

Пока трудно сказать, когда именно упадет на столицу настоящий снег. Но это произойдет совсем скоро, и тогда придется без раскочки приступить к очистке кровель от наледи и сосулек. Именно поэтому ОАТИ города в эти дни ведет проверку готовности к этой работе. В одной из поездок по городу сотрудинок инспекции сопровождал корреспондент «МС».

НА ЧЬЕМ БАЛАНСЕ КРЫША?

Начальник отдела по контролю за состоянием фасадов ОАТИ города Москвы Марина Баталина так формулирует задачу:

«Требование у нас одно - своевременная очистка кровель административных и промышленных зданий. Ответственность за это возложена на балансодержателей зданий. Если эту работу будут выполнять специализированные подрядные организации, нам должны представить соответствующий договор. Если учреждения и предприятия намерены заниматься этим собственными силами, должен быть издан приказ руководства о назначении ответственного за данную работу. В приказе должны быть указаны и люди, прошедшие необходимое обучение. В городе действуют нормативы, в соответствии с которыми очистка кровель от снега и наледи относится к разряду особо опасных работ. Поэтому здесь требуется тщательное соблюдение всех требований правил безопасности».

Первый адрес - Малый Сухаревский переулок, дом 6. Здесь располагается учебный корпус факультета педагогики и психологии Московского педагогического государственного университета, где нас встречает комендант Валентина Шикина. Она заверила нас, что тендер проведен и договор с организацией, которая займется очисткой кровли, будет заключен со дня на день. Потом посвящает в подробности:

«Договор заключаем с организацией, которая и раньше ра-

ботала у нас - ЗАО «Нокс М». Претензий к ней не было, приезжали всегда по первому вызову. Причем работают аккуратно, не повреждая крышу. А то ведь знаете, как бывает? Так собьют лед, что потом ремонтировать кровлю приходится. В ноябре, с первым снегом, подрядная организация приступит к работе».

Инспектор отдела по контролю за состоянием фасадов ОАТИ Виктория Кузнецова до тошно выясняет, все ли необходимо для безопасной работы имеется в наличии. Оказывается, что ограждающая лента есть. Но вот металлические барьеры, которые надо выставлять в опасных местах, отсутствуют. В связи с этим она оставляет предписание - приобрести такие барьеры. Срок исполнения - 1 ноября.

Дальнейший наш путь пролегает в ГУ НИИ вакцин и сывороток им. И.И. Мечникова РАМН, который располагается в Малом Казенном переулке. Это целый комплекс зданий с металлическими крышами, общая площадь которых составляет около 10 тыс. квадратных метров. Но заместитель директора НИИ по общим вопросам Вячеслав Румянцев уверен, что никаких ЧП, связанных с падением сосулек и наледи на людей или на машины, не случится.

«Каждый год, - говорит он, - в ноябре, мы заключаем договор с организацией, которая по мере необходимости убирает снег и наледь с крыш. Есть опасные места, где люди ходят, там мы ставим ограждение и

натягиваем ленту. Обычно бригаду для очистки кровель приходится вызывать не менее трех-четырёх раз в месяц. В этом году у нас опять будет договор с ООО «Стройтехнология». Организация надежная, люди работают хорошо: не только крышу почищают, но и тщательно уберут все, что сброшено сверху».

Третий адрес нашей поездки - Армянский переулок, дом 3. Здесь располагается здание, принадлежащее столице и арендуемое ГУП «Моссвет».

Здесь находятся наши подрядные организации, которые обеспечивают наружное освещение города, - поясняет начальник отдела эксплуатации и капитального ремонта ГУП «Моссвет» Андрей Мелихов. - Всего у нас 24 здания в разных районах Москвы. Кровли некоторых из них обслуживают привлеченные организации, где работают промышленные альпинисты. Но некоторые здания мы обслуживаем самостоятельно, поскольку у нас есть и персонал, обученный работе на высоте, и автовышки. В преддверии зимы закрываем водосточные трубы, чтобы туда не попадал лед. Наледь счищаем аккуратно и только деревянными лопатами, чтобы потом не тратить деньги на ремонт. Чистить кровли приходится в основном ночью, потому что днем очень много машин паркуется у зданий. Считаю, что к новому сезону мы готовы».



