

Теперь тепло везде

По графику подключение тепла в городе завершилось еще 14 октября. И почти весь город стал теплым вовремя. Но есть и проблемные точки. Причиной их неподключения стали не аварии на теплосетях, а отказ собственников котельных выполнять предписания администрации города о пуске тепла

Такие проблемные точки на свой особый контроль взяла администрация города. В частности, 22 октября в рамках еженедельной инспекционной поездки Василий Толоко посетил дома по улице Спартака и по улице Шишкова города Твери, где до недавнего времени тепло отсутствовало.

На Спартака без отопления остались три общежития и шесть жилых домов, которые отапливаются от котельной, принадлежащей бывшей фабрике имени Вагжанова, ныне ЗАО «Крисман».

На предписание городской власти подать тепло в жилой фонд с 6 октября руководство предприятия ответило, что с 8 октября готово отапливать шесть жилых домов, а вот общежития — нет. Дело в том, что у общежитий, которыми управляет ТОО «На Спартака», долг перед предприятием — 300 тысяч рублей, и до его погашения тепло подавать собственник котельной категорически отказывается. Нужно отметить, что и раньше каждый



Впервые за шесть лет тепло в 6 домов и 3 общежития на улице Спартака пришло в октябре, а не в декабре, как обычно.

отопительный сезон в администрации Пролетарского района начинался с переговоров с руководством предприятия о пуске тепла. Подключить его, как правило, возможно было только при содействии прокуратуры. По словам самих жителей домов, отапливаемых от этой котельной, вопреки всем нормам тепло они получали только в декабре. Понятно, что долго такая ситуация сохраняться не могла.

23 октября в здании администрации прошло совещание с участием конфликтующих сторон. Результатом конструктивного диалога явилась догово-

ренность о том, что ТОО «На Спартака» погасит задолженность перед предприятием за потребленное тепло в течение недели. Однако управляющая компания признает лишь часть той суммы, которую предъявил к оплате поставщик тепла. В ходе совещания также были приняты решения, позволяющие избежать повторения подобных ситуаций. Дома и общежития на Спартака вскоре передадут под управление МУП «ТДЕЗ».

В следующем году они уже не будут зависеть от котельной ЗАО «Крисман» — дома

будут подключены к городским сетям. Департамент ЖКХ уже запросил у ТГК-2 технические условия для прокладки тепло-трассы.

Запуск котельной ЗАО «Крисман» и, соответственно, пуск тепла в дома на Спартака состоялся 26 октября. Пока параметры теплоносителя невысокие и температура воздуха в квартирах поднимается очень медленно, но в ближайшее время ситуация должна нормализоваться.

А дом №97 по улице Шишкова отапливался от котельной ДРСУ. Котельная на данный момент нерентабельна, и предприятие запускать ее отказывается. Дело в том, что она строилась на перспективу развития города и может отапливать небольшой микрорайон. Сейчас же к этой котельной подключен всего один жилой дом. Тем не менее, как считают в администрации города, люди от этого страдать не должны. Поэтому между администрацией и руководством ДРСУ была достигнута договоренность о пуске тепла и последующей передаче котельной на баланс города.

Отопление на улице Шишкова появилось 23 октября в 16.30. А уже 26 октября с целью обсуждения вопросов передачи котельной с представителями ДРСУ встретились руководители администрации Заволжского района и департамента ЖКХ администрации Твери.

Алексей РЯБОВ, житель Заволжского района:

— Говорят, у нас свалка отходов, и та в аварийном состоянии, поэтому который год практически весь Заволжский в дыму от нее. Возникает вопрос: как должен выглядеть полигон для утилизации отходов?

Отвечает Илья КОНСТАНТИНОВ, инженер-эколог МУП «ТСАХ»:

— Полигон со свалкой имеет очень мало общего. Полигон — это комплекс инженерных сооружений для утилизации твердых бытовых отходов. Здесь вариант — привезли ТБО и просто сбросили не обрабатывая — уже не рассматривается.

Сам полигон имеет гидроизолирующее (бетонное, глиняное) основание, препятствующее распространению токсичных загрязнений с водой и попаданию их в водоемы. На основании — еще один слой защиты. И если раньше это были песок, щебенка, то сейчас — гидроизолирующая пленка, ширина которой до 3 сантиметров. Только на такую подготовленную поверхность укладывается мусор. Но не просто сваливается. Предварительно он уплотнен (плотность составляет 1 тонну на кубометр), связан в так называемую кассету, объем которой не более 3 кубических метров, а сверху пересыпан химическими реагентами для скорейшего и безопасного его разложения. Сверху — снова изолирующий слой, песок, грунт и еще одна кассета мусора. На специально оборудованном полигоне, кроме того, есть системы водо- и газодренажа. Дело в том, что в процессе эксплуатации полигона в захороненный мусор попадают атмосферные осадки, что приводит к образованию фильтрата, содержащего в большом объеме крайне токсичные органические и неорганические соединения. Чтобы не допустить его распространения, в комплексе полигона включены очистные сооружения. Там вода очищается до воды технического качества, которая может использоваться тут же, а может потребляться, например, ближайшим предприятием. Также в систему полигона входят административно-хозяйственная зона, зона хранения и обслуживания техники, структура обеспечения. Может входить в нее и сортировочный комплекс, площадки складирования грунта и пересыпных материалов.

