



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 47 (1 166) 16 – 22 ноября 2020 года

ХРОНИКА

● Подписано постановление Правительства РФ о создании портовой особой экономической зоны и Каспийского кластера в Астраханской области.

● Представители транспортных ведомств России и Кубы обсудили совместные отраслевые проекты.

● Морскому государственному университету имени адмирала Г.И. Невельского исполнилось 130 лет.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Новые требования

Правительством РФ утверждены новые требования к оснащению авиалайнеров.

Согласно документу авиоперевозчики должны будут устанавливать видеорекамеры в кабинах и салонах самолетов, а также на путях прохода в салон воздушного борта.

Кроме того, авиакомпании должны будут обеспечить обработку, хранение видеoinформации не менее 30 суток и доступ к данным в соответствии с существующим порядком.

Установленная Правительством РФ норма будет обязательной для уже эксплуатируемых самолетов с 2025 года, а для новых бортов – с 2023 года.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Актуальная дискуссия

В Совете Федерации состоялась пленарная российско–германская сессия «Искусственный интеллект: лучшие практики».

Мероприятие провел председатель Комитета СФ по регламенту и организации парламентской деятельности Вячеслав Тимченко. В обсуждении приняли участие представители Российско–германской внешнеторговой палаты, ведущих компаний в сфере цифровой экономики.

Цель встречи – оценка потенциала развития технологий искусственного интеллекта в России, а также знакомство с лучшими мировыми и российскими разработками в этой сфере.

Окончание на 2–й стр.

В ГОСДУМЕ РФ



Будет стимул

Депутаты Государственной Думы приняли в первом чтении законопроект о внесении изменения в статью 4 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (об отдельных видах работ, осуществление которых возможно исключительно с использованием судов, построенных на территории Российской Федерации), который будет стимулировать судостроительные, лизинговые компании и судостроительные организации, в том числе иностранные, размещать заказы на суда, в том числе на изготовление и поставку комплектующих, на территории России.

Законопроект был внесен в Госдуму Правительством РФ, которое одобрило соответствующие поправки в Кодекс торгового мореплавания РФ на заседании 31 июля 2020 года.

Окончание на 2–й стр.

О ГЛАВНОМ

” Персональную ответственность за достижение национальных целей будут нести все члены правительства в рамках своих компетенций. Причем контроль будет вестись не только на федеральном уровне: мы будем отслеживать движение средств вплоть до муниципалитетов, и отвечать за реализацию национальных целей на каждой территории будет лично руководитель конкретного субъекта Федерации.

Председатель Правительства РФ
Михаил Мишустин



Нацеленность на результат

Первый заместитель Председателя Правительства РФ Андрей Белоусов представил коллективу Минтранса России нового министра Виталия Савельева



В МИНТРАНСЕ РОССИИ

Мероприятию также принял участие предыдущий руководитель министерства Евгений Дитрих.

Андрей Белоусов отметил, что Евгению Дитриху удалось в сложное из–за пандемии время обеспечить бесперебойное функционирование отрасли, в первую очередь – пассажирские перевозки. «Также удалось развернуть беспрецедентную строительную программу, аналогов которой не было с начала 90–х годов. Это касается строительства железных и автомобильных дорог, ремонта автодорог, реконструкции аэропортов. В целом это все объекты, которые относятся к двум нашим нацпроектам. Безусловно, это огромная стройка, требующая соответствующего управления. И на сегодняшний день эта стройка находится в хорошем состоянии», – добавил первый вице–премьер.

Представляя нового министра, Андрей Белоусов подчеркнул заслуги Виталия Савельева на посту заместителя министра

экономического развития и торговли РФ. «Виталий Геннадьевич курировал бюджет, федеральную адресную инвестиционную программу, оборонный комплекс, макроэкономический блок, региональные вопросы. Аэрофлот

творную и результативную работу, пожелав ему успехов в дальнейшей трудовой деятельности. «Новая должность для меня – это большая жизненная веха, новый этап в карьере», – сказал Виталий Савельев. – В Минтрансе

ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ:

” Наша самая главная задача – повышение мобильности населения, повышение транспортной доступности. Все это дает существенный вклад в экономику. Мы должны развивать отрасль и делать ее более сильной.

он взял уже в летающем, но далеко не блестящем состоянии и вывел его в число одной из лучших компаний мира, – подчеркнул первый вице–премьер. – Человек хорошо разбирается в проблемах транспорта. Уверен, при нем будет обеспечена необходимая преемственность, эффективность и сконцентрированность на результатах».

Андрей Белоусов поблагодарил Евгения Дитриха за пло-

дотворные традиции, заложенные многими министрами. Надеюсь, мы сможем их сохранить и продолжить и, объединив наши знания и опыт, укрепим министерство и решим задачи, которые важны для нашего государства».

Он отметил важность разрабатываемой Транспортной стратегии на период до 2035 года. Если она будет одобрена, то при грамотном использовании нынешних объемов финансирования

отрасли транспортники смогут добиться результатов, которых ждут от них страна. «Наша самая главная задача – повышение мобильности населения, повышение транспортной доступности. Все это дает существенный вклад в экономику. Мы должны развивать отрасль и делать ее более сильной», – подчеркнул министр. Виталий Савельев вручил Евгению Дитриху знак отличия министра транспорта Российской Федерации «За труд и пользу».

Евгений Дитрих поблагодарил коллектив министерства за работу, пожелав сохранить текущие проекты и активно развивать новые перспективные направления. «За пять лет, что я проработал здесь, в Минтрансе, со многими из вас большое количество интересных проектов было реализовано, и хочу в первую очередь сказать огромное спасибо всем, кто эти проекты выстраивал, тем, кто помогал их реализовывать, – сказал он. – Транспортная отрасль славится своими традициями и единством, поэтому хотел бы пожелать сохранить единство в этот непростой период».

Наш корр.

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Субсидии – в приоритете

В фокусе внимания социально значимые авиаперевозки

Первый заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько провел рабочую встречу с врио губернатора Хабаровского края Михаилом Дегтяревым.

Обсуждалась реализация программы субсидирования социально значимых перевозок. Александр Нерадько подчеркнул, что субсидированные авиаперевозки в Дальневосточном федеральном округе являются приоритетным направлением. Сообщил, что объем поступивших в Росавиацию заявок от региональных властей на такие перевозки на 2021 год значительный и в настоящее время ведомством формируется перечень субсидированных маршрутов на следующий год. С учетом высокой социальной роли воздушного сообщения для жителей Хабаровского края ожидается, что объем субсидированных маршрутов не будет сокращен и сохранится на прежнем уровне.

В свою очередь Михаил Дегтярев выразил благодарность руководству Росавиации за постоянное и пристальное внимание к решению вопросов развития авиаперевозок в крае и отметил, что обеспечение транспортной доступности для населения является ключевой задачей руководства региона.

Также на встрече рассмотрен вопрос развития аэропортов местного значения Хабаровского края, в том числе реконструкции аэропортов, подконтрольных подведомственному предприятию Росавиации – ФАП «Аэропорты Дальнего Востока».

Помимо этого, обсуждался вопрос оснащения тренажерами Авиационного учебного центра Хабаровского филиала Санкт–Петербургского государственного университета гражданской авиации.

105 километров «умной» трассы

В Подмоскovie открыто движение по самому протяженному участку Центральной кольцевой автодороги

Состоялась торжественная церемония запуска движения по третьему пусковому комплексу Центральной кольцевой автомобильной дороги протяженностью более 105 км. В мероприятии приняли участие специальный представитель Президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов, помощник Президента России Игорь Левитин, полномочный представитель Президента России в ЦФО Игорь Щеголев, заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин, министр транспорта РФ Виталий Савельев, министр строительства и жилищно–коммунального хозяйства РФ Ирек Файзуллин, губернатор Московской области Андрей Воробьев, заместитель председателя Совета Федерации Николай Журавлев, председатель Комитета Государственной думы по транспорту и строительству Евгений Москвичев, руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин, председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко, член наблюдательного совета компании Евгений Дитрих.

Введенный в эксплуатацию отрезок ЦКАД был построен с нуля и стал самой современной «умной» трассой, движение по которой управляется из единого центра. У автомобилистов теперь появится возможность не только проехать от трассы М–11 «Нева» до М–7 «Волга» менее чем за час со скоростью 110 км/ч, но и получать актуальную информацию о дорожных условиях в дороге на табло перенесенной информации.

Перед открытием участка было протестировано взаимодействие беспилотной автомобиля с интеллектуальной инфраструктурой. Транспортное средство в движении получало информацию со специальных датчиков, встроенных в дорогу. Контроль за беспилотным оператор вел в Центральном пункте управления ЦКАД. Кроме того, продемонстрированы возможности Центрального пункта управления.

Как отметил Сергей Иванов, с открытием ЦКАД–3 экологическая ситуация в Москве улучшится. Это связано в первую очередь с тем, что большая часть фур уйдет с МКАД и перейдет на ЦКАД.

В свою очередь Марат Хуснуллин поздравил всех с открытием участка и подчеркнул, что уже большие полевые ЦКАД с сегодняшнего дня будет работать полноценно, а к концу года будет запущено еще порядка 100 км.

Виталий Савельев также присоединился к поздравлениям и отметил вклад 3 тыс. специалистов, которые приняли участие в строительстве данного отрезка дороги. Он также подчеркнул уникальность трассы, на которой построены 5 эстадков, 47 путепроводов, 17 мостов и интеллектуальная система «Свободный поток», при помощи которой можно будет проезжать рамки взимания платы без остановок.

По словам Андрея Воробьева, опыт строительства дороги показал, как нужно совершенствовать нормативную базу. Кроме того, он заявил, что ЦКАД – это серьезная транзитная магистраль, которая должна существенно разгрузить прилегающие к Москве дороги и сделать более удобным передвижение для каждого человека.

Для увеличения пропускной способности трассы применяется безбарьерная система оплаты проезда, работающая по принципу «свободный поток». Она автоматически классифицирует автомобили и распознает их номерные знаки, выставляя счета, которые можно оплатить через мобильное приложение, личный кабинет на сайте или с помощью транспондера.

ЦКАД–3 соединяет автомобильные дороги М–11 «Нева», М–8 «Холмогоры» и М–7 «Волга» и является центральным участком международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай».

По оперативным данным

В октябре 2020 года российские авиакомпании перевезли 6,78 млн пассажиров

По оперативным данным, в октябре 2020 года российские перевозчики обслужили 6,78 млн пассажиров, что на 39,2% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Пассажирооборот снизился на 50,8% и составил 13,8 млрд пассажиро–километров.

В октябре 2020–го услуги авиакомпании «Аэрофлот» воспользовались 1,08 млн пассажиров (–65,8% по сравнению с объемами за аналогичный период 2019 года). «Победа» обслужила 1,04 млн пассажиров (+10,6%), «Уральские авиалинии» – 578,9 тыс. пассажиров (–33,8%), «Россия» – 554,8 тыс. пассажиров (–41,1%).

Авиакомпания «Сибирь» в октябре 2020–го перевезла 1,17 млн пассажиров. При сравнении с показателями группы S7 за аналогичный период прошлого года объем пассажирооператора авиакомпании составил –4,8% (с начала 2020 года S7 Group объединила свои компании «Сибирь» и «Победу»).

Всего за десять месяцев 2020 года перевезены 59,44 млн пассажиров, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года объем авиаперевозок сократился на 46,1%. Уточненные данные по основным производственным показателям гражданской авиации за октябрь 2020 года будут опубликованы на сайте Росавиации в конце текущего месяца.

По сообщениям наших корреспондентов

именно этой компании соревновались его участники.

Конкурсантам были представлены следующие типы грузовиков: КамАЗ–5325 и КамАЗ–54901.

Целями конкурса «Лучший водитель грузовика» являются совершенствование профессиональных знаний и мастерства водителей грузовиков, выявление лучших водителей и распространение их опыта, повышение роли и популяризация профессии водителя грузовика, формирование осознания необходимости соблюдения правил дорожного движения всеми категориями участников дорожного движения, в первую очередь водителями, улучшение качества грузовых перевозок, повышение основных эксплуатационных показателей работы грузового транспорта.

Юрий ПАВЛОВ

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Актуальная дискуссия

Большие данные и искусственный интеллект

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1–й стр.

Открывая дискуссию, Вячеслав Тимченко подчеркнул, что Россия гордится своими достижениями в сфере искусственного интеллекта, технологическими разработками: «У нас есть передовые компании в этой сфере, которые взаимодействуют с ведущими организациями и инновационными институтами развития. Задача государства – создать максимально комфортную правовую среду для этого бизнеса, совершенствуя технологическое обеспечение».

В ходе дискуссии отмечалось, что развитие технологий искусственного интеллекта ставит серьезные вызовы перед правовой системой Российской Федерации, системой государственного управления и обществом в целом. В настоящее время в России отсутствует специальное законодательное регулирование, учитывающее специфику применения технологий искусственного интеллекта и робототехники. Между тем в целом ряде стран уже существует первичное правовое регулирование применения искусственного интеллекта и робототехники.

Увеличение объема доступных данных и развитие информационно-коммуникационной инфраструктуры для доступа к данным являются одними из основных факторов развития технологий искусственного интеллекта. В России необходимо создание комфортной для безопасного развития и внедрения таких технологий регуляторной среды, основанной на балансе интересов человека, общества, государства, компаний – разработчиков систем искусственного интеллекта и робототехники, а также потребителей их товаров, работ и услуг.

19 августа 2020 года Правительство РФ утвердило Концепцию развития регулирования отношений в сфере технологий искусственного интеллекта и робототехники до 2024 года, направленную на стимулирование разработки, внедрения и использования таких технологий, создания систем искусственного интеллекта и робототехники в доверенном и безопасном исполнении, которое будет способствовать достижению высоких темпов экономического роста, повышению благосостояния и качества жизни граждан, обеспечению национальной безопасности и правопорядка, достижению устойчивой конкурентоспособности российской экономики. Концепция призвана стать инструментом для достижения в ближайшие годы сближения интересов человека, общества, государства и бизнеса в этой сфере.

В настоящее время технологии искусственного интеллекта и робототехники активно применяются для создания и эксплуатации высоко- и – полностью автоматизированного транспорта (автомобильного, рельсового, воздушного, водного), что позволяет сделать его более безопасным, экономичным, быстрым и комфортным. Однако действующее отраслевое транспортное законодательство Российской Федерации, как правило, не допускает либо серьезно ограничивает возможности эксплуатации транспортных средств с применением автоматических систем без участия человека.

Например, в сфере автомобильного транспорта ключевая сложность в развитии беспилотных автомобилей связана со сложной процедурой допуска высокоавтоматизированных транспортных средств на дороги общего пользования и с отсутствием регламентированного порядка допуска высокоавтоматизированных транспортных средств 4–го и 5–го уровней автоматизации по стандартам Международной ассоциации автомобильных инженеров (SAE). Нуждается в уточнении порядок опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на дорогах общего пользования. Эксперты указывают на избыточные сертификационные испытания, необходимость регламентации порядка допуска испытательных образцов высокоавтоматизированных транспортных средств без участия водителя с удаленным доступом оператора к высокоавтоматизированному транспортным средствам или с водителем на пассажирском месте (не принимающим активного участия в управлении транспортным средством). Также требуется определить порядок регламентации коммерческой эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств и порядок определения ответственности в случае нанесения вреда со стороны высокоавтоматизированных транспортных средств.

В сфере воздушного транспорта, считают эксперты, целесообразно совершенствование регулирования использования беспилотных воздушных судов, в том числе уточнение порядка их регистрации, учета и использования, упрощение порядка получения и использования данных с помощью беспилотных воздушных судов, в том числе при проведении картографической съемки. При этом необходима разработка схем воздушного движения, ориентированных на массовое использование беспилотных воздушных судов в качестве транспортных средств.

В сфере железнодорожного транспорта требуется создание нормативных возможностей функционирования систем автоматического или дистанционного управления тягловым подвижным составом, установление требований к автоматическому управлению маневровым локомотивом без машиниста, установление правил управления тормозами железнодорожного подвижного состава в автоматическом и дистанционном режимах.

В сфере водного транспорта требуется совершенствование законодательства для развития безэкипажного судоходства, порядка выпуска в обращение и эксплуатации морской и речной техники с высокой степенью автоматизации управления.

В целом необходимо создание правовых норм, позволяющих перейти от использования высокоавтоматизированного транспорта исключительно в режиме эксперимента к возможности его использования на постоянной основе, подвели итог участники дискуссии.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»

Будет стимул

размещать заказы на суда на территории России

В ГОСДУМЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

Законопроект дает Правительству РФ право определять отдельные виды работ, осуществление которых возможно исключительно с использованием судов, построенных на территории РФ.

Отмечается, что это могут быть перевозка грузов и пассажиров, разведка и разработка минеральных ресурсов морского дна и его недр, морские перевозки и хранение углеводородов, добытых на территории России или на территории, находящейся под российской юрисдикцией.

Для судов, которые использовались в указанных сферах до принятия закона, сделано исключение – они смогут работать и дальше.

В настоящее время средняя загрузка отечественных судостроительных предприятий составляет не более 40–50%. Существующий объем заказов не позволяет должным образом загрузить российских судостроителей и обеспечить их рентабельность.

В пояснительной записке к законопроекту особо оговаривается, что поправки не нарушают российских обязательств в рамках ВТО.

КОРОТКО

Воронежские перевозчики получили 62 новых автобуса большого класса.

Российские верфи обеспечили в период с 2000 по 2020 год поставку 291 самоходного грузового судна в сегменте смешанного река–море плавания, и еще 34 судна находятся на разных стадиях постройки.

Амурский судозавод спустил на воду паром для линии Ванино–Холмск и буксир–спасатель.

Компания «РЖД» снижает цены на билеты для пассажиров до конца апреля.

В фокусе – Арктика

В Архангельске прошла Арктическая форумная неделя



ФОРУМНАЯ НЕДЕЛЯ

Мероприятие состоялось в режиме видеоконференции, объединив три деловых форума, посвященных развитию экономического потенциала северных регионов РФ.

Организаторы – правительство Архангельской области, Агентство регионального развития Архангельской области, ассоциация «Кластер судостроения и производства морской техники Архангельской области», ассоциация поставщиков нефтегазовой промышленности «Созвездие».

Арктическая форумная неделя собрала представителей федеральных министерств и региональных органов власти, нефтегазовых операторов, крупных промышленных и транспортно-логистических компаний, судостроительных и судоремонтных заводов, экспертов, ученых.

Ключевым мероприятием стал восьмой международный форум «Арктические проекты – сегодня и завтра». Участники дискуссии говорили о реализации крупнейших инвестиционных проектов в Арктической зоне: «Ямал СПГ», «Арктик СПГ-2», освоение газового месторождения «Каменномыское-море» на Ямале, создание Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений в Мурманской области, разработка Круzens-Итерского и Харасавэйского месторождений, разработка Павловского свинцово-цинкового месторождения на Новой Земле и т. д.

В Архангельске в третий раз прошел форум «Судостроение в Арктике», где представители ведущих судостроительных, машиностроительных, инженеринговых компаний обсудили проблемы и возможности развития судостроительной отрасли России в контексте освоения Арктики.

Также в рамках Арктической форумной недели состоялся «круглый стол», посвященный развитию гражданской авиации как необходимого элемента для реализации арктических проектов.

Впервые организаторы провели форум «Порты Арктики», посвященный вопросам развития портовой инфраструктуры Арктической зоны Российской Федерации, где были представлены проекты строительства и модернизации портов в Арктике, дана оценка уровню технологического развития портовой инфраструктуры Севморпути.