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

Инспектор ОАТИ В. Кузнецова знакомится с представленными документами и подтверждает: здесь все в порядке».

М. Баталина информирует нас о том, как обстоят дела в целом по городу. По данным на 25 октября, инспекция проверила почти половину из 5,5 тыс. административных и промышленных зданий в городе. Около 800 балансодержателей уже имеют договоры на очистку кровель со специализированными организациями, еще примерно 400 намерены сделать это своими силами.

«В то же время, - продолжает она, - сегодня примерно по

400 зданиям не заключены договоры. Во всех случаях выданы предписания. Кроме того, в четыре департамента - образования, здравоохранения, промышленности и потребительского рынка - направлены обращения за подписью начальника ОАТИ с просьбой принять срочные меры по заключению этих договоров. Если предписания не выполняются, мы штрафует организации. А следующая мера - обращение в прокуратуру. Как правило, на прокурорское предупреждение организация реагирует незамедлительно».

Петр ПОЛЫНОВ

Обычный рабочий день, утро. Час пик уже прошел, но на трамвайной остановке 11-го маршрута - традиционный «аншлаг». Пенсионеры пытаются взгромоздить на ступени вагона тяжеленные сумки на колесах. Вслед за ними учительница, словно подъемный кран, ставит на те же ступеньки первоклассников - одного за другим всех своих подопечных, отправляющихся в знаменитый Измайловский город мастеров...

Ой, об экскурсии я и не думаю, - пытаюсь отдышаться, делится впечатлениями преподаватель начальных классов Ольга Антохина. - Сейчас все мысли о том, как «сгрузить» своих первоклашек буду, да еще об обратном пути!

И это еще не самая тяжелая ситуация. Много ли мы видим в наземном транспорте инвалидов? То-то и оно... Так что не случайно ГУП «Мосгортранс» в соответствии с программой обновления парка городского общественного транспорта на 2007-2009 гг. закупает новые машины на российских заводах.

Приобретается этот подвижной состав, сообщили нам в Мосгортрансе, на деньги из различных источников финансирования - как за счет столичного бюджета, так и на собственные средства предприятия. Используются и кредитные схемы.

Оно и понятно: низкопольный подвижной состав обычно в 1,3 - 1,5 раза дороже высокопольного. Кроме того,

КТО ЗАПЛАТИТ ЗА МОДЕРНИЗАЦИЮ

различное дополнительное оборудование, предназначенное для перевозки так называемых маломобильных категорий граждан (а проще говоря, инвалидов и престарелых), приводит к еще большему удорожанию машин. Но, несмотря на это, ГУП «Мосгортранс» начиная с 2006 года приобретает только такие модели. Полный же перевод автобусов и троллейбусов на низкопольный подвижной состав ожидается к 2015 году.

чально проектировался как прототип скоростного трамвая. У него современные двигатель и система управления, комфортабельный салон, удобная кабина для водителя. Новый вагон проходит опытную эксплуатацию, а в дальнейшем сможет использоваться на скоростных линиях.

А как повлияют обновление и модернизация на стоимость проезда? Конкретного ответа на этот вопрос в Мос-

гортрансе мы не получили. Однако специалисты отдела регулирования тарифов на транспорте Региональной энергетической комиссии констатируют: любая модернизация стоит денег.

Но это касается транспорта, работающего на электроэнергию. Между тем перевод автобусного парка на экологически чистые виды топлива - например, на сжатый природный газ - позволит сэкономить немалые средства. Вот информация из ГУП «Мосгортранс»: в 11-м автобусном парке эксплуатируется 68 автобусов, использующих компримированный природный газ. Эти машины имеют ряд существенных преимуществ по сравнению с дизельными собратьями. В частности, снижение материальных затрат на моторное топливо плюс легкий запуск двигателя зимой, что исключает необходимость постоянно прогревать его ночью в сильные морозы. Срок службы нейтрализаторов отработавших газов у них в 1,8 раза больше, чем у дизельных при практически одинаковой цене. Поэтому перевод автобусов на работу на компримированном газе, по мнению специалистов, безусловно дает экономический эффект.

