

Не поспоришь, что и лужи на дорогах, и просевшие водосточные решетки портят настроение пешеходам, автомобилистам и самим коммунальщикам. Но привычные «кто виноват?» и «что делать?» тут едва ли уместны. Виноватых много, а делать-то по сути надо одно: модернизировать систему столичного водостока, уборки улиц, насыщать парк коммунальных машин современной техникой. Об этом мы беседуем с генеральным директором ГУП «Мосводосток» Андреем РАЗОРЕНОВЫМ.

О сень побаловала нас теплом и, наверное, дала передышку вашим службам?

— Мой рабочий день начинается со статистических сводок. Вот последняя: число забитых грязью водосточных решеток — 621, 649 и так далее. Всего в городе сто тысяч водосточных решеток, из них неисправных — около 0,5 процента.

— Недавно мы готовили репортаж об уборке улиц и пытались найти хотя бы одну забитую грязью водосточную решетку, но не нашли...

— Сегодня их по городу штук 500 и отыскать можно. Наша служба, которая надзором занимается и пешком каждый день ходит, — она-то их и обнаруживает. Мы их сразу приводим в порядок, но через месяц появляются новые и примерно в том же количестве. Одна из причин — хулиганство строителей, которые воду со стройплощадки вместе с песком качают в наши решетки. Да и жители привыкли кидать в водосточные решетки мусор и окурки. От одного окурка трагедии не будет, но если их миллион в день — уже проблема. Часть из них попадает в Москву-реку, и наши речные дворники на специальных суденышках гоняются за ними. Ведь не везде у нас имеются очистные сооружения. Мы их строим там, где возможно, где есть место. Но в центре, например, на подземной речке Неглинке, спрятанной в коллектор, очистное сооружение воткнуть негде. Проблема... Проб-

ПОДТОПЛЕНИЕ В ЗАКОНЕ



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

лема и в том, что у дорожников нет вакуумной уборочной техники...

— То есть?

— Вакуумная уборочная машина не только подметает щеткой мусор, но и, как пылесос, втягивает его в себя. Обычная, привычная глазу «чистелка» смахивает мусор на обочину на лотковую часть, где наши водосточные решетки. Результат — решетки забиты. Когда затягивается период без дождей, то мусор налипает на стенки колодезцев, коллекторов. Стоит пройти дождю — и на поверхности Москвы-реки от этого мусора, сметенного в водосточную систему, появляются радужные пленки.

— А санкции, штрафы? Можете ли наказать плюющих, что называется, в колодезь?

— В том-то и дело, что строители, например, пойманные за руку, признают, что они забили водосток, но не хотят его

восстанавливать. Мы привлекаем на помощь объединенные административно-технические инспекции. С некоторыми строительными организациями придется выяснять отношения в суде. Забитый водосток вблизи стройки надо, по большому счету, не просто чистить, а перекладывать заново. Но город большой, всех нарушителей не переловишь. Тем более что у нас приходится два инспектора на округ... А что касается жителей, дворников, забивающих водосток листвою, то можно лишь взывать к их совести и разуму, вести просветительскую работу...

— Синоптики грозят дождями, ненастьем, похолоданием. Вы готовы к работе в экстремальных метеороусловиях?

— Если зарядит дождь, мокрый снег, по 10-15 миллиметров осадков в сутки — не страшно. Лужи будут на дорогах, но не мои...

— А чьи же?