Столица Поморья

Архангельская область является одним из ключевых регионов российской Арктической зоны, который вносит существенный вклад в освоение полярных рубежей. Порт Архангельск – первый морской порт России, основанный в 1584 году на Северной Двине. На арктическом направлении порт является основным связующим звеном в транспортно-логистическом обеспечении.

«Архангельск исторически является одним из центров отечественного судоходства и судостроения. Круглогодичный морской порт Архангельск – главный снабженец всех без исключения арктических проектов, таких как «Арктик СПГ-2», «Ямал СПГ», «Обский СПГ», – подчеркнул директор ассоциации «Кластер судостроения и производства морской техники Архангельской области» Сергей Смирнов, открывая дискуссию.

На территории Архангельского транспортного узла (АТУ) работают 12 универсальных и специализированных терминалов. Деятельность архангельских стивидоров – Архангельский морской торговый порт, порт «Экономия», Архангель-

ский речной порт, Соломбальский терминал (ЗАО «АКС»), архангельский траловый флот (АО «АТФ»), «МРТС терминал» – создает значительный мультипликативный эффект для всего региона. От слаженности и синхронности работы всех участников АТУ зависит реализация арктических инфраструктурных инвестиционных проектов в Арктике. «В последние годы эти терминалы были реконструированы, проведена модернизация транспортной и технической инфраструктуры. По нашей оценке, только за последние 7 лет общие инвестиции частных компаний составили порядка 25 млрд руб.», – сообщил Сергей Смирнов.

Региональный рынок судовладельцев сложился много лет назад и главным образом ориентирован на транспортировку грузов по СМП, обеспечение территорий Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока основными жизненно важными товарами, строительством и обустройством различных объектов и месторождений. Общее количество флота в Архангельской области составляет более 300 судов. Из них круглогодичную

Арктическая столица Якутии

В связи с возрастающей хозяйственной деятельностью в Арктике повышается роль морских портов как транспортно-логистических центров. В устье

ФАКТ

Новая редакция госпрограммы развития Арктической зоны предполагает ее финансирование в объеме 17 млрд руб. в ближайшие три года, что в 50 раз больше, чем было предусмотрено в текущем трехлетнем бюджете.

наavigation выполняют более 55 грузовых судов. В период с 2013 по 2020 год региональные судовладельцы приобрели 25 судов ледового класса водоизмещением от 10 до 18 тыс. тонн.

Ближайшие перспективы развития порта Архангельск связаны с наращиванием перевалки грузов для освоения арктических месторождений углеводородного сырья, привлечением новых грузоладельцев. Необходимо развитие терминалов не только для универсальных арктических грузов, но и для специализированных грузов. Такая диверсификация грузопотоков приведет морскому порту более высокую устойчивость. «Развитие архангельского порта мы связываем с контейнеризацией грузов. Сегодня погрузочно-разгрузочный терминал «Экономия» – единственный терминал в Арктической зоне, обрабатывающий контейнерные грузы. Мощности этого терминала позволяют обрабатывать до 75 тыс. 20-футовых контейнеров в год. Многие грузы могут быть контейнеризованы, это удобно для грузоладельцев, эффективно и выгодно для терминалов и судоходных компаний», – заявил Сергей Смирнов.

Еще один вектор развития порта – перевалка рыбной продукции. Уже три года компания «Доброфлот» доставляет в Архангельск рыбу по СМП. Переход с Дальнего Востока занимает менее двух недель. Рыбную продукцию принимает рыбный порт, принадлежащий Архангельскому траловому флоту. Из Архангельска продукцию направляют торговым предприятиям в центральную часть России по кратчайшему маршруту.

«Совместно с правительством Архангельской области разрабатывается концепция контейнерной линии по новым морским маршрутам с использованием Севморпути на Дальний Восток и в страны АТР. Для этого необходимо переориентировать часть контейнерного экспорта и текущего вагонного экспорта в Китай на новый морской маршрут. Морской порт Архангельск располагает всем необходимым потенциалом, освоение новых грузопотоков может быть реализовано в среднесрочной перспективе», – проинформировал Сергей Смирнов.

р. Лена расположен один из таких портов – порт Тикси, один из старейших портов СМП, созданный в 30-е годы прошлого столетия.

Архангельск для Якутии всегда был входной базой по северному завозу. В советское время все продовольствие, особенно скоропорт, доставлялось через Архангельск в Тикси и далее на самолетах – по всей Арктике. В 1986 году в морском порту Тикси перерабатывались 800 тыс. тонн грузов. «В современных условиях этот маршрут станет основным для обеспечения арктических регионов Якутии. Поставлена задача до 2035 года перерабатывать в морском порту Тикси до 300 тыс. тонн грузов», – сказал постоянный представитель Республики Саха (Якутия) при Президенте РФ – первый заместитель председателя правительства РС(Я) Андрей Федотов.

Дальнейшее развитие морского порта Тикси связано с геологоразведкой и освоением месторождений углеводородов. Морской порт Тикси расширит свои границы за счет строительства специального глубоководного причала в районе с. Найба, что создаст дополнительные грузопотоки для Архангельска.

В июле 2020 года была проведена уникальная операция по перевалке крупногабаритного оборудования в порту Тикси для Иркутской нефтяной компании. Таким образом, порт Тикси получает новую роль в обеспечении уникальным оборудованием промышленных проектов в Восточной Сибири (ЯТЭК, золотодобывающие компании).

Также Тикси рассматривается как база управления восточной частью СМП, здесь будет создано аварийно-спасательное подразделение на море и на берегу.

Подсчитано, что на территории Арктической зоны РС(Я) находятся до 5 млн тонн металлолома, или 83% от общего количества металлолома в Арктике. В рамках программы «Чистая страна» весь собранный металлолом по рекам будет вывозиться в морской порт Тикси для последующей отправки по СМП на металлургические комбинаты.

Любой порт в Арктике – это центр экономического роста. В этой связи обсуждается идея организации арктического ту-

ризма по всему побережью Арктики, начиная от Мурманска до Тикси.

Преференции для развития

Директор Департамента резидентской политики АО «Корпорация развития Дальнего Востока» Сергей Скалий поделился опытом использования преференциальных режимов для развития портовой инфраструктуры Дальнего Востока и Арктики.

С начала деятельности корпорации зарегистрированы 2543 резидента, при этом 6 резидентов зарегистрированы в АЗ РФ, 338 организаций приступили к операционной деятельности. Общий объем заявленных инвестиций превышает 4,7 трлн руб. по всем проектам, порядка 1 млрд руб. уже вложено, с резидентами Арктической зоны подписаны обязывающие соглашения на 15,3 млрд руб. Созданы порядка 44,7 тыс. рабочих мест, 600 рабочих мест – в АЗ РФ. Реализуются 289 мероприятий по созданию инфраструктуры.

Сергей Скалий привел в пример крупнейшие проекты TOP в области строительства и модернизации портовой инфраструктуры в АЗ РФ. Это TOP «Якутия», где будет построен грузовой терминал в п. Нижний Бестях. Терминал призван облегчить проблему завоза в Заполярье жизненно важных грузов, которая стала актуальной из-за обмеления в последние десятилетия р. Лены – одной из главных транспортных артерий Якутии. Общая мощность терминала – 2 млн тонн грузов в год. Период реализации проекта – 2020–2024 годы. Объем запланированных инвестиций – около 3195 млн руб.

TOP «Столица Арктики» (Мурманская область) будет расположена на территориях города Мурманска и Кольского района. В рамках TOP рассматривается реализация 4 инвестиционных проектов с общим объемом инвестиций 127 млрд руб. и созданием более 1,5 тыс. рабочих мест. В частности, здесь будет построен современный рефрижераторный морской терминал для рыбопромышленных компаний с полным сервисом по обслуживанию рыбопромысловых судов и доставке рыбопродукции на внутренний и внешний рынки. Период реализации – 2020–2026 годы. Запланированный объем инвестиций порядка 3423 млн руб.

TOP «Чукотка» – техническое перевооружение морского порта «Беринговский» с целью обеспечения экспорта угля в период летней навигации. Период реализации – 2016–2024 годы. Объем инвестиций – 495 млн руб.

Сегодня вся российская Арктика стала, по сути, одной большой экономической зоной. Чтобы стать резидентом АЗ РФ, минимальный порог инвестиций для входа в новый проект составляет не менее 1 млн руб., взамен предоставляются налоговые и административные преференции.

Новая редакция госпрограммы развития Арктической зоны предполагает ее финансирование в объеме 17 млрд руб. в ближайшие три года, что в 50 раз больше, чем было предусмотрено в текущем трехлетнем бюджете.

Кроме этого, в общенациональный план восстановления экономики, принятый Правительством РФ 2 октября 2020 года, включено мероприятие по формированию Фонда развития Арктики, что позволит перенаправлять 50% налоговых доходов федерального бюджета от новых инвестпроектов в Арктике на социально-экономическое развитие арктических регионов.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»

НОВОСТИ

Заклучен госконтракт

Подведомственный Минтрансу России ФГКУ Росгранстрой заключило государственный контракт на реконструкцию автомобильного пункта пропуска «Бурачки» в Псковской области. Работы будут выполняться холдингом «Росэлектроника» госкорпорации «Ростех» в рамках реализации федерального проекта «Логистика международной торговли» национального проекта «Международная кооперация и экспорт».

В частности, будут построены отдельное здание для пропуска туристических групп, здание для таможенного оформления транспортных средств и грузов, бокс углубленного досмотра грузового транспорта, новые посты пограничного и таможенного контроля. Также будет обустроена площадка для мобильного инспекционно-досмотрового комплекса. Пункт пропуска оснастят современными техническими средствами контроля и новейшим программным обеспечением, что позволит сократить время проведения контрольных процедур, обеспечив при этом высокую степень безопасности государственной границы. Работы планируется завершить в течение года.

В результате модернизации пропуска способность одного из самых загруженных пунктов пропуска на российско–латвийском участке границы увеличится на 20% и составит 2400 транспортных средств в сутки.

Увы, минус...

Грузооборот морских портов России за период с января по октябрь 2020 года сократился на 3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 681,87 млн тонн, говорится в сообщении Росморречфлота.

Сокращение совокупного показателя связано со снижением объема перевалки наливных грузов на 10,2% – до 348,57 млн тонн. При этом объем перевалки сухих грузов вырос на 5,7% и составил 333,3 млн тонн.

Грузооборот морских портов Арктического бассейна снизился на 8,5% – до 79,96 млн тонн.

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна сократился на 7,1% – до 200,58 млн тонн.

Морские порты Азово–Черноморского бассейна нарастили грузооборот на 3,2% – до 208,21 млн тонн.

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна вырос на 12,4% и составил 6,89 млн тонн.

Перевалка грузов в морских портах Дальневосточного бассейна увеличилась на 4,2%, составив 186,23 млн тонн.

Разрабатывают концепцию

В Северной столице прорабатывается концепция внутригородского железнодорожного кольца.

В проработку технико-экономического обоснования и проектных решений входит множество мероприятий, включая расчет стоимости реконструкции станций, пассажиропотока и т. д. Особое внимание уделяет строительству 7-километрового тоннеля от Балтийского вокзала до Финляндского, который позволит создать полноценное кольцо.

Предпринятые работы пройдут в 2021–2022 годах, после чего в 2024-м может начаться проектирование, а в 2025-м – строительство. В итоге запуск тоннеля между Финляндским и Балтийским вокзалами может состояться в 2030 году.

Предполагается пассажиропоток железнодорожного кольца будет составлять 400 тыс. человек в сутки, что сопоставимо с полноценной линией метро.

Танкер на газе

Судостроительный комплекс «Звезда» приступил к строительству второго танкера-продуктовоза типа MR, работающего на газомоторном топливе.

Танкеры предназначены для транспортировки нефтепродуктов и газового конденсата. Силовые установки танкеров-продуктовозов будут работать на экологически чистом газомоторном топливе. Такое топливо позволяет существенно снизить объем выбросов в атмосферу. Технические характеристики судов разработаны с учетом новых требований Международной морской организации (ИМО).

Дедейт танкера составит около 50 тыс. тонн.

По сообщениям информационных агентств

Ресурсы есть! Ждем модернизации

Городские пассажирские перевозки: новое качество услуг

ПЕРСПЕКТИВА

Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) вошли два новых федеральных проекта, один из которых касается модернизации пассажирского транспорта в условиях городских агломераций. И если сам нацпроект освещается достаточно широко, то о его новой составляющей известно гораздо меньше. А между тем по своей социально-экономической значимости он ничуть не ниже самого нацпроекта.

Реалии сегодняшней жизни таковы, что большие города со временем превращаются в агломерации. Города-миллионники поглощают (или притягивают – кому как нравится) уже не только близлежащие населенные пункты, но и находящиеся от них на довольно большом расстоянии. Причины, по которым происходят такие трансформации, лежат за пределами нашего обзора. А вот как работает и как должен развиваться городской общественный транспорт в условиях городской агломерации, давайте разберемся.

О том, что проблемы в агломерационных перевозках существуют, можно судить хотя бы потому, что в мае 2020 года было дано специальное поручение Президента РФ по этому вопросу всем заинтересованным ведомствам, а в августе уже были представлены варианты программы модернизации пассажирского транспорта в условиях больших городов.

А с чем, собственно говоря, связано такое внимание на самом высоком уровне к состоянию и развитию пассажирского транспорта в агломерациях?

Прежде всего, 92% от всех поездок на общественном транспорте по России совершается именно на городском пассажирском транспорте, а это ни много ни мало 17 млрд поездок в год.

Поездка на общественном транспорте – это одна из наиболее часто используемых публичных услуг, и в среднем она совершается пассажиром 250 раз в год. Услуга востребована во всех без исключения регионах. А вот состояние подвижного состава

и инфраструктуры для городского общественного транспорта вызывает вопросы – за исключением буквально нескольких городов, в целом по России 75% транспортных средств имеют возраст старше 15 лет, а 80% инфраструктуры изношено.

Сегодня, когда темпы роста автомобилизации опережают темпы роста дорог, только комплексное развитие общественного транспорта позволит реально заменить личные автомобили, снизив тем самым нагрузку на дорожную сеть городов, так как 20 личных авто перевозят в среднем столько же людей, сколько 1 автобус большой вместимости. Развитие общественного транспорта даст мультипликативный эффект в других отраслях экономики, обеспечив не менее 10 тыс. рабочих мест в производстве подвижного состава и компонентов. Наконец, там, где хорошо развит городской общественный транспорт, повышается инвестиционная привлекательность городов, растет деловая активность, увеличиваются налоговые поступления.

А вот снижение деловой активности самым негативным образом сказывается на деятельности общественного транспорта. И случившаяся в этом году коронавирусная эпидемия – полное тому подтверждение, так как пассажиропоток в крупных городах снизился на 80%.

Все эти проблемы регионы (за исключением, может быть, самых богатых) не могут решить самостоятельно – требуется единовременное вложение крупных средств. Отсюда необходимость господдержки и скоординированной программы развития транспортного обслуживания населения в городских агломерациях.

Как и в любой целевой программе развития, в программе модернизации общественного транспорта в городских агломерациях имеются целевые индикаторы и этапы реализации.

Так, во всех 104 агломерациях в обязательном порядке не менее 75% пользователей должны отметить улучшение качества транспортного обслуживания. Стоимости безлимитного проездного на 30 суток должна составлять менее 7% от средне-



ФАКТ

Поездка на общественном транспорте – это одна из наиболее часто используемых публичных услуг, и в среднем она совершается пассажиром 250 раз в год. Услуга востребована во всех без исключения регионах. А вот состояние подвижного состава и инфраструктуры для городского общественного транспорта вызывает вопросы – за исключением буквально нескольких городов, в целом по России 75% транспортных средств имеют возраст старше 15 лет, а 80% инфраструктуры изношено.

сачных доходов в регионе (и не превышать совокупные затраты на поездки на личном автомобиле).

75% автобусов и до 25% парка городского наземного электрического транспорта (ГНЭТ) должны быть обновлены в рамках программы, а в нормативное состояние приведено до 25% протяженности линейной инфраструктуры ГНЭТ.

А в 15 агломерациях, определенных на конкурсной основе, на 25% должно сократиться время в пути в общественном транспорте не менее чем для трети всех пассажиров.

Обновление городского наземного электрического транспорта (трамваи, троллейбусы, электробусы) должно составить 75%.

90% протяженности линейной инфраструктуры ГНЭТ (а также

депо и подстанции) следует привести в нормативное состояние.

Предлагаемая целевая модель управления общественным транспортом принципиально отличается от действующей.

Если в текущей модели в приоритете минимизация бюджетных расходов и отсутствует ответственность за качество услуг, то в целевой главным является выполнение и повышение стандартов качества услуг. В текущей модели перевозчик определяет тип ТС, частоту перевозок, руководствуясь своей доходностью.

Допускается нерегулируемый тариф. Целевая же модель задает характеристики для каждого маршрута, единую тарифную систему.

В целевой программе уделяется большое внимание качеству транспортного обслуживания для оптимизации маршрутных сетей.

Прежде всего это касается пешеходной доступности остановок общественного транспорта. Для 100% населения многоквартирных домов и более 90% населения индивидуальных домов расстояние пешего подхода (от контура дома) от остановочных пунктов как минимум 1 маршрута пассажирского транспорта должно составлять менее 600 м для многоквартирных домов и менее 1500 м для ИЖС.

Скорость сообщения в агломерации для 90% поездок от места жительства до места работы должна составлять более 10 км/ч, включая время ожидания и пересадок.

Очень важно обеспечить комфорт для маломобильных пассажиров. Для этого 100% рейсов должны выполняться низкопольными автобусами (за исключением малого класса и маршрутов по грунтовым дорогам).

Важна также скорость сообщения с удаленными районами. Должны уйти в прошлое битком набитые автобусы, и 85% рейсов в год будут выполняться с заполнением не более 4 чел./кв. м для каждого межостановочного перегона маршрутной сети и каждого часа.

Все это вместе взятое позволит обеспечить точность расписания, и не менее 75% рейсов будут отправляться согласно времени, указанному на табло.

Безусловно, такие задачи требуют значительной поддержки со стороны государства, банковских структур и лизинговых компаний. Так, по линии Правительства РФ в зависимости от уровня дотационности субъекта РФ предполагается выделять от 40% до 70% субсидий на обновление транспортных средств, а также до 100% субсидий на приведение в нормативное состояние инфраструктуры.

Со стороны банковских структур и лизинговых компаний предполагается софинансирование расходов на транспортное планирование и внедрение цифровых технологий (до 50%) субъектов РФ напрямую или через муниципальные образования в составе агломераций. При этом предполагается, что гарантированная ставка по лизингу вне зависимости от финансового состояния региона составит 8%, а

льготные кредиты концессионерам через «фабрику проектного финансирования» – 4%.

Предполагаются два сценария финансирования программы. Согласно сценарию с капитальным грантом до 2024 года доля затрат, покрываемых из бюджета, составит 13,9%, доля субсидий субъектам 5,7%, а внебюджетные инвестиции покроют 9,4% затрат. А при сценарии с платой концедента и федеральными гарантиями расходы бюджета сократятся до 8,2%, доля субсидий субъектам будет равна нулю, а вот внебюджетные инвестиции увеличатся до 15,3%. Запомним, что выбор варианта финансирования будет во многом зависеть не только от финансовой состоятельности субъекта, но и от экономической ситуации в стране и состояния федерального бюджета.

Так чего же вправе ожидать от комплексной программы экономики и общество в целом?

Конечно, легализации отрасли перевозок общественным транспортом и привлечения в нее значительных внебюджетных инвестиций (не менее 370 млрд руб. за 10 лет).

Развития отечественного транспортного машиностроения с увеличением спроса на 50 тыс. транспортных средств и создания порядка 30 тыс. рабочих мест. Только в рамках мероприятий программы планируется сформировать спрос на производство более 33 тыс. новых автобусов разного класса и более 5 тыс. трамваев и троллейбусов.

