

Собрать и уничтожить

Одно из старейших предприятий в сфере благоустройства Санкт-Петербурга — Государственное унитарное дорожное специализированное предприятие «Курортное» — в прошлом году отметило 60-летие. Но праздник уже стал фактом истории. Жизнь ежедневно ставит новые задачи, решать которые помогают опыт и профессионализм. «Зона ответственности» предприятия — Курортный и Кронштадтский районы города.

НЕМНОГО ИСТОРИИ

В советские времена управление «Спецтранс» было самым мощным и технически оснащенным в системе Ленгорисполкома. В его состав входили не только несколько крупных автопарков, но и два завода, и даже свое проектно-конструкторское бюро. Его специалисты разработали и внедрили немало образцов коммунальной техники, которая потом разошлась по всему Советскому Союзу. Например, принцип сменных кузовов-контейнеров, позаимствованный у военных — он применяется в саперных войсках для доставки понтонов, — был внедрен именно в Ленинграде. Здесь же когда-то разработали и запустили в производство машины, способные самостоятельно загружать на себя по шесть круглых мусорных баков.

Не только сохранившиеся, но и динамично развивающиеся 1-й и 6-й автопарки «Спецтранса» и сегодня несут на себе большую часть нагрузки по вывозу бытового мусора. А другие, как, например, автопарк № 7 и районные ГУПС, ответственны за уборку всех улиц и площадей Санкт-Петербурга.

30 ТЫСЯЧ ДОГОВОРОВ

Главное отличие «пригородных» ГУДСП от работающих в сугубо городских районах — в их универсальности. Они отвечают не только за уборку дорог и тротуаров, поддержание в порядке проезжей части и объектов дорожной инфраструктуры, но и за вывоз бытовых отходов. Это логично: нет смысла создавать в районе несколько схожих небольших структур, каждой выделяя землю и строить производственную базу, в каждой назначать руководителя и давать ему управленческий аппарат.

— Предприятие должно быть полнокровным, — считает директор ГУДСП «Курортное» Константин Давыдкин. — Не 2–3 единицы узкоспециализированной техники, а парк универсальных взаимозаменяемых машин. Должна быть возможность маневрировать и ресурсами, и техникой, и людьми. Особенно это актуально для пригородов. Например, в нашем районе летом население возрастает в 3–4 раза за счет дачников и владельцев коттеджей, проводя-

щих здесь, как правило, весь сезон. А если прибавить тех, кто приезжает отдохнуть на своих машинах или в общественном транспорте в выходные дни, можно представить, как возрастает количество отходов.

Но и в межсезонье работы хватает. Район имеет значительную протяженность вдоль побережья Финского залива, в его составе — 11 муниципальных образований, львиную долю жилья в которых составляет так называемый частный сектор.

— Нет нормативных актов, обязывающих владельцев частных домов собирать и вывозить бытовые отходы или хотя бы заключать договор на такую услугу со специализированными организациями, — сетует Константин Давыдкин. — До недавних пор эти вопросы были в ведении муниципальных советов. Теперь же заключать договоры с домовладельцами, да и то только при их желании, должно наше предприятие. Надо не просто подписать 30 тысяч договоров, но еще и убедить людей, что им эта платная услуга жизненно необходима. На это уйдут годы! А мусор тем временем будет вываливаться в ближайший овраг, в стихийную свалку у дороги или в лучшем случае в контейнеры ближайшего многоквартирного дома. То есть обязанность платить за вывоз и утилизацию чужого мусора перекладывается на плечи жителей этого самого дома.

— Нужен федеральный закон, устанавливающий целевой сбор, подобный налогу с владельцев транспортных средств, — поясняет свою точку зрения Константин Давыдкин. — А субъектам федерации надо делегировать полномочия уменьшать или увеличивать его в установленных пределах.

ТРОТУАРЫ В АЛМАЗАХ

Коммунальщики часто упрекают в применении соли для борьбы со льдом и снегом. Конечно, вид белых разводов на обуви энтузиазма не прибавляет. Но на сегодняшний день реальной альтернативы применению песко-соляных смесей нет. Физически невозможно за день-два собрать и вывезти из города миллионы кубометров снега. За это время навалит и наметет новые сугробы.

— Наука пока не предложила нам безо-



пасные и эффективные средства для «расплавления» зимних осадков, — говорит Константин Николаевич. — А ловить снег на лету никто не умеет. Сейчас стало модно ссылаться на опыт скандинавских стран, дескать, там соль не используют, а применяют только гранитную крошку, безопасную как для обуви и машин, так и для зеленых насаждений. Еще как использовать! В той же Финляндии в прессловутую гранитную крошку добавляют соль и используют солевые растворы.

Кстати, и мы заготовили на эту зиму более полутора тысяч тонн гранитной крошки и применяем ее для обработки тротуаров. А то небольшое количество соли, которое мы добавляем, не оказывает негативного влияния на газоны и зеленые насаждения. Возможно, ученые предложат нам что-то действенное и безопасное для окружающей среды. Но надо и о стоимости думать — не посыпать же тротуары алмазами!..

Кстати, о соли. Еще недавно одним из больших мест в работе ГУДСП было отсутствие мест для ее хранения. Под открытым небом соляные горы после снегопадов и оттепелей превращались в скалы, дробить которые приходилось бульдозерами и отбойными молотками, чуть ли не взрывать. Соль становилась буквально каменной, ломала технику, повреждала оказавшиеся близко к пескоразбрасывателям во время их работы автомобили. Сейчас почти во всех районах построены закрытые хранилища. Есть оно и в Курортном районе — в Белоострове. Выделена площадка для возведения такого объекта в Кронштадте, строительство такого объекта уже в этом году.

Илья Муромцев,
по материалам «МК в Питере»