

> ПРОИСШЕСТВИЕ



**«ГАЗель» на боку  
в дорожно-транспортном происшествии пострадали пять пассажиров маршрутки.**

Вчера в 8.45 утра возле МГТУ произошло ДТП с участием пассажирской «ГАЗели», очевидцем которого стал наш фотокорреспондент. Маршрутка, работающая на линии с эмблемой «ИП Ефимов», двигалась по проспекту Ленина по направлению от улицы Ленинградской в сторону вокзала. На круговом перекрестке с проспектом Металлургов произошло столкновение с автомобилем «Ниссан Кашкай», который двигался на зеленый сигнал светофора. В результате столкновения маршрутка перевернулась. Как нам сообщили в отделе пропаганды ГИБДД, ее водитель попытался проехать на красный свет.

На момент аварии в «ГАЗели» находилось 13 пассажиров. Пятеро из них обратились за медицинской помощью, один пострадавший госпитализирован.

МИХАИЛ СКУРИДИН  
ФОТО > ДМИТРИЙ РУХМАЛЕВ



> УТРАТА

**Пауля будет не хватать...**

**ФУТБОЛЬНЫЙ МИР понес утрату. Знаменитый осьминог-предсказатель Пауль из Германии умер в ночь на вторник, 26 октября, сообщает сайт океанариума Sea Life.**

Напомним, Пауль фантастически точно предсказал исход всех игр с участием сборной Германии на чемпионате мира по футболу в Южной Африке, а также полуфинальных и финальных матчей мирового форума.

«Пауль поразили людей на всех континентах, когда семь раз один за другим дал правильные предсказания немецкой сборной и угадал исход финала. Мы к нему очень привыкли, нам будет его ужасно не хватать», – цитирует сайт директора океанариума Штефана Порволя.

Тем временем в океанариуме еще несколько дней назад появился новый осьминог, которого тоже назвали Паулем. Сейчас Пауль-младший акклиматизируется.

Сайт педантично сообщает, что тело Пауля-старшего находится в холодильнике и, предположительно в ближайшие дни, будет кремировано.

РЕКЛАМА

> НОВОСТИ TELE2

**Экономьте группами с тарифом «Корпоративный»**

TELE2 напоминает жителям Челябинской области о дополнительной возможности экономить на мобильной связи, подключившись к тарифному плану «Корпоративный». Переход на данный тариф позволит руководителям значительно сократить расходы компании на сотовую связь, а также контролировать звонки своих подчиненных.

Стоимость исходящих вызовов на мобильные телефоны TELE2 в Челябинской области внутри группы составляет всего 10 копеек за минуту.

Исходящие вызовы на мобильные телефоны TELE2, на номера других операторов и на городские телефоны в Челябинской области – 40 копеек за минуту.

Цены указаны в рублях с учетом НДС.

Подробности на сайте оператора [www.chelyabinsk.tele2.ru](http://www.chelyabinsk.tele2.ru).

# Гири на колесах

## > Вывод частных из тени поддержит общественный транспорт



**КАКИЕ ВОПРОСЫ станут главными на октябрьском заседании городского Соборания – не стоило гадать.**

Для более обстоятельного разговора имелись два повода. Первый – предварительные итоги слияния муниципальных транспортных предприятий, второй – завершение сезонных дорожных работ. Оба вопроса стояли особняком даже по формальным признакам. Как чаще всего обстоит дело на заседаниях? Выступающие перед депутатами докладчики немногословны, но решения, которые они представляют, – на несколько страниц. В данном случае вынесенные на голосование тексты уложились в несколько строк, но директору Маггортранса Александру Виноградову и начальнику управления капитального строительства и благоустройства Юрию Анциферову пришлось надолго задержаться на трибуне.

Речь транспортного рулевого депутат областного Законодательного собрания Алексей Гушин назвал «научным трудом», в котором еще надо разобраться. Глава города Евгений Тефтелев с такой оценкой не согласился и заявил, что внесенные предложения, напротив, приземленные. И все же изложенные Александром Виноградовым выкладки очень напомнили наглядное пособие по выходу из кризиса. Собственно, чтоб выправить экономику предприятия, и назвали два месяца назад в Маггортранс нового директора.

**Депутаты, не сходя с места, набросали несколько предложений**

Упрощение благополучие любого предприятия в том, чтоб заработать больше, чем потратить. Пока трамваям и автобусам этого не удается, к тому же показатели доходов и расходов с каждым годом отдаляются друг от друга. Финансовую брешь муниципалам пробивают и конкуренты-частники, и льготники, проезд которых компенсируется из бюджета не в полном объеме. Но в первую очередь не дают свести концы с концами тарифы на электроэнергию. Они, как гири на колесах, тянут вниз экономику.

– На фоне снижения перевозок энергозатраты за два года выросли на 60 миллионов рублей, – посетовал Александр Виноградов. – В будущем году ожидаем, что поднимутся еще на 40–50 процентов.

По словам директора, сейчас предприятие справляется с перевозками, но лет через пять сделать это будет не в состоянии. Вконец износится трамвайный парк и рельсы, на обновление чего потребуется четыре миллиарда. На такую огромную сумму рассчитывать не приходится, потому город привычно займется починкой вагонов, что и дешевле в несколько раз, и позволит вновь продлить им жизнь.

Однако основной расчет – на изменение системы пассажирских перевозок. Из шестидесяти двух автобусных маршрутов должны остаться сорок, только на пяти, проложенных в отдаленные районы города, где нет трамваев, сохранится льготный проезд. Остальные маршруты разобьют на шесть лотов, выставят на конкурс, на котором определят шесть победителей. С ними заключат договор на пять лет, что должно стать стимулом для замены «ГАЗелей» на экономичные, комфортабельные и более вместительные иномарки. Маггортранс готов даже сдавать в аренду частникам свои автобусы, а еще пополнять кассу оказанием диспетчерских услуг. Выручка пойдет на поддержание трамвайного парка, поможет ему и вывод частных из тенивого рынка, где, по мнению Виноградова, крутятся от 20 до 60 миллионов рублей.

В программе реформирования обратил на себя внимание и пункт о безлимитных расчетах за проезд. Бумажные билеты признаны морально устаревшими, им на смену должны прийти транспортные карты длительного пользования. Такая практика давно сложилась в Тюмени, где терминалы, через которые пополняют лицевые счета, расположены на остановках общественного транспорта. Параллельно эти аппараты используют и для других платежей, и для связи с экстренными службами, и для знакомства с расписанием движения.

Уже после завершения доклада стало известно, о чем руководитель Маггортранса умолчал. Просчитывается экономическая выгода от замены трамваев на троллейбусы, которые дешевле по цене и электричества потребляют меньше. Но ближе всего транспортники к введению энергосберегающих систем, их в качестве эксперимента установят на одном из вагонов и посмотрят, что из этого получится. Закономерный вопрос о стоимости проезда докладчику задавать не пришлось.

– Только после реализации всех мероприятий можно думать об изменении тарифов, – предвосхитил интерес Александр Виноградов, добавив, что организацию и финансирование садовых перевозок городская власть оставляет за собой.

– Представленный доклад – руководство для нашей совместной работы, – подвел черту под разговором Евгений Тефтелев. – Думаю, руководство Маггортранса должно не медля приступить к реализации планов.

– Два раза на комиссии по городскому хозяйству, строительству и экологии мы рассматривали план развития общественного транспорта, – подчеркнул ее председатель Дмитрий Мельников. – В ноябре планируем обсудить уточненный вариант

концепции. Примет она отточенный вид – снова рассмотрим вопрос на пленарном заседании.

Если транспортная революция у города впереди, то дорожная – отчасти свершившийся факт. Вот почему Юрий Анциферов, в отличие от своего предшественника, докладывал с трибуны не о планах, а о результатах. Не все ремонтные работы завершены, но увидят, куда направлено 560 миллионов рублей, – нетрудно. Недавним постановлением губернатора области Магнитогорску дополнительно выделено 150 миллионов, и этой сумме тоже найдется применение. По форме отчет начальника управления капитального строительства и благоустройства был типовым: место ремонта, стоимость работ, их перечень. Замощение трамвайных путей, устройство дополнительных полос движения и установка светофоров – все эти меры призваны увеличить проходимость дорог. О том, насколько это удастся, может судить любой горожанин. Депутаты как активные участники дорожного движения, что называется, не сходя с места, набросали несколько предложений.

– Вдоль новой дороги в районе ТСС не мешало бы провести озеленение, потому что поселок с двух сторон зажат дорогами, – высказал замечание Валентин Антоноук.

– Меры по расширке перекрестков верные, но недостаточные, – заметил Сергей Бердников. – В моем понимании там, где светофор, – неизбежна пробка. А почему не просчитать, во что обойдется строительство эстакад на самых проблемных перекрестках? Может, это не так уж и неподъемно.

– Заторы в движении также создают пешеходы. Не пора ли подумать о подземных переходах? – задался вопросом Владимир Терентьев.

– Надо на загруженных перекрестках отменить левые повороты, – выразил мнение Александр Дерунов. – Почему не проезжать прямо, а разворачиваться чуть дальше?

– Мы деревьяносим для организации дополнительных полос, а их занимают не для поворота, а для стоянки. Все усилия – коту под хвост, – выразил неудовольствие председатель городского Соборания Александр Морозов.

– В других странах выгрузка товаров в магазинах и торговых центрах происходит по ночам, а у нас встанет длинный фурун в час пик посреди улицы, и вот вам пробка, – обозначил еще одну проблему Игорь Виер.

К депутатским инициативам исполнители отнеслись внимательно, обещали взять их на заметку. Пробки – те же гири на колесах, только уже у всего транспорта, а не только общественного. Для снятия их и задумана дорожная революция, которой нет конца ☹

ДМИТРИЙ СКЛЯРОВ  
ФОТО > АНДРЕЙ СЕБЕРЯКОВ

# Когда снимем хомут?

## > Мэрия обсуждает проект программы по выходу из водного кризиса

**КАК СООБЩИЛ глава города Евгений Тефтелев, затраты проекта, рассчитанного на три года, составят 600–700 млн. рублей.**

Сегодня к поиску решений привлечены все, кто может быть полезен, включая ветеранов труда и специалистов времен СССР.

«Магнитка? Это же город на реке Урал. Откуда у вас там дефицит воды?» – ответить на этот вопрос в Интернете довольно сложно. Ситуация, сложившаяся в городе, действительно, выглядит странно: стоим на берегах одной из крупнейших рек, а воды – нет.

Ограничение горожан в потреблении горячей воды в прохладный сезон – мера крайняя и потому требующая серьезных обоснований. Согласно правилам предоставления коммунальных услуг гражданам, утвержденных правительством России, потребители должны получать бесперебойную подачу коммунальных ресурсов надлежащего качества в необходимых объемах. На основании СанПиН «Санитарные правила устройства и эксплуатации систем централизованного горячего водоснабжения» в период ежегодных профилактических ремонтов отключение систем горячего водоснабжения не должно превышать пятнадцати суток. Любое отклонение от этих норм требует специальной экспертизы и оценки водозаборов. Ее в Магнитогорске не проводили давно.

Значит, нам остается верить Водоканалу на слово. И если он сказал «дефицит», то горожане вправе ждать четкой программы действий, ясного плана по ликвидации в городе водного кризиса. И вот она появилась.

Глава города Евгений Тефтелев рассказал журналистам о водных мероприятиях, которые через пару

месяцев лягут в основу городской программы и пройдут стадию обсуждения депутатами МГСД. В проекте программы – несколько направлений.

Первое – строительство водозабора от реки Урал до 10-й насосной станции, которая в будущем могла бы подпитывать Мало-Кизильский водозабор: ситуация на нем сегодня самая критическая. Это как раз к вопросу о том, как город на реке может остаться без воды. Может, если нет трубы от реки к городу. По словам Евгения Тефтеева, в 1975 году такая труба была – именно она и спасла город в то засушливое лето.