Сокращения не менее чем на 15% выбросов в атмосферу вредных веществ от городского пассажирского транспорта за счет более экологических ТС, а также сокращения не менее чем на 15% количества ДТП с участием городского пассажирского транспорта благодаря его более высоким техническим характеристикам с точки зрения безопасности.

Согласитесь, что ожидания вполне реальные, учитывая те ресурсы, которые предполагают вкладывать в отрасль государство и бизнес.

Ирина ПОЛЯКОВА, обозреватель «ТР», кандидат экономических наук

А В ЭТО ВРЕМЯ...

Благодаря нацпроекту

обновляется парк общественного транспорта российских городов

В Кемерово в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» поступили 25 новых автобусов на газомоторном топливе «НефАЗ».

Губернатор Кемеровской области Сергей Цивилев оценил новый современный транспорт. «В Кузбассе в этом году отремонтировали почти 400 км автодорог, в том числе 170 км – по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Участие в этой программе позволяет региону комплексно подходить к благоустройству: по отремонтированным улицам и трассам начинает курсировать новый комфортный и экологичный транспорт. К 300-летию региона автопарк общественного транспорта обновится на 60%», – отметил глава Кузбасса.

Автобусы комфортны для маломобильных граждан – в салоне предусмотрена зона для инвалидной коляски с возможностью ее крепления при движении автобуса, откидная аппарель (платформа для подъема и спуска коляски) и «низкий пол». Пассажироместности нового транспорта – не менее 80 человек, в том числе 28 мест для сидения.

Кроме того, новая техника имеет шумоизоляцию и систему отопления. Источники тепла расположены по всей длине салона и обеспечивают тепловой режим в пассажирском секторе и кабине водителя. Для дополнительной безопасности пассажиров автобусы оборудованы системой контроля физического состояния водителя.

Новый пассажирский транспорт выйдет на магистральные маршруты города.

Жители Рудничного и Ленинского районов города смогут добраться до Центрального района по улицам, отремонтированным в этом году благодаря нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»: проспектам Шахтеров, Комсомольскому, Химиков.

* * *

Парк омского электротранспорта пополнился новыми троллейбусами в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На маршруты вышли 17 современных троллейбусов «Адмирал» производства ООО «ПК Транспортные системы».

Закупка новой техники – очередной шаг масштабной про-

граммы обновления общественного пассажирского транспорта, начатой в Омске два года назад при поддержке губернатора и правительства Омской области. За это время муниципальный автобусный парк обновился наполовину. На городских магистралях появились машины, работающие на безопасном для окружающей среды газомоторном топливе. А теперь на улицах Омска будут курсировать и новые троллейбусы.

Модель «Адмирал» отличается повышенным комфортом, приспособлена для маломобильных пассажиров и детских колясок, вместительна и оснащена энергосберегающими технологиями.

С первой партией нового электротранспорта омичей и работников троллейбусного парка – водителей и кондукторов – поздравили губернатор региона Александр Бурков и мэр города Оксана Фаина.

«Новые троллейбусы – это еще и продолжение решения экологических проблем, которые стоят перед городом. Современный электротранспорт позволяет снизить воздействие на окружающую среду», – отметил Александр Бурков.

«Троллейбус «Адмирал» современный и один из лучших. Надеюсь, что омичи получат удовольствие от перемещения по городу на таком транспорте», – добавил губернатор.

На участие в федеральном проекте претендовали более 60 регионов. Заявки оценивались по 28 критериям, определяющим комплексное развитие городского пассажирского транспорта. Омская область заняла 4-е место. Федеральная субсидия составила более 407 млн руб. на закупку 33 современных низкопольных троллейбусов в 2020 году. Стоимостью каждого троллейбуса – 20,6 млн руб.

«Сегодня мы встречаем новую партию современных комфортабельных троллейбусов и запускаем магистральный троллейбусный маршрут № 4, где эти машины будут ходить», – отметила Оксана Фаина. – Сегодняшний день – результат системной работы, которая началась в 2018 году, когда мы решили проблему убыточности муниципального городского пассажирского транспорта, и многие не верили, что мы будем получать такие современные транспортные средства. И это только начало».

Долгожданные троллейбусы прибыли в Омск в преддверии

знакового юбилея – ровно 65 лет назад в городе появился первый троллейбус.

«С моей точки зрения, это большое достижение команды правительства Омской области», – присоединился к поздравлениям директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей. – Отбор был жестким.

На право получения финансовой поддержки претендовали 60 городских агломераций, и Омская область попала в перечень 12, которые получили технику уже в этом году. Это результат системной работы областного правительства и администрации города, поскольку нужно было качественно подготовить заявку. Это позволило принять решение о предоставлении такой поддержки. «Адмирал» – новый современный подвижной состав, один из лучших троллейбусов, которые производятся в настоящее время в России».

Алексей Бакирей добавил, что активная работа правительства Омской области не остается без внимания Минтранса России. «В рамках тех средств, которые мы смогли дополнительно изыскать в 2020 году, еще будут

поставлены по этой программе 20 автобусов до конца года на тех же условиях. Федеральная поддержка составит 60% от необходимых на их приобретение средств», – сказал он.

Троллейбус «Адмирал» создан с учетом требований к эксплуатации в современных городах: три широких дверных проема, просторные накопительные площадки, наружная система видеоконтроля зон посадки-высадки пассажиров и мониторинга дорожной ситуации. Салон оснащен современной системой мультимедиа – экранами, на которых будут размещаться маршруты, расписание движения и другая полезная для пассажиров информация. Новый транспорт низкопольный, обеспечивает удобную посадку пассажиров с ограниченными возможностями здоровья. Троллейбус оснащен кнопкой вызова водителя на двери, откидной аппарелью, местом для инвалидной коляски с системой фиксации и системой оповещения водителя. Также в нем есть Wi-Fi, USB-разъемы для зарядки мобильных устройств и климат-контроль в салоне.

Подготовила Ирина ИВАНОВА



НОВОСТИ

25 новых станций

Московский метрополитен в 2021–2023 годах станет больше на 25 станций.

«В 2021–2023 годах планируется построить, кроме новых станций метро, более 58 км тоннелей, четыре электродепо и 33 транспортно-пересадочных узла», – рассказал заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев, сообщает агентство «Москва».

В эксплуатацию введут участки Большой кольцевой линии, участок желтой ветки метро от станции «Расказовка» до станции «Внуково», участок Сокольнической линии «Саларьево» – «Столбово» – «Потапово», станции Люблинско-Дмитровской линии «Южный порт», «Селигерская», «Ляназово» и «Физтех».

Создадут СП

В Санкт-Петербурге планируют создать совместное предприятие с банком ВТБ для строительства метрополитена.

Как сказал вице-губернатор Петербурга Максим Соколов, с помощью создания новой компании город сможет контролировать развитие метрополитена, а также сможет восполнить недостаток финансирования уже в ближайшем будущем и решать вопросы восполнения подвижного состава.

Парк обновляется

Метрополитен в Петербурге до конца этого года пополнит свой парк 40 новыми вагонами. Об этом сообщила пресс-служба правительства города.

«Правительство Петербурга приступает к масштабной модернизации транспортного комплекса. До конца 2020 года планируем получить свыше 250 новых автобусов, 142 троллейбуса, более 40 вагонов метро. Новый подвижной состав удобен для всех категорий пассажиров, экологичен и оборудован современными системами информирования», – приводятся в сообщении слова губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова.

Также отмечается, что в следующем году на городские маршруты выйдут еще 1,5 тыс. экологически чистых машин: электробусов, троллейбусов с увеличенным автономным ходом и автобусов, работающих на газовом топливе.

По данным сайта ГУП «Петербургский метрополитен», парк вагонов метрополитена Петербурга насчитывает 1,9 тыс. единиц. Средний срок службы составляет почти 23 года, средний износ – 60,7%. Потребность Петербургского метрополитена в новых вагонах после 2021 года составит 800 единиц.

Проголосуют пассажиры

В проекте «Активный гражданин» открылось голосование, в котором жители Москвы смогут предложить название для Большой кольцевой линии метро. В 2017 году название для нового кольца уже выбирали, но после открытия в 2018-м первого участка стало поступать много обращений от горожан, которые посчитали, что оно не очень удачное.

В транспортную систему столицы уже входят и Кольцевая линия метро, и Московское центральное кольцо, поэтому может возникнуть путаница. Сейчас станции нового кольца пользуются сотнями тысяч человек, и похожие названия часто заставляют пассажиров испытывать неудобства.

Во время голосования москвичи смогут предложить свои варианты. Новое кольцо метро – крупнейший транспортный проект в мире, поэтому его название должно быть не только ярким, но и отражать весь масштаб.

В шутку или всерьез?

На сайте Change.org появилась петиция с требованием запустить в метрополитене Казани отдельные вагоны для женщин.

По мнению автора петиции, выступившей от лица женского сообщества Татарстана, такая мера позволит снизить риски заражения коронавирусом. Она, ссылаясь на некие данные Роспотребнадзора, заявила, что женщинам грозит большая опасность, чем мужчинам, так как они заражаются чаще.

Отдельные вагоны метро позволят женщинам соблюдать безопасную социальную дистанцию, считает автор петиции.

В качестве примера автор привела Японию и Индию, где есть отдельные женские вагоны. «А мы что, хуже?» – говорится в петиции.

Однако петиция с этой инициативой не нашла поддержки. За несколько дней с момента создания ее поддержали лишь 19 человек. Скорее всего, потому, что ее легко было принять за шутку.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

Время цифровых решений

Основополагающий технологический тренд транспортного комплекса – развитие и внедрение интеллектуальных и беспилотных транспортных систем

ФОРУМ

В Москве прошел V юбилейный форум «Интеллектуальные транспортные системы России. Цифровая эра транспорта». В обращении заместителя министра транспорта РФ Алексея Семенова, которое было зачитано перед началом мероприятия, в частности, отмечалось, что разработка и внедрение новых технологий на транспорте существенно упрощает жизнь потребителей, повышает их безопасность и открывает новые возможности. При этом цифровые решения должны быть отечественными, поскольку они обеспечивают суверенитет важнейшей отрасли экономики. Сегодня основополагающим технологическим трендом транспортного комплекса является развитие и внедрение интеллектуальных и беспилотных транспортных систем. Уже сейчас в целях обеспечения развития инфраструктуры и технологий для ускоренного внедрения беспилотных транспортных средств ведется работа по внесению изменений в программные документы, направленные на достижение национальных целей развития Российской Федерации.

Участие в деловой программе форума приняли представители Минтранса России, ФАУ «РосдорНИИ», ассоциации «Цифровая эра транспорта», холдинга «Швабе», ПАО «Вымпелком», ассоциации «ОКО», а также 20 региональных министерств и ведомств, эксперты, руководители ведущих компаний отрасли.

В регионах с ИТС тяжело

В рамках пленарной дискуссии форума состоялась обсуждение актуального на сегодняшний день вопроса, связанного с борьбой с COVID-19 и использованием в этой борьбе ИТС. Кроме того, обсуждались вопросы цифровой инфраструктуры автомобильных дорог, какой она должна быть, как добиться интеграции региональных и федеральных ИТС, насколько серьезно спад экономики отразится на планах по цифровизации транспортной отрасли и какие инструменты поддержки со стороны государства могли бы стимулировать ее развитие.

На вопрос, что такое цифровая трансформация и как она стилируется с транспортной отраслью, попыталась ответить директор по развитию ИТС ФАУ «РосдорНИИ» Екатерина Брызгина.

– Это новые возможности, новые процессы, то есть все, что сегодня крайне необходимо и имеет большой эффект от внедрения, – отметила она. – Цифровая трансформация отличается от автоматизации или информатизации тем, что не просто переводит в электронный вид уже существующие решения, а помогает создавать новые сервисы. Цифровая трансформация на транспорте – это синергия современных методов транспортного планирования, математического моделирования, новых и лучших технологий и материалов и, конечно, интеллектуальных транспортных систем, которые и позволяют объединить весь массив информации в единое целое. В свою очередь, это единое целое позволит в дальнейшем перейти к формированию цифровой модели дороги, приспособленной в том числе для движения высокоавтоматизированных транспортных средств.

Однако результаты мониторинга, который РосдорНИИ проводит регулярно в регионах, показывают, что распространность инструментальных подсистем в субъектах очень скромная. Наиболее популярна здесь – это подсистема фотовидеофиксации нарушений ПДД. И понятно почему: возможность пополнения бюд-

жета, обеспечение порядка на дорогах. На втором месте по популярности – автоматическая система весогабаритного контроля. Здесь – существенный бонус для бюджета, а также сохранность автомобильных дорог. Затем идут системы и подсистемы, популярность которых не превышает 5–7%. К примеру, автоматизированная система управления наружным освещением или подсистема обеспечения приоритетов движения. Екатерина Брызгина считает, что непопулярные системы и подсистемы не до конца оценены, поэтому их популяризацию необходимо интенсифицировать.

На сегодняшний день в результате проведенного анкетирования выявлены лишь девять регионов, где есть интеграционные платформы, позволяющие консолидировать работу различных подсистем. Остальные регионы даже не задумываются об интеграции систем и подсистем ИТС, несмотря на требования Минтранса России.

– И все же прогресс есть, – отметила Екатерина Брызгина. – В 2020 году в рамках реализации мероприятий, направленных на развитие дорожного хозяйства посредством внедрения ИТС в городских агломерациях с населением свыше 300 тыс. человек, 27 агломераций из 22 регионов этот отбор прошли. В основе элементной базы, утвержденной Минтрансом России, лежат interoperability, безопасность и адаптивность к изменениям элементов подсистем и применяемых технологических решений. На практике это означает предоставление возможности беспрепятственного передвижения транспортному средству по всей территории страны на одних и тех же условиях. То есть вне зависимости от разработчика ИТС, их оператора транспортное средство должно получать необходимую информацию и пользоваться всеми преимуществами систем.

Чтобы этого добиться, по мнению Екатерины Брызгиной, нужна национальная сеть интеллектуальных транспортных систем. Она будет представлять собой территориально распределенный комплекс технологических, информационно сопряженных ИТС, функционирующих на дорогах общего пользования, вне зависимости от того, в чей собственности эти дороги находятся. Но это не означает, что национальная сеть будет управлять конкретными объектами. Речь о системе агрегации данных, статистики, аналитики. И в то же время система сделает все процессы бесшовными и скоординированными между собой. Очень важным при объединении технологического единства и функциональной совместимости технических решений, используемых при создании региональных ИТС, является сертификация оборудования и технологий.

Комментируя вопрос о влиянии спада экономики на цифровую трансформацию транспортного комплекса, Екатерина Брызгина отметила здесь два момента. С одной стороны, пандемия, разумеется, влияет, поскольку меньше технологических возможностей и возможностей для взаимодействия с коллегами в регионах и других странах. Замедляются дорогостоящие процессы внедрения и распространения систем и подсистем. Особенно в тех регионах, которые по какой-то причине не прошли отбор. Но, с другой стороны, есть возможность в спокойном режиме доработать необходимые методические рекомендации по разработке документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации, а также нормативные правовые акты и нормативно-технические документы. И, таким образом, не допустить лишних ошибок при внедрении ИТС.

Свое видение развития ИТС в регионах представил и вице-президент ассоциации «Цифровая эра транспорта», председа-



тель Совета кластера ГЛОНАСС (К-57), базирующегося на территории Орловской области, Александр Семкин. Он отметил, что если в начале появившийся на орловские кластер объединил несколько региональных компаний, то сегодня в него входят более 40 участников из многих регионов России.

Мы все участники высокотехнологического рынка и стремимся, чтобы качество наших услуг для представителей бизнеса и наших граждан было одинаково высоким в каждом регионе, – подчеркнул Алек-

сандр Семкин. – Поддержка дизайн-центров радиозлектроники и компаний, занимающихся разработкой российской элементной базы, контроллеров, навигационной аппаратуры для потребителей.

– Таким образом, на мой взгляд, сегодня государство ведет достаточно системную работу в технологическом плане, которая, если не ошибаюсь, не проводилась на протяжении последних 15–20 лет, – резюмировал Александр Семкин.

Развитие ИТС в регионах, но уже с некоторым финансовым подтекстом, представил в сво-

мально открытую архитектуру для совместимости с другими модулями ИТС. Тем самым упадет необходимость в смене дорожных контроллеров, камер фотовидеофиксации, что приведет к значительному удешевлению процессов.

«Мозг» беспилотника

Еще одно мероприятие форума – дискуссия на тему «Подключенный и высокоавтоматизированный транспорт: ожидания и реальность» – была посвящена развитию беспилотного транспорта в контексте развития ИТС.

Директор ГБУ «МострансПроект» Александр Поляков рассказал о проекте, который институт начал разрабатывать год назад, и сегодня он уже реализуется в городе с плотной застройкой и другой инфраструктурой. В декабре 2019 года на полигоне НАМИ впервые в мире прошел международный конкурс «Зимний город», в финале которого пять беспилотников должны были преодолеть 50 км заснеженных дорог специально созданной трассы, осложненной туманом, гололедом, «лежащими полицейскими» и пересекающимися трассами пешеходами. Институт разработал для конкурса центр координации беспилотников и электронную карту полигона.

– «Умные» города – это не только цифровизация территории, но и «умная» инфраструктура, – отметил Александр Поляков. – Для массового запуска беспилотников в городе должна быть развита система обмена данных V2X (автомобиль – инфраструктура) для взаимодействия беспилотников с дорожной инфраструктурой и друг с другом.

Беспилотный транспорт – один из компонентов ИТС, чьи технические средства регулирования дорожного движения должны быть занесены в «мозг» беспилотника. Отсюда и ожидаемые результаты развития беспилотного транспорта. Во-первых, повышение безопасности. Эксперты считают, что исключение человеческого фактора позволит предотвратить более 70% аварий. Во-вторых, снижение уровня перегруженности улично-дорожной сети за счет построения оптимальных маршрутов. В-третьих, повышение предсказуемости времени в пути, что ведет к более точному выполнению транспортным расписанием. Это далеко не все ожидаемые результаты развития беспилотного транспорта, поскольку технологии продолжают прогрессировать. Как пример, создание ООО «Уральские локомотивы» беспилотного поезда «Ласточка». Или беспилотный автобус «ШАТТЛ», разработанный НАМИ совместно с компаниями «КАМАЗ» и «Яндекс». Тестирование автобуса намечено на ближайшее время.

Успешно прошел тестирование беспилотный парк «МострансПроекта», – отметил Александр Поляков. – Он был запущен на центральных улицах Москвы в феврале 2020 года. Для старта потребовалось получить заключение о безопасности транспортного средства для движения на дорогах общего пользования, подготовить беспилотный парк и настроить его для движения по выбранному участку, а также разработать цифровой двойник участка для тестирования. Цифровой двойник, на мой взгляд, совсем скоро станет обычным делом.

По мнению специалиста, для высокоавтоматизированного транспортного средства все ограничения должны быть гибкими, в конкретный момент должен определяться соответствующий скоростной режим, количество парковочных мест,

НОВОСТИ

ИТС – в регионы

Более 500 млн руб. потратят регионы на внедрение интеллектуальных транспортных систем, сообщает пресс-служба Росавтодора. На данную сумму субъекты Федерации заключили госконтракты.

На участие в пилотных проектах по устройству элементов интеллектуальной транспортной системы поступило 56 заявок от 50 субъектов, участниками пилотного внедрения ИТС стали 22 региона. Элементы системы появятся в городских агломерациях с населением свыше 300 тыс. человек.

В текущем году регионы-участники пилотного внедрения ИТС должны выполнить проектирование объектов, а непосредственную реализацию их планируется начать в 2021–2022 годах.

В качестве эксперимента

Великом Новгороде в качестве эксперимента реализуется пилотный проект по внедрению элемента интеллектуальной транспортной системы (ИТС).

Специалисты установили видеодетекторы, которые будут считывать параметры транспортных и пешеходных потоков улично-дорожной сети (интенсивность, среднюю скорость) и распределять транспортные потоки по направлениям. Новое оборудование позволит формам включать сигналы в зависимости от дорожной ситуации.

Транспортные детекторы будут автоматически производить оптимизацию расчета времени перекрестков и продолжительности фаз, интеллектуальный программный комплекс (ИПК) позволит скорректировать работу светофорного объекта онлайн в режиме реального времени.

Такие устройства уже внедрены в Архангельске, Саратове и Туле.

Идет модернизация

Специалисты муниципальной «Сигнал-3» в октябре приступили к модернизации светофорных объектов в рамках контракта, исполнение которого станет одним из шагов к внедрению интеллектуальной транспортной системы на территории г. Нижний Тагил, сообщает пресс-служба мэрии.

«Для реализации первого этапа по внедрению автоматизированной системы управления дорожным движением из городского бюджета выделено 80 млн руб., – отметил заместитель главы администрации города по городскому хозяйству и строительству Егор Колысов. – АСУДД является основной составной частью интеллектуальной транспортной системы, ее базой. Внедрение комплекса позволит нам снизить загруженность дорог в центральной части города. Он будет отслеживать движение транспортных потоков и самостоятельно определять интервал работы светофорных объектов».

По словам директора МУП «Сигнал-3» Вячеслава Сизова, специалисты предприятия, участвующего в работах по контракту, в течение октября модернизировали уже одиннадцать светофорных объектов, необходимых для внедрения первой очереди АСУДД. Еще будет модернизировано 12 светофорных объектов.

Умная система

В городах Подмосковья внедряют интеллектуальную транспортную систему, сообщает РТС–Подмосковье.

Речь идет о городских образований Истра, Одинцово, Химки, Мытищи и Люберцы.

В июле 2020 года запустили автоматизированную систему управления дорожным движением, которая охватила 13 участков дорог общей протяженностью 65 км в Сергиевом Посаде и семь участков в Красногорске.

В итоге среднесуточное время в пути на участках сократилось на 9% и 11,9%. В пиковые часы время в пути уменьшилось на 20%.

Умная система позволяет в режиме реального времени управлять дорожным движением, парковочным пространством, общественным транспортом, реагировать на ДТП и чрезвычайные ситуации, прогнозировать транспортную обстановку, администрировать правонарушения.

Подготовила

Ирина ИВАНОВА



Инновации для магистралей

В Санкт–Петербурге прошла конференция DigTechIMC–2020

КОНФЕРЕНЦИЯ

На модернизацию автомобильных дорог в России в ближайшие три года будет направлено более 2,5 трлн руб., а с учетом региональных дорожных фондов – около 6 трлн руб. На этом фоне закономерным становится стремление государства максимально эффективно использовать бюджетные инвестиции и получать требуемые результаты – качественные, безопасные и долговечные автомобильные дороги. Без инноваций сделать это в современных условиях практически невозможно. Что предлагает сегодня наука? Какие решения будут двигать вперед дорожную отрасль в ближайшие годы? На эти вопросы попытались найти ответы участники международной научно–практической конференции «Цифровые технологии и инновационные материалы в дорожном и мостовом строительстве. Направление развития DigTechIMC–2020».

От «одежды» до парковок

Это первая конференция подобной тематики, и, закономернo, что она прошла на базе одного из ведущих профильных вузов страны – ФГАОУ ВО «Санкт–Петербургский политехнический университет Петра Великого». Другими организаторами выступили Московский автомобильно–дорожный государственный технический университет, а также международный концерн BauBerg, который занимается в том числе производством и внедрением высококачественных продуктов для дорожно–строительной отрасли.

«Достижения в области цифровых технологий и создание инновационных дорожно–строительных материалов открывают новые возможности для оптимизации процессов проектирования магистралей, обеспечения долговечности дорожных конструкций», – отметил в своем приветствии ректор Санкт–Петербургского политехнического университета Петра Великого Андрей Рудской. Коллегу поддержал доктор технических наук, профессор, врио ректора Московского автомобильно–дорожного государственного технического университета Андрей Келлер. «Сейчас уже нельзя говорить отдельно о строительстве дорог – только в увязке с интеллектуальной транспортной системой», – считает он. – Безопасность, комфорт и скорость достигаются во взаимодействии «умного» транспортного средства с «умной» дорогой».

Интерес к достижениям науки со стороны государства и бизнеса сегодня не абстрактный, а вполне конкретный, направленный на внедрение и получение практических результатов и экономического эффекта, что следовало из выступлений приглашенных гостей. Так, председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт–Петербурга Андрей Левакин перечислил актуальные задачи, стоящие перед городскими властями, в решении которых он надеется получить помощь науки. В частности, это эффективная организация системы управления парковочным пространством в исторической части города, увеличение межремонтного срока эксплуата-



ции асфальтобетон, развитие транспортной инфраструктуры в условиях дефицита бюджетного финансирования.

От лаборатории – к жизни

Напомним, два года назад в Северной столице была открыта новая дорожно–строительная лаборатория – одна из самых крупных и оснащенных не только на Северо–Западе, но и в России. Она входит в состав Управления контроля качества и внедрения инноваций СПб ГКУ «Дирекция транспортного строительства» и предназначена для проведения испытаний материалов и конструкций, применяемых на объектах дорожного строительства Санкт–Петербурга. Эта площадка может стать центром взаимодействия науки и производственников. В числе других направлений – повышение качества дорожных материалов, которые применяются при ремонте и содержании дорог, разработка автоматизированной системы паспортизации и мониторинга автомобильных дорог, добавил первый заместитель председателя Комитета по благоустройству Санкт–Петербурга Сергей Малинин.

Со своей стороны, бизнес тоже готов предложить свои компетенции и возможности по реализации поставленных регулятором задач в части производства инновационных материалов и изделий для дорожной отрасли. «Наша компания выпускает целую линейку инновационных материалов для строительства объектов транспортной инфраструктуры», – рассказал генеральный директор ООО «Бауберг» Сергей Кондратьев. – Но мы сталкиваемся с проблемой нехватки нормативной документации, что впоследствии может привести к некорректному применению того или иного материала в проекте и, как следствие, к пробле-

мам на этапе строительства и эксплуатации. Напомню, в Советском Союзе фундаментальной наукой занимались десятки НИИ, которые разрабатывали

ФАКТ

Увеличить применение инноваций в дорожной отрасли призван Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения для осуществления дорожной деятельности, который ведет ФАУ «РосдорНИИ». Использование технологий, материалов и технологических решений, включенных в реестр, является одним из обязательных условий при реализации программ дорожной деятельности для всех участников нацпроекта БКАД.

документацию и нормативы на высоком профессиональном уровне. Сейчас этого очень не хватает. Например, далеко вперед шагнула химическая отрасль, она тянет за собой сегмент композиционных материалов, совершенствуются бетонные добавки, гидроизоляция, а также ремонтные материалы. Подобные конференции призваны найти пути решения для этой и других актуальных проблем в области внедрения инновационных решений».

Начальник управления Ленинградской области по транспорту Сергей Харлашкин подчеркнул важность практического применения результатов научной мысли. Пока в России множество перспективных решений не доходят до дороги, а остаются пылиться в архивах и научных библиотеках. Это тем более обидно, когда через десятки лет те же самые технологии и материалы приходят в Россию доработанными, но уже под другими зарубежными брендами. Он призвал участников конференции смелее участвовать в разработке и внедрении ин-

новаций. «У всех побед должны быть наши имена! – высказался он. – Надо не только изобретать, но и всеми силами стараться запускать инновации в клеи, эластомеры) приобретаются за рубежом. Также есть необходимость в создании испытательных полигонов для отбора оптимальных конструкций, в разработке нормативной базы, связанной с производством и применением ПКМ. Пока существующие СНИПы не предусматривают, например, применение рабочей арматуры из композита – для этого приходится всякий раз получать спецтехусловия, что сильно ограничивает сферу их применения.

Есть сегменты, где инновации находят более широкое применение. К примеру – современные конструкции отечественного производства при проектировании и строительстве водотоковых систем в дорожной отрасли, рассказал заместитель генерального директора по проектированию ООО «Малиновский комбинат ЖБИ» Александр Леонов. Ливневая канализация имеет важное значение в обеспечении штатной работы дорожного полотна, увеличивая срок его службы, не позволяя ему размывать, и предотвращает появление так называемого эффекта аквапланирования, когда автомобиль теряет контроль на скользкой дороге. Именно поэтому дорожные проекты, особенно для скоростных магистралей, предусматривают детальную проработку ливневой канализации. Комбинат, в частности, производит инновационные бетонные лотковые решетки, технические характеристики которой сопоставимы с передовыми изделиями бетонной промышленности. Впервые конструкция такой решетки была разработана под требования скоростной автомагистрали М–11 совместно с ГК «Автодор» и АО «Институт «Стройпроект» по инициативе одного из кон-

цессионеров участка км 15–58 – французской компании VINCI Construction Grands Projets и успешно эксплуатируется с 2013 года.

Людмила ИЗЬЮРОВА, обозреватель «ТР»

Акселератор для стартапов

Разработана модель площадки технологического перевооружения дорожной отрасли

ПРОЕКТЫ

Первый в России отраслевой акселератор для стартапов, которые работают над инновационными технологиями в дорожной отрасли, запущен на базе Российского дорожного научно–исследовательского института (РосдорНИИ) в рамках реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты» рассказали в РосдорНИИ.

«Мы разработали модель отраслевого акселератора – площадки технологического перевооружения предприятий дорожной отрасли. Целью проекта является создание комфортной среды для молодых ученых и предпринимателей, поддержка их технологических и научных проектов», – рассказали в РосдорНИИ. Роль отраслевого координатора проекта возьмет на себя Минтранс России, а оператором площадки выступит РосдорНИИ. Оптимизировать взаимодействие между участниками поможет специальный интернет–ресурс акселератора.

Как добавили в институте, первый набор в акселерационную программу уже стартовал. Планируется отобрать 10 лучших проектов, которые получат научную и технологическую поддержку, оценку коммерческого потенциала, а также возможность провести апробацию технологий в пилотных регионах. «Кроме того, успешные решения будут включаться в федеральный Реестр новых и наилучших технологий материалов и технологических решений повторного применения (РННТ) и тиражироваться на другие регионы», – объясняют механизм работы акселератора в РосдорНИИ.

Как напомнили в РосдорНИИ, одной из ключевых задач нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» является отбор и внедрение наиболее эффективных и современных технологий дорожного строительства и ремонта. Однако важно не просто организовать обмен информацией между специалистами и организациями, но и стимулировать развитие инноваций, считают в институте.

По мнению экспертов, идея акселерации наиболее эффективна при решении проблем отраслевой модернизации, что делает бизнес–акселераторы успешным средством ускорения национальных проектов. Примеры уже есть в программах акселерации, реализуемых в рамках нацпроектов «Производительность труда и поддержка занятости» и «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», добавляют в РосдорНИИ.

Наш корр.

НОВОСТИ

Полезное партнерство

Государственная компания «Российские автомобильные дороги» («Автодор») стала индустриальным партнером научно–образовательного центра (НОЦ) «Инженерия будущего» в Самарской области. Об этом сообщает пресс–центр НОЦ.

«Стороны заинтересованы в совместной работе по созданию и внедрению новых технологий в сфере дорожного строительства и повышении квалификации специалистов», – говорится в сообщении.

В частности, планируется создание новых разработок и материалов для дорожных работ. Кроме того, стороны постараются сократить сроки промышленного внедрения инноваций. Одним из важных пунктов сотрудничества станет повышение квалификации специалистов и создание нового кадрового потенциала.

Специальный битум

Для дорог Ростовской области разработали специальный битум.

За экспериментальным участком, где применили состав, будут наблюдать ученые. Состав инновационного вяжущего битума ROADLINER БНДУ–60 разработали в лабораториях ООО «ЛЛК–Интернешнл» специально для Ростовской области.

Как рассказал заместитель генерального директора по производству ООО «ЛЛК–Интернешнл» Расим Амириалев, инженеры компании проанализировали не только температурный диапазон и особенности эксплуатации дорог в Ростовской области, но также нагрузку на транспортную инфраструктуру.

«На основании этих данных разработали новый продукт, который наилучшим образом подходит для Ростовской области, позволяет увеличить жизнь дорожного полотна, что в свою очередь эффективно повышает на дорожный фонд региона в целом», – отметил Расим Амириалев.

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Литой асфальтобетон

применяют при строительстве обхода Хабаровска

При реализации концессионного проекта по созданию скоростной автомагистрали «Обход Хабаровска» применяются самые современные технологии в дорожном строительстве.

Генеральный подрядчик строительства трассы производственная фирма «ВИС» (строительный дивизион группы «ВИС») начал укладку нижнего слоя покрытия на путепроводах и мостовых переходах. На 24 искусственных сооружениях будет уложено около 38 000 м литого асфальтобетона толщиной 6 см. До конца года эти работы будут выполнены на пяти путепроводах.

Литой асфальтобетон – инновационное дорожное покрытие, которое в России начало использоваться совсем недавно. Важными его преимуществами являются возможность укладки на участках сложной конфигурации и водонепроницаемость. При этом обеспечивается создание на проезжей части ровной бесшовной поверхности и защита мостов и путепроводов

от протечек. На дорогах с плотным из литого асфальтобетона значительно повышается безопасность движения, этот материал предотвращает скольжение колес во время дождя. Срок эксплуатации такого покрытия составляет до 30 лет.

Работы проводятся с помощью специальной дорожной техники – гусеничного укладчика Linnhoff & Henne с интегрированным щебнераспределителем. В специальных котлах–кохерах смесь транспортируется с асфальтобетонного завода до места укладки. Технология предусматривает температуру материала от +190 до +250°С, что обеспечивает «спекание» слоев асфальтобетона с основанием и его последующее функционирование как единого целого с прочными строениями.

Крупнейший концессионный проект в транспортной сфере Дальнего Востока реализует Региональная концессионная компания (входит в группу «ВИС»), концедентом выступает правительство Хабаровского края.

Новая автомагистраль строится с использованием средств федерального бюджета, при этом около 30% от стоимости капитальных затрат составляют собственные и привлеченные средства инвестора – группы «ВИС». Финансовым партнером проекта выступает Газпромбанк.

Строительные работы продолжатся на всем протяжении 27–километровой трассы. Всего на объекте задействовано более 800 строителей и специалистов и 220 единиц спецтехники. Текущая строительная готовность превышает 60%. «Обход Хабаровска» имеет стратегическое значение, соединяя между собой сразу три федеральные трассы: «Уссури», «Амур» и «Восток». Автодорога позволит разгрузить дорожную сеть краевой столицы на 18% за счет выведения транзитных потоков за пределы города. Это будет способствовать повышению безопасности на дорогах и снижению количества вредных выбросов в атмосферу, сообщает пресс–служба компании.

Юрий ПАВЛОВ

Холодный ресайклинг

используют дорожники в Нижегородской области

В городе Выкса (Нижегородская обл.) началась ремонт дорог с применением инновационных технологий.

Одной из инноваций специалисты–дорожники называют холодный ресайклинг. Ремонт выполняется за счет средств инвестора.

Даже непрофессионал сразу же увидит отличия от привычного формата работ, поясняет заместитель главы администрации городского округа города Выкса Дмитрий Орлов. С привлечением новейшей техники создано основание будущей дороги. Его качество и качество покрытия в целом будет оценивать лицензированная лаборатория, после чего специалисты смогут обсуждать перспективы более широкого внедрения этой технологии. Она интересна еще и с точки зрения повторного использования ресурсов, и это обещиворый тренд.

Как рассказали в администрации, пожелания обновить покрытие именно на этом проблемном участке от жителей поступали неоднократно. Воз-

можность применить новую технологию в округе обсуждалась с инвестором около года.

Холодный ресайклинг подразумевает глубокую регенерацию дорожного основания и уплотнение слоя покрытия с помощью специальных компонентов. Технология успешно применяется за рубежом, позволяет существенно повысить эксплуатационные свойства дорожного покрытия. Дороги становятся более устойчивыми к погодным условиям, их срок службы увеличивается, а поток транспорта не влияет на их износостойкость.

Немаловажно и то, что в качестве сырья используют материалы собственного производства, полученные в результате переработки побочных продуктов металлургического производства. Эта дорога – наш подарок городу, мы готовы участвовать в благоустройстве Выксы и дальше, отметили урядители группы компаний «Рубеж» Сергей Ласковский.

Оценивать новую дорогу будут не только жители, но и

специалисты – чтобы понять перспективы более широкого применения инновационной технологии.

В регионе технология холодного ресайклинга уже применяется. В рамках национального проекта по ней ремонтируются в основном межмуниципальные дороги. В Выксе инициативу проявил инвестор. Общими усилиями будет получен хороший результат: повысится безопасность дорожного движения, кроме того, новый участок дороги пополнит копилку успешного решения в Нижегородской области задач по реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», отметил министр транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Павел Саватеев.

Всего же в этом году в этот проект включены 195 участков общей протяженностью 881,1 км.

Татьяна ЕЛАТИНА, собкор «ТР»

Нижегородская обл.

6

ПРЕСС–СЛУЖБА СООБЩАЕТ

«Несуны» не проскочили

Сохраняют порядок на вверенных территориях

Более 1500 сотрудников Приморского филиала ведомственной охраны Минтранса России в круглосуточном режиме несут службу на 140 объектах транспортной инфраструктуры Дальнего Востока.

Проведенная работа с начала этого года позволила предупредить более 2500 нарушений. Почти 400 человек задержаны за попытку проникновения на объект.

«Чаще всего нарушителей задерживаем именно за попытку проникновения. Ловим также за хищение ценностей и за попытку проноса запрещенных предметов», – прокомментировал начальник отдела по организации охраны объектов Антон Леонов.

Предотвращение различных нарушений позволило сохранить порядок на вверенных территориях, а также сберечь жизни и здоровье граждан.

Приморский филиал ФГУП «УВО Минтранса России» обеспечивает безопасность стратегически важных объектов транспортной инфраструктуры на территории 11 субъектов Российской Федерации. Это периметры аэропортов, морские порты, автомобильные тоннели и мосты.

Задержан водитель

при вывозе дизельного топлива

При досмотре автомобиля, выезжающего с территории Восточного порта в городе Находка, сотрудником Приморского филиала ведомственной охраны Минтранса России Татьяной Яковлевой была предотвращена попытка вывоза дизельного топлива без разрешительных документов.

Работниками государственного предприятия был составлен акт выявленного нарушения, а задержанный водитель передан сотрудникам линейного отдела полиции для дальнейшего разбирательства.

Полина ДЖУРОВА,
ведущий специалист по связям с общественностью

В розыске... пистолет

Он оставил след в нескольких регионах России

В течение последнего времени сотрудники Уральского филиала Управления ведомственной охраны Минтранса России пресекли на охраняемых объектах 245 различных нарушений.

За попытку проникновения на объекты задержаны 148 человек, 30 из них переданы в полицию.

Пресечены 6 попыток вынести через КПП материальные ценности, 14 раз нарушители пытались пронести в зону транспортной безопасности запрещенные предметы и вещества. Так, сотрудники ведомственной охраны Минтранса предотвратили попытку пронести пистолет через зону досмотра на Северном автовокзале в Екатеринбурге. Как выяснилось позже, оружие было в розыске в нескольких городах России. Кроме того, нарушители пытались пронести в охраняемую зону посадки аэропортов и автовокзалов охотничьи и самодельные ножи, оружие без разрешительных документов.

Сотрудники ведомственной охраны государственного предприятия, ежедневно находясь на посту, помогают людям, попавшим в беду. Так, стрелки УВО Минтранса России, охраняющие автовокзал города Сургут ХМАО–Югры, спасли жизнь пожилую человеку с инсультом. Они оказали ему первую помощь и передали пострадавшего медикам.

Уральский филиал ФГУП «УВО Минтранса России» обеспечивает безопасность стратегически важных объектов транспортной инфраструктуры. Это периметры аэропортов, автовокзалы, речные порты и мосты на территории Уральского федерального округа.

Уральский филиал ФГУП «УВО Минтранса России»

С моста Сиверса в реку Дон

Предотвращена попытка суицида

На защищаемом мосту через реку Дон в створе улицы Сиверса сотрудник Северо–Кавказского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» спас женщину, которая решила покончить жизнь самоубийством.

Гражданка совершила неудачную попытку суицида, спрыгнув с моста Сиверса в реку Дон. Патрулируя подмостовое пространство, стрелок Павел Евсиков услышал крики и вытаскил женщину на сушу. Видимых повреждений у гражданки не было. На место происшествия были вызваны полиция и бригада скорой медицинской помощи, которая забрала выжившую в БСМП. За свои оперативные действия по спасению жизни стрелок Павел Евсиков представлен к награждению нагрудным знаком «Отличник».

Юлия АКСЕНОВА,
пресс–служба Северо–Кавказского филиала
ФГУП «УВО Минтранса России»

Флешмоб с креативом

С карандашом и кистью в руках

За неделю во флешмобе, посвященном 18–летию государственного предприятия ФГУП «УВО Минтранса России» и правилам поведения на объектах транспортной инфраструктуры, приняли участие более 200 сотрудников транспортной безопасности.

Стрелки ведомственной охраны Минтранса России и ведомственной охраны железнодорожного транспорта фотографировались в форменной одежде на своих рабочих местах, держа в руках листы бумаги с напоминаниями о правилах безопасности и поведения на территории объектов транспортной инфраструктуры.

Участники флешмоба напомнили гражданам о важности прохождения досмотра и присмотра за детьми. О том, что нужно сообщать об опасности, как важно соблюдать пропускной режим, а также о многих других правилах. Некоторые сотрудники подошли к делу с креативом и собственноручно рисовали плакаты.



Александр БОЖКОВ,
пресс–секретарь
ФГУП «УВО Минтранса России»

БЕЗОПАСНОСТЬ

Оснащены современно

Интроскопы, сканеры, металлоискатели на страже безопасности населения

АНТИТЕРРОР

В настоящее время терроризм стал одним из наиболее опасных явлений современности, борьба с которым является приоритетным направлением как в политике Российской Федерации, так и в деятельности субъектов транспортной инфраструктуры (СТИ). При этом масштабность террористических угроз требует постоянного совершенствования подходов к надежному обеспечению безопасности населения и защите объектов транспорта от посягательств террористов.

Комитетом по транспорту Санкт–Петербурга в соответствии с Федеральным законом № 16 «О транспортной безопасности» на постоянной основе осуществляются координация и мониторинг исполнения СТИ требований законодательства Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности (ОТБ).

В целях выработки предложений по исполнению требований законодательства в области ОТБ и предложений по недопущению совершения актов незаконного вмешательства (АНВ) в деятельность СТИ комитетом по транспорту создана рабочая группа по ОТБ объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (ОТИ и ТС), а также принят и реализуется регламент взаимодействия с субъектами транспортной инфраструктуры.

В состав рабочей группы входят должностные лица СТИ и при необходимости представители федеральных органов исполнительной власти и эксперты. Заседания рабочей группы, в ходе которых обсуждаются проблемные вопросы реализации законодательства в области ОТБ и пути их решения, носят системный характер и проводятся на регулярной основе.

Кроме того, нашим комитетом по транспорту организовано и постоянно поддерживается межведомственное взаимодействие с федеральными органами государственной власти (ФСБ России, МВД России, Минтранс России), а также с контрольно–надзорными органами (Ространснадзор, прокуратура).

Как известно, в Санкт–Петербурге проводится большое количество международных спортивных и культурных мероприятий мирового значения. Санкт–Петербург был одним из 11 российских городов, в которых проходил чемпионат мира по футболу FIFA 2018 года, а также в 2021 году планируется проведение игр чемпионата Европы по футболу.

При проведении последнего мероприятия задействованы объекты ГПП «Петербургский метрополитен», аэропорта Пулково, пассажирского порта «Морской фасад», автовокзала СПб ГПП «Пассажиравтотранс», пяти железнодорожных вокзалов «Морской фасад», автовокзала СПб ГПП «Пассажиравтотранс», пяти железнодорожных вокзалов (Московский, Витебский, Финляндский, Ладожский, Балтийский), относящихся к ведению ОАО «РЖД».

Следует отметить, что все объекты транспортной инфраструктуры, расположенные на территории Санкт–Петербурга, категоризованы и внесены в соответствующие по видам транспорта реестры категоризованных ОТИ и ТС, а также имеют утвержденные оценки уязвимости, на основании которых СТИ утверждены организационно–распорядительные документы, направленные на реализацию мер по ОТБ.

Работа СТИ осуществляется в соответствии с утвержденными планами. Вместе с тем в настоящее время проводятся мероприятия по внесению и утверждению изменений в планы ОТБ Петербургского метрополитена в соответствии с постановлением



Правительства Российской Федерации № 410 от 05.04.2017.

Важнейшим вопросом при реализации требований действующего законодательства является защита объектов от АНВ аттестованными силами ОТБ.

На сегодняшний день в субъектах транспортной инфраструктуры интроскопы (94 шт.), стационарными и портативными металлоискателями (78 и 86 шт. соответствен-

ными металлодетекторами, на 26 станциях метро имеются установки персонального досмотра.

Посты объекта транспортной инфраструктуры аэропорта Пулково на границах зоны транспортной безопасности оснащены рентгенотелевизионными интроскопами (94 шт.), стационарными и портативными металлоискателями (78 и 86 шт. соответствен-

ФАКТ

На сегодняшний день в субъектах транспортной инфраструктуры аттестованы все лица, назначенные в качестве ответственных за обеспечение транспортной безопасности. Проводится плановая и системная работа по аттестации сил ОТБ, в том числе работников, входящих в состав групп быстрого реагирования.

за обеспечение транспортной безопасности. Проводится плановая и системная работа по аттестации сил ОТБ, в том числе работников, входящих в состав групп быстрого реагирования.

Так, с 3–й по 8–ю категории аттестованы 99% сотрудников подразделений транспортной безопасности (ПТБ) ГПП «Петербургский метрополитен». Также СПб ГПП «Пассажиравтотранс» и СПб ГПП «Горэлектротранс» проводят мероприятия по аттестации водителей, назначенных в качестве ответственных за ОТБ транспортного средства. В настоящее время аттестованы около 60% водителей предприятий (ПАТ: 2095 из 3957 чел., ГЭТ: 2100 из 3160 чел.).

С целью защиты объектов от АНВ аэропорт Пулково и ГПП «Петербургский метрополитен» аккредитовали собственные ПТБ. Также существует практика привлечения на основании договорных отношений аккредитованных подразделений транспортной безопасности – таким путем организована работа СТИ при защите комплексов железнодорожных вокзалов, пассажирского порта «Морской фасад» и автовокзала вокзала Санкт–Петербурга.

Кроме того, все ОТИ Санкт–Петербурга оснащены современными инженерно–техническими системами и средствами защиты, направленными на предотвращение и минимизацию террористической опасности.

Так, в настоящее время 49 станций метрополитена из 72 оборудованы системой интеллектуального видеонаблюдения, 28 станций оснащены пунктами управления обеспечением транспортной безопасности. Во всех входных зонах вестибулей метрополитена установлены стационарные арочные металлодетекторы и аппаратура радиационного контроля. Пункты досмотра оснащены детекторами паров взрывчатых веществ и руч-

ными металлодетекторами, на 26 станциях метро имеются установки персонального досмотра. Посты объекта транспортной инфраструктуры аэропорта Пулково на границах зоны транспортной безопасности оснащены рентгенотелевизионными интроскопами (94 шт.), стационарными и портативными металлоискателями (78 и 86 шт. соответствен-

ными металлодетекторами, на 26 станциях метро имеются установки персонального досмотра. Посты объекта транспортной инфраструктуры аэропорта Пулково на границах зоны транспортной безопасности оснащены рентгенотелевизионными интроскопами (94 шт.), стационарными и портативными металлоискателями (78 и 86 шт. соответствен-

ными металлодетекторами, на 26 станциях метро имеются установки персонального досмотра. Посты объекта транспортной инфраструктуры аэропорта Пулково на границах зоны транспортной безопасности оснащены рентгенотелевизионными интроскопами (94 шт.), стационарными и портативными металлоискателями (78 и 86 шт. соответствен-

ными металлодетекторами, на 26 станциях метро имеются установки персонального досмотра. Посты объекта транспортной инфраструктуры аэропорта Пулково на границах зоны транспортной безопасности оснащены рентгенотелевизионными интроскопами (94 шт.), стационарными и портативными металлоискателями (78 и 86 шт. соответствен-

ными металлодетекторами, на 26 станциях метро имеются установки персонального досмотра. Посты объекта транспортной инфраструктуры аэропорта Пулково на границах зоны транспортной безопасности оснащены рентгенотелевизионными интроскопами (94 шт.), стационарными и портативными металлоискателями (78 и 86 шт. соответствен-

ными металлодетекторами, на 26 станциях метро имеются установки персонального досмотра. Посты объекта транспортной инфраструктуры аэропорта Пулково на границах зоны транспортной безопасности оснащены рентгенотелевизионными интроскопами (94 шт.), стационарными и портативными металлоискателями (78 и 86 шт. соответствен-

ными металлодетекторами, на 26 станциях метро имеются установки персонального досмотра. Посты объекта транспортной инфраструктуры аэропорта Пулково на границах зоны транспортной безопасности оснащены рентгенотелевизионными интроскопами (94 шт.), стационарными и портативными металлоискателями (78 и 86 шт. соответствен-

Выпил — за руль не садись

Волжские пивовары провели мероприятие, направленное на профилактику нетрезвого вождения

АКЦИЯ

Филиал компании AB InBev Efes в городе Волжском совместно с ОГИБДД УМВД России по городу Волжскому провели акцию, направленную на формирование культуры ответственного потребления алкоголя и информирование водителей транспортных средств о правилах дорожного движения.

На проспекте им. Ленина, у центральной площади города организаторы акции вручили автолюбителям сувениры «Выпил – за руль не садись» и буклеты с информацией о последствиях нетрезвого вождения и мерах по повышению безопасности на дорогах. Инспекторы также напомнили водителям о важности

подготовки транспорта к зиме, соблюдению установленных в городе и за его пределами правил скоростного режима, маневрирования, исходя из погодных условий и времени суток.

Исполнительный директор филиала AB InBev Efes в городе Волжский Игорь Гайдум отметил: «К сожалению, статистика аварий, произошедших по вине или с участием нетрезвых водителей, все еще неутешительная, поэтому мы всячески стараемся привлечь внимание к проблеме нетрезвого вождения. К примеру, в сентябре этого года мы совместно с Госавтоинспекцией разместили 33 баннера с социальной рекламой «Выпил – за руль не садись», чтобы напомнить водителям о важности соблюдения правил дорожного движения, о безопасном и

трезвом вождении. Сегодня мы снова совместно проводим профилактическую акцию для водителей на дорогах нашего города».

На данный момент в городском округе Волжский зарегистрированы 23 дорожно–транспортных происшествия с участием нетрезвых водителей. Представитель организатора акции, начальник ОГИБДД УМВД России по городу Волжский Денис Ишин подчеркнул: «Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения является самым опасным нарушением правил дорожного движения. Инспекторы еженедельно проводят профилактические рейды по выявлению нетрезвых водителей на дорогах нашего города, а также регулярно реализуют мероприятия по

разъяснению изменений правил дорожного движения, необходимости обязательного использования ремней безопасности, особенностях вождения в плохих погодных условиях, сведениях об административных штрафах. Важно уделить особое внимание соблюдению правил дорожного движения, ведь с наступлением холодов из–за погодных условий вероятность ДТП возрастает».

Филиал компании AB InBev Efes в Волжском регулярно реализует мероприятия, направленные на формирование культуры ответственного потребления алкоголя и информирование водителей транспортных средств о правилах дорожного движения.

Наш корр.

Как сберечь самое дорогое

Подростающее поколение надо вооружить необходимыми знаниями

ВНИМАНИЕ: ДЕТИ!

Как ни печально, но транспорт, особенно железнодорожный, является одним из самых травмоопасных в нашей жизни. В том числе и для детей. И все это зачастую из–за собственной безалаберности, нежелания выполнять элементарные правила поведения.

Казалось бы, нет числа обращения к пешеходам и пассажирам, что на железной дороге запрещается ходить по стальным путям и переходить их в неустановленных местах. Тем более делать это перед приближающимся поездом. Что опасно для жизни подлезать под вагонами составов, находиться на объектах железнодорожного транспорта в состоянии алкогольного опьянения. В этот же список входит запрещение подходить к краю платформы, входить и выходить из вагона во время движения поезда.

У подростков свои заморочки. Ходят в наушниках вдоль железнодорожного полотна, поэтому могут не услышать предупреждающий сигнал электропоезда. Норовят прокатиться на крышах и подножках вагонов, устраивают игры как внутри, так и на самой железной дороге. Отсюда порой и трагические последствия.

Потому и спешат им на помощь взрослые, обязанные по долгу судьбы беспокоиться об их безопасности.

Так, в Псковском линейном отделе МВД России на транспорте провели оперативно–профилактическое мероприятие «Безопасность», направленное на предупреждение и пресечение беспризорности и безнадзорности среди несовершеннолетних на объектах железнодорожного транспорта, профилактику детского травматизма, пресечение и профилактику правонарушений несовершеннолетних в период проведения незапланированных каникул.

Для реализации целей этой операции сотрудники МВД провели профилактические рейды на объектах железнодорожного транспорта Пскова и Псковской области. Они напомнили о последних фактах травмирования поездом подростков.

Один из них произошел на станции Черняховицы, где 16–летний подросток нарушил требования безопасного поведения и был травмирован грузовым составом. Юноша двинулся на велосипеде по тропинке вдоль железнодорожных путей и не услышал приближающегося поезда. С диагнозом сочетанная рвано–скальпированная рана правого плеча, ушибы и ссадины конечностей его госпитализировали в реанимацию областной детской клинической больницы.

А еще минувшим летом на расстоянии 50 м от железнодорожного переезда станция Насва – станция Назимово Новосокольнического района было найдено тело несовершеннолетнего, который по характеру ран был травмирован подвизным составом.

О безопасности на железнодорожном транспорте рассказали школьникам из села Митуринское (Хабаровский край) специалисты Дальневосточной железной дороги. Мероприятие прошло в рамках месячника «Детям – безопасную железную дорогу».

Рейбатам младшего школьного возраста рассказали о правилах поведения на железнодорожной инфраструктуре, о том, что на путях нельзя играть, баловаться, а пересекать их можно только в установленных местах; запреще-но цепляться за вагоны и залезать на них; об опасности приближения к контактной сети. По окончании урока детям раздали специальные обучающие комиксы и памятки.

Информация к размышлению. С начала 2020 года на полигоне ДВЖД уже травмированы 7 несовершеннолетних граждан, из них трое погибли. В 2019 году за аналогичный период пострадали трое детей, один погиб.

А вот инициатива первоклассников получили в подарок «Детство без опасности». Детский журнал в рамках реализации муниципальной программы «Безопасность» второй год издает Управление по делам гражданской обороны, антитеррористической и пожарной безопасности администрации Инты.

Каждый выпуск журнала посвящен отдельной теме, он рассказывает о мерах предосторожности и правилах безопасного поведения в различных жизненных ситуациях.

Журнал специально был подготовлен к началу нового учебного года. В нем авторы в интересной и доступной для младших школьников форме собрали очень важные и нужные правила безопасного поведения.

Соблюдая эти правила дома и в школе, на игровой площадке и в спортивном зале, на улице и в транспорте, во время экскурсий, в турах и поездках или при любых непредвиденных обстоятельствах, ребята смогут избежать неприятностей, сохранить свое здоровье, помочь друзьям и близким.

Чтобы донести правила безопасного поведения до самых маленьких школьников, новый выпуск журнала «Детство без опасности» включил в подарочный набор первоклассника.

Подготовил
Матвей МИУШИН

НАШИ ПУБЛИКАЦИИ

7

От трубы к фонтану — до нефтемагистралей

Трубопроводный транспорт: этапы развития

ПЕРЕКРЕСТКИ ИСТОРИИ

Трубопровод – величайшее благо цивилизации, без которого трудно представить не только экономику, но и нашу повседневную жизнь.

Задолго до нашей эры

Великие цивилизации Древнего мира, как известно, формировались в долинах полноводных рек. Так было в Египте, Месопотамии, Древней Индии, Китае. Быстрое развитие этих регионов мира, несмотря на наличие значительных водных ресурсов, рано или поздно привело к дефициту питьевой воды. Поэтому уже задолго до нашей эры в этих регионах начали строить трубопроводы для обслуживания наиболее густонаселенных территорий. Первоначально использовались деревянные и глиняные гончарные трубы. В Древнем Китае вода текла по бамбуковым трюбкам и орошала рисовые поля.

В эпоху неолита получили распространение керамические и гончарные трубы. Археологи обнаружили на острове Крит остатки трубопровода, возраст которого около 8 тыс. лет. Трубы из столь доступного материала изготавливались на протяжении многих эпох. Около 3 тыс. лет до н.э. в Греции появились медные трубы. Хорошо известен водосток в древнегреческом храме, изготовленный за 2700 лет до н. э. Чуть позже, в бронзовом веке, стали изготавливать бронзовые трубы. Из известных сооружений – водопровод в Иерусалиме, построенный за 130 лет до н. э.

Главное дело развивалось, стали изготавливались свинцовые, чугунные и стальные трубы. Металлические изделия по сравнению со своими «предками» обладали серьезными преимуществами: более долгим сроком использования и меньшими размерами.

Самые старые металлические трубы найдены в Египте. Это медный водосток древнего храма. В Риме применяли трубы из бронзы и металлического листа с паянным швом. Из таких листов формировали трубы диаметром до 300 мм.

Разросшиеся города потребовали трубы гораздо большего диаметра. Так на сцену вышли железобетонные трубы. В первое время технология производства позволяла выпускать трубы диаметром до 1800 мм. Такие трубы могли обеспечивать водой крупные города с достаточно большим населением. Первое упоминание о железобетонных трубах встречается в конце XIX века.

В сороковых годах прошлого века в строительстве стали использоваться трубы из полимерных материалов. В частности, изобретение высокотемпературного полипропилена произвело настоящий переворот в сфере трубопроводов.

В России для изготовления труб изначально использовался самый простой и доступный материал – дерево. Разрубив его пополам, мастера выдалбливали середину и соединяли части при помощи смолы, создавая системы нужной длины. Последнее упоминание об использовании деревянных труб для водопровода относится к середине XVIII века – в Петергофе был проложен Самсоновский водопровод к фонтану Самсон и прослужил около 300 лет. Однако не так давно прошло сообщение о том, что в городе Ковров Владимирской области местные коммунальщики во время замены канализационных труб на улице Абельмана на глубине около трех метров обнаружили трубу из дерева. Сообщалось, что этой находке более полутора сотен лет. Кроме того, подобные трубы за несколько лет до этого были найдены и при ремонте канализации в том же городе, на улице Володарского. Причем деревянные трубы были в рабочем состоянии и в замене практически не нуждались! Трубы сделаны из деревянных рек, скрепленных проволокой, и залиты битумом или чем-то подобным. Их невозможно разбить даже топором. Подобные технологии использовались и в других странах Европы. Один деревянный трубопровод, продолженный в Лондоне в XVII веке, работал более двухсот лет.

