

С ТЕХНОЛОГИИ

ВОЗДУХ БУДЕТ ЧИЩЕ...

Парк городского транспорта, работающего на экологически чистом топливе, будет существенно расширен. Конкретно речь идет об автомобилях, использующих в своих двигателях диметилловый эфир.

Как утверждают специалисты, автомобили, работающие на диметилловом эфире, легко заводятся в любую погоду. Состав выхлопов у них на порядок чище, чем у бензиновых аналогов. По составу эти выхлопы соответствуют экостандарту «евро-2».

В Москве на сегодняшний день зарегистрировано около 200 тысяч грузовиков и автобусов, выбросы от которых на 80 процентов опасны для окружающей среды. Машины в основном работают на дизельном топливе.

Однако если мы переведем их на газ, то, к примеру, машина «бычок» в 3-4 раза сократит выбросы оксидов азота и черного дыма из выхлопной трубы, являющиеся самыми вредными для здоровья человека, - рассказывает начальник отдела нефтепродуктообеспечения Департамента транспорта и связи столицы Игорь Чурсин.

По его словам, с 2004 года 30 «бычков» проходят испытания по внедрению диметиллового эфира как экологически безопасного альтернативного моторного топлива.

Установить специальное оборудование для использования этого топлива, конечно, дорого: около 100 тысяч рублей на одну машину, - пояснил Игорь Чурсин. - И тем не менее такие затраты целесообразны: экономия на нем, по сравнению с бензином, окупает все затраты на установку оборудования.

По итогам испытаний мэр Москвы недавно подписал постановление о выделении из городского бюджета 18-миллионного целевого кредита столичным транспортникам на закупку экологически чистых машин. В ближайшее время на дороги столицы выйдут не менее 18 таких машин.

Одновременно решено увеличить и число так называемых чистых автозаправок. Это пропан-бутановые АЗС.

Строительство таких АЗС в столице началось еще в 2001 году. Сегодня в городе их двенадцать. Десять расположены на МКАД, а две находятся на территории транспортных предприятий. Этого числа городу уже явно недостаточно.

Конечно, это сложные объекты, - говорит начальник отдела нефтепродуктообеспечения Департамента транспорта и связи. - Только на оформление документации уходит около года. Но поскольку они оправдывают возлагаемые на них надежды, мы планируем существоющие бензиновые АЗС частично переоборудовать на заправку газом, а также строить новые станции.

Не менее 40 - такова перспектива на ближайшие годы.

...А ДОРОГИ НАДЕЖНЕЕ

Известно: дорожная разметка зимой очень быстро приходит в негодность. С одной стороны, это вызвано тем, что автомобилисты используют шипованную резину, которая в буквальном смысле стирает дорожный «рисунок». С другой - разметку портят антигололедные реагенты.

И вот теперь решено выбрать самую устойчивую в зимних условиях разметку. До конца нынешнего года, - сообщили «МС» в Московском автомобильно-дорожном институте (МАДИ), - разметку из 10 самых современных материалов испытают на стойкость в лабораторных условиях. Особое внимание ученые уделяют воздействию на эти материалы антигололедных реагентов. В конце концов, будет выбран самый стойкий.

Главное требование к этому материалу: изготовленная из него разметка не должна быть скользкой и покрываться льдом - чтобы не стать причиной аварий. После контрольно-полевых испытаний именно ее нанесут на многие столичные трассы.

Кстати, одновременно специалисты МАДИ протестируют и сами антигололедные реагенты. Из нескольких их видов, ныне используемых на дорогах, они выберут самые щадящие для разметки. Именно их в дальнейшем и будут использовать в Москве.

Геннадий АЛЕКСАНДРОВ



Как избавиться от пробок в городе? Как обеспечить горожан достаточным количеством удобных парковок? Короче говоря, что предпринимается столичными властями для того, чтобы улучшить ситуацию на дорогах? Об этом корреспондент «МС» побеседовал с первым заместителем руководителя Департамента транспорта и связи правительства Москвы Сергеем НИКОЛАЕВЫМ.

По его словам, каждое утро в Москву въезжает порядка 480 - 550 тысяч автомобилей, примерно столько же покидает город вечером. Ежегодно автопарк столицы увеличивается на 150 - 200 тысяч автомашин. В настоящее время на тысячу москвичей приходится порядка 300 машин. Согласно данным мировой практики, когда этот показатель достигает 500 машин на тысячу жителей, транспортная ситуация в крупном городе резко ухудшается. Столичное правительство занимается разработкой и реализацией целого комплекса упреждающих мер, способных не допустить транспортного коллапса в столице.

