

«ТРУБА МАЯКОВСКОГО» ТРЕБУЕТ НАСТРОЙКИ

По всей видимости, уже в середине августа по обновленному Маяковскому туннелю начнется движение автотранспорта. Так по крайней мере обещают специалисты ГУП «Гормост», выигравшего тендер на капитальную реконструкцию «трубы Маяковского».

Работы начались здесь 11 мая, а по плану ремонт должен занять три с половиной месяца. Сейчас он в самом разгаре. Корреспондент «МС» решил посмотреть, как идут дела на стройке. На часах - практически полночь. Так что, выйдя из метро, я тут же окунулся в ночную жизнь столицы. По улицам туда-сюда ходят веселые компании, у памятника поэту, как обычно в это время, толпа молодежи, беззаботно потягивающей пиво. Город отдыхает после трудового дня.

Но не всем уготовлена такая приятная участь. На Садовом кольце кипит работа - идет ремонт Маяковского туннеля.

Мы можем заниматься этим только ночью, - объяснил менеджер отдела ремонта ГУП «Гормост» Владимир Лашкин. - ГИБДД все дневные работы запретила.

Оно и понятно. Утром, а особенно днем, здесь идет лавина машин. Не останавливать же движение. А дел на стройке хватает.

Перво-наперво необходимо сделать новую облицовку туннеля.

Тут мы решили использовать современные покрытия, - рассказывает В. Лашкин. - Старые бетонные панели, конечно, никуда не годятся. И не производятся они уже довольно давно. Да и по линии безопасности они не выдерживают никакой критики. Если автомобиль налетает на такую панель - разбивается вдребезги.

Впрочем, отправлять бетонных «динозавров» на кладбище сотрудники «Гормоста» не собираются. Даже такой антиквариат пойдет в дело. Например, его можно использовать для подпорных стенок у Воробьевского трубопровода, который находится рядом с Лужниковским мостом.

А что касается внешнего вида обновленного Маяковского туннеля, то тут дизайнеры поработали от души. Стенки будут наряжены в так называемые панели МАХ. Это очень удобный материал, легко моется, быстро заменяется да и прослужит как минимум семь лет.

Конечно, самое идеальное покрытие - это металлокерамика, - продолжает Владимир. - Лучшего материала для облицовки просто не найти. Он очень долговечный, а моется - одно удовольствие.

Но, к сожалению, Маяковский туннель в ближайшие годы не увидит такой роскоши. Уж слишком металлокерамика дорого стоит. Хотя Арбатскому туннелю и его «собрату» на Кутузовском проспекте повезло больше - там будет применена именно металлокерамика.

Конечно, как и в любом большом деле на реконструкции Маяковского туннеля тоже не обходится без проблем. Очень беспокоит сотрудников ГУП «Гормост» бортовой камень - он очень низкий. Если он таким и останется, то ходить вдоль туннеля будет небезопасно - того и гляди, какой-нибудь лихач бампером заденет. Но специалисты нашли выход. Решили приподнять бортовку на 65-70 сантиметров. И, пожалуйста, ходите сколько душе угодно.

Пока мы разговаривали, я краем глаза следил за работой строителей. Процесс похож на то, как повар делает бутерброд. Сначала снимаются экструзионы - старые панели. Там под ними находится железная арматура, скрепленная цементом. Все это нужно обработать, чтобы не было ни коррозии, ни трещин. Потом устанавливается каркас, и на нем уже крепятся новые панели МАХ. И так каждую ночь - меняется слой за слоем.

Но это не все заботы ремонтников. Они должны также обновить насосную станцию.

Мы собираемся заменить насосы на более мощные. И поставить самое современное оборудование, - поясняет Владимир.

Насосная станция находится в центре на разделительной полосе. И ее роль в жизни Маяковского туннеля очень важна. Вот представьте, прошли сильные дожди, вся вода, естественно, будет скапливаться в туннеле, и там можно будет проехать только на катерах и лодках. А благодаря насосной станции воду примут на себя водосточные решетки. Затем по трубопроводам она попадет в самую низкую точку и уйдет в специальный бункер, который один-два раза в месяц очищают специальными насосами. Чтобы эта система работала как часы, ее надо тщательно смонтировать и отладить. Но беспокоиться не стоит: у ГУП «Гормост» есть опыт в этом деле.

