

МОСКВИЧИ НЕ СПЕШАТ В ПОДЗЕМЕЛЬЕ

Почти полгода назад под площадью Гагарина открылась первая в столице подземная перехватывающая парковка. У автомобилистов появилась замечательная возможность: теперь, подъезжая к центру, они могли оставлять свои машины на стоянке и, не толкаясь в пробках, быстро добираться на метро до места работы. На днях корреспонденты «МС» побывали здесь.

Ни у одного из трех въездов на парковку столпотворения из желающих воспользоваться ее услугами не наблюдалось. Как рассказал нам мастер паркинга Валерий Филатов, в день здесь оставляют в среднем 30-40 машин. И это при том, что парковка рассчитана более чем на 450 машиномест! Впрочем, это не значит, что огромные помещения пустуют. Появление парковки с энтузиазмом восприняли многие жители окрестных домов. Они заключили долгосрочные контракты и теперь могут хранить здесь свои автомобили круглосуточно – стоит это удовольствие 4800 рублей в месяц. Так что примерно половина машиномест занята.

главная причина – это, конечно, близость парковки к центру. Пробравшись по множеству пробок Ленинского проспекта, человеку уже просто обидно пересаживаться на метро, когда до места работы осталось совсем немного. Лучше он еще десять минут потолкнется в транспортном потоке, но не будет вылезать из машины...

Возможно, еще одна причина малой востребованности стоянки заключается в стоимости услуг – 10 рублей в час. По московским меркам это недорого – где-нибудь в центре на платной стоянке с вас за час сдерут рублей 20. Но представьте: если пять раз в неделю оставлять машину на 9-10 часов, сумма получается кругленькая.

Профилактика всех систем проводится регулярно, кроме того, каждый день сотрудники парковки совершают обход, проверяя, все ли в порядке. Периодически здесь проводят учебную пожарную тревогу. Устраивало учения и МЧС – изучали территорию на случай экстренных ситуаций.

Заходим в диспетчерскую. На восьми мониторах видно все, что происходит на парковке. С помощью видеонаблюдения удается избежать неприятных ситуаций. Например, недавно некий владеец сразу двух машин, паркуясь на одной из них, царапнул вторую свою машину, стоявшую рядом. Недолго думая, он обратился с претензией – мол, пока меня не было, мою машину задел! – и потребовал компенсации. Когда ему показали запись происшествия, ловкачу ничего не оставалось делать, как молча ретироваться.

На мониторах также отображается работа всех систем: вентиляции, газоанализа, воздушно-тепловых завес, сигнализации. При любом открытии двери в диспетчерскую поступает сигнал. Дежурят здесь два человека: оператор и диспетчер по инженерным системам.

Мы продолжаем наше путешествие по парковке. Мимо проезжает машина, но не спешит заворачивать ни на одну из стоянок.

Водитель решил сэкономить время! – поясняет Валерий Филатов. – Дело в том, что в этой части Ленинского проспекта не слишком много разворотов. Если ехать из области в центр, то до ближайшего разворота еще довольно далеко. Вот многие водители и предпочитают, заплатив десять рублей, без проблем развернуться под площадью.

Заглядываем на одну из стоянок. Припаркованы в основном иномарки, причем не самые дешевые. В ближайшем ряду красуется несколько машин с фирменным знаком «Почта России». Оказывается, когда открылась парковка, сотрудники «Гормоста» обходили близлежащие организации и предлагали их хозяевам воспользоваться услугами стоянки. Некоторые согласились...

Подходим к пункту охраны, из которого тут же выглядывает бдительный страж. Безопасность здесь на высоте – без пропуска не пролетит и муха.

На прощание спрашиваю В. Беликова:

– Я так понимаю, что финансово парковка пока не окупается. Планируется ли какая-то работа по привлечению сюда клиентов?

– Она и не может окупиться – слишком затратное это сооружение. Есть страны, где такие муниципальные стоянки бесплатны. Удобство для города оплачивает сам город. Но, конечно, мы рассчитываем на то, что интерес москвичей к парковке возрастет. Нами предусмотрен комплекс мер, например, создание здесь мойки, других дополнительных служб... Вообще, такие стоянки развиваются достаточно медленно – не год и не два. Приходите через несколько лет – посмотрите, что изменится...