Власти городских агломераций всего мира давно борются с пробками на дорогах. Видимо, велосипед изобретать здесь не имеет смысла?

Конечно, хотя каждый крупный город имеет свои существенные особенности. Все мегаполисы проводят политику развития общественного транспорта в качестве альтернативы транспорту личному. Для этого на дорогах выделяются обособленные полосы, движение по которым разрешено только автобусам, полицейским и пожарным машинам, каретам скорой медицинской помощи. Например, введение таких обособленных полос в Париже привело к снижению за два последующих года количества зарегистрированного в городе личного автотранспорта на 6 процентов.

Городские власти работают над созданием в столице системы перехватывающих парковок. Эти парковки должны располагаться, во-первых, в районе МКАД - вблизи станций метро, остановок общественного транспорта и маршрутных такси. НИИПИ Генплана занимается ныне системой размещения данных парковок. Готовится соответствующая исходно-разрешительная документация уже по конкретным адресам. Мы понимаем, что на будущих перехватывающих парковках необходимо строить многоярусные паркинги, что требует немалых капиталовложений. Кроме того, перехватывающие парковки следует располагать и в районе третьего транспортного кольца, используя, к примеру, подэстакадные пространства. Эти парковки будут востребованы в случае ограничения въезда в центр столицы легкового транспорта.

Вы говорите о приоритетах для общественного транспорта. А захотят ли автомобилисты пересаживаться на автобусы и трамваи?

В данном случае волея неволей в крупных городах мира вводят систему экономического регулирования. Во-первых, постоянно растет стоимость бензина. А ведь известно, что расход топлива в городе на 25-30 процентов выше, нежели на загородной магистрали. Говорить о возможности введения платы за въезд в центр Москвы пока явно преждевременно, хотя опыт подобного рода в Европе имеется. В Лондоне ввели плату за въезд в центр бри-

танской столицы. Тариф оказался приличным - восемь фунтов стерлингов. Конечно, лондонцы были весьма недовольны этим нововведением. Однако в течение последующих полутора лет количество пробок не только в центре Лондона, но и на подходе к режидной зоне снизилось на 15 - 20 процентов. И данные опросов общественного мнения показывали, что, убедившись в действенности этой меры, 70 процентов жителей Лондона стали ее поддерживать.

Кроме того, разрабатываются технологии оплаты парковки посредством мобильного телефона. Мы ведем переговоры с операторами сотовой связи о возможности создания так называемой платежной платформы. По телефону отправляется SMS-сообщение, при поступлении которого с вашего счета списываются средства за парковку. Оплата идет поминутно. Уезжая, отправляете SMS-сообщение, и списание денег прекращается.

ГРУЗОВИК В КОЛЬЦЕ НЕ ВИДЕН



ФОТО ЭДУАРДА ЛАПОВКА

Вернемся, однако, в наш любимый город. Мы говорили о создании перехватывающих парковок. А какова судьба парковок уличных? Когда будет налажена система взимания платы за парковку?

Основная для нас проблема заключается в том, что термина «парковка» вы не встретите ни в одном федеральном законодательном акте. Мы отлично понимаем, что существующая ныне система не отвечает интересам горожан, так же, как, впрочем, и столичных властей. Само собой, мы не ожидаем у моря погоды, а активно действуем, с тем чтобы сделать парковки цивилизованными. Как раз сейчас, наконец, изготовлен первый отечественный паркомат. Визуально он напоминает автомат по продаже билетов. Паркомат позволяет осуществлять оплату парковочного места как наличными деньгами, так и безналичным путем, посредством пластиковой карты. Автомат выдает чек. В чеке указывается время, в течение которого машина имеет право находиться на парковке. Этот чек кладется под лобовое стекло. В России до сих пор паркоматы на улицах города не устанавливали. Мы планируем установить первый паркомат на Тверской.

Но каким образом власти смогут контролировать паркоматы? Как вы узнаете, кто заплатил за парковку, а кто притворился - мол, знать ничего не знаю?