Главное сейчас - соблюсти график работ и сдать объект в срок. Кстати, автомобилисты могут тоже этому помочь, если проявят сознательность.

Днем мы устанавливаем специальные знаки и ограждения, - говорит В. Лашкин. - Но водители или их вообще игнорируют, или из-за невнимательности налетают на наши заборы. И рушат то, что уже сделано.

К счастью, в Маяковском туннеле таких случаев пока не было. И не будет, надеются строители.

Георгий ПАНИН

ДОМОСТРОЙ НЕДВИЖИМОСТЬ
НЕДВИЖИМОСТЬ ПО ПРАВИЛАМ

- Продажа, покупка, обмен квартир и комнат
- Приватизация
- Ипотека
- Жилье в кредит
- Юридическое сопровождение
- Страхование сделок
- Загородная недвижимость

ежедневно с 9.00 до 21.00
Бесплатные консультации 514-11-11

ДОЛОЙ УХАБЫ, И ТРЕЩИНЫ - ВОН!

На очередном заседании городского правительства, состоявшемся 18 июля в мэрии Москвы, рассматривалась программа ремонта столичных дорог на 2007 год.

Наверное, было бы излишне говорить, насколько важно для нашего города улучшение состояния дорог и магистралей, ведь нагрузка на дорожное полотно в столице вследствие резкого роста числа автомобилей в Москве многократно возросла. По словам выступавшего на заседании руководителя Департамента жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства правительства Москвы Артура Кескина, протяженность улично-дорожной сети в столице составляет 4525 км, общая площадь - 87,3 млн. кв. м. Ремонтируют этот асфальтовый океан свыше 400 подрядных организаций. В городе действует 35 асфальтобетонных заводов. Если в прошлом году в Москве было отремонтировано 9,5 млн. кв. м дорожного полотна, то в первом полугодии нынешнего в порядок привели уже 5,3 млн. кв. м дорог. А всего в 2006 году планируется отремонтировать около 14 процентов площади столичных улиц и магистралей.

Цифры цифрами, но москвичам важно, чтобы ремонт дорог проводился не только своевременно, но и качественно. Настоящим бичом городских магистралей стало образование колеи. По нормативу межремонтный срок капитального ремонта различных дорог составляет от 6,5 до 8 лет. Однако сколько в этот период приходится проводить дополнительных работ! Это и устранение различных дефектов и трещин, это и большие объемы ямочного ремонта.

С прошлого года в городе действует электронная информационная система учета дефектов дорожного покрытия, - отметил Артур Львович. - Она позволяет оперативно отслеживать эти дефекты и устранять в течение суток. Так, за последние полгода мы сумели устранить свыше 15 тысяч разного рода дефектов и локальных разрушений дорог. Планирование ремонтных дорожных работ станет значительно более эффективным с введением единой городской базы данных о техническом состоянии объектов дорожной сети. Эта база будет содержать сведения не только о параметрах объектов, но и информацию о проведенных за год обследованиях и ремонте.

Одним из основных факторов улучшения состояния столичных дорог является применение новых современных технологий ремонта и качественных материалов. Например, для эффективной борьбы с колеями необходимо использовать асфальтобетон-

ные покрытия повышенного качества, отличающиеся значительной износоустойчивостью. Свыше 16 процентов объема выполненных ремонтных работ, заявил А. Кескин, производились с применением так называемых щебеночно-мастичных асфальтов. Проводились эксперименты по применению для ремонта дорог холодного асфальта.

Но качество производимого некоторыми подрядными организациями ремонта дорог, заявил начальник ОАТИ города Иван Ищенко, оставляет желать лучшего.

Только в этом году нам пришлось применять к бракоделам 1100 различных штрафных санкций, - сообщил Иван Сергеевич. - Сумма штрафных санкций составила шесть миллионов рублей.

Помимо этого И. Ищенко обратил внимание на то, что порой используются не слишком качественные материалы для ремонта дорожных покрытий - щебень, асфальт, асфальтобетонные смеси. И. Ищенко предложил, в частности, ранжировать заводы, поставляющие городу асфальт, и закупать материалы только у добросовестных поставщиков.

