

# НЕ МОЖЕШЬ ПРОЕХАТЬ — НЕ ЕЗДИ

*Только такой совет могут дать автомобилистам ярославские коммунальщики*

С ТЕМ, что нынче уборка снега производится куда хуже, чем в прежние зимы, согласны, кажется, все без исключения автомобилисты. И последний циклон, одаривший область очередным снежным зарядом, лишь укрепил их в этом мнении.

С прошлой пятницы по многим улицам в Ярославле и Рыбинске проехать стало почти невозможно: снег, счищенный с центра проезжей части, громоздился у обочин первозданными кучами, в которые беспомощно тыкались носами многочисленные легковушки.

И если в Рыбинске к окончанию светового дня в пятницу хоть что-то успели убрать, то в Ярославле до вечера не наблюдалось никаких признаков снегоуборочных машин. «Доколе!» — восклицали возмущенные граждане в многочисленных звонках в редакцию «СК».

Вняв голосу масс, мы с этим вопросом обратились к начальнику городского управления по благоустройству и заместителю директора департамента городского хозяйства Александру Утину.

Увы! Ничего особо обнадеживающего сообщить автолюбителям мы не сможем. Замдиректора честно признал, что спецтехника по уборке снега, действительно, начинает свою работу не раньше 23.00. И вовсе не потому, что городские службы неразворотливы, а по причине неразворотливости собственной: имеющаяся на вооружении ДГХ техника советского еще производства не была рассчитана на маневрирование по заполненным автомобилями улицам. Поэтому и вводить ее в дело можно только после того, как окончательно закроются рынки, магазины, как большая часть увеселительных заведений и дороги опустеют.

— А как же еще нам быть, если за последние десять лет количество машин увеличилось в четыре раза? Наши улицы изначально не были на это рассчитаны, — горько заметил Александр Утин и добавил: — К тому же появились места, где автомобилей скапливается очень много и надолго: возле новых рынков, крупных торговых точек и ресторанов, появившихся в последнее время в центре горо-



да. Поэтому и приходится ограничивать работу спецтехники ночным временем.

— А хватит ей этого времени, чтобы сделать все, что требуется? — поинтересовались мы.

— Конечно, нет. Не хватало бы даже и в том случае, если бы работали наши снегоуборочные машины по 24 часа в сутки. Их ведь у нас всего 37, в то время как для оперативной расчистки города от снега требуется вчетверо больше — как минимум 160 единиц! Хорошо хоть военные подкинули нам бульдозерные машины — с ними мы смогли хотя бы полного затора на дорогах не допустить.

Так что пока ДГХ может дать водителям только один совет — не напрягать своих «стальных коней» и побольше (особенно после снегопадов) держать их в стойлах — гаражах. По крайней мере, именно так и поступали владельцы частных авто в советское время. Теперь машины не оберегают так ревностно, как прежде. И именно поэтому, возможно, имеет смысл слегка остудить оптимизм любителей зимней езды вот еще в каком пункте: всеми трижды обруганная

соль будет использоваться ДГХ как главное противогололедное средство еще неопределенно-длгое время.

Все планы перехода на другие, менее едкие для автомобильных днищ препараты, так, похоже, планами и остались даже в Москве. Тамашние городские власти «вбухали», по словам Александра Утина, миллиарды рублей в закупку новых машин, предназначенных для полива мостовых раствором хлористого кальция, и убедились, что зря потратили деньги. Хлористый кальций в жидком виде, как оказалось, будет эффективен против гололеда только в том случае, если полить им улицы до того, как снег прилипнет к асфальту — то есть не позже чем через час после начала снегопада.

В Ярославле на эту технологию денег не тратили. Тем более, что у нас, по словам заместителя директора ДГХ, и тратить-то особенно нечего: финансирование «улицеуборочного комплекса» составляет... 4 процента от норматива.

**Андрей МИХАЙЛОВ.**