

Известно: припарковать в Москве автомобиль, не заплатив за это, сегодня практически невозможно. В чем я еще раз и убедился, исколесив в четверг, 7 мая, почти всю столицу.

Власти не перестают говорить о фиксированных ценах на городских паркингах. Есть соответствующие постановления на сей счет. Официально установлена и цена простоя: в пределах Бульварного кольца - 40 рублей в час, от Бульварного до третьего транспортного кольца - 30 рублей, далее - 25 рублей.

Однако автолюбители вынуждены платить за стоянку совсем по другим расценкам. Во сколько на самом деле обойдется парковка машины в пределах, скажем, Садового кольца?

...Около одиннадцати утра. Мой водитель пытается припарковать авто у Киевского вокзала. Свободных мест мало. Но стоит отыскать одно и поставить автомобиль, как немедленно, словно из-под земли, вырастает человек в зеленой безрукавке - парковщик. Требуется 100 рублей. Мы делаем вид, что уезжаем: дорого. Начинается торг. Торгуемся, впрочем, относительно недолго. «Если квитанция не нужна, можно и за полсотни в час», - говорит «зеленый» человек.

Дальше едем на одно из самых прибыльных мест - площадь трех вокзалов. Те же 100 рублей в час с одной машины. За час, что мы здесь стоим, припарковываются десятки машин.

Следующая остановка - площадь Белорусского вокзала. Здешний «зеленый» человек заявляет, что парковка коммерческая. Тоже требует 100 рублей. Сбавлять цену не соглашается ни под каким предлогом. Его непреклонность понятна: здесь на каждое машиноместо претендуют десятки автомобилей. Пос-

## ЭТОТ БЕССОВЕСТНЫЙ ПАРКИНГ

ле долгих переговоров нас отправляют на муниципальную парковку.

Муниципальная парковка на Тверской, можно сказать, образцово-показательная. На щите - тариф, название организации, телефоны, у парковщика - кассовый аппарат. Вот только цена... Хотя аппетиты на муниципальную парковку скромнее, парковщик все равно требует больше, чем указано на его зеленом жилете. Не помогает даже напоминание об официально установленных тарифах. У парковщиков - своя математическая эквилибристика. Давать интервью, откуда она берется, ни один из них, разумеется, не захотел.

В чем причина этих «рыночных отношений»? Руководство закрывает глаза на то, что творится на улицах? Вроде бы нет. По словам генерального директора ГУП «Городская служба платных парковок» Сергея Мураховского, его предприятие заключает договоры с компаниями, которые должны обслуживать автовладельцев. И порой эти фирмы становятся прикрытием для незаконных парковщиков. «Однако, - подчеркивает С.Мураховский, - если такой случай имеет место, то мы разрываем договор с этой компанией».

С другой стороны, считают автомобилисты, «придорожная мафия», похоже, бессмертна. Услышав об официальных ценах, они, автомобилисты, только саркастически улыбаются. «Таких цен нет, по-моему, нигде», - говорит Ирина Кутейникова. То же констатирует другой водитель - Андрей Хмельницкий. Правы, наверное, обе стороны. Но иначе, скорее

всего, и быть не может. «Прежде чем навести порядок в этой сфере, - справедливо замечает замгендиректора ГУП «Городская служба платных парковок» Владимир Клушин, - необходима федеральная законодательная база. А у нас в федеральном законе нет даже четкого определения, что такое «парковка». Фактически никакой нормативно-правовой базы для парковок нет вообще».

Непонятно одно: если нет базы, регламентирующей деятельность парковок, как же вообще парковки могут существовать в Москве? Они между тем не просто существуют, но и живут, кажется, безбедно.

Между тем решать проблему необходимо. Возможно, выход - в развитии сети паркоматов. В течение ближайших трех лет в Москве должна появиться система безналичной оплаты парковки автотранспорта на улицах. Такое распоряжение 26 февраля подписал мэр столицы. Как сообщили в горадминистрации, в ближайшее время должен решиться вопрос, как будет производиться оплата за стоянку без наличных денег. Рассматривается вопрос кредитных карт, специальных пластиковых карточек и даже мобильных телефонов.

Но пока решается этот вопрос, вместо электронной войны с недобросовестными парковщиками - битва парковщиков за «живые» деньги автомобилистов. Нелегальный доход даже на легальных муниципальных парковках - одна из наиболее бесконтрольных сфер городского хозяйства.

Пока едем домой, мой водитель рассказывает, как решена проблема парковок в Лондоне. Большинство улиц оснащены счетчиками, рядом с которыми автомобилист может припарковать машину. На счетчике указано, сколько стоит парковка. Стоимость парковки устанавливается муниципальными органами районов. Самая высокая стоимость парковки - в центральных районах и на популярных торговых улицах. Во всех других районах она намного ниже. Штраф за нарушение правил парковки весьма ощутим. Любопытно, что выписывают его не полицейские, а служащие районных городских советов, а также нанятые местными властями представители частных фирм, следящие за правильной парковкой. Наконец, споры между автомобилистами и штрафующими органами разбирает независимая организация - служба жалоб на дорожные санкции.

Слушая этот рассказ, я вспоминаю нашу поездку. У всех парковщиков рации: они на постоянной связи друг с другом. Информация о странной машине, экипаж которой интересуется тарифами, но при этом нигде не встает и не платит, весьма быстро облетает окрестности. Парковщики, чья подвох, начинают нас игнорировать. И наблюдая все это, я вдруг ловлю себя на вопросе: с кем они вынуждены делиться? Увы, ответ на него не дают ни чиновники, ни милиция...

