и постарался сделать в своем двухсотстраничном дипломном проекте.

Заметим, кстати, что игру можно усложнить, потому что кроме перекрестка

на городских улицах еще немало мест, где проверяются знания водителя, его опыт и реакция. Жаль только, что играть в «Перекресток» никто не будет. Во всяком случае, в обозримом будущем.

КАК ПРОЕХАТЬ ТАМ, ГДЕ НЕ ПРОЕХАТЬ

Ответ на этот вопрос искал автор дипломного проекта В. Полков. Он занялся районом Тверских-Ямских улиц. Кому доводилось ездить в те места, знает, что там не только припарковаться, но и просто проехать бывает нелегко. Что делать в такой ситуации? Навести порядок, отвечает автор. Разметить места парковок, да так, чтобы ставили машину не как попало, а под определенным углом. Поставить дорожные и информационные знаки, где надо - ввести одностороннее движение, а где-то вообще запретить останавливаться... Если же соединить всю эту науку с разумным администрированием, то можно будет не только беспрепятственно ехать по перегруженным улицам, но и разместить здесь вдвое больше машин, чем сейчас. Вот такой резерв таит лишь небольшая частичка городского центра. Значит, в смысле автомобильных перспектив Москва еще не безнадежна.

ДАЙТЕ ЭКСПЕРТУ КОМПЬЮТЕР

Не только для того, конечно, чтоб он печатал двумя пальцами свои умозаключения, а чтобы эти заключения можно бы-

ло делать быстрее и точнее. Студентка из Монголии Туя Амгалан взяла всего один вид ДТП, который в Москве составляет почти две трети всех дорожных происшествий - наезд на пешехода. Если сравнить количество российских наездов со среднеевропейским показателем - 6-8 процентов, то есть над чем задуматься. И вот девушка разработала программу, куда достаточно ввести исходные данные - обстоятельства происшествия - и компьютер посчитает, что мог сделать водитель, а что было выше его сил.

На втором месте после наезда идут столкновения с другими автомобилями, где тоже хватает работы экспертам. Поэтому возможности компьютера далеко не исчерпаны, и программу можно усложнять. Только вот где сейчас та программа - об этом не знает даже руководитель проекта: диплом защищен, и выпускница уехала к себе на родину. По слухам, к этой теме, не самой актуальной для автомобилистов Монголии, она возвращаться не будет.

Поделившись своими наблюдениями по этому поводу мы попросили заведующего кафедрой «Организация и безопасность движения» профессора Анатолия РЯБЧИНСКОГО. Вот что он рассказал.

- Ежегодно на дорогах страны гибнут 35 тысяч человек, причем в Москве и области эта проблема особенно остра. Вопросами безопасности движения мы занимаемся уже более двух десятилетий. У нас работают ведущие специалисты страны, и вместе с кафедрой проектирования дорог мы могли бы комплексно решать серьезные проблемы.

...Знакомая многим автомобилистам картина: в часы пик одна сторона дороги перегружена, другая - полупустая. В таком случае можно использовать одну из встречных полос. Мы не раз предлагали организовать реверсивное движение, что могло бы повысить пропускную способность дорог примерно на 15 - 20 процентов. Но вместо заинтересованности слышим от чиновников общие фразы.

Еще пример. Несколько лет назад мы предупреждали, что использовать микроавтобусы «газель» для интенсивных перевозок по городу нельзя. Они для этого непригодны в принципе, потому что там нет необходимых элементов безопасности. Нужны и организационные меры, предусматривающие не только ограничение скорости для таких машин, но и определенную квалификацию водителей. И вот теперь эти «газели» появились в огромном количестве, перегружают улицы, где и без того тесно. Если сегодня их убрать, что предложить москвичам взамен? Думать об этом своевременно власти не хотели.

Та же история и с левым поворотом на сторону Садового кольца на Триумфальной площади. Из-за его отсутствия водителям приходилось использовать неудобные объезды. Наши специалисты давно предлагали сделать такой поворот, но прошло шесть лет, прежде чем он появился.

Подобных примеров можно привести множество. А ведь на защитах дипломных проектов присутствуют представители заинтересованных организаций, и я не раз спрашивал: почему не берете работы? У нас же есть немало готовых (и бесплатных!) разработок, сделанных на высоком профессиональном уровне, которые можем выдать хоть сегодня. Никому не нужно...

Несколько раз обращались и в мэрию, но бесполезно. Причина такой незаинтересованности, на мой взгляд, в том, что в стране до сих пор нет подразделения, которое отвечало бы за организацию движения и его безопасность. Ведь это комплексная проблема, и заниматься надо каждой ее составляющей. Но у нас почему-то предпочитают браться за дело лишь тогда, когда оно превращается в кризисную ситуацию.

Евгений КРУШЕЛЬНИЦКИЙ