Мы обсуждали сегодня добротный документ, - подвел итог дискуссии мэр Москвы Юрий Лужков. - Тем не менее я считаю, что его следует серьезно доработать. Суть в том, что в результате мы должны принять программу, позволяющую уже в 2007 году выработать новый принцип содержания дорог в столице. В-первых, необходимо создать систему обеспечения качества сырья, используемого для дорожных работ. Во-вторых, - систему контроля качества укладки, причем в процессе укладки дорожного покрытия, а не по завершении работ. Планирование ремонта дорог нужно построить на принципах, применяемых в строительстве. В городе ежедневно происходят десятки различных дорожно-транспортных происшествий. И нам приходится каждый день ремонтировать не менее ста метров одних дорожных ограждений. Все это надо учитывать. Мы должны четко понимать, что без применения технологических инноваций не сможем добиться должного качества ремонтных работ. Наконец, нам следует переходить к системе гарантированного обслуживания дорог. Пора понять: качество современных дорог - один из важнейших компонентов развития экономики. Хорошие дороги - бесперебойное движение, плохие дороги - заторы, аварии. Будем кардинально менять подходы... Программа должна быть доработана в десятидневный срок.

Владимир РАТМАНСКИЙ

М ИНФОРМ БЮРО

КАК В ЧИКАГО

Массовая драка с применением огнестрельного оружия произошла в субботу, 15 июля, на западе Москвы. События развернулись на территории садового товарищества «Речник» на Крылатской улице.

Около полудня между людьми, проживающими на территории товарищества, и работниками милиции вспыхнула потасовка. Прозвучало несколько выстрелов. Был ранен сотрудник правоохранительных органов. До этого пулевое ранение получил еще один участник событий. Оба госпитализированы и прооперированы. Милиция задержала 15 человек.

Судя по заявлению заместителя руководителя Росприроднадзора Олега Митволя, у его ведомства накопилось много вопросов к тем, кто проживает на территории «Речника». По некоторым данным, инцидент произошел в момент, когда милиция как раз занималась выявлением лиц, проживающих незаконно.

СВЯБОТА, 15.07

ЖЕРТВЫ СЛУЖАТ В МИЛИЦИИ

Сотрудниками Московского уголовного розыска задержаны семеро граждан Киргизии, совершивших изнасилование двоих женщин, служащих в милиции, сообщили в воскресенье, 16 июля, в правоохранительных органах.

В милицию обратились две женщины 1983 года рождения, сотрудницы одного из оперативных полков ГУВД Москвы. Они сообщили, что около семи неизвестных напали на них возле Шибавевского пруда в парке «Кузьминки», ограбили, изнасиловали и скрылись.

В ходе начавшегося расследования оперативниками Московского уголовного розыска насильники были задержаны. У них изъята часть похищенного.

ВОСКРЕСЕНЬЕ, 16.07

НА МКАД СКОЛЬЗИТЬ НЕ БУДЕМ

В 2006-2008 годах будут продолжены работы по оснащению Московской кольцевой автодороги автоматическими противогололедными системами, сообщили в понедельник, 17 июля, в городской администрации. Противогололедные системы будут устанавливаться на развязках МКАД с Волгоградским и Ленинским проспектами, Осташковским, Можайским, Дмитровским, Ленинградским, Новорижским, Варшавским, Рублево-Успенским, Щелковским, Сколковским шоссе и рядом других магистралей.

Сейчас идет проектирование и подготовка к установке систем.

ПОНЕДЕЛЬНИК, 17.07

МОЭК ПРИСТЫДИЛА ДОЛЖНИКОВ

Московская объединенная энергетическая компания опубликовала список организаций-должников, расположенных в Восточном административном округе, имеющих задолженность перед компанией по оплате за отопление и горячее водоснабжение свыше трех месяцев.

Как сообщили во вторник, 18 июля, в пресс-службе ОАО «МОЭК», размер задолженности ЗАО «Мосфундаментстрой-6» составляет 3 млн. 367 тыс. рублей, задолженность ТСЖ «Дом на Парковой-45» составляет 2 млн. 854 тыс. рублей, а, к примеру, задолженность ГУ ЖЭК-38 ЖКО КЭУ равняется 7 млн. 597 тыс. рублей.

По состоянию на 17 июля 2006 года общий долг юридических лиц за услуги по теплоснабжению и горячему водоснабжению ОАО «МОЭК» составляет 1 млрд. 496 млн. 495 тыс. рублей.

«МС» - Интерфакс

ВТОРНИК, 18.07



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА