

Первую оду я написал почти два года назад, когда с легкой руки членов некоммерческого партнерства «Метрология энергосбережения» заглянул в бездну проблем, подстерегающих нас, скромных потребителей тепла и воды, поверивших в то, что только приборы учета приведут к обещанному торжеству реформы ЖКХ.

Интерес к проблемам возник после прочтения небезызвестного постановления правительства Москвы от 10 февраля 2004 года № 77-ПП «О мерах по улучшению системы учета водопотребления и совершенствованию расчетов за холодную, горячую воду и тепловую энергию в жилых зданиях и объектах социальной сферы города Москвы». После выхода постановления в столице начали повсеместно устанавливать общедомовые узлы учета и передавать их в хозяйственное ведение ГУП ДЕЗ. В каждом ад-

министративном округе были выбраны районы, в которых отработывались различные технологические решения.

Так, на первом этапе реализации постановления в Таганском районе оборудовали автоматизированное рабочее место диспетчера с возможностью мониторинга текущего состояния тревожных сообщений со звуковой сигнализацией и контроля действий и времени обработки диспетчером сигнала тревоги.

Интересны были итоги пилотного проекта в районе Сокол (САО). Анализ сверхнормативного расхода ресурсов выявил причины повышенного водопотребления: установлено, что фактический расход холодной воды в домах, оснащенных газовыми колонками, превышает нормативное водопотребление.

В СВАО для пилотного проекта выбрали район Южное Медведково, где приборы учета холодной воды установили еще до выхода 77-ПП. В районе привязки строений к водопроводным вводам, ввели в эксплуатацию систему автоматизированного учета по двум ЦТП. Она позволила вести учет и контроль потребляемых ресурсов в режиме реального времени. В результате расход потребления холодной воды снизился на 25,4 процента к нормативу, а по горячей воде - на 9,3 процента.

В районе Жулебино (ЮВАО) создали систему сбора и передачи информации - мультисервисную сеть жилищного фонда, которая объединила муниципальные жилые дома, ЕИРЦ, ДЕЗ. Система позволяет вести мониторинг мгновенных показаний приборов учета, формировать протоколы потребления энергоресурсов за отчетный период (сутки, месяц, квартал).

В районе Крыково (ЗелАО) система теплоснабжения оснащена авто-

матикой. Анализ потребления тепловой энергии на нужды центрального отопления показал, что потребление ниже нормативного на 15 процентов.

Еще пример - из жизни дома № 14А по 9-й Парковой улице (ВАО): в результате проведенных ГУП ДЕЗ мероприятий по снижению водопотребления на одного человека в сутки с нормативного показателя 384 л снизилось до 253 л (66 процентов), что дало экономии каждому жителю 61,5 рубля ежемесячно.

Главный же итог был таков: общедомовые приборы учета позволяют не только выявить потери во внутриквартальных сетях, которые ранее оплачивали потребители, но и определить важнейшую их функцию - это инструмент в руках управляющих организаций, позволяющий принимать оперативные решения по снижению потребления ре-

твой прибор. И пошлем с ним в Новый Глупов специалиста. И посчитаем: деньги на проезд, суточные, за гостиницу, плата за поверку - все эти траты запишем на твой счет в договор об обслуживании прибора. Так сказать, кто девушку танцует, тот и платит за ужин». После некоторого замешательства кассир Сидоров соглашался на предложенные управляющим счетчики, потому что это было предложение, от которого нельзя отказаться...

Парадокс в том, что я предсказал свою историю установки квартирных приборов учета буквально в деталях. Выбрав хорошо зарекомендовавшие себя счетчики, я обратился, как и Сидоров, в свою управляющую организацию ДЕЗ и получил полный отлуп... Впрочем, история хождения по инстанциям, отвечающим за установку квартирных приборов учета, заслуживает отдельного рассказа. Перейду к сути дела.

## ОДА КВАРТИРНОМУ СЧЕТЧИКУ-2

**Заметки рядового потребителя воды**



Узел учета на нашем доме установили в сентябре 2005 года. И уже с октября в платежках ЕИРЦ появились новые цифры - кубические метры использованной воды с точностью до сотых долей: горячая вода - 11,79 куб. м, холодная вода - 11,88 куб. м. Оплата по началу действительно была чуть меньше той, что я платил по нормативу.

Но очень скоро цифры стали расти. В ноябре, если верить платежке, я использовал уже 15,345 куб. м горячей и 12,276 куб. м холодной воды. В феврале 2006 года соответственно: 18,321 и 12,462. В свою очередь сумма оплаты за это время выросла с 609 рублей в октябре 2005 года до 1100 рублей в феврале 2006 года.

Все это время я настойчиво - и тчетно - пытался установить выбранные мною квартирные счетчики.