— Допустим, на дороге по соседству две чистые водосточные решетки, а между ними — лужа. Это называется нарушение вертикальной планировки. Кто спроектировал эту низину, впадину? Строители? Дорожники? А может, рабочие асфальт в спешке неправильно уложили... Обратите внимание: в центре много домов с арками. Как арка, так под ней обязательно низинка, а в ней лужа. Далеко ходить не надо: чуть ли не напротив моего окна, здесь же, на Новокузнецкой... И люди вынуждены их обходить, порой по проезжей части... Особенно когда идут сильные дожди. Если выпадет, скажем, 70 миллиметров за два часа — мы можем утонуть, но... В строительных нормах и правилах прописано, что при сверхнормативных осадках могут быть кратковременные подтопления. И проекти-

ровщик придерживается этих норм. Он бы и хотел заложить водосточную трубу диаметром 800 миллиметров, а не 600, как обычно, — не положено!.. Ни одна экспертиза такой проект не пропустит. Мы строим коллекторы в расчете на то, что они два раза в год могут подтопить город. Не на час, конечно, а на 15-20 минут. Дождь прошел, и водосточная система сработала... Сегодня у нас уже другие требования. Лужи нас раздражают. Хотим комфортно жить. Но давайте тогда изменим СНиП. Пусть федеральные власти решат вопрос. Дело — в бумажке... И луж станет меньше.

— Если современные проектные решения не отвечают требованиям дня, то что говорить о старых коллекторах, сооруженных 50, 100 лет назад? Их ведь, наверное, необходимо менять. Чем раньше, тем лучше...

— Конечно, менять! У меня хронический недоремонт. В год надо менять 30 километров сетей, а я делаю 3... У меня сети позапрошлого века, примерно 10 процентов. Их должны были заменить 50 лет назад. Работа дорогая, у города денег не хватает, и мы каждый год просим... Мы каждый раз намечаем бюджетное финансирование исходя из необходимого минимума. А получаем — процентов двадцать... На капремонт, на перекладку сетей в год необходим миллиард рублей, а реально выделяют 400 миллионов.

— И что в результате?

— Провалился коллектор подземной реки Рачки. Я давно такого провала не видел. 9 метров глубиной и длиной 17-20 метров. Построен он в позапрошлом веке из кирпича... Это ж бог знает что! И рухнул он в самом центре на Яузской улице. Нам город дал срок восстановить за три дня. Мы уложились в полтора...

— Но ведь подобные провалы можно прогнозировать...

— Да, мы писали о необходимости его ремонта 10 лет подряд. Был проект. Но как всегда: позаботились, чтобы наверху было красиво, а то, что внизу, — подождет.

— И дождалось...

— Старые коллекторы сыплются: Знаменку возьмите, Гончарку. Слава богу, сделали второй коллектор Неглинки. А до того троллейбусы по окна на Трубной площади заливали. У меня даже есть фотография. Теперь об этом забыли как о страшном сне. Нельзя откладывать все на потом. Потом будет поздно...

Беседу вел Александр АСТАФЬЕВ

...И ПОДНИМАЕМ АВТОБУС ЛОПАТОЙ

Столичный ГУП «Мосгортранс», занимающийся пассажирскими перевозками в городе, имеет в своем распоряжении порядка 5200 автобусов, свыше 1570 троллейбусов и 860 трамваев. Представьте себе, автобус на линии вышел из строя. Сотня пассажиров из этого автобуса штурмует другие машины. Непорядок. А если сломался трамвай, и следующие за ним вагоны вынуждены выстраиваться в километровую очередь? Во всех этих критических ситуациях необходимо вмешательство службы быстрого реагирования. Есть такая служба...

Мы находимся под эстакадой, расположенной на пересечении Садового кольца и Цветного бульвара. Будто морские валы, текут мимо, по магистрали, огромные транспортные потоки. «А на берегу» находится центральный дежурный пункт технической помощи спецавтобазы Мосгортранса. Слово осенние листья в парке, застыли на приколе желто-красные «аварийки» — тягачи, эвакуаторы, «развозки» — машины, доставляющие новые баллоны взамен проколотых шин. Вот как раз возвратился из очередного рейса мощный МАЗ необычной конструкции.