При этом существенно улучшаются и экологические показатели. Замеры, проведенные специалистами МАДИ, показали, что такие автобусы практически не выбрасывают в атмосферу угарный газ. Выброс же несгоревших углеводородов значительно ниже установленных предельных значений, причем несгоревший метан гораздо менее токсичен, чем несгоревшие углеводороды дизельных двигателей. В отработанных газах полностью отсутствует сажа, неизбежно присутствующая в выхлопе дизелей, которая, как известно, является канцерогеном.

Кроме того, в таких автобусах практически не ощущаются шум и вибрация. Водитель меньше утомляется, а пассажиры могут общаться в салоне не повышая голос.

Итак, все преимущества модернизации парка общественного городского транспорта налицо. А платить за них, судя по всему, придется и бюджету, и каждому из нас, кто покупает билет. Впрочем, комфорт не может быть бесплатным.

Татьяна ПОМЕЛОВА



Транспорт, пригодный для перевозки инвалидов, обходится городу дорого, но это того стоит...

ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

Сегодня в нашем городе реализуется проект, о котором много говорили и писали, но который заслуживает еще большего внимания, - рассказывает генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Петр Иванов. - Речь идет о низкопольном трамвае с двумя узлами сочленения. Создавался он на Устькатвском заводе - это основной производитель трамваев в нашей стране - и изна-

годовое количество воды в сутки, которые якобы тратит средний москвич, а на реальные 180 - 200, это не только снизит затраты на обеспечение города водой, но и поможет другим регионам, которые ощущают на себе непомерные аппетиты столицы. В общем, как сказал С. Храменков, Москва должна стать не только энергоэффективной, но и городом рационального водопользования. Что может современная сантехника, генеральный директор показал на примере полутора сотен тысяч московских квартир, где всего только привели в порядок краны. В результате уже сэкономили столько воды, сколько хватит на обеспечение всего города в течение пяти дней. А когда водоснабжители оборудовали антивандальной арматурой 170 средних школ, экономия позволила целый год бесплатно обеспечивать 35 учебных заведений. Если это продлится в масштабе города, то три сотни школ могли бы не платить за воду. Словом, резервы колоссальны.

Хорошие результаты дает установка счетчиков расхода воды. Там, где расчеты ведутся по приборам, каждая семья в среднем экономит за год примерно 3 тысячи рублей. Но работа до конца не доведена. Предстоит запустить автоматизированную систему снятия показаний, потому что ходить по подвалам и списывать показания в тетрадку - охотников немного, и миллиарды рублей, потраченных на приборы, окажутся выброшенными на ветер.

Декан факультета информационных систем, технологий и автоматизации в строительстве Московского государственного строительного университета, профессор Андрей Волков рассуждал о системах автоматизации и управления зданиями, которые и позволяют последним называться интеллектуальными. Задача прикладной науки - научить дом вести себя в соответствии с конкретной ситуацией. Профессор провел такую аналогию: как организм человека реагирует на болезнь и борется с недугом, так же должно реагировать здание, если приборы вдруг почувствуют усталость конструкций или заметят признаки начавшегося разрушения. То есть нужна система, которая позволит диагностировать состояние сооружения. Над этим и работают ученые. В перспективе - создание целых комплексов интеллектуальных зданий, при этом соответствующим образом будет организовано и городское хозяйство: например, эффективное управление дорожным движением позволит избавиться от пробок.

В планах ученых и студентов МГСУ - создать инновационный центр, где будут собраны все известные технологии в области интеллектуализации зданий. Там будут не только готовить специалистов по «умным домам», но и проводить научные исследования. Такого центра в стране пока нет.

В работе конференции приняли участие несколько тысяч отечественных и зарубежных специалистов. А выставка дала возможность гостям познакомиться с сотнями новейших технологий и опытом энергосбережения.

Евгений ЛЕОНИДОВ