

С ИНФОРМ БЮРО

КОНКУРС НА ПЯТЬ НОВЫХ ПАМЯТНИКОВ

Депутаты Мосгордумы в среду, 13 июля, утвердили перечень новых памятников городского значения, которые будут установлены в столице в ближайшие годы. Всего таковых пять.

Памятник дипломату, ученому и просветителю Антиоху Кантемиру установят в районе Китай-города на территории Заиконоспасского монастыря, где располагался первый вуз Москвы - Славяно-греко-латинская академия. Вблизи Симона монастыря появится скульптурная композиция в честь героев Куликовской битвы Пересвета и Осляби.

Памятник легендарному адмиралу Макарову воздвигнут на улице, носящей его имя. А в сквере на пересечении Университетского проспекта с проспектом Вернадского будет установлен памятник рок-певцу и композитору Виктору Цою.

Проекты всех пяти памятников планируется отобрать на открытом конкурсе. Точные сроки их возведения должна определить городская комиссия по монументальному искусству.



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

Артур КЕСКИНОВ: СИСТЕМА ЖКХ МОСКВЫ – ОДНА ИЗ СОВЕРШЕННЫХ В РОССИИ

- Что принесете нового в работу департамента?

- Ничего принципиально нового. Система городского хозяйства в Москве – одна из совершенных в России. Моя задача: отлаженная годами система должна работать нормально.

- Какие проблемы вы намерены решать в первую очередь?

- Проблему энергосбережения. Выполнение постановления правительства № 77 по установке узлов учета необходимо взять под жесткий контроль. По моим прогнозам, к 1 сентября программа будет выполнена не более чем на 60 процентов.

Много вопросов с квартирными приборами учета. Диспетчерские завалены заявками на установку квартирных счетчиков. Более чем в 30 районах диспетчерские службы отказываются выполнять эти заявки. Надо разбираться с причинами

отказов. Что это: нежелание или неумение наших низовых структур разумно объяснить людям, как подключить счетчик? Такая ситуация дискредитирует и коммунальную службу, и идею перехода потребления энергоресурсов на индивидуальный учет.

Сложнейшая, на мой взгляд, проблема – выбор собственниками способа управления жильем. Если мы кардинальных мер не примем, не определим общие правила игры в рамках нового ЖК, то у меня есть большие опасения, что на рынок услуг могут прийти фирмы-однодневки и растащить систему ЖКХ. Город должен разработать систему критериев, чтобы компании, которые будут участвовать в конкурсах, проходили жесткий отбор на профессионализм, укомплектованность оборудованием и материалами.

- Как отразится на работе департамента ликвидация ГУПов?

- ГУПы, которые сегодня являются обременением для города, должны быть ликвидированы. Но ликвидация ГУПа – не физический акт, а юридический. Например, ту же ДЕЗ либо акционизируют, либо переведут в другую юридическую форму. И на общих основаниях она будет участвовать в конкурсах.

- Как думаете бороться с коррупцией в своей отрасли?

- Разговоры о коррупции процветают «карманные» конкурсные комиссии. Считаю, что в комитеты по проведению конкурсов должны входить независимые эксперты. Так мы сделали в ЦАО: ввели в состав комиссии представителей от союза предпринимателей и промышленников, от союза малых предпринимателей, от профсоюзных организаций. Это общественные

организации. Чем больше независимых членов комиссии, тем она менее подвержена коррупции. Я буду настаивать на создании специального управления, которое будет заниматься организацией и проведением конкурсов.

- В коммунальных службах еще немало работников, которые не отличаются вежливостью. Как будете решать эту проблему?

- То, что в ЖКХ много людей, наплеватьски относящихся к своим обязанностям, это факт. Но разбираться надо с каждым конкретным случаем. Грубиянов и хамов будем гнать из системы. Вместе с тем должен замечать, что не департамент должен решать проблему по каждому нашамившему диспетчеру. Лучше это делать на месте.

Василий ДВОРЫКИН

СРЕДА, 13.07

ДО АЭРОПОРТА ДОБРАЛСЯ ПОСЛЕ ТАРАНА

Скоростной поезд, курсирующий по маршруту Москва – аэропорт Домодедово, в четверг, 14 июля, столкнулся на путях с грузовиком. Такое с поездом-экспрессом МЖД произошло впервые.