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ



## ВОДА, КОТОРАЯ В ГОРОД ПРИХОДИТ...

### КУРС - НА СНИЖЕНИЕ!

Чаще всего москвичи воспринимают канал имени Москвы (до 1947 года - канал Москва-Волга) как одно из живописных мест Подмосковья, дорогу, соединяющую столицу с бассейнами пяти морей, а водохранилища водораздельного бьефа канала - как места традиционного отдыха, водных видов спорта. На самом деле это гидротехническое сооружение в первую очередь создавалось для водоснабжения огромного города, а канал - уникальный водный путь, по которому волжская вода пришла в столицу. Он подает в систему московского водоснабжения половину всей воды, потребляемой населением и про-

мышленными предприятиями города.

Обо всем этом на борту «Союза» рассказал журналистам генеральный директор МГУП «Мосводоканал» Станислав Храменков в комфортабельном салоне, увешанном схемами, диаграммами, фотографиями.

Оказывается, суточная норма потребления воды в Москве до ввода в действие систем канала составляла 128 литров на человека, что значительно уступало показателям, принятым в столицах ведущих европейских держав. Москва хронически испытывала водную голод. Особенно неблагоприятно было в восточных районах столицы, где приходилось бурить скважины и получать не слишком пригодную для питья воду. В 1931 году мо-

Теплоход «Союз», палуба которого, словно в романе о нашествии марсиан, уставлена треногами штативов, отвалил от борта старинного, но весьма ухоженного парохода «Максим Горький» под звуки мелодии «Желтой подлодки». Так начался пресс-тур, посвященный 70-летию создания Волжского источника водоснабжения Москвы.



сковский водопровод подавал в городскую сеть свыше половины расхода реки Москвы. В связи с принятием СНК СССР и ЦК ВКП(б) Генерального плана реконструкции Москвы одной из важнейших задач стало решение проблемы водоснабжения и обводнения реки Москвы путем соединения ее с верховьем Волги. 27 февраля 1932 года Волгострой был включен в число «ударных объектов».

Любопытно, - продолжал свой рассказ Храменков, - что сегодня мы вынуждены снижать поставку воды в столицу. Существующие мощности рассчитаны на подачу 6700 миллионов кубометров воды в сутки, в то время как городу нынче требуется всего 4500 миллионов. Только за последний год потребление воды удалось снизить на 200 тысяч кубометров. Связано это с рядом причин. Так, более 90 процентов домов в столице уже оборудовано счетчиками потребления, после установки которых наблюдается устойчивая динамика снижения потребления в быту. Что же касается промышленного расхода, то его доля составляет всего 10 процентов общего потребления, хотя еще недавно доходила до четверти.

Острые вопросы в глубокой выемке

### ОСТРЫЕ ВОПРОСЫ В ГЛУБОКОЙ ВЫЕМКЕ

Теплоход «Союз» движется по «Глубокой выемке» - так называется часть канала, прорезающая гряды между водораздела-

ми речек Химки и Клязьмы. Высокие берега водной артерии сплошь застроены коттеджами, повсюду массивные заборы.

- Новый Водный кодекс разрешил строительство практически



где угодно, - отвечает Храменков на вопросы журналистов, - правда, при наличии очистных сооружений. Но ведь каждому известно, что в России это, как правило, просто выгребные ямы. У нас это вызывает большую беспокойство. Нужны поправки в кодекс.

### СТО ЛЕТ... А ДАЛЬШЕ?

Наблюдая размывы бетонного ограждения берегов, разрушающиеся причалы, опоры мостов, журналисты, естественно, инте-



ресовались судьбой канала. Окажется, канал и его сооружения рассчитывались на сто лет эксплуатации, а затем... Полагаю, об этом не думали. Что же касается поддержания сооружений, здесь - ведомственные амбиции. Канал находится в федеральном подчинении, и с 2000 года город не имеет права вкладывать средства в его поддержание. А реконструкция ведется медленно, выделяемых Минтрансом (он хозяин канала) средств явно не хватает. А ведь требуется восстановление не только надводных частей шлюзов, пристаней, насосных станций, но и подводных сооружений системы!

претную зону, охраняемую спецдивизионом Мосводоканала. Поднимается шлагбаум, минуем дамбу и оказываемся в девственном лесу на берегу Акуловского отстойника, как прежде называлось Учинское водохранилище. Здесь, в тиши, поступающая в Москву вода отстаивается полтора месяца. Отсюда, у деревни Листвянки, берет начало водовод на Восточную станцию фильтрации. Именно по этому каналу 16 июля 1937 года волжская вода впервые пришла в Москву.

Можно много рассказывать о 115 сооружениях системы, каждое из которых имеет уникальную архитектуру, или, например, о переключателе - устройстве, где с помощью огромных многотонных металлических щитов вода из разных водоводов подается в соответствующие трубы, диаметр которых, кстати, три с половиной метра!

28-километровый водовод заканчивается у Восточной станции. «По своей мощности Сталинская (так тогда называлась Восточная. - В.П.) станция - наибольшая среди водопроводных станций Европы, по установленному стандарту воды - наиболее совершенная в Европе и США», - отмечалось в приемном акте Госкомиссии. Сегодня тут 1400 тысяч кубометров волжской воды под строгим контролем фильтруется в огромных ваннах, поступая затем в дома москвичей.

...Пресс-тур затянулся на целый день. Дома я открыл кран, с наслаждением выпил стакан воды и вдруг вспомнил: недавно в Думе журналиста состоялась дегустация. Пробовали разное - воду из источников, разные минеральные, но первое место, по общему мнению, заняла наша московская водопроводная вода!

Владимир ПОТРЕСОВ  
Фото Александра МАТЮШКИНА