– Это был временный, наскоро сооруженный водовод из труб разного диаметра, который до сегодня не сохранился. Поскольку проблем с водой город не испытывал, этот вариант с тех пор не использовали, – сказал глава города.

Нам известен еще один факт. Уже в наше время – в 2000 году – на берегу Урала шло строительство новой насосной станции производительностью 50 тысяч кубометров в сутки для перекачки воды в Малый Кизил. В этот проект были вложены средства ММК: модернизация источников городского водоснабжения должна была ликвидировать зависимость от климатических факторов. Но станция так и не была задействована. За годы трубопровод просто растащили на металлолом. На этом месте уже побывала комиссия из представителей мэрии и Водоканала, рассматривая возможность «реанимации» станции. Пока этот вопрос остается открытым.

Возможен и переход на прямую забор воды из Урала, но тогда нужно решать вопрос с очисткой. А это увеличит бюджет программы более чем на 1 млрд. рублей.

Другие направления программы – разработка но-

вого Усть-Янгельского месторождения, которое станет для города четвертым источником водных ресурсов. На исследовательские работы еще зимой выделено 25 млн. рублей. На разработку и пуск новой скважины потребуется еще два-три года, затраты составят примерно 300 млн. рублей. Новая скважина даст 25–30 тыс. кубометров воды в сутки. По словам Тефтеева, как раз этого объема сегодня городу не хватает.

Кроме того, ведется работа по усилению использования скважин Янгельского и Верхне-Кизильского водозаборов.

– В этом году дополнительные сбросы помогли горожанам пережить лето без внеплановых отключений. На Верхне-Кизильском водозаборе в сутки добывается 35 тысяч кубометров воды. Мы рассчитываем усилить водопотребление еще на пять тысяч, задействовав дополнительные скважины и тем самым сохранив водоснабжение города на нормальном уровне. Это поможет пережить «засушливую» зиму, – сказал Евгений Тефтелев.

Вместе с горожанами в режиме экономии работают городские предприятия: в потреблении воды их ограничили на десять процентов. Более крепкий «нажим» городской власти испытывают бассейны и автомойки. По словам Тефтеева, даже после ликвидации дефицита мэрия заставит автомойки использовать техническую воду вместо питьевой.

И, наконец, самое «народное» направление будущей программы касается потерь в городских сетях. Именно этого на форумах, в блогах и своих комментариях к материалам СМИ требуют горожане – ликвидировать все утечки.

– Депутаты уже приняли решение о выделении бюд-

жетных средств на приобретение оборудования для поиска утечек воды в городских водоводах, – сообщил глава города.

Думается, начинать латать дыры в сетях и ликвидировать потери нужно прямо сейчас, даже без машины. Потому что течет везде. Наши городские и общедомовые водопроводные сети давно пожохи на знаменитую лошадь барона Мюнхгаузена, которая никак не может напиться: в одно место вода входит, из другого сразу выходит.

Пока программа обсуждается в стадии проекта, хочется внести одно предложение. Судя по сообщениям и письмам наших читателей, большие потери воды происходят даже не в городских сетях, находящихся в ведомстве Водоканала. Они – внутри домов, в подвалах. А это уже вопрос к нашим ЖРЭУ. И пока нынешняя версия «водной» программы обошла их вниманием. Что, конечно, несправедливо. Санкции введены в отношении предприятий, бассейнов, школ и детских садов. Только управляющие компании не получили еще «приветов» от мэрии. И пусть мы залаедем весь город, но заткнуть заднюю часть лошади Мюнхгаузена можно только рукой ЖРЭУ. Пусть грубо, но зато очень наглядно. Можно, например, попросить управляющие компании отчитаться перед депутатами о ликвидации утечек на своих территориях.

В заключение Евгений Тефтелев выразил надежду, что принятые меры позволят нам пережить эту «засушливую зиму» и второго «веера» не будет. А мы надеемся, что разрабатываемая мэрией и Водоканалом долгосрочная программа не допустит повторения этого сюжета в следующем году ☹

ЮЛИЯ СЧАСТЛИВЦЕВА

> Осеннее ограничение горожан в потреблении горячей воды – мера крайняя, требующая серьезных обоснований