ЧП случилось в 10.47 на охраняемом переезде, оборудованном автоматическими подъемниками-блокираторами, на 6-м километре павелецкого направления. Грузовик ЗИЛ-130, принадлежащий столичной фирме «Мосхлебтранс», по неизвестной причине оказался в это время на рельсах.

Скорее всего машина выехала на них, когда путь был еще свободен, а потом вдруг заглохла. Курсирующий без остановок скоростной состав на полном ходу в нее и врезался.

К счастью, во время тарана экспрессом грузовика пострадавших нет. Если, конечно, не считать разбитого грузовика. Поезд же не получил серьезных повреждений. После 10-минутной задержки он продолжил свой путь.

«РУСИЧ» ПРОПИСАЛСЯ В ФИЛЯХ

Окончание. Начало на стр. 1

- Не хотите похвастаться своим детищем? – поинтересовались мы у присутствовавшего на презентации главного конструктора Мытищинского завода «Метровагонмаш» (именно на этом заводе создан «русич», как, собственно, и большая часть нынешнего подвижного состава метрополитена) Алексея Грицаева.

- «Русич» действительно можно назвать метропоездом XXI века, - рассказывает Алексей Иванович. - В кабине вы уже были, то есть видели установленный там цифровой информационный комплекс. Именно он управляет и электро-табло, которыми оборудованы салоны вагонов, и звуковым сопровождением. Пассажиры метро жалуются на повышенный шум в вагонах. Обычный уровень шума в вагоне равен 96 децибелам. А в «русиче» этот показатель снижен до 72 децибел. Новая система пневматической подвески позволила значительно уменьшить тряску и вибрацию поезда. На «русиче» впервые установлена климатическая установка. Действует система принудительной вентиляции. Работает система поддержания температуры в холодное время года. Если в вагоне температура опускается ниже + 17 градусов, автоматически включаются тепловые пушки.

Надо отметить, что «русичи» специально предназначены для перевозок на открытых участках метрополитена, хотя отлично работают и в тоннелях. Полтора года назад первые трехвагонные «русичи» взяли старт на Бутовской линии так называемого легкого метро. Если длина традиционных вагонов – 19 метров, то бутовские «русичи» в полтора раза длиннее. Двухсекционные вагоны «русичей» филиевских чуть больше – 28,15 м. На Филевской линии метро будут ходить четырехвагонные составы, равные по длине прежним шестивагонным поездам. Эксплуатируемые на Бутовской линии составы оборудованы двигателем (на профессиональном языке – асинхронным тяговым приводом) английской фирмы «Аль-стом». На новых филиевских «русичах» установлены двигатели,

изготовленные на «Метровагонмаше».

- На сегодняшний день Московский метрополитен располагает 4300 вагонами, - добавил, отвечая на наш вопрос, заместитель руководителя Московского метрополитена, начальник службы подвижного состава Александр Никитенко. - Самые старые из них – 1965-1969 годов выпуска. Основную массу используемых ныне вагонов начали выпускать в 78-79-м годах и производят до сих пор. Мы берем курс на замену подвижного состава. На Бутовской линии функционирует 13 новых поездов. На Филевской линии планируем в этом году пустить пять «русичей». В перспективе, при благоприятной финансовой обстановке, мы намерены полностью обновить подвижной состав метрополитена в течение трех-пяти лет.

Заходим в поезд. Здесь еще не выветрились заводские ароматы. Длинный салон, выдержанный в кремовых тонах. Две секции вагона соединены «гармошкой» - гибкой вставкой (внешне напоминающей ту самую «гармошку», что используется в сочлененных «икарусах»). Ярко-желтые входные двери.

Поезд мягко трогается с места. Оживает информационное табло – бегущая строка сообщает о следующей станции метро. Над дверями салона – схема линии метро, снабженная цветовой индикацией. Включается вентиляция, смонтированная на потолке вагона. Мы проезжаем «Багратионовскую», «Фили», притормаживаем на «Кутузовской».

На платформе много людей. Ничем наш народ не удивишь. Пассажиры деловито придвинулись к краю платформы, ожидая, когда двери вагонов распахнутся. Новый ультрасовременный состав? Ну и что, теперь каждый день что-нибудь меняется.

- Двери-то открой, чудик, - раздраженно машет руками машинисту дородный мужчина.

