

В Краснопресненском трамвайном депо столицы под эгидой Мосгортранса прошла представительная международная научно-практическая конференция «Современные конструкции и технологии трамвайных путей в Москве: перспективы развития».

В Москве пробки – такая паразитически свежая новость, не правда ли? А тут еще эти трамваи – медлительные, громохочущие, вибрирующие, тормозящие автомобильное движение на забитых до отказа городских магистралях. Не убрать ли этих электрических тихоходов со столичных улиц? Нет, заявляют столичные власти. Нет и еще раз нет – подсказывает опыт развития общественного транспорта многих зарубежных мегаполисов. В Америке и Европе уже переболели антипатией к трамваю и в последние годы, напротив, возродили трамвайное движение на современном уровне. Трамвай XXI века – скоростное бесшумное транспортное средство повышенной комфортности и провозной способности. Об экологических его преимуществах нечего и говорить.

А когда бесшумный трамвай появится в Москве? Как только будут модернизированы рельсовые трамвайные пути, отметили участники конференции. Дело это масштабное и дорогое, но необходимое. По словам одного из участников конференции, заместителя генерального директора ГУП «Мосгортранс» Степана Горячего, протяженность трамвайных путей в городе составляет 426 км. 95 процентов из них представляют собой шпально-щебеночную конструкцию – ту самую, к которой мы привыкли за долгие годы. Поскольку эта система предполагает большое количество стыков между рельсами, трамвай грохочет и вибрирует, автомобили при пересечении трамвайного полотна резко снижают

ТРАМВАЙ ВСТУПАЕТ В ВЕК СКОРОСТЕЙ

скорость. Вдобавок такие пути сложно убирать в снежное зимнее время года.

В последние годы, – сообщил Степан Григорьевич, – на наших дорогах появились литые резиновые панели повышенной прочности, которые используются при укладке верхнего покрытия пути. Они резко снижают уровень шума и значительно облегчают проезд трамвайных путей для автомашин.

Подобного рода панелями, изготовленными одной из финских компаний, обустроено уже шесть столичных переездов – в том числе на пересечении Нагатинской улицы и проспекта Андропова, проспекта Мира и ул. Б. Галушкина, улиц Каткова и Таллинской. Производство резиновых панелей налажено на московском машиностроительном заводе (ТМЗ). Его продукцией оборудованы уже 47 столичных переездов – на пересечении Лесной и Новослободской улиц, Симферопольского бульвара с Нахимовским проспектом, улицы Кржижановского с Профсоюзной и т.п. Тушинские панели, заметим, в 2,5 раза дешевле финских. Технический директор ТМЗ Александр Шалимов информировал участников конференции о том, что эти панели изготавливаются из резиновой крошки, по-

лучаемой в процессе переработки изношенных автопокрышек. Таким образом, это производство имеет еще и ощутимый экологический эффект.

Существенно снижают уровень шума и вибрации при движении трамваев также крупногабаритные железобетонные плиты. Они уложены, например, на Красногатырской и Солдатской улицах, на Открытом шоссе.

Одной из самых перспективных технологий при модернизации трамвайных путей, отметили участники конференции, является внедрение бесшумных путевых конструкций. Что это значит? Так называемые бесшумные рельсы, уложенные на резиновые подкладки, вмонтированы в желоба, встроенные в специальные железобетонные панели. Уровень шума при использовании такой конструкции составляет лишь семь процентов от привычного нам грохота. Эти современные блоки польского и чешского производства уже установлены на Лефортовском, Матросском, Строгинском мостах. А на Первомайской улице опробованы аналогичные блоки, изготовленные на столичном заводе «Моспром-железобетон».

Столичный трамвай в недалеком будущем ждут очень большие перемены.

Это связано с планами городского правительства по созданию сети скоростного трамвая. Выступая на конференции, замначальника отдела перспективного развития городского пассажирского транспорта МосгортрансНИИ-Ипроект Георгий Новиков сообщил, что первой проектируемой линией московского скоростного трамвая станет ныне действующая трамвайная ветка 10-го маршрута из Строгина к станции метро «Щукинская». Следующая намеченная к разработке линия появится в Южном округе столицы и пойдет из Западного и Восточного Бирюлева к станции метро «Правая». Еще одна скоростная линия протянется вдоль шоссе Энтузиастов из районов Восточного округа Ивановское и Перово к одноименной станции метро. Наконец, самая протяженная линия скоростного трамвая (ее длина ориентировочно составит 13,5 км), по замыслам разработчиков, свяжет районы Северного и Северо-Восточного столичных округов – Левобережный и Ховрино, Западное и Восточное Дегунино, Дмитровский, Бескудниково и другие.