На смену бочкам

В 1863 году Дмитрий Менделеев предложил доставлять нефть с бакинских нефтяных



приисков до морского порта не в бочках, а по трубам. Предложение не было принято. Спустя два года нефтепровод построили в Пенсильвании, США.

В России первые нефтепроводы появились в 70-х годах XIX века на нефтяных месторождениях Апшеронского полуострова на Каспийском море. В частности, в 1897–1909 годах был проложен трубопровод для перекачки

декабря того же года к трубе подключили также и отрезок трассы от Бугуруслана до Похвистнева, после чего общая длина газопровода достигла 180 км. Эта магистраль и стала самым первым в СССР газопроводом промышленного значения.

В общей сложности с сентября 1943 года по июль 1945-го энергетические предприятия

1020 мм. Позднее была введена в действие вторая очередь этого нефтепровода. В настоящее время протяженность системы превышает 10 тыс. км.

В 1970 году было принято решение о промышленной эксплуатации сибирских разработок нефти и газа, в частности Самотлорского промысла. А в 1985-м добыча нефти на промыслах Западной Сибири составила 63% от общесоюзной. По мере освоения месторождений Сибири синхронно решалась задача транспортировки нефти из этих районов. Впрочем, какие-либо другие виды транспорта, способного обеспечить перевозку добываемого топлива, здесь отсутствовали.

Отечественный трубопроводный транспорт – стратегический вид транспорта в России с наибольшим объемом грузооборота. По итогам прошлого года доля трубопроводного транспорта в грузообороте всей транспортной системы России составила более 48%, незначительно превысив долю железнодорожного транспорта – 45%. Важнейшими транспортируемыми грузами являются сырая нефть, природный и попутный газ. Действующая сеть снабжает углеводородами экономику России, а также Западную Европу, Турцию, Юго-Восточную Азию. Протяженность магистральных трубопроводов в России составляет более 250 тыс. км. Преобладают трубопроводы большого диаметра – 1220 и 1420 мм.

Их строительство продолжается и сегодня. В 2019 году завершили строительство газопровода «Сила Сибири». 3000 км труб растянулись от Якутии через Приморский край до границы с соседним Китаем. Открытие газопровода состоялось 2 декабря с участием Владимира Путина и председателя КНР Си Цзиньпина в режиме телемоста. Две первые технологические линии будут запущены в 2021 году, а в полную мощь предприятие заработает в 2025 году. В том же году стартовал еще один проект газопровода, который пройдет из России в Китай через Монголию. Будет построен проект «Северный поток – 2», о чем недавно сообщил министр энергетики России Александр Новак. «Да, есть определенные трудности, но тем не менее он продолжается». Как известно, СП–2 – крупный экспортный проект, мощность строящегося газопровода составит 55 млрд кубометров газа в год. Он проходит по дну Балтийского моря.

Создание современных магистральных трубопроводов требовало внедрения новейших технологий, и процесс «совершенствования трубы» происходит постоянно. Особенно остро стоят проблемы, связанные с перекачкой нефти. Нефть заметно густеет при понижении температуры и липнет к стенкам. Чтобы ее «пропихнуть», нефть надо нагреть и повысить давление в трубе. А это значит, что труба должна выдерживать очень высокое давление. Сейчас нефтепроводы работают с давлением до 75 атмосфер. С другой стороны, прокачка продукта ускоряется, если увеличить диаметр трубы, но тогда и нагрузка на стенки трубопровода в абсолютных цифрах увеличивается. Поэтому инженеры всего мира постоянно прилагали усилия, чтобы решить вопрос

изготовления прочных труб большого диаметра – полметра и более. Здесь нужно было решить две важных проблемы: изготовить нужного качества сталь и сварить трубы надлежащим способом.

Особенно важно качество стали при прокладке трубопровода в условиях Крайнего Севера, в зонах вечной мерзлоты. И когда началось освоение северных месторождений, потребовались трубы, которые могли бы выдержать давление в десятки атмосфер без угрозы разрыва. Решение предложил знаменитый Институт электросварки в Киеве, более известный как Институт Патона, специалисты которого предложили делать трубу из обычной рулонной стали толщиной всего 4 мм, но намотанной в несколько слоев и сваренной по торцам. Сталь такой малой толщины не склонна к хрупкому разрушению, и даже в случае превышения предельного давления труба не лопается. Сейчас российские производители металла выпускают стальной лист требуемых прочностных свойств, а производители труб используют самые передовые технологии по производству труб из этого листа, делая всего один шов – продольный.

Но труба – это не только металл, но и сварка металла. В СССР вплоть до 1948 года сварка труб в нитку проводилась вручну. Затем появились первые импортные и отечественные автоматы сварки под флюсом, то есть с изоляцией от действия внешней среды. Но процесс был все еще достаточно медленным. К тому же при работе в зимних условиях мало того, что увеличивался расход рабочего времени, – страдало само качество швов. И тогда при строительстве трубопроводов впервые в мире была применена очередная отечественная разработка – установочная контактно-стыковая сварка непрерывным оплавлением. Эта технология, которая отличается высокой производительностью, качеством (независимо от погодных условий), высоким уровнем автоматизации процесса, с успехом используется до сих пор.

Трубопроводы ржавеют. И борьба с воздействием внешней среды началась очень давно: их красили, покрывали битумной мастикой, затем пришла очередь многослойных ленточно-битумных покрытий, которые сменили покрытия полимерные, наносимые прямо на заводе. И сегодня технологи разрабатывают все новые защитные материалы, призванные уберечь трубу от внешних воздействий, которые могли бы повлечь разрушение внешней гидроизоляции и способствовать развитию коррозии. Одним из таких изобретений является покрытие, созданное в России из нетканой синтетической материи, которая пропитана формальдегидной смолой с отвердителем. Застыв, этот материал надежно защищает гидроизоляцию труб от повреждений при укладке. Благодаря этому новшеству срок службы трубопроводов большого диаметра растет: если полвека назад считалось, что они могут эксплуатироваться около 30 лет, то современные трубопроводы могут безаварийно отработать в полтора-два раза дольше.

Первый шаг на долгом пути

Об одном из пионеров строительства трубопроводных систем

ПЕРВООТКРЫВАТЕЛИ

Большинство из нас знают фамилию знаменитого русского и советского инженера, архитектора и изобретателя Владимира Шухова по его самому заметному творению – ажурной телевизионной вышке на Шаболовке, построенной по его проекту в 1922 году. Но мало кто знает, что Шухов – один из пионеров строительства трубопроводных систем.

В 70-е годы XIX века Шухов стал автором первой в мире научной теории проектирования, строительства и эксплуатации трубопроводов. Именно он изложил в своих трудах классическую теорию нефтепроводов. И не только предложил теорию, но и осуществил ее на практике. Благодаря знаниям и усилиям Шухова в 1878 году нефть в Российской империи впервые потекла по трубам. До этого ее перевозили в бочках. Шухов писал, что с учетом масштабов огромной страны, роста промышленности и все увеличивающейся потребности в черном золоте это слишком затратный и медленный способ. Нефть должна течь сама! Идея заинтересовала братьев Нобель, развивавших тогда российский «нефтянку» на юге империи. И Товарищество нефтяного производства братьев Нобель заказало Шухову проект промыслового трубопровода от Апшеронского полуострова до нефтяной окраины нынешнего Баку. Шухов стал не только автором проекта, но и главным инженером строительства первого нефтепровода в России.

Проект включал в себя все сооружения технической инфраструктуры по трассе нефтепровода и первые в мире цилиндрические резервуары-нефтехранилища. До этого нефть хранили в открытых прудах; лишь незадолго до Шухова американцы догадались строить для нее металлические хранилища, но они, в отличие от шуховских, тоже были открытыми и прямоугольными, что делало их возведение дороже, а эксплуатацию – сложнее.

Первый российский нефтепровод строили осенью 1878 года. Стальные трубы соединяли при помощи муфт и нарезных концов. Процесс шел не без сложностей: владельцы гужевых повозок, перевозивших нефть традиционным способом, много раз поджигали и ломали строившиеся конструкции.

Проблему удалось устранить, лишь выставив охрану по всему маршруту трубопровода. По нынешним меркам он, естественно, оказался невелик – всего около 10 км, а диаметр труб составлял около 8 см. Но ведь это было лишь начало! Объем перекачки нефти по трубопроводу был небольшим, а по меркам сегодняшнего дня вообще смехотворным – порядка 1,3 тыс. тонн в сутки. Но расходы на транспортировку мигом снизились в пять раз! Окупился нефтепровод тоже стремительно – в течение года, что заставило другие нефтедобывающие компании пойти по тому же пути. Стало ясно, что за трубопроводами будущее, а владельцам гужевых повозок нужно срочно искать себе другое применение. Вскоре по заказу нефтяной компании Лянозова Шухов построил второй нефтепровод, чуть длиннее первого – более 13 км. За три последующих года Шухов построил на нефтяных промыслах Баку еще три аналогичных нефтепровода.

К 1890 году в регионе эксплуатировались уже 25 трубопроводов общей протяженностью около 300 км, по которым ежегодно перекачивалось более 20 тыс. тонн нефти, а обходилось это уже не в пять, а в 10 раз дешевле дедовских методов.

Строительство нефтепроводов Шухова стало первым шагом на долгом пути: сегодня одна только компания «Транснефть», мировой лидер отрасли, имеет в своем распоряжении 68 тыс. км магистральных трубопроводов. Изобретением же технологии транспортировки сырья Россия обязана разностороннему таланту Владимира Шухова. Вспомните об этом, когда будете проходить мимо телебашни на Шаболовке.

Подземный бензопровод под Ладогой

Так обеспечивалось бесперебойное снабжение Ленинградского фронта

В ЛИХУЮ ГОДИНУ

Для бесперебойного обеспечения действующей армии топливом в годы Великой Отечественной войны было построено 1,3 тыс. км магистральных трубопроводов.

В предвоенный период советское правительство заблаговременно принимало меры по форсированному развитию нефтяной отрасли. Было очевидно, что приближающаяся война будет войной моторов. Поступавшей в Красную армию новой технике требовалось все больше ГСМ. В сентябре 1939 года в Москве был создан трест «Нефтепроводпроект», сотрудники которого получили ответственные задачи, связанные с расширением уже имевшейся в то время нефтепроводной системы и нефтехранилищ. Начавшаяся агрессия нацистской Германии подстегнула эти работы. В 1942 году был проложен трубопровод Астрахань – Саратов длиной 685 км, в 1944 году, в Румынии, – трубопровод протяженностью 225 км из города Плоешти в порт Рени. По этой магистрали горячим снабжались наступавшие войска Красной армии.

К выдающимся достижениям того времени, без сомнения, следует отнести подводный бензопровод через Ладожское озеро, предназначенный для бесперебойного снабжения Ленинградского фронта и Балтийского флота топливом.

Этот вопрос остро стал весной 1942 года. Для решения задачи параллельно Дороге жизни по дну Ладожского озера было предложено проложить трубопровод, получивший название «Объект особого строительства № 6 Наркомстроя СССР». Ответственным за реализацию проекта был назначен уполномоченный по эвакуации ГКО, куратор создания Дороги жизни и будущий советский премьер-министр Алексей Николаевич Косыгин.

Главным инженером проекта прокладки трубопровода по дну Ладожского озера был назначен выпускник Московского нефтяного института, главный инженер института «Нефтепроводпроект» Давид Шинбер. За сварочные работы, в том числе подводной части, отвечала Нина Васильевна Соколова – главный инженер 27-го отряда Экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН), к окончанию войны – инженер-полковник ВМФ СССР.

Сухопутная часть трубопровода сооружалась на берегу, для чего вдоль линии будущей трассы разгружались с автомобиля трубы и сваривались в секции длиной 40–50 м. Сварка осуществлялась с помощью запатентованного двигателя автомобиля передвижных сварочных агрегатов как называемым поворотным способом, то есть помощником сварщика поворачивали трубы в процессе сварки. Перед укладкой в траншею ниже глубины промерзания грунта проводили изоляцию труб и сварных соединений битумом. После чего трубы укладывали в траншею, где проводились испытания водой под давлением в 25 атмосфер. Стальные трубы с внутренним диаметром 101 мм и толщиной стенок 7–8 мм были рассчитаны на перекачку жидкости под высоким давлением.

Подводная часть трубопровода также сооружалась изначально на берегу, для чего трубы сваривались в секции по 200 м и складывались на деревянный стеллаж. Трубы во время испытаний опрессовывались керосином при давлении в 35 атмосфер. Так как масса труб была слишком большой – метр трубы весил 18 кг – и «протаскивать» их по дну было невозможно, то секции труб укладывались на дорожку из вращавшихся валков, а конец секции привязывался к бревнам для обеспечения плавучести. Далее секция вытягивалась трактором и помещалась на баржу, непосредственно на которой осуществлялась сварка и с которой шла укладка труб под собственным весом на дно озера. Для предотвращения их всплытия в подводной части через каждые 50 м устанавливались чугунные грузы массой 50 кг. Качество сварочных работ было столь высоким, что дефектным был признан только один сварной стык из почти шести тысяч.

Все работы проводились в ночное время с такой степенью маскировки, что немцы о существовании трубопровода узнали только после окончания войны. Работа была завершена всего за 43 дня. Общая длина трубы – 35 км, в том числе водный участок составил 27 км при наибольшей глубине около 12 м.

Топливо поступало по железной дороге в скрытый на берегу озера склад из железнодорожных цистерн, после чего перекачивалось в закрытые под землю резервуары. Оттуда под давлением в 12–15 атмосфер, создаваемым двумя насосами, нефтепродукты перекачивались по трубопроводу на берег и направлялись в небольшие резервуары. Оттуда топливо развозили железнодорожные цистерны и автомашины. Трубопровод обеспечивал подачу почти 350–400 тонн топлива в сутки, за весь период его работы было перекачено около 50 тыс. тонн горячего.

Страницу подготовил
Владимир ГОНДУСОВ

8

На трассе «Формулы—1»

Гонщик из Сибири Евгений Лосев выиграл финал

СПОРТ

В течение двух дней трасса «Формулы—1» в Сочи приняла заключительный, шестой этап Гран-при российской дрифт-серии—2020, в котором участвовали 33 пилота.

Квалификационный заезд выиграл Аркадий Цареградцев – пилот команды Fail Crew DARKSIDE и руководитель школы дрифта на «Сочи Автодроме». Эта победа стала четвертой из шести возможных.

Сражался за победу и соичнец Роман Тиводар («Форвард Авто»). Возникшие проблемы с маслом не остановили участника, который продолжил борьбу за пьедестал на автомобиле «Молния» Дмитрия Добровольского, руководителя гонки.

Действующий чемпион РДС Георгий Чивчан (пилот команды «Форвард Авто») достойно завершил этот сезон в заезде с Евгением Лосевым. В битве с Романом Тиводаром еще один фаворит сезона – Алексей Головня («ЛУКОЙЛ Рейсинг Дрифт Тим») – задел стену в конце одного из заездов, и Тиводар оказался в финале соревнования.

Абсолютным рекордсменом по скорости на постановке в финале и сезоне стал гонщик из Иркутска Евгений Лосев (команда Fail Crew DARKSIDE), который несколько раз обновлял в Сочи свой же рекорд. Самый высокий показатель, зарегистрированный уникальной авторской системой Drift Dynamics by RDS, составил 171,46 км/ч при угле заноса в 60 градусов.

В итоге первое место финального этапа занял именно Евгений Лосев. Роман Тиводар из Сочи поднялся на вторую ступеньку, а известный дрифтер Аркадий Цареградцев стал третьим.

Лидером всего сезона стал Алексей Головня из Украины. Сибиряки Евгений Лосев и Дамир Идиятулин также вошли в тройку лучших.

Наш корр.

Точное время...

Новые электронные часы установлены на железнодорожном вокзале Гродеково

ДОБРАЯ ВЕСТЬ

На часовой башне здания вокзала станции Гродеково, расположенного на межграницном грузопассажирском железнодорожном переходе Гродеково (РФ) – Суйфэнхэ (КНР), установлены новые электронные часы.

На ярком светодиодном табло отображаются точное время и текущая температура воздуха, что позволяет пассажирам международных поездов и гостям из КНР определять время в течение суток.

Часы изготовлены в Туле по заказу Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов. Электронная схема часов отвечает самым высоким современным требованиям и оснащена корректировкой времени на основе глобальной системы спутникового позиционирования.

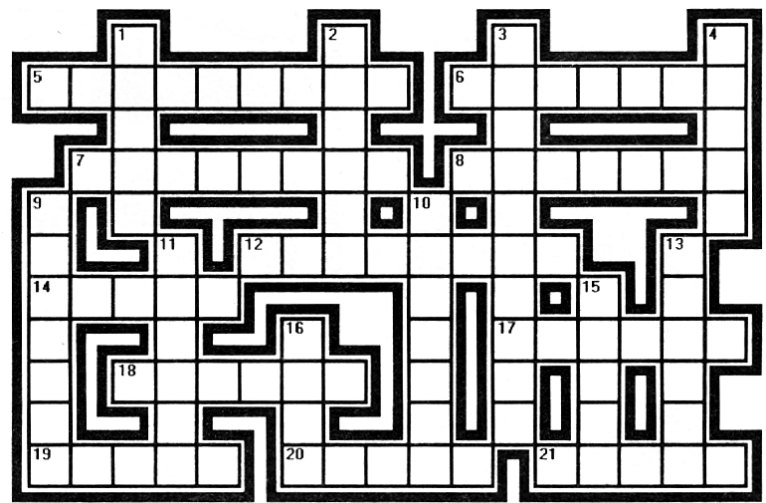
Здание железнодорожного вокзала Гродеково, расположенное на пограничном железнодорожном пункте пропуска между Россией и Китаем в Приморском крае, было капитально реконструировано в 2000 году. В процессе реконструкции к зданию вокзала был пристроен технологический блок с часовой башней, в верхней части которой установили электромеханические часы.

За двадцатилетний период работы часов произошел естественный износ механизмов, в связи с чем было принято решение о замене устаревших электромеханических часов на более современные.

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 5. «Пламенный мотор» автомобиля. 6. Конькобежец, показывающий высокую скорость на старте. 7. Гипсовый камень, применяемый для различных поделок. 8. Вид городского транспорта. 12. Двухколесная конная повозка. 14. Вертикально стоящая конструкция на корабле. 17. Разновидность одного и того же химического элемента. 18. Бегун на длинные дистанции. 19. Узкие длинные сани для езды на упряжках из собак. 20. Смещение судна с линии курса под влиянием ветра. 21. Легкий автомобиль с открытой грузовой платформой.

По вертикали: 1. Река в Европе. 2. Название горных хребтов в Казахстане. 3. Номер цирковой или эстрадной программы. 4. Семейная стая львов. 9. Закрытый кузов легкового автомобиля с жесткой крышей, обычно с перегородкой между водителем и остальным салоном. 10. Зимний олимпийский вид спорта. 11. Устав организации, определяющий полномочия и порядок деятельности. 13. Традиционное китайское парусное судно. 15. Ремни, веревки, с двух сторон прикрепляемые к удилам для управления лошастью. 16. Место якорной стоянки кораблей и судов.



Ответы

1. Волга. 2. Алтай. 3. Актриса. 4. Программа. 5. Двигатель. 6. Конькобежец. 7. Гипс. 8. Трамвай. 9. Кабриолет. 10. Сани. 11. Устав. 12. Конка. 13. Устав. 14. Конструкция. 15. Ремни. 16. Упряжь. 17. Конка. 18. Бегун. 19. Сани. 20. Смещение. 21. Платформа.