Лидия ГРОМЕКА



ФОТО АНДРЕЯ НИКИТИЧЕВА

То провал, то просадка грунта, то неожиданный котлован у подъезда (водопровод прорвало) – типичная сегодняшняя картина. Меняются адреса – Серпуховка, улица Королева, Трубная улица – а проблема остается. Беда в том, что водопроводные сети столицы не просто изношены, а сверх всякой нормы. А их протяженность ни много ни мало 11226 километров...

НАПЕРЕГОНКИ СО ВРЕМЕНЕМ

Вот еще немного статистики, полученной в Мосводоканале. Длина трубопроводов из серого чугуна в столице – 2141 километр, а степень износа – 15 процентов. Из высокопрочного чугуна в городе проложено 1049 километров, и трубы пока как новенькие, работают безотказно. А теперь для контраста – данные о стальных трубопроводах. Их протяженность – 7795 километров, а степень износа – 74 процента...

Именно стальные водоводы, проложенные в 1960 – 1980 годы и дают кривую аварийности, которая не украшает любой отчет, а тем более улицы и магистрали с насех разрытыми котлованами. Но что есть, то есть.

И тут возникает дилемма: что менять в первую очередь – трубы или техническую политику в городе? Срок службы стальной трубы – четверть века, чугунной – век, а то и все полтора при грамотной эксплуатации.

Конечно, техническую политику – подскажет любой школьник. Она первопричина всех бед. Трубу из высокопрочного чугуна надо менять максимум один раз в столетие, стальную – минимум четыре раза. Почему минимум? Да потому, что до нормативных 25 лет не каждый стальной водовод дотягивает. Качество труб плохое, качество монтажа – еще хуже. Чугун на магистралях снижает объем трудозатрат на капремонт в несколько раз, эксплуатационные издержки – в десятки раз.

Открытие не новое. Еще 5 мая 1997 года правительство Москвы распоряжением № 460-ПП ввело ограничение на использование стальных труб диаметром 300 миллиметров. Стальные трубы от 400 до 1400 миллиметров разрешено применять только с обязательной защитой от коррозии – внешней и внутренней. Появилось постановление не с бухты-барахты. Проложенные еще в конце 70-х годов в качестве эксперимента трубы из высокопрочного чугуна французского производства – на Каширском шоссе, на улице Серафимовича, на Новом Арбате служат без аварий до сих пор.

Десять лет назад вслед за постановлением правительства Мосводоканал в своей технической политике взял курс на чугун. Сегодня трубы из высокопрочного чугуна укладываются в разных районах Москвы – от Ленинградки на севере до музея-заповедника «Царицыно» на юге...

Темп реконструкции трубопроводов убыстряется год от года. Если в 2000-м заменили 87 километров трубопроводов, в 2002-м – 112, в 2006-м – 164, то в 2010-м заменят 254 километра. Это первоочередные, безотлагательные работы.

С гендиректором Мосводоканала Станиславом Храменковым стоим у диаграммы на фоне разрытого Ленинградского проспекта: там меняют трубы. На диаграмме «соревнуются» сталь и высокопрочный чугун.

– Если в 1996 году, – комментирует Храменков, – в Москве мы проложили 45 километров высокопрочных чугунных труб, а стальных – 68 км, то через два года после выхода постановления – в 1999-м – видим диаметрально противоположную картину – проложено 67 км чугунных трубопроводов и 58 км – стальных. В прошлом – 2006-м – на сталь пришлось 27 километров, на чугун – 129... Высокопрочный чугун – очень надежный. Аварийность – 0,03 случая на километр трубопровода... Только вот чугунных труб больших диаметров в России пока не производят. Выручает Европа – французская фирма SAINT-GOBAIN...

Однако не все же кланяться в ножки французам. Ведь Россия никогда не испытывала дефицита чугуна. А отечественных труб из него нет. Понимаю, что водопроводчики торопятся с реконструкцией, пока обычная аварийность на водоводах не изменилась качественно, перейдя в категорию техногенной катастрофы...

– Вопрос важный. Он решается, – итожит разговор глава Мосводоканала. – Не хочу предвосхищать события, но уверен – будет и российская чугунная труба большого диаметра. С этой целью мы летим на завод в Ярцево. Вести переговоры...
Николай ПЕРМЯКОВ



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

В чем же причины отсутствия популярности у перехватывающей части парковки?

