

Игорь МОРГУН:
И водолазы
городу нужны

2



Иван ИЩЕНКО:
Засучив рукава -
в заповедник

3



Жанна МОРО:
Я помню колокольный
звон в Москве...

19



ТАКЖЕ В НОМЕРЕ:

Отбой дорожной тревоги	5
Реформа ЖКХ: сегодня и завтра	8-9
Чернокнижники родной столицы	11
Береги зубы смолоту	15
Дознание требует знания	17
Недетское кино в детское время	18
«Спартак» выбывает из гонки?	21

ТЕЛЕПРОГРАММА

СДЕЛАНО, ИСПЫТАНО... И ЗАБЫТО

Евгений КРУШЕЛЬНИЦКИЙ,
обозреватель
«Московской
среды»



Если вообразим себе куб высотой полторы сотни метров (примерно пять девятиэтажек), то будем иметь представление о том количестве грязи, которую извлекают после очистки московских стоков за год. И куда все это девается? Сотую часть используют как удобрение, а остальное вывозят на полигоны, а то и обыкновенные свалки, которые продолжают расплодяться по Подмосковию. Проблема еще и в том, что соединение такого «отстоя» с прочим мусором дает самые невероятные химические реакции, после чего вся эта дрянь попадает в землю, воду... ну и так далее. Неужто наука тут бессильна?

За ответом я съездил в Московский институт коммунального хозяйства и строительства. Вот что рассказала заведующая кафедрой коммунального и промышленного водопользования Ирина Павлинова:

- Мы предложили использовать осадок в производстве строительных материалов. В результате получается, например, суперлегкий и экологически чистый керамзит. Его можно использовать и в качестве фильтрующего материала для очистки тех же стоков. То есть получается безотходное производство. Учетм также, что природные месторождения сырья для этих целей истощаются, а эта технология дает возможность использовать некондицию. Такая замкнутая экологическая система даст не только экономический эффект, но и сбережет природу.

Добавлю, что в подмосковном Щелкове успешно проведены все эксперименты, получен и керамзит, и сертификат его экологической чистоты, и патент на новую технологию. Это сделано еще несколько лет назад, но... свалки продолжают расти.

На вопрос, почему полезная разработка остается невостребованной, Ирина Игоревна честно ответила:

- Не знаю. Мы регулярно участвуем в различных выставках, специалисты интересуются, просят информационные материалы. А результатов не видно. Во всяком случае, в институт по этому поводу никто не обращался.

Знание, как заметил некий философ, конечно, сила, но, похоже, невежество посылнее будет. Или равнодушие...

МОСКОВСКАЯ СРЕДА

ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА
КОМПЛЕКСА ГОРОДСКОГО ХОЗЯЙСТВА
ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ

20 - 26 июля
2005 года
№ 26 (132)

«РУСИЧ» ПРОПИСАЛСЯ В ФИЛЯХ



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

Метрополитен представил журналистам новый метropоезд

Огромное путевое хозяйство – подъездные пути. Десятки железнодорожных веток, стрелок, светофоров. В раскаленном воздухе витает осязаемый специфический запах поезда дальнего следования, запах дороги.

Мы находимся в Москве, на территории электродепо «Фили», где ночуют и «чистят усталые перышки» метropоезда, курсирующие по Филевской линии метро. В «Филиях» прописался «русич» - поезд нового поколения, поколения XXI века.

Вот оно, новое лицо метро XXI века - серебристо-серо-голубой атлет «русич», пристроившийся рядом со «старичками». Он элегантен, обтекаемые формы его современны и технологичны. «Красавец-мужчина».

- Сплошная электроника, - заметил, показывая нам свое

хозяйство, машинист-инструктор Филевской линии метро Георгий Широков. - «Русич» и старый вагон метро отличаются как «мерседес» и «запорожец». В «русиче» используется принципиально иной тип тягового привода (двигателя), оснащенный микропроцессорной системой управления.

В кабине машиниста «русича» установлен монитор, на который подается изображение с бортовых видеокамер. А на другом экране высвечивается вся необходимая информация о работе поезда в данный момент времени. Георгий Викторович приоткрыл переднюю дверь вагона, и на экране тут же зажегся красный квадратик. Причем на экране видно, какая именно дверь открыта.

Окончание на стр. 4

СМ НОВОСТИ

С «Льготников» причитается. С 1 января 2006 года ставки арендной платы за нежилое недвижимое имущество, принадлежащее Москве, вырастут на 30 процентов. Как сообщил в четверг, 14 июля, глава Департамента имущества города Владимир Силкин, это делается для повышения эффективности использования городской собственности и, соответственно, увеличения доходов бюджета. Планируется также пересмотреть списки льготников, арендующих помещения у города за символическую плату. По словам В. Силкина, в числе таких «льготников» - рестораны, магазины, автосервисы и другие успешные коммерческие предприятия.

КОНТРОЛИРУЮТ ПАЦИЕНТЫ. Открыта «горячая линия», по телефонам которой москвичи имеют возможность жаловаться на качество обслуживания в больницах, в том числе вскрывать факты вымогательства, сообщила 15 июля первый заместитель мэра в правительстве Москвы Людмила Швецова. Сделать это можно с 8.00 до 20.00 по телефону «горячей линии» Департамента здравоохранения 251-14-55. Кроме того, круглосуточно принимаются звонки по телефону дежурного врача Департамента здравоохранения - 251-83-00.

СОБСТВЕННОСТИ ПРИБАВИЛОСЬ. Городское хозяйство Москвы с четверга, 14 июля, приросло сразу четырьмя жилыми многоэтажными домами управления ФПС «Московский почтамп». Постановление о приеме соответствующих домов в собственность города приняли депутаты Мосгордумы. Здания расположены в СВАО по адресам: Малахитовая улица, дом № 12, корпуса 1-2 и проезд Кадомцева, дома №№ 19 и 21.

«МС» - Интерфакс

СМ БЛИЦПРОС

КАК, НА ВАШ ВЗГЛЯД, УМЕНЬШИТЬ КОЛИЧЕСТВО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ?

Эдуард ЖВАНИЯ,
таксист, САО:

- В московском такси больше двадцати лет работаю, но такого беспредела водителей общественного транспорта, какой нынче творится, никогда не видел. Неделю назад мне новую машину автобус зацепил. Подошел гаишник, стал с этим артистом разбираться - так тот правил не знает, права просрочены, а документов, разрешающих извоз людей, у него вообще нет! Как его выпустили на трассу?!

Сергей ЛИТЯКИН,
старший лейтенант ГАИ:

- Практика показывает: ужесточение наказаний позволяет снизить число ДТП. Так, в последнее время пьяных водителей заметно поубавилось. Но главным в уменьшении аварий все же остается умение водителей уважать друг друга. Московские водители вечно подрезают, поддавливают друг друга. На переходах крайне редко пропускают пешеходов.

Стартуют, что называется, на «розовый» свет светофора.

Виталий ИНЬСКИЙ,
автоинструктор, СВАО:

- Низкая культура водителей - главная причина подавляющего большинства ДТП. А культура у водителей низкая из-за того, что в автошколах работают бездарные инструкторы. Ко мне приходят люди, эти автошколы закончившие. Мой первый вопрос к новым ученикам одинаков: машину с места стронуть сможете? Иной раз не могут. Вот и соображайте, кто и как их учил, где и за сколько они права получали...

Юрий СЕМИН,
главный тренер сборной России по футболу:

- Неловко как-то говорить, я не специалист. Но я бы, наверное, попробовал, как в Лондоне, сделать - платный въезд в центр города и множество платных стоянок. Машинам

попросторнее будет, а значит, и многочисленных ссадин и ушибов можно будет избежать.

Лариса ФИЛАТОВА,
майор милиции:

- Надо просто соблюдать правила дорожного движения. Не позволять себе расхлябанности за рулем, не садиться за руль неисправной машины, следовать указаниям сотрудников ДПС. Скучно? Но это всего лишь азбука дорожного движения. А разве кто-нибудь смог научиться читать, не освоив азбуки?

Сергей КОЧЕТКОВ,
житель СВАО:

- Сейчас настолько безобразно и быстро ездят, что ожидать транспорт на остановках трамвая становится небезопасно. Таковы, например, остановки «Больница № 6» и «Детская поликлиника» недалеко от метро «Щукинская». Может, имеет смысл сделать какие-нибудь ограждения?

Алексей РУДЕНКО,
инженер, ЗАО:

- Как ни странно, огромное количество ДТП на дорогах - проблема прежде всего социальная. Пока отношение участников движения и всех контролирурующих движение служб друг к другу не станет цивилизованным, законным, положение на наших дорогах изменится будет очень сложно. Поверьте, хамство и наплевательское отношение к ближнему - главные причины подавляющего числа ДТП.

Геннадий СИДЕЛЬНИКОВ,
директор 16-го автобусного парка:

- Нужно повысить качество подготовки водителей. Прекрасно знаю, что непрофессиональные водители, автолюбители, имеющие недостаточные навыки вождения, в ДТП попадают гораздо чаще опытных участников движения. Поэтому следует изменить стандарты и увеличить сроки обучения, ужесточить требования к сдаче экзаменов на водительские права.

ДОРОГУ ПЕШЕХОДАМ
И ТРАМВАЯМ! стр. 17