Ольга САВИНА, жительница Московского района:

— Я живу в новом доме, и, естественно, у меня стоят счетчики на воду. Но так как раньше с такими счетчиками я не сталкивалась, то возникает вопрос, как по ним платить. Кто должен списывать с него показания — жильцы дома или управляющая компания?

Отвечает директор управляющей компании МУП «Сахарово» Сергей ЯКОВЛЕВ:

— Многие сталкиваются с трудностями при оплате счетов на воду. Но на самом деле все просто. Вы списываете показания счетчика в специальную форму и относите ее в свою управляющую компанию. Например, жители домов, находящихся под управлением МУП «Сахарово», делают это до 22-го числа каждого месяца. После этого управляющая компания выставляет вам счет, который вы оплачиваете до 10-го числа. Оплатить его можно так же, как и остальные квитанции. Если до 22-го числа житель не представляет показания своих счетчиков, то расчет производится по усредненному показателю. В следующем месяце сумма, например, переплаты за воду компенсируется.

Маршрут без опасности

В Твери пассажирскими перевозками занимаются около двухсот предпринимателей, составляя серьезную конкуренцию муниципальному транспорту. Однако качество их услуг оставляет желать лучшего. Но в ближайшее время ситуация должна коренным образом измениться

Сегодня пассажирские перевозки в городе — один из самых актуальных и самых проблемных вопросов. Именно он обсуждался на прошедшем 27 октября круглом столе, проведенном в рамках Дней малого бизнеса Тверским городским фондом поддержки малого предпринимательства.

Не секрет, что муниципальный транспорт в городе находится в «стабильно тяжелом положении». И главный «больной» — едва держащийся на плаву трамвай. Если раньше на этом транспортном средстве можно было прокатиться «с ветерком», то теперь его черепашья скорость составляет всего 11,7 километра в час. Износ трамвайных путей — 83%, а 97% самих вагонов вообще находится за степенью износа. Уже много лет городской электротранспорт Твери ведет планомерно-убыточную деятельность — его ежегодные убытки оцениваются в 240 млн рублей. Причины, как считают в администрации города, — необоснованно низкий тариф за проезд и чересчур демократичная цена единого социального билета, а также большое количество льготников в городе, которые и являются основными пассажирами трамваев. Остальные выбирают для себя маршрутные такси. Цена на все виды транспорта в городе примерно одинакова, но маршрутки значительно быстрее и удобнее. Или нам это только кажется? Пассажирам трамваев, например, неведома такая каждодневная неприятность, как пробки. К тому же если в часы пик давка в муниципальном транспорте и маршрутках примерно одинакова, то днем в троллейбусе можно проехать совершенно свободно, а



Фото ИТАР-ТАСС

маршрутки по-прежнему переполнены. В результате не сильно загруженный муниципальный транспорт терпит еще большие убытки, а маршрутки множатся, что доказывает — их дело прибыльное.

Впрочем, проблема наведения порядка в сфере пассажирских перевозок актуальна не только для Твери. Еще в январе текущего года в Госдуму внесен проект федерального закона, предусматривающий введение института саморегулируемых организаций перевозчиков (СРО). Новый закон призван переломить ситуацию с полным пренебрежением перевозчиков правилами безопасности, упорядочить конкуренцию и свести к минимуму теневую часть бизнеса (по оценкам экспертов, сегодня около 80% оборотов этого рынка находится в тени). Не удивительно, что администрация города уже сейчас выступает за создание саморегулируемой организации перевозчиков. Во-первых, это должно повысить качество обслуживания в разы, ведь в СРО устанавливаются единые внутренние стандарты, которым обязаны следовать все ее члены. Во-вторых, СРО несет полную материальную ответственность перед потребителями автотранспортных услуг, а нанесенный третьим лицам ущерб оплачи-

вается в полной мере за счет компенсационных сборов. В-третьих, в СРО предусмотрена коллективная ответственность перевозчиков за действия каждого члена СРО, а это куда более эффективное средство воздействия, чем угроза административной проверки и наказания.

Сами маршрутки с созданием саморегулируемой организации не спешат. Возможно, их сдерживают дополнительные расходы, ведь надо будет формировать имущественный фонд СРО, платить членские взносы, да еще и нести ответственность (в том числе и материальную) за своих коллег-конкурентов. (Кстати, в еще не рассмотренном Госдумой проекте предусмотрен размер страховой суммы перевозчиков — не менее 1 миллиона рублей, а взносы в компенсационный фонд — не менее 3000 рублей на каждое транспортное средство, выполняющее перевозку пассажиров и багажа.) Так что судя по всему до создания СРО в сфере перевозок дело не дойдет до тех пор, пока этого жестко не потребует закон. Тем более что перед глазами уже есть пример: в строительной отрасли с 1 января 2010 года смогут работать только члены СРО. А всякий, кто не вступит в такую организацию, вынужден будет сменить сферу деятельности. В результате скорее всего часть из них просто покинет бизнес. Вероятно, именно такие перспективы ожидают и перевозчиков. Можно предположить, что создание СРО приведет к сокращению количества маршрутных такси и повышению цен на их услуги (свои дополнительные расходы они вероятнее всего постараются переложить на пассажира). Но есть и повод для оптимизма: во-первых, качество и безопасность перевозок резко возрастут, а во-вторых, муниципальный транспорт получит шанс на новый виток в развитии, и по Твери станет проще и удобнее передвигаться.

Татьяна ТРОФИМОВА