Средняя скорость общественного транспорта в городе не превышает 16 км в час, – сказал Георгий Аркадьевич. – Средняя скорость движущегося по обособленной полосе скоростного трамвая составляет от 20 до 38 км/ч при провозной способности от 14 до 22 тыс. человек в час при движении в одном направлении. К тому же стоимость создания сети скоростного трамвая и сроки реализации этих проектов существенно ниже, чем при возведении новых станций метрополитена.

Таким образом, столичный трамвай вступает в новую эпоху своего развития.

Владимир РАТМАНСКИЙ

ИНФОРМ БЮРО

ИСПЫТАНИЕ МОРОЗОМ

Мэр Москвы Юрий Лужков в субботу, 21 января, в ходе традиционного объезда столицы заявил, что работа служб городского хозяйства столицы в условиях экстремальных морозов заслуживает «твердой удовлетворительной оценки». Мэр дал гарантию, что жители столицы будут и впредь обеспечены теплом, горячей и холодной водой.

Единственное, чем остался недоволен мэр, это работа наземного общественного транспорта. По словам мэра, москвичей не может устроить низкая температура в машинах Мосгортранса.

СУББОТА, 21.01

СЖЕЧЬ СЕБЯ НЕ ДАЛИ

Один из гостей столицы – 50-летний приезжий из Украины – попытался в воскресенье, 22 января, совершить поджог здания одного из окружных ГИБДД. Случилось это в СВАО.

Мужчина пришел в ГИБДД с требованием вернуть ему машину со штрафстоянки. Получив отказ, он разлил по одному из помещений из пластиковой бутылки бензин и попытался его поджечь. Это, к счастью, не удалось: дежурные милиционеры вовремя скрутили злоумышленника. Он доставлен в следственный изолятор. Против него возбуждено уголовное дело.

ВОСКРЕСЕНЬЕ, 22.01

МЖД: ИТОГИ РЕМОНТА

Московская железная дорога (МЖД) в понедельник, 23 января, подвела итоги ежегодной ремонтной кампании объектов своего пассажирского хозяйства.

Как сообщили в пресс-службе МЖД, из семи отделений магистралей, на которых в прошлом году велся ремонт, самый значительный объем работ осуществила центральная дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Московского региона. Из находящихся в ее ведении 108 вокзалов и 1251 платформ отремонтированы 14 вокзалов и 72 платформы. В частности, завершено обустройство участка Москва-Киевская – аэропорт Внуково, а также Савеловского вокзала столицы.

ПОНЕДЕЛЬНИК, 23.01

ЭВАКУАЦИИ НЕ ПОТРЕБОВАЛОСЬ

Теплоснабжение 30 зданий на юго-востоке Москвы, прерванное в результате аварии, полностью восстановлено, сообщил утром во вторник, 24 января, оперативный дежурный МЧС РФ. Авария была ликвидирована в 6.00. По факту аварии Лефортовская межрайонная прокуратура проводит проверку.

В результате аварии в понедельник вечером на теплотрассе на юго-востоке Москвы без тепла остались четыре жилых и 23 административных здания, а также общежитие, поликлиника и детский сад. Повреждение произошло на магистральной теплотрассе на Рязанском проспекте у дома № 5.

Эвакуация жильцов не проводилась, поскольку с помощью нагревательных приборов, установленных в подъездах, в домах удалось поддерживать нормальную температуру.

«МС» - Интерфакс

ВТОРНИК, 24.01

-13 процентов - этого для энергетиков достаточно или опять мало?

Мы намечали повысить тарифы почти на треть, но Региональная энергетическая комиссия Москвы внесла свои коррективы. И все же мне хотелось бы, чтобы люди поняли: деньги, которые вкладываем в энергетику, идут не на зарплатные выплаты работникам. Даже если бы мы вовсе перестали платить зарплату, тарифы снизились бы всего на десятую часть. Тарифы – ключ к повышению надежности эксплуатации оборудования, росту нагрузок, ключ к решению всех проблем. Наша компания обеспечивает энергией 80 процентов москвичей, и ее тарифная политика тесно связана с общей ситуацией в энергетике. Тарифы в среднем выросли лишь в соответствии с инфляцией, однако это не только позволит компенсировать подорожавшее топливо, но и даст возможность городскому правительству перераспределить бюджетные средства на социальные нужды.

Отчего растут тарифы?

Причины известны – инфляция, энергоресурсы дорожают, снижается эффективность их использования. Сегодня

ПОЧЕМ СТОЛИЧНОЕ ТЕПЛО?