С наступлением 2007 года цифры в платежках стали расти как на дрожжах. Февраль: более 19 куб. м горячей воды и более 12 - холодной. Сумма к оплате - 1047 рублей. Март: более 20 куб. м горячей воды, 12 - холодной. Сумма к оплате - 1323 рубля. Апрель: без малого 22 куб. м горячей воды и 14 - холодной. Сумма к оплате - 1470 рублей.

И я сдался. Позволил туда, куда было предложено. Пришли мастера. Поставили за 15 минут приборы. Получили свои 5200 рублей. Добавил к ним еще 1600 рублей, которые я отдал сантехнику за установку новой арматуры в сливной бачок.

С мая началась моя новая жизнь - по индивидуальным приборам учета. Приборы показали: в этот месяц я израсходовал 4 куб. м горячей воды, 6 - холодной (две недели тек бачок). Заплатил 329 рублей. В июне расход горячей воды составил 3 куб. м, холодной - 4. Оплата: 182 рубля. Август: горячая вода - 1 куб. м (отключали на профилактику), холодная - 5. Оплата: 144 рубля...

Экономии считаю исходя из 1470 рублей (апрельская сумма, до установки счетчиков): с мая по август включительно сэкономлено 4987 рублей. Значит, оплатив сентябрь, я покую издержки на установку приборов; оплатив октябрь и ноябрь, покую издержки на новую арматуру. На сэкономленную в декабре сумму куплю к новому году столу бутылочку хорошего коньяка и выпью за здоровье тех, кто придумал этот замечательный счетчик...

**Василий ДВОРЫКИН**  
Фото автора

## ДОРОГИ ТРЕБУЮТ ДУБЛЕРОВ

Транспортная проблема - одна из острых в столице. Для ее решения требуются ремонт и строительство дорог, а также подземных тоннелей, мостов и транспортных развязок. Что делается сегодня для того, чтобы изменить ситуацию и в конце концов преодолеть главную российскую беду? Наш собеседник - председатель Комиссии Мосгордумы по городскому хозяйству и жилищной политике Степан ОРЛОВ.

**Степан Владимирович, каковы, на ваш взгляд, основные причины плохого состояния столичных дорог и магистралей?**

- Не буду спорить с классиком, отметившим в свое время две российские беды. С тех пор немало воды утекло, но проблема не утратила актуальности. Сегодня состояние дорог в столице по-прежнему оставляет желать лучшего. Причин - сколько угодно. Результаты одного интернет-опроса показывают: среди основных причин неблагополучия в этой сфере москвичи называют коррупцию в дорожном строительстве (67,35 процента), суровый климат и финансовые трудности местных бюджетов (по 12,24), отсутствие у дорожников современных технологий (8,16). Конечно, на этот опрос вряд ли стоит серьезно ориентироваться - акценты здесь явно смещены. Ситуация на самом деле намного сложнее. Дороги у нас такие, какими мы их когда-то построили и как эксплуатировали многие годы.

По сути, у нас все упирается в финансовые средства - ведь в отличие от европейских стран строительство и ремонт дорог у нас финансируется по остаточному принципу. К примеру, США тратят на это 0,6 процента своего ВВП, в то время как в России расходы составляют лишь около 0,013 процента. А это, как говорят в Одессе, две большие разницы.

**Что предпринимают столичные власти в этом году для улучшения дорожной ситуации?**

- В соответствии с программой действий столичного правительства на 2007 год развитие улично-дорожной сети города - по-прежнему одно из приоритетных направлений работы. В частности, в этом году начато строительство четвертого транспортного кольца от Щелковского до Измайловского шоссе. Параллельно планируется завершить реконструкцию Ленинградского проспекта на участке от Беговой улицы до станции метро «Сокол» строительством транспортной развязки в районе улицы Серегина, строительство пешеходного перехода на 82-м километре МКАД. Кроме того, проведи реконструкцию Боровского шоссе, привокзальной площади аэропорта Внуково, продолжить сооружение Звенигородского проспекта, а также магистрали, соединяющей ММДЦ «Москва-Сити» со Звенигородским шоссе.

Продолжатся работы по реконструкции Варшавского шоссе, строительство транспортных развязок на Пятницком шоссе, пешеходных переходов на Дмитровском и Варшавском шоссе, в Марьинском Парке, на Севастопольском проспекте. Начнется реконструкция Ленинградского и Дмитровского шоссе на участке от Малого кольца Московской железной дороги до Коровинского шоссе. Архитекторам поручено начать проектирование новых радиальных магистралей - в частности, дублера Кутузовского проспекта. На это строительство московские власти планируют выделить из городского бюджета 6,5 миллиарда рублей. Напомню: идея трассы-дублера возникла еще в 2003-м. Ожидается, что первая ее часть будет построена от междурядного делового центра «Москва-Сити» до Минской улицы, а вторая - от Минской улицы до Аминьевского шоссе. Новая магистраль должна вступить в строй в 2010 году. Как видите, объем дорожных работ весьма значительный.