ДАТЫ

Все начинали семеро смелых

Российский университет транспорта отметил 100-летие комсомольской организации

Представители Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодежи вуза всегда активно участвовали во всех сферах жизни нашей страны. Об этом на торжественном вечере, посвященном 100-летию комсомольской организации МИИТ, рассказал советник при ректорате Российского университета транспорта Александр Выгнанов.

«С первых лет советской власти комсомольцы-миитовцы активно включились в борьбу с беспризорностью, в работу по восстановлению разрушенного Гражданской войной железнодорожного транспорта, оказывали помощь голодающим Поволжья», – рассказал Александр Выгнанов.

28 октября 2020 года во Дворце культуры Российского университета транспорта состоялся праздничный концерт «Легенды расскажут...», посвященный 100-летию юбилею комсомольской организации МИИТа. В этот вечер в зале со-

брались не только те, кто прошел школу комсомола, но и студенты. Праздничный концерт смогли посмотреть и выпускники прошлых лет вне зависимости от страны пребывания.

Вечер открыла хоровая капелла Российского университета транспорта под руководством Константина Кострикова, которая исполнила популярными комсомольскими песен. А творческими коллективами университета была представлена постановка «О тех, кого помню и люблю».

Александр Выгнанов призвал научиться делать лучше то, что умели делать хорошо до них.

«Уверен, что традиции верности Родине, преданности делу, друзьям обязательно будут востребованы следующими поколениями студентов. Я рад, что сегодня здесь присутствует наш студенческий актив», – с такими словами он обратился к студентам.

По словам советника при ректорате, выпускника МИИТа

Валентина Виноградова, школа комсомола помогла по жизни всем, кто ее проходил.

«Это была и возможность более широко посмотреть на мир. Например, в 1972 году стройбригада из 10 человек отправилась в ГДР. Мы там работали, а потом проехали практически всю ее территорию. Интересных встреч было много. Обычно как бывает: какая-нибудь встреча, а ты думаешь, зачем это надо? А в комсомоле хочешь не хочешь, а участвуешь. Выработалось безразличное отношение ко всем мероприятиям», – рассказал Валентин Виноградов.

Студенты-миитовцы участвовали в сооружении московского метро. В годы Великой Отечественной войны сотни студентов-комсомольцев сражались в партизанских отрядах, в истребительных комсомольских батальонах, более 200 из них не вернулись с поля боя.

«Задача ветеранов – обеспечить преемственность по-

колений и передать все то, что мы чувствовали в сердце: любовь к Родине, любовь к делу, гордость за профессию», – сказал в заключение выпускник МИИТа, советник при ректорате РУТ (МИИТ) Александр Выгнанов.

28 октября 1920 года Российский коммунистический союз молодежи появился в Московском институте инженеров путей сообщения, как тогда назывался Российский университет транспорта. В нем было всего 7 комсомольцев, а к 1924 году их стало уже 1100. Комсомольская организация МИИТа неизменно награждалась знаменами МК ВЛКСМ (Московский городской комитет) за лучшую воспитательную работу в студенческих общежитиях и высокие достижения в центрах научно-технического творчества молодежи, была несомненным лидером среди вузов по интернациональной работе.

Наш корр.

Первое кольцо «Руслана»

На самолете был установлен ряд абсолютных мировых рекордов



Вторая половина 1980-х годов – период мирового триумфа новейшего на то время тяжелого транспортного самолета Ан–124 «Руслан». Наш «супертяжеловоз» с успехом демонстрировался на нескольких мировых авиасалонах, в том числе крупнейших – в Париже и Фарнборо. Он выполнял уникальные транспортные операции по перевозке тяжелых и крупногабаритных грузов, поднимать которые в воздух другие грузовые самолеты были просто не способны.

На «Руслане» был установлен ряд абсолютных мировых авиационных рекордов, доказывающих его непревзойденные транспортные возможности. Один из таких рекордов – рекорд дальности полета по замкнутому маршруту (20 151 км), причем более 90% маршрута приходилось на безориентированные акватории четырех океанов, еще несколько процентов – на пустынную Антарктиду.

Почти по всему маршруту наземное радиотехническое и навигационное обеспечение практически отсутствовало. Самолет должен был стартовать из Мельбурна (Австралия) и, облетев земной шар с промежуточными посадками в Рио-де-Жанейро (Бразилия), Касабланке (Марокко) и Петропавловске–Камчатском (СССР), вернуться к месту старта.

В конце октября запланированный к «кругосветке» самолет Ан–124 перелетел из аэродрома Чкаловский в аэропорт Петропавловск–Камчатского, а затем – в Мельбурн. Позже туда же перелетел другой «Руслан» (сер. № 06–02), которому предстояло находиться в

дежурном режиме с запасным двигателем и аварийно-спасательным оборудованием на борту. К слову, на всем протяжении кругосветного перелета для поисково-спасательного обеспечения были задейство-

ФАКТ

Самолет должен был стартовать из Мельбурна (Австралия) и, облетев земной шар с промежуточными посадками в Рио-де-Жанейро (Бразилия), Касабланке (Марокко) и Петропавловске–Камчатском (СССР), вернуться к месту старта.

верный полосу Земли и две характерные точки на экваторе – 0 и 180 градусов. При этом полет самолета проходил вдали от международных авиатрасс,

причем более 90% маршрута приходилось на безориентированные акватории четырех океанов, еще несколько процентов – на пустынную Антарктиду. Почти по всему маршруту наземное радиотехническое и навигационное обеспечение практически отсутствовало.

Самолет должен был стартовать из Мельбурна (Австралия) и, облетев земной шар с промежуточными посадками в Рио-де-Жанейро (Бразилия), Касабланке (Марокко) и Петропавловске–Камчатском (СССР), вернуться к месту старта.

В конце октября запланированный к «кругосветке» самолет Ан–124 перелетел из аэродрома Чкаловский в аэропорт Петропавловск–Камчатского, а затем – в Мельбурн. Позже туда же перелетел другой «Руслан» (сер. № 06–02), которому предстояло находиться в

дежурном режиме с запасным двигателем и аварийно-спасательным оборудованием на борту. К слову, на всем протяжении кругосветного перелета для поисково-спасательного обеспечения были задейство-

Вечером 1 декабря 1990 года самолет Ан–124 «Руслан» (сер. № 05–07) взлетел из аэропорта Мельбурна и взял курс на Антарктиду. На его борту летели два экипажа, в которые входили: старший командир, командир, вторые летчики, штурманы, бортинженеры, бортрадисты, бортмеханики и экспериментатор. Кроме них в экипаж входили: ведущий инженер ЛИИДБ «Антонов» Алла Стрельникова как спортивный комиссар ЦАК СССР. Экипажи в полете меняли друг друга через каждые 8 часов. На борту находились еще 24 человека, большинство из которых были, по сути, пассажирами, в том числе и 12-летний Саша – сын Джамирге.

Через 17 ч. 40 мин. полетного времени «Руслан» приземлился в Рио-де-Жанейро, где в его баки залили 200 т топлива. При этом обнаружилась досадная проблема – бортовые средства заправки плохо воспринимали

подаваемое высокое давление. Поэтому заправка продолжалась почти 2,5 ч., хотя экипаж «Руслана» и старался максимально ускорить подготовку самолета к вылету, поскольку в зачетное для рекорда время входили и стоянки на земле.

В полете к следующему промежуточному пункту – Касабланке экипаж «Руслана» установил новый рекорд скорости полета от полюса к экватору (681,58 км/ч). Заправив в баки 220 т топлива, вылетели из Касабланки в Петропавловск–Камчатский, но на подлете к Северному полюсу получили сообщение, что в районе посадки бушует метель и вовремя расчистить от снега ВПП не представляется возможным. Поэтому «Руслан» приземлился в Приморье – на авиабазе Воздвиженка. Здесь полная заправка самолета заняла более 3,5 ч., но уже по другой причине – заправщики на базе были малоемкие.

Вечером 4 декабря, обходя грозы и тайфуны над Тихим океаном, Ан–124 «Руслан» (сер. № 05–07) приземлился в Мельбурне. Перелет протяженностью 50 005 км был осуществлен за 72 ч. 16 мин. летного времени. В этой «кругосветке» экипажу «Руслана» удалось установить 5 мировых рекордов скорости полета. «В кругосветной экспедиции нам представилась уникальная возможность, – говорил по завершении этого уникального перелета Лев Козлов, – строго проверить работоспособность всех узлов, агрегатов и систем «Руслана» в различных географических широтах Мирового океана при быстрой смене метеорологических и геофизических условий».

В КОНЦЕ НОМЕРА

Они атакуют

В российском городе Сарапул, Удмуртия, осы построили гнездо в диване, стоявшем во дворе, и не подпускали к нему людей.

Жители дома вызвали спасателей, так как самостоятельно убрать гнездо не смогли – насекомые жалили всех, кто приближался к нему. Чтобы уберечь детей от укусов, решили обратиться за квалифицированной помощью.

Прибывшие на место спасатели в защитных костюмах убрали улей. На Instagram-аккаунте поисково-спасательной службы Удмуртии появилось сообщение о случившемся с призывом к жителям республики помнить об опасности осиных укусов.

Обезьяна напала на жительницу индийского округа Джаджпур, штат Одиша.

45-летняя Джаянти вешала постиранное белье на крыше своего дома, когда на нее неожиданно набросилась обезьяна. Домохозяйка запаниковала и попыталась убежать, но оступилась и упала с крыши. Родственники прибежали на крик и нашли ее лежащей на земле перед домом.

Пострадавшая скончалась по дороге в больницу.

Местные жители утверждают, что за последние несколько месяцев обезьяны стали слишком агрессивны по отношению к населению, а местные власти не принимают необходимых мер, чтобы предотвратить нападение приматов.

В американском городе Менифи, штат Калифорния, ручные крысы заразили восьмилетнюю хозяйку смертельно опасной болезнью.

Две крысы жили у ребенка в течение двух лет. Хотя они не кусались, болезнетворные бактерии, содержащиеся в слюне и моче питомцев, все же попали в организм девочки через царапину. В результате она заболела так называемой лихорадкой от укуса крыс.

На коже ребенка появилась сыпь, температура подскочила до 40 градусов, а сильная боль в суставах мешала ходить. Девочка попала в больницу, но уже через неделю пошла на поправку. После этого случая семья решила избавиться от ручных крыс и подыскивает для них новых хозяев.

В чешской деревне Здехов, Элинский край, лев растерзал своего хозяина, державшего животное в клетке на заднем дворе.

Тело 34-летнего Михала Пракса обнаружил его отец в клетке льва. По словам мужчины, вольтер был заперт изнутри.

Прибывшие на место стражи порядка застрелили девятилетнего льва и самку, жившую в соседней клетке. Они объяснили, что мера была «абсолютно необходима», чтобы добраться до тела.

Прасек приобрел льва в 2016 году, а львицу – в 2018-м. Он собирался разводить животных, хотя и не имел лицензии на их содержание.

В американском городе Гейнсвилл, штат Флорида, аллигатор приполз на пикник и съел все угощение.

Тейлор Форте устроила на берегу озера Элис прощальный пикник для жениха, который уходил на военную службу. Неожиданно из водоема вылез аллигатор и направился к еде, которую они разложили на расстеленном на земле пледе.

Пара успела отбежать в сторону и с безопасного расстояния наблюдала, как рептилия поедает delicatessen.

Женх попытался прогнать аллигатора. Он расставил в стороны руки, чтобы казаться крупнее, и принялся издавать громкие звуки. В результате рептилия прекратила трапезу и вернулась в озеро.

Виктор АНАХОПЕТ

© «ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

Генеральный директор АО «Издательство Дороги» **Ефимов В.И.**
Директор по региональным проектам **Барсегян Р.В.**
E-mail: bars777 – 17@gmail.ru

По вопросам реализации и подписки **Кучейник А.В.**
E-mail: avtoroad@list.ru

По вопросам выставочной деятельности и рекламы **Перевезенцева Е.А.**
E-mail: kate@izdatelstvo-dorogi.ru
Злобина С.В.
E-mail: sv@izdatelstvo-dorogi.ru
Яшин А.В.
E-mail: yashin@izdatelstvo-dorogi.ru
Кушнirenко Н.В.
E-mail: 4595943@gmail.com

Адрес издательства и редакции:
107023, Москва, ул. Электрозаводская, 24
Тел. (495) 748-36-84, факс (495) 963-22-14
www.transportrussia.ru

Транспорт России ®

УЧРЕДИТЕЛИ:
Министерство транспорта РФ,
АО «Издательство Дороги»
ИЗДАТЕЛЬ:
АО «Издательство Дороги»

Издается с февраля 1998 года

Распространяется в 83 регионах России и в странах СНГ по адресной подписке и через издательство

- среди руководителей;
- союзов и ассоциаций, предприятий и организаций автомобильного, железнодорожного, городского электрического, промышленного воздушного, морского и речного транспорта, метрополитена, дорожного хозяйства, геодезии и картографии, машиностроения, ТЭК;
- профсоюзных организаций ТК;
- органов исполнительной и законодательной власти федеральной и региональной уровней;
- участников транспортных коллегий, совещаний, конференций, всех профильных и смежных выставок в России и СНГ;
- органов МВД России

БУРЫЛИН Ю.В. – главный редактор
ЧИРКИН В.Д. – зам. главного редактора – отв. секретарь

Редакторы отделов:
БАЙБЕКОВ Ш.Х., БУДУМЯН В.Г., ДМИТРИЕВА И.В., ИЗЬЮРОВА Л.В.,
КАРПОВА Е.А., ЛАРимонова Т.П., ОЗУН А.С., ОЗУН С.А.,
ПОЛЯКОВА И.С., ШВЕЙЦЕР О.В.

Секретариат:
ЗАБЕРУСКИНА И.И. – технический редактор
МЕЩЕРЯКОВА Е.А. – корректор

Региональные представители:
ЕЛАТИНА Т.К. (Нижний Новгород) тел. (952) 461–69–61
ЛАЗАРЕВ А.Б. (Санкт-Петербург) тел. (960) 246–43–31
УШЕНИН Е.Г. (Екатеринбург) тел. (8343) 370–02–82

E-mail: rustransport@mail.ru, gazetatr@yandex.ru

Суммарный тираж 20 000 экз.

Цена свободная

Зак. № 4903–2020

Газета перерегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 20.07.2006 года
Свидетельство ТИ № ФС77-25210
Номер подписан в печать 19.11.2020 г. в 15:00
Отпечатано в АО «Красная Звезда»: 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38.
Тел.: (495) 941-34-72, (495) 941-31-62, (495) 941-28-62. E-mail: kr_zvezda@mail.ru, www.redstarph.ru

Подписка:
В «Издательстве Дороги» льготная подписка с любого номера газеты. Все ваши вопросы адресуйте в отдел реализации и подписки.
Тел.: 7(495) 748-36-84 доб. 11-54, 11-62
• по каталогу агентства «Роспечать» «Газеты. Журналы» 32766 – для организаций
35644 – для индивидуальных подписчиков
19181 – годовая подписка
• по Общероссийному каталогу агентства «Пресса России» 84658 – полугодовая
84659 – годовая подписка
• по каталогу «Почта России» 11452 – полугодовая
84244 – годовая подписка

Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора
материалы печатаются на правах рекламы.
• содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет. Перепечатка материалов газеты «Транспорт России» разрешается с согласия «Издательства Дороги». Ссылка на газету «Транспорт России» обязательна.

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

9

Извещение о проведении общественных обсуждений

ООО «Энергострой», совместно с Комитетом по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»), Постановлением администрации Иркутского района от 18 марта 2015 года № 1759 «Об утверждении Положения об организации проведения общественных обсуждений объектов государственной экологической экспертизы на территории Иркутского района»), уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы «Модульная котельная для генерации тепловых мощностей для школы на 960 мест в поселке Оек, ул. Декабристов в Иркутском районе Иркутской области», а именно разработку технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее – Технические задания).

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Модульная котельная для генерации тепловых мощностей для школы на 960 мест в поселке Оек, ул. Декабристов в Иркутском районе Иркутской области» предусмотрено новое строительство модульной котельной для генерации тепловых мощностей для школы на 960 мест по адресу: Иркутский район, п. Оек, на земельном участке с кадастровым номером 38:06:100801:30273.

Наименование и адрес заказчика: ООО «Энергострой», адрес: 121357, город Москва, улица Верейская, дом 29, строение 154, этаж 3, пом. 27.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: ноябрь 2020 г. – февраль 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Комитет по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования, адрес: 664007, Иркутская область, Иркутск, ул. Декабрьских событий, 119а, тел.: 8 (3952) 71-80-26, совместно с заказчиком или его представителем.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: письменная. Сроки и место доступности технических заданий по объекту: «Модульная котельная для генерации тепловых мощностей для школы на 960 мест в поселке Оек, ул. Декабристов в Иркутском районе Иркутской области» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам:

– 664007, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Декабрьских событий, 119а, с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни; – 664025, Иркутская область, г. Иркутск, ул. 5-й Армии, 2/1, офис 205, с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни; – 664541, Иркутская область, Иркутский район, село Оек, улица Кирова, дом 91 "Г" с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Модульная котельная для генерации тепловых мощностей для школы на 960 мест в поселке Оек, ул. Декабристов в Иркутском районе Иркутской области» назначены на 22 декабря 2020 г. в 16.30 часов, в здании администрации Иркутского районного муниципального образования по адресу: г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, д. 17 (актовый зал, 2 этаж).

Результатом общественных обсуждений будет утверждение технических заданий.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «СИБИДИЕР», адрес: 664025, г. Иркутск, ул. 5-й Армии, д. 2/1, оф.205. Тел. 8 (3952) 67-89-31.

Общественные слушания

«19» декабря 2020 г. в 10:00 в Администрации Бековского района Пензенской области по адресу: 442940, Пензенская область, Бековский район, р.п. Беково, ул. Первомайская, д. 3а, 1-й этаж, кабинет «Зал заседаний» будут проводиться общественные обсуждения с гражданами и общественными, государственными организациями объекта государственной экологической экспертизы – проекта технической документации, включая Техническое задание и проекта материалов по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) на агрохимикат «Дефекционная известь».

Наименование агрохимиката: Дефекционная известь. Заказчик (Регистрант): ООО «Бековский сахарный комбинат», 442930, Пензенская область, Бековский район, поселок Сахзавод, ул. Заводская, д. 16.

Применение: Дефекционная известь применяется в сельском хозяйстве в качестве агрохимиката для известкования кислых почв. Качественный и количественный состав агрохимиката: суммарная массовая доля карбонатов кальция и магния в пересчете на СаСО₃ – не менее 84%, в т.ч. магний (MgO) – не менее 10%, кальций (СаО) – не менее 74%, массовая доля влаги – не более 20%; органическое вещество – не менее 12%, азот (N) – не менее 0,5%, фосфор (P2O5) – не менее 0,5%; калий (K2O) – не менее 0,1%.

Принять участие в обсуждениях (слушаниях) приглашаются: специалисты сельского хозяйства, представители сельскохозяйственных организаций, представители государственных, общественных организаций и все заинтересованные граждане (наличие паспорта обязательно).

Цель намечаемой деятельности – применения агрохимиката на всей территории Российской Федерации. Для этого необходимо получение заключения государственной экологической экспертизы и прохождения государственной регистрации агрохимиката.

Месторасположение намечаемой деятельности: Российская Федерация.

Наименование и адрес Заказчика намечаемой деятельности: ООО «Бековский сахарный комбинат» 442930, Пензенская область, Бековский район, поселок Сахзавод, ул. Заводская, д. 16.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений (слушаний): Администрация Бековского района Пензенской области при содействии с Заказчиком.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду – с ноября 2020 года по январь 2021 года.