С 1 января начали действовать новые тарифы на оплату горячей воды и тепловой энергии, отпускаемой ОАО «МОЭК». Их рост к уровню прошлого года составил в среднем 13 процентов. Если в 2005 году жители Москвы оплачивали 63 процента услуг ЖКХ, а остальное добавлял городской бюджет, то в нынешнем году доля граждан составит 75 процентов. Прокомментировать этот факт мы попросили заместителя генерального директора «МОЭК» по экономике и финансам Владислава ЧЕРНОГО.

Производство продукции требует больше энергии, чем прежде на ту же сумму. Тепловые мощности в энергетике используются в среднем лишь на 30 – 40 процентов. Логика заказчиков энергоресурсов проста: на всякий случай проси побольше. Но мощный котел и стоит дороже, и расходы на его обслуживание соответствующие. А за все это в конечном счете платит население.

У нас много говорят об экологии, а когда энергии не хватает, то принимаются отключать потребителей. Где же энергосберегающие технологии?

По расточительности мы давно обогнали самые передовые страны. В нашем офисе проходит через все этажи одна труба отопления. При такой системе на верхних этажах жарко, там открывают форточки, потому что иначе регулировать тем-

пературу нельзя, а внизу – холодно. В свое время кто-то подумался сэкономить на «лишней» трубе... И до сих пор есть проектировщики и строители, которые уверены, что чем дешевле – тем лучше. Во что обходится эксплуатация такой техники, их не интересует.

Между тем за рубежом совсем иначе относятся к энергоресурсам. В США мне рассказали такую историю: когда в Калифорнии стали ощущать нехватку электрических мощностей, то энергетическая компания вместо строительства новой электростанции предпочла бесплатно раздать населению энергосберегающие лампочки, которые потребляют меньше энергии. Это оказалось дешевле.

Как ни странно, в богатых государствах экономия давно вошла в быт. Стоит на электроплите кастрюля – плита греет, убрали – она отключилась. То же и в подъезде: человек вошел в подъезд – свет включился, поднялся в квартиру – выключился. И уж, конечно, никому не придет в голову воровать в подъездах лампочки. Так что прямое

отношение к энергосбережению имеет и культура.

Что нас ждет впереди?

Тарифы будут расти и впредь. Противопоставить этому можно только комплексную реформу ЖКХ: внедрять энергосберегающие технологии, повышать эффективность использования ресурсов. Энергии требуется все больше, а мощностей не прибавляется, потому что нет денег на их увеличение, и через два-три года мы это почувствуем. Значит, нужно стимулировать производство, которые могут и хотят заниматься энергосберегающими технологиями. Рост тарифов не так страшен, если мы станем меньше потреблять.

Да, рынок многое изменил в нашей жизни, слова «народнохозяйственный эффект» ушли в прошлое, каждый производитель борется за собственную прибыль. Но по-прежнему есть вещи, требующие государственного подхода и политической воли. Чем скорее мы это поймем, тем лучше будем жить завтра.

Евгений КРУШЕЛЬНИЦКИЙ

БЕНЗИНОВЫЕ АЛХИМИКИ



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

Департамент природопользования и охраны окружающей среды в прошлом году проводил полномасштабные проверки АЗС на предмет соответствия реализуемого моторного топлива экологическим требованиям. Из проверенных 227 АЗС на 49 станциях выявлены 82 некачественные пробы, из которых в 32 отмечено превышение концентрации свинца, в 32 – серы, в 27 – несоответствие октановому числу. Решено печатать черные списки тех, кто продает некачественное топ-

ливо. Работающим добросовестно будут присваивать знак качества – «Экологический знак». Но лишь такими мерами вряд ли можно исправить ситуацию.

Надо бороться не только с АЗС, но и с поставщиками некачественного бензина, – говорит руководитель департамента Леонид Бочин.

Это относится и к изготовителям топлива и в большей степени к оптовым базам. Зачастую полагаются они на территории воинских частей или в закрытых промыш-

ленных зонах, что затрудняет проверку. Эти перевалочные пункты называются малыми предприятиями. И именно они добавляют в топливо вредные добавки, чтобы увеличить октановое число, а значит, и стоимость бензина.

Химичат вовсе, – подытожил Леонид Бочин. – А недобросовестные общественные организации типа «Опоры» поднимают шум и говорят о том, что душат малый бизнес, когда мы пытаемся навести порядок в этой области.

Ольга МАТВЕЕВА

ВНИМАНИЕ!

Опубликованное в 1-м номере газеты «Московская среда» объявление о проведении ВО ГП «Технопромимпорт» открытого конкурса на заключение договора на право проведения обязательного аудита считать недействительным.