**Сегодня определенные надежды связываются с вводом в эксплуатацию четвертого транспортного кольца. Где пройдет это кольцо и сможет ли оно снять напряженность в дорожной сфере?**

- Прежде всего хотелось бы отметить, что с инициативой о строительстве четвертого транспортного кольца мэра Москвы Юрий Михайлович Лужков выступил еще в конце 2001 года, когда сооружение третьего транспортного кольца находилось на завершающей стадии. К реализации нового транспортного мегапроекта столичные власти планировали приступить в 2004-м, однако, как часто бывает, сроки начала строительства пришлось перенести из-за дефицита финансовых ресурсов. Только в прошлом году проект вошел в активную стадию - после того как финансирование работ на подготовку документации было увеличено в шесть раз - с 0,5 до 3 млрд рублей.

Строительство первой очереди четвертого транспортного кольца началось на востоке столицы, затем магистраль пойдет на север - от шоссе Энтузиастов до Щелковского шоссе. Некоторые участки будущего кольца строить не придется, поскольку они уже существуют - это Минская улица, Ломоносовский и Нахимовский проспекты. Примечательно, что новое кольцо будет представлять собой чередование эстакад и тоннелей, и лишь на отдельных участках оно пройдет по земле.

На северо-восток автобан пойдет вдоль Курской железной дороги, достигнет третьего транспортного кольца и далее будет пролегать параллельно Малому кольцу МЖД. После пересечения с шоссе Энтузиастов дорога пройдет вдоль Лосино-Острова к Ярославскому шоссе и затем пересечет Алтуфьевское, Дмитровское, Ленинградское и Волоколамское шоссе. И, наконец, по улице Народного Ополчения выйдет к Минской улице и перейдет в Ломоносовский и Нахимовский проспекты. Под музеем-заповедником «Коломенское» трасса уйдет в 4-километровый тоннель, выход из которого построят уже на другом берегу Москвы-реки. После тоннеля кольцо пройдет через Печатники и замкнется у Волгоградского проспекта. Вот такая непростая конфигурация.

Общая протяженность четвертого кольца составит 74 километра - это почти вдвое больше третьего и в пять раз длиннее Садового кольца. Согласно проекту новая трасса будет иметь по четыре полосы движения в каждую сторону, полностью бесшумной с пропускной способностью в часы пик около 5,5 тысячи автомобилей. Полностью открыть движение по ней планируется в 2013 году.

Следует учесть, что прокладывать трассу в Москве - городе с плотной застройкой сегодня очень трудно. Поневеле затрагиваешь чьи-то интересы. Где-то она приближается к домам и приходится строить шумозащитные сооружения, где-то сносить гаражи, переносить в другое место промышленные предприятия или прекращать начавшееся строительство. Хлопот много, но здесь уже ничего не поделаешь.

Конечно, четвертое транспортное кольцо не избавит город от автомобильных пробок, однако люди за рулем все же почувствуют некоторое облегчение.

**Будут ли при строительстве и ремонте городской дорожной сети применяться новые технологии или как прежде - тяп-ляп, лишь бы побыстрее?**

- В Департаменте жилищно-коммунального хозяйства считают, что сегодня надо строже спрашивать с подрядных строительных организаций, ответственных за ремонт дорог, - вплоть до лишения лицензий. В частности, необходимо обратить внимание на то, откуда поступают материалы для дорожных работ, наладить централизованную доставку щебня и песка из карьеров, прошедших предварительную оценку, а также более требовательно подходить к составу смесей.

Однако сами коммунальщики заверяют: несмотря на все существующие проблемы, ремонт дорог в столице ведется достаточно качественно. В этом году в Москве около 60 процентов от общего объема по капитальному ремонту будет выполнено с заменой двух слоев дорожного полотна. Предусмотрено использование асфальтобетонных смесей с повышенной износостойчивостью, продолжится работа по сплошной заделке трещин в дорожных покрытиях: в период межсезонья они нередко превращаются в ямы и выбоины. Внедряется технология «холодного асфальта», позволяющая быстро ликвидировать яму специальной смесью, которой не надо сохнуть и застывать - достаточно лишь проехать по засыпанной поверхности катком. Правда, минус этой технологии заключается в том, что применять ее можно только в сухую погоду.

Представители коммунальных служб в последние годы неоднократно заявляли, что в Москве проходит испытание очередное дорожное покрытие, которое не боится ни морозов, ни сырости, ни шипованной резины, а срок годности у него такой, что просто диву даешься. Однако в массы эти революционные разработки почему-то не внедряются. Может, очень дорого? Тогда так и скажите. Подумаем, где изыскать средства на это святое дело.

**Виктор БАШКИН**