Понятно, что для этого нужно вводить систему санкций за отказ от оплаты парковки. В настоящее время депутаты Госдумы работают над внесением соответствующих изменений в законодательство. Мы действуем в параллельном режиме. Как будет осуществляться контроль? Этим, вероятно, займется либо одно из подразделений ГУВД, либо специально организованная муниципальная парковочная инспекция. Скажем, во Франции и Германии парковки контролируют муниципальные служащие, в Нидерландах - полиция. У нас уже имеются переносные приборы, при помощи которых инспектор по парковке, набирая на панели прибора номер машины, мгновенно получает сведения о том, заплатил или не заплатил за парковку владелец автомобиля.

Коль скоро мы заговорили о непопулярных транспортных запретах, ограничение на въезд в центр города грузового транспорта далеко не у всех вызвало прилив энтузиазма, не так ли?

Естественно, все новое

приживается постепенно, со временем. Однако это совершенно необходимая мера, и власти всех крупных городов мира пошли на подобный шаг. В том же Париже вы вообще в течение дня не увидите ни одного грузовика. Наша главная задача - максимально ограничить пребывание грузового транспорта в городе в дневное время. Нынче все городские службы перестраивают систему завоза товаров и грузов. Конечно, это требует решения целого комплекса дополнительных задач.

А если магазин находится на первом этаже жилого здания? Разгрузка товаров - это грохот, ругань, извините. Выспаться жильцы смогут?

В Мосавтотрансе уже применяются специальные приспособления для разгрузки товаров. Грузы доставляют в контейнерах. Задний борт машины открывается, устанавливается вровень с кузовом, на эту платформу выкачивается несколько контей-

ца Московской окружной железной дороги. Постановлением правительства Москвы № 717-ПП от 19 октября 2004 года с 1 декабря прошлого года введен запрет на въезд в центр города грузовых автомобилей грузоподъемностью более одной тонны. Въезд запрещен в центральную часть города, ограниченную третьим транспортным кольцом, а также на движение грузовиков с прицепами и полуприцепами по Садовому кольцу. Запрет действует с семи утра до десяти часов вечера. В городе создана Комиссия по оперативному рассмотрению вопросов, связанных с обеспечением режимов движения транспорта в столице. Возглавляет комиссию первый заместитель мэра в правительстве города, руководитель Комплекса городского хозяйства Петр Аксенов.

Одна из функций, возложенных на комиссию, - выдача пропусков на право въезда в зону ограничения

движения грузового транспорта. Такие пропуска выдаются, во-первых, грузовикам оперативных и аварийных служб - милиции, пожарной охраны, медицинских организаций и некоторых других, а также автомобилям, сопровождаемым патрульными машинами ГИБДД. Кроме того, допускается въезд в центр города специальной уборочной техники.

Определенные проблемы возникают с перевозчиками международных грузов. Мы работаем над тем, чтобы и их работа не мешала ночной графике движения. Конечно, пропуска получают грузовые автомобили, обслуживающие пункты питания детских садов и школ. Перевозчики мебели, доставляющие грузы по заказам горожан. Во всех остальных случаях мы требуем организовать доставку грузов в ночное время.

За период со 2 декабря 2004 года по 10 октября года нынешнего рабочая группа комиссии рассмотрела свыше 12 тысяч заявок на выдачу пропусков. В результате выдано около тридцати тысяч пропусков. В выдаче 37 тысяч пропусков отказано. Это сложная, но необходимая работа - в конечном счете в ней заинтересованы все жители города. Эффективная организация дорожного движения в столице наряду со строительством новых транспортных развязок предусматривает решение целого комплекса больших и малых проблем. А в результате транспортная обстановка в городе заметно улучшится.

Владимир РАТМАНСКИЙ

ОТ РЕДАКЦИИ. Прием заявок на выдачу пропусков для грузового транспорта производится контрольно-разрешительным отделом при Управлении ГИБДД ГУВД города. Отдел располагается на Большой Косинской улице, д. 1 «б». Заявки должны рассматриваться в течение пяти дней. Коль скоро документы в полном порядке, они передаются в рабочую группу Комиссии, которая в двухнедельный срок решает вопрос либо о выдаче пропуска, либо об отказе в подобной выдаче. По вторникам, средам и пятницам рабочая группа Комиссии с 10.00 до 13.00 осуществляет прием в том же офисе, где расположен контрольно-разрешительный отдел. Заметим также, что этот отдел имеет полномочия на выдачу одноразовых пропусков со сроком действия в течение одного дня. Выдача пропусков осуществляется бесплатно. Любые требования по оплате пропусков или процедуры их оформления являются незаконными.