– Одна из них – нехватка информации, – говорит Вячеслав Беликов, начальник отдела управления имуществом комплексом ГУП «Гормост» (заказчика строительства парковки). – Реклама парковки была, но она, конечно, не могла охватить всех наших потенциальных клиентов. Но

Мы идем по бесконечным коридорам подземелья. Обойти всю площадку непросто – со всеми вспомогательными помещениями здесь 27 с лишним тысяч квадратных метров! Помимо 12 стоянок, размещившихся на двух уровнях, в этом подземном городе расположены вентиляционные сети, электрощитовые, насосные, мощнейшая система пожаротушения...

Избавить москвичей от одной из русских традиций – стояния в безнадежных очередях – решили власти района Рязанский Юго-Восточного административного округа. На базе здешней управы с 1 марта по 1 сентября 2007 года проводится эксперимент, связанный с созданием и организацией работы центра обслуживания населения и организаций в режиме реального «одного окна».

торым подготовлено 10967 документов, 10794 из которых получено заявителями. Здесь организовано безвозмездное консультирование граждан и юридических лиц по вопросам получения жилья, субсидий, российских и зарубежных паспортов, социальной защиты населения, размещения объектов мелкорозничной сети, переоборудования помещений, установки внутриквартирных приборов учета

организации? Управа Рязанского района, управление социальной защиты населения Рязанского района города Москвы, районный отдел центра жилищных субсидий № 118 «Рязанский проспект», единый информационно-расчетный центр района Рязанский, Управление Департамента жилищной политики и жилищного фонда города Москвы в Юго-Восточном административном округе, инспекция по

ять в любую погоду на улице. Ведь отдельные организации базировались в подъездах жилых домов.

На создание центра в нынешней его комплектации ушел год. Кроме того, потребовались немалые средства для переоборудования помещений, установки нового оборудования, создания программного обеспечения. В принципе, в Москве предполагается создание таких районных (или межрайонных) цен-

ЧЕМ БОЛЬШЕ ОКОН - ТЕМ ЛУЧШЕ

Собственно, окон на самом деле много, так много, что не видно привычных очередей. Бывший актовый зал управы нынче представляет собой современный компьютеризированный блок обслуживания населения, где действуют структурные подразделения организаций, осуществляющих подготовку и выдачу заявителям документов и оказывающих государственные услуги.

– Новое здесь в первую очередь то, – рассказывает главный специалист центра Юрий Бравников, – что здание управы, создававшееся исключительно для удобства работы чиновников, нынче в значительной своей части предоставлено жителям района Рязанский.

Масштабы действительно впечатляют: общая площадь центра составляет 523 квадратных метра, в том числе основной операционный зал 250 кв. м, дополнительный зал 29 кв. м под размещение паспортного стола с архивом; остальное – холлы для посетителей, санузлы и так далее.

На начало мая центр принял свыше 11 тысяч заявлений, по ко-

водами. Всего за консультациями обратились 7138 заявителей.

Ориентироваться в центре очень просто: всюду имеется информация, стрелки указывают маршрут следования. Однако я вижу, как робуют пожилые люди, которые подходят к автомату электронной очереди. Сегодня такие устройства стоят в банках, на вокзалах, однако представителям старшего поколения они в новинку. Тут на помощь приходит администратор, и в следующее посещение проблем не возникнет: автомат выдает посетителю билет, на котором указан номер очереди, и окно, куда следует обратиться по данному вопросу.

– Второй важный момент, – продолжает знакомить меня с центром Ю. Бравников, – это то, что люди избавлены от нашего синдрома «вас тут не стояло», а спокойно ждут в креслах, когда высветится их номер над окном соответствующей организации.

На нынешнем этапе эксперимента таких организаций семь, и выдаются они в общей сложности семидесяти видов документов. Какие это



надзору за переустройством помещений в жилых домах по Юго-Восточному административному округу города Москвы, ГУП «МосгорБТИ». Чтобы попасть в некоторые из этих инстанций, как известно читателю, прежде записывались порой с ночи.

– Вскоре, – говорит Юрий Леонидович, – посетителей у нас будут обслуживать миграционные, пенсионные и другие ведомства. То есть придется еще больше потеснить чиновников, чтобы создать условия для граждан, которые в прошлом вынуждены были просто сто-

тров повсюду. Вопрос, как всегда, упирается в финансирование. Но уж если делать – так делать, поэтому в районном центре «Рязанский» планируется расширить сферу дополнительных услуг, например, помимо существующих ныне возможностей ксерокопирования, компьютерных мест со свободным доступом в интернет и так далее открыть отделение банка для упрощения процедуры оплаты услуг и даже установить автоматы экспресс-кафе.

Владимир ПОТРЕСОВ
Фото автора