— Это так называемый кантователь, или эвакуатор транспорт-

ных средств, — объясняет наш гид, главный инженер спецавтобазы Михаил Федоренков. — У нас всего четыре таких агрегата, первый получили в мае нынешнего года. Посмотрите, эта машина снабжена двумя лебедками грузоподъемностью 12 тонн. Кроме того, в ее арсенале — выдвигной механизм (мы называем его лопатой), позволяющий поднимать переднюю часть автобуса и буксировать его, коль скоро отказало, например, рулевое управление. Этот тягач способен вытаскивать любую технику даже из кювета. Нам очень не хватало подобных машин. Ведь до того мы пользовались только КраЗами — могучими тягачами, оснащенными, однако, значительно менее эффективными

подъемными и буксировочными приспособлениями.

— Конечно, эта машина дорогая, стоит она порядка четырех миллионов рублей, — вступил в разговор заместитель директора автобазы по технической помощи Олег Романов. — Но мы ожидаем, что в этом году наш парк пополнится еще двумя такими эвакуаторами. Для города же, полагаю, достаточно десяти этих дельных машин.

— Отличная машина, — добавил водитель Анатолий Яркин. — Есть, правда, небольшие конструктивные недоработки, но на заводе обещали их устранить.

Итак, спецавтобаза — это что-то вроде МЧС для наземного

общественного пассажирского транспорта. Что ни рейс, то импровизация, формулирует Федоренков. В самом деле, то вышедшую из строя машину так развернуло, что не знаешь, с какого бока к ней подбраться. Или поломка столь нестандарт-

Между прочим, вагоны весят от 20 до 28 тонн. Дело в том, что новое Краснопресненское трамвайное депо, расположенное в Строгине, не связано рельсовыми путями с ремонтными заводами города. Вот и приходится затащить трамвай на специ-



ФОТО ЭДУАРДА ЛАПОВКА

ная, что голову ломаешь, пока ее устроишь. Обрыв контактного провода, и троллейбус встал как вкопанный посреди дороги. Надо срочно оттащить машину под исправную контактную сеть. А ведь действовать следует быстро, в экстренном режиме.

Особая песня — эвакуация (буксировка) вышедших из строя трамваев. На спецавтобазе — пять тягачей, приспособленных для этих целей. Кроме того, в наличии тягачи, предназначенные для перевозки трамваев.

альную платформу, а с нее — на тягач. Трамвайные операции эти разрешено производить только ночью.

Яркин припомнил случай, когда на Ленинградском шоссе, в районе Химок, самосвал врезался в мост и повредил его. Работали буксировщики Мосгортранса. Они растаскивали машины, когда случилась трагедия в столичном аквапарке в Ясеневе. Они тянули троллейбусы сквозь сцепление на Дубровке. А энергетический кризис? Всю ночь база действовала в авраль-

ном режиме — перетаскивали в дело и парк троллейбусов и трамваев, помогали сотрудникам ГИБДД и МЧС. Эти опытные ребята со спецавтобазы — импровизаторы транспортного дела. Без них огромный город был бы беспомощным.

Всего на автобазе работают около 760 человек. Двести с лишним занимаются технической помощью «занемогшим городским извозчикам». В столице на данный момент — двадцать один пункт техпомощи. Эти пункты разбросаны по всему городу — в Бутове и Тушине, Медведкове, Выхино, в районе площади трех вокзалов и т.д. На каждом пункте командует мастер.

Однако же этому большому транспортному ансамблю никак не обойтись без дирижера. Есть дирижер — это диспетчерская. Диспетчер получает заявки и сообщает мастеру, где ожидают «аварийку». Когда мы вошли в диспетчерскую, у «дирижерского пульта» дежурила Наталья Лозан. Она принимала очередную заявку. На экране компьютера — карта Москвы. Красные пятна на карте — «аварийки» на задании. Диспетчер может точно отследить маршрут следования машины.

— Осень матерееет, — прощаясь, заметил Федоренков. — А поздняя осень для нас, пожалуй, самая тяжелая пора. Да и зима, сами понимаете... Придется как следует попотеть. Впрочем, мы всегда на посту. Служба у нас такая — аварийная...

Владимир РАТМАНСКИЙ