Форма проведения общественных обсуждений – Общественные слушания.

Форма представления замечаний и предложений - письменная и устная.

Материалы проектов технической документации (ПТД), включая техническое задание (ТЗ) и материалов ОВОС для ознакомления и рассмотрения доступны по адресу: 442940, Пензенская область, Бековский район, р.п. Беково, ул. Первомайская, д. 3а с 9.00 по 2020 года по 19 января 2021 года в рабочие дни с 9.00 до 17.00 (перерыв с 12.00 до 13.00) в Администрации Бековского района Пензенской области (отдел по развитию сельского хозяйства и земельным отношениям администрации Бековского района Пензенской области) и на сайте www.beково.rnizreg.ru.

Замечания и предложения от специалистов сельского хозяйства, представителей сельскохозяйственных организаций, представителей государственных, общественных организаций и всех заинтересованных граждан по проектам технической документации (ПТД), включая техническое задание (ТЗ) и материалов ОВОС на агрохимикат «Дефекционная известь» принимаются:

– в письменной форме по адресу: 442940, Пензенская область, Бековский район, р.п. Беково, ул. Первомайская, д.3а и по электронной почте: bekov_adm@su.ru. Замечания и предложения принимаются с указанием контактных данных (ФИО, паспортные данные, место жительства, место работы, учебы, номер контактного телефона).

– в устной форме по адресу: 442940, Пензенская область, Бековский район, р.п. Беково, ул. Первомайская, д.3а, с 9.00 до 17.00 (перерыв с 12.00 до 13.00) (контактное лицо: Васильков Дмитрий Юрьевич – начальник отдела по развитию сельского хозяйства и земельным отношениям администрации Бековского района Пензенской области) по телефону: 8 (84141) 2-22-43.

Замечания и предложения принимаются в 2 этапа: 1). на этапе представления (размещения) проекта технической документации, включая техническое задание на проведение ОВОС с 19 ноября 2020 года по 19 декабря 2020 г.

2). на этапе представления (размещения) предварительного варианта материалов ОВОС в течение 1 месяца с момента размещения объявления.

Форма представления замечаний и предложений: Специалисты сельского хозяйства, представители сельскохозяйственных организаций, представители государственных, общественных организаций и все заинтересованные граждане могут обратиться с замечаниями и предложениями относительно намечаемой деятельности по адресу: 442940, Пензенская область, Бековский район, р.п. Беково, ул. Первомайская, д.3а, где будут размещены Журналы замечаний и предложений.

Информационное сообщение о проведении общественных обсуждений

Федеральное государственное унитарное предприятие «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» совместно с Администрацией Кольского района (в соответствии с Федеральным законом N 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и Приказом Госкомэкологии РФ N 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации») информируют о начале проведения общественных обсуждений в рамках проведения первого этапа оценки воздействия на окружающую среду (далее ОВОС) по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса (г. Мурманск)».

На первом этапе ОВОС проводится ознакомление населения с проектом Технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду и учет мнения заинтересованной общественности.

Заказчик работ по ОВОС: Федеральное государственное унитарное предприятие «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», адрес местонахождения: 125171, РФ, г.Москва, 5-й Войковский проезд, д. 28, тел. (495) 627-53-97, факс (495) 627-53-98, secretariat@aga.ru, www.aga.ru.

Исполнитель работ по ОВОС: Акционерное общество «Институт «Стройпроект», адрес местонахождения: 196158, РФ, г. Санкт-Петербург, Дунайский пр., д. 13, корпус 2, Литера А, тел. (812) 327-00-55, факс (812) 331-05-05, post@strp.ru, www.strp.ru.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Кольского района, 184381, РФ, Мурманская область, г.Кола, пр.Советский, д.50, тел.: (81553) 3-33-57 adm@akolr.gov-murm.ru, www.akolr.gov-murm.ru.

Название намечаемой деятельности: Реконструкция аэропортового комплекса (г. Мурманск). Цель намечаемой деятельности: Проведение реконструкции аэропортового комплекса (г. Мурманск).

Месторасположение намечаемой деятельности: 184355, РФ, Мурманская область, Кольский район, Муниципальное образование городского поселения Мурмаши, Аэропорт.

Примерные сроки проведения ОВОС: IV квартал 2020 года — I квартал 2021 года.

Форма общественного обсуждения: опрос.

Проект технического задания на ОВОС по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса (г. Мурманск)» и опросные листы будут размещены на интернет-платформе – официальном сайте Администрации Кольского района <https://akolr.gov-murm.ru> и на официальном сайте Исполнителя АО «Институт «Стройпроект» www.strp.ru.

Форма представления замечаний и предложений: письменная на опросных листах на адрес электронной почты.

Сбор замечаний и предложений будет осуществляться по адресу электронной почты arch@akolr.gov-murm.ru в течение 30 дней с 23 ноября 2020 г. и в течение 30 дней после проведения общественных обсуждений.

Техническое задание на ОВОС будет доступно общественности в течение всего периода проведения ОВОС на сайте Администрации Кольского района: <https://akolr.gov-murm.ru> и на сайте Исполнителя АО «Институт «Стройпроект» www.strp.ru.

С целью недопущения распространения новой короновирусной инфекции общественные обсуждения по проекту Технического задания на ОВОС объекта государственной экологической экспертизы Федерального уровня «Реконструкция аэропортового комплекса (г. Мурманск)» будут проводиться в форме опроса в период с 23 ноября 2020 г. по 23 декабря 2020 г.

Все полученные в ходе общественных обсуждений замечания и предложения будут учтены при проведении оценки воздействия на окружающую среду и включены в окончательный вариант Технического задания на проведение ОВОС.

Контактные данные ответственных лиц со стороны Заказчика работ: ФГУП «АГА(А)» Начальник отдела по охране окружающей среды Колкова Ирина Николаевна (495)627-53-97 доб. 77-34, Kolкова@aga.ru. Контактные данные ответственных лиц со стороны Исполнителя работ: АО «Институт «Стройпроект» Главный инженер проекта Буковский Максим Евгеньевич (921) 328-61-57, (921) 094-52-39, mbukovskiy@strp.ru. Контактные данные ответственных лиц Администрации Кольского района:

Начальник отдела территориального развития и экологии Борисова Светлана Андреевна (81553) 3-28-55, arch@akolr.gov-murm.ru.

Информационное сообщение

ООО «Балтийский Химический Комплекс» совместно с Администрацией Муниципального образования «Кингисеппский муниципальный район» (в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»), постановлением Правительства Российской Федерации №849 от 11.06.2020 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 г. №440) уведомляют о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы – проектной документации по объекту: «Газохимический комплекс в составе Комплекса переработки этанодержащего газа. Объекты внешней инфраструктуры. Водозабор из реки Луги с водоводом» в соответствии с утвержденным техническим заданием на проведение оценки воздействия на окружающую среду и обосновывающей документацией, а именно: результатами инженерных изысканий, проектной документацией и материалами по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности.

Название и цель намечаемой деятельности – новое строительство объекта: «Газохимический комплекс в составе Комплекса переработки этанодержащего газа. Объекты внешней инфраструктуры. Водозабор из реки Луги с водоводом» в целях водоснабжения проектируемого производственного объекта: «Газохимический комплекс в составе Комплекса переработки этанодержащего газа».

Месторасположение намечаемой деятельности –Российская Федерация, Ленинградская область, Кингисеппский район.

Наименование и адрес заказчика – ООО «Балтийский Химический Комплекс» Юридический адрес: 188480, Ленинградская область, Кингисеппский район, г. Кингисепп, ул. Воровского, д.18А, эт./пом. 3/307. Почтовый адрес: 121357, Москва г, Верейская ул, дом 29, строение 134, этаж 7, комната 82, тел. (495)419-54-40, адрес электронной почты: bssc@baltchem.ru.

Наименование и адрес проектной организации и исполнителя работ по оценке воздействия на окружающую среду, являющейся представителем Заказчика: АО «Ионобменные технологии». Адрес: 121309, г. Москва, ул. Баркляя, дом 13, строение 2, этаж 5, комната 37 тел. (495) 627-57-59, адрес электронной почты: g.Luca@ioteh.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду – III квартал 2020 г. – IV квартал 2020 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения, – Администрация Муниципального образования «Кингисеппский муниципальный район» совместно с ООО «Балтийский Химический Комплекс» или его представителем. Адрес: 188480, Ленинградская область, г. Кингисепп, пр. Карла Маркса, д. 2а, кабинет 318, номер телефона (81375)4-88-00, время работы: понедельник-четверг: с 8.30 до 17.30, пятница с 8.30 до 16.30, перерыв на обед: с 12.30 до 13.30.

Предлагаемая форма общественного обсуждения: согласно постановлению Правительства Российской Федерации №849 от 11.06.2020 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 г. №440», общественные обсуждения проводятся в форме слушаний с использованием средств дистанционного взаимодействия и будут проводиться посредством видео-конференции с использованием программ для общения с возможностью видеосвязи (Skypefor Business).

Форма представления замечаний и предложений –письменная. Учет поступивших в письменной форме замечаний и предложений осуществляется Администрацией муниципального образования «Кингисеппский муниципальный район». Замечания и предложения направляются по адресу: АО «Ионобменные технологии». Адрес: 121309, г. Москва, ул. Баркляя, дом 13, строение 2, этаж 5, комната 37 тел. (495) 627-57-59, адрес электронной почты: g.Luca@ioteh.ru.

Сроки и место доступности: проектная документация по объекту: «Газохимический комплекс в составе Комплекса переработки этанодержащего газа. Объекты внешней инфраструктуры. Водозабор из реки Луги с водоводом», техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду, материалы по оценке воздействия на окружающую среду, инженерные изыскания, журнал учета предложений и замечаний, а также инструкция по подключению к видео-конференции с использованием программ для общения с возможностью видеосвязи доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений в течение 30 дней до и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения на сайте администрации муниципального образования «Кингисеппский муниципальный район» <https://kingiseprrp.ru>. Ссылка на видео-конференцию с использованием программ для общения с возможностью видеосвязи будет размещена на сайте администрации <https://kingiseprrp.ru> не позднее, чем за 24 часа до начала общественных обсуждений.

Общественные обсуждения в форме слушаний с использованием средств дистанционного взаимодействия по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации по объекту: «Газохимический комплекс в составе Комплекса переработки этанодержащего газа. Объекты внешней инфраструктуры. Водозабор из реки Луги с водоводом» назначены на 22 декабря 2020 года в 11.00 по часовому поясу города Москвы.

Уведомление

о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы – проектной документации «Склад хранения нефтепродуктов общим объемом 49400 м³ с АЗС», включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду

ООО «ГДК Баимская», совместно с Администрацией муниципального образования Билибинского муниципального района (в соответствии со ст. 9 Федерального закона №174-ФЗ «Об экологической экспертизе») уведомляют о проведении общественных слушаний по объекту государственной экологической экспертизы – проектной документации «Склад хранения нефтепродуктов общим объемом 49400 м³ с АЗС», включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду (далее - документация).

Цель намечаемой деятельности - прием, хранение и отпуск нефтепродуктов.

Местоположение намечаемой деятельности: Российская Федерация, Чукотский автономный округ. Билибинский муниципальный район, месторозделение Песчанка.

Заявитель: ООО «ГДК Баимская», 689000, Чукотский автономный округ, г. Анадырь, ул. Дежнева, д. 1.

Примерный срок проведения оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС): с 5 ноября 2020 г. по 21 января 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация МО Билибинского муниципального района Чукотского автономного округа.

Форма проведения общественных обсуждений: общественные слушания.

Общественные слушания пройдут в г. Билибино 22 декабря 2020 г. в 18:00 по адресу: Чукотский АО Билибинский район г. Билибино ул. Комсомольская, д. 3, Краеведческий музей им. Г. С. Газдырина.

Форма представления замечаний и предложений: устно (по телефону, через интернет, по электронной почте, и при проведении общественных слушаний); письменно (по месту размещения бумажной версии материалов).

С документацией можно ознакомиться с 21 ноября по 21 декабря 2020 г. Электронная версия доступна на интернет-сайте: администрация МО Билибинского муниципального района (<http://bilchao.ru/>), сайт заказчика (<http://baimskaya.ru/>). С бумажной версией можно ознакомиться по адресу: 689450, Чукотский АО, г. Билибино, ул. Ленина, 7. Телефон: +7 (42738) 25731, режим работы: Понедельник-Пятница с 11.00 до 19.00, Суббота с 10.00 до 17.00, Воскресенье – выходной день.

Вопросы, замечания, предложения по обсуждаемому документу можно направлять до 21 декабря 2020 г. включительно по следующим адресам:

Заказчик: ООО «ГДК Баимская» Чукотский автономный округ, г. Анадырь, ул. Дежнева, д. 1. Руководитель отдела по охране окружающей среды Ремениникова Мария Владимировна Телефон: +7 (495)777-31-04, +7 (925)235-20-30 Звонки принимаются пн. - пт 10:00-18:00 по московскому времени

Maria.Remennikova@kazminerals.com Исполнитель ОВОС: ООО "Химталъкон-Инжиниринг" Главный инженер проекта Завидова Анна Алексеевна Телефон: +7 (845)220-99-33 доб. 730, +7 (987)827-88-88 Звонки принимаются пн. – пт. 8:10-17:10 по саратовскому времени

zavidova@hsk.ru ИП «Центр по экологической оценке «Эколайн» Москва, Россия, 115184, ул. Б. Татарская д. 21, стр. 8 Старший специалист Кузнецова Анна Алексеевна Телефон: +7 (905)574-46-92 Звонки принимаются пн. – пт. 8:00-17:00 по московскому времени

Baika@ecoline-eac.com Билибинская районная библиотека г. Билибино, ул. Ленина, д. 7 директор библиотеки Спасова Альбина Ахтмовна, 8 (42738) 2-57-31 LVT-50@yandex.ru Часы работы: пн. – пт. с 11.00 до 19.00, сб. с 10.00 до 17.00, время Чукотки; вс. – выходной день.

Извещение о проведении общественных обсуждений

ООО «Парк-Отель «Бурдугуз», совместно с Комитетом по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»), постановлением администрации Иркутского района от 18 марта 2015 года № 1759 «Об утверждении Положения об организации проведения общественных обсуждений объектов государственной экологической экспертизы на территории Иркутского района»), уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы – «Строительство 2 корпуса гостиничного комплекса, МФЗ (Конгресс-зал) в п. Бурдугуз», а именно разработку технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее – Технические задания).

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Строительство 2 корпуса гостиничного комплекса, МФЗ (Конгресс-зал) в п. Бурдугуз» предусмотрено новое строительство 2 корпуса гостиничного комплекса, МФЗ (Конгресс-зала) по адресу: Иркутская область, Иркутский район, 38 км Байкальского тракта, пос. Бурдугуз, ул. Лесная, 1. Кадастровый номер земельного участка: 38:06:020401:62.

Наименование и адрес заказчика: ООО «Парк-Отель «Бурдугуз», адрес: 664518, Иркутская область, Иркутский район, поселок Бурдугуз, ул. Лесная, 1.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: ноябрь 2020 – февраль 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Комитет по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования, адрес: 664007, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Декабрьских событий, 119а, тел.: 8 (3952) 71-80-26, совместно с заказчиком или его представителем.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности технических заданий по объекту: «Строительство 2 корпуса гостиничного комплекса, МФЗ (Конгресс-зал) в п. Бурдугуз» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам:

– 664007, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Декабрьских событий, 119а, с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни.

– 664025, Иркутская область, г. Иркутск, ул. 5-й Армии, 2/1, офис 205, с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни.

– 664518, Иркутская область, Иркутский район, р.п. Большая Речка, ул. Ломоносова, д.26 с 09.00 до 16.00 часов местного времени в рабочие дни.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство 2 корпуса гостиничного комплекса, МФЗ (Конгресс-зал) в п. Бурдугуз» назначены на 22 декабря 2020 г. в 16:00 часов, в здании администрации Иркутского районного муниципального образования по адресу: г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, д. 17 (актовый зал, 2 этаж).

Результатом общественных обсуждений будет утверждение технических заданий.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «СИБИДИЕР», адрес: 664025, г. Иркутск, ул. 5-й Армии, д. 2/1, оф.205. Тел. 8 (3952) 67-89-31.

Информационное сообщение

о проведении общественных обсуждений

АО «Ургалуголь» совместно с Администрацией Верхнебурейского муниципального района (в соответствии со ст. 9 Федерального закона № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе») уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации «Строительство шахты «Северная» АО «Ургалуголь» в границах участков недр «Северо-Западный Ургал» и «Поле шахты «Ургальская» с производственной мощностью 4000 тыс. т в год»; техническое задание на разработку материалов «Оценки воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду»; материалы «Оценки воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду».

Цель намечаемой деятельности: строительство объекта для добычи угля закрытым (подземным) способом.

Месторасположение намечаемой деятельности: строительные площадки расположены ориентировочно на севере в 6 км от административно-бытового комбината (АБК - Хабаровский край, Верхнебурейский район, рп. Чегдомын, ул. Магистральная, д. 2).

Наименование и адрес заявителя: 682030, Хабаровский край, Верхнебурейский район, рп. Чегдомын, ул. Магистральная, д. 2, АО «Ургалуголь», телефон 8 (42149) 5-23-38, доб. 44-72.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: три месяца.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Верхнебурейского муниципального района, экономический сектор финансового управления, телефон 8 (42149) 5-21-52 доб. 141.

Форма общественных обсуждений: опрос.

Форма представления замечаний: письменная.

Ознакомиться с материалами по объекту государственной экологической экспертизы можно:

Хабаровский край, Верхнебурейский район, рп. Чегдомын, ул. Центральная 49, Администрация Верхнебурейского муниципального района (кабинет 331), телефон 8 (42149) 5-21-52 доб. 141. Материалы для ознакомления доступны 63 дня, понедельник-пятница, с 9:00 до 17:00.

Хабаровский край, Верхнебурейский район, рп. Чегдомын, ул. Магистральная, 2, АО «Ургалуголь», телефон 8 (42149) 5-23-38, доб. 44-72 или на официальном сайте АО «Ургалуголь» по адресу <http://urgalugol.ru/>. Материалы для ознакомления доступны 63 дня, понедельник-пятница, с 9:00 до 18:00.

Направить свои замечания и предложения можно по адресу: Хабаровский край, Верхнебурейский район, рп. Чегдомын, ул. Центральная 49, Администрация Верхнебурейского муниципального района (кабинет 331), телефон 8 (42149) 5-21-52 доб. 141.

Сроки представления замечаний и предложений: с 19.11.2020 г. по 21.01.2021 г.

Общественные обсуждения в форме опроса по объекту государственной экологической экспертизы:проектная документация «Строительство шахты «Северная» АО «Ургалуголь» в границах участков недр «Северо-Западный Ургал» и «Поле шахты «Ургальская» с производственной мощностью 4000 тыс. т в год»; техническое задание на разработку материалов «Оценка воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду», материалы «Оценка воздействия намечаемой хозяйственной

10

Общественные обсуждения

ООО «Невская трубопроводная компания», совместно с Администрацией МО «Кингисепский муниципальный район» в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением Правительства РФ от 11.06.2020 № 849 «О внесении изменений в Постановление Правительства от 03.04.2020 № 440» информирует общественность о начале процедуры общественных обсуждений в форме слушаний материалов объекта государственной экологической экспертизы - проектной документации: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4, 5 (ин. № 00000031, № 00000038). Модернизация. Обеспечение незаоплотнения территории причалов №№4, 5, от волнового воздействия методом устройства волноотбойной стенки вдоль причалов», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду.

Намечаемая деятельность предполагает возведение волноотбойной стенки