Подождале немного, уважаемый. «Русичи» уже прописались на Филевской линии. Скоро они примут трудовую вахту у «коллег-ветеранов». Пора пришла.

Владимир РАТМАНСКИЙ

Вопросы исчезают, когда видишь табличку: «Внимание. Испытание разметочных материалов. Контрольный участок 200 метров».

Впервые за последние пять лет в Москве проводятся столь масштабные контрольно-полевые испытания эмали, нитрокраски и термопластика для нанесения дорожной разметки. 25 организаций представляют свои материалы, свои машины и свою технологию для данного вида работ на столичных улицах.

- На сегодняшний день в Москве при разметке используется около десяти видов материалов, - поясняет ситуа-



«ЗЕБРУ» - ПОД КОНТРОЛЬ

Автомобилисты, попадающие в эти дни на улицу Знаменские Сады (Северное Бутово) и на Пятницкое шоссе в районе улицы Дубравная, с удивлением снижают скорость. И есть от чего: на этих участках дорожное полотно испещрили огромные, более ста метров в ширину, пешеходные переходы. Да еще легли они не вдоль, как обычно, а поперек движения машин. Ко всему прочему белые линии перемежаются с желтыми, словно здесь, посреди трассы, располагаются и остановки общественного транспорта.

цию советник генерального директора ГУП «Доринвест» Александр Дронов. - Мы на этом конкурсе даем возможность подрядным организациям в разы увеличить это количество. Чтобы потом по итогам испытаний сузить разном образом до минимума.

Подрядчики не преминули воспользоваться предложением Департамента жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства города, который поручил провести нынешние испытания Доринвесту и Центру мониторинга дорог и дорожных технологий. Всего на этот своеобразный аукцион попало 52 материала. В этом ряду и эмаль, и нитрокраска с посыпкой стеклосашинами, и желтая краска для остановок общественного транспорта.

- Выбрать будет из чего, - подытоживает общее мнение и генеральный директор научно-производственного центра «МДорконтроль» Влади-

берется проба (образец) материала для дополнительных лабораторных исследований.

Полосы наносятся как машинами, так и вручную. Собственно, подобное разнообразие хорошо тем, что улицы в Москве тоже разные, где-то необходимо гнать погонные метры и без современных машин не обойтись, а где-то необходимо нанести лишь некоторые элементы разметки. Используют дорожники и подручные материалы: чтобы линии получались ровными, некоторые подрядчики наносят на асфальт сначала липкую ленту, очерчивая ею границы будущей «зебры», а лишь затем пускают в работу оператора. Есть воздушное напыление, когда краска перемешивается с воздухом, - но в этом случае у пешеходников, как правило, оказываются размытыми края. Более предпочтительно в этом ряду выглядят машины, которые подают краску под давлением, добываясь при этом идеальных границ линии. Эстетический вид наших улиц после нанесения разметки - это так же немаловажный фактор при подведении итогов конкурса.

- Разметочные линии, конечно, наносятся для обеспечения безопасности движения, а не для того, чтобы по ним ездить, - констатирует В. Свежинский. - Но в данном случае нам важно, чтобы как можно больше машин проехало по нашей экспериментальной разметке. Будем держать «зебру» под контролем.

Мария ИВАНОВА
Фото автора

ПЯТНИЦА, 15.07

ОСТОРОЖНО, РАДИОАКТИВНЫЕ ЯГОДКИ!

Более двух центнеров радиоактивной черники и других ягод, а также грибов сняли с продажи на рынках столицы контролеры ветеринарной службы за первую декаду июля. Об этом в пятницу, 15 июля, сообщили в Московском объединении ветеринарии.

Самая большая партия радиоактивных «даров леса» - 150 килограммов - была завезена на Новопеределкинский рынок (ЗАО) из Владимирской области. Еще 30 килограммов «фонящих» ягодок пришло на рынок «Дастэн» (ЮВАО) и «Багратионовский» (ЗАО) из Белоруссии. Остальное привезли на рынок «Кристалл» (ЗАО) и Зеленоградский крытый рынок из Украины и Нижегородской области.

Ветинспекторы настоятельно рекомендуют москвичам не покупать никакие «дары природы» (ягоды и грибы) с рук.

«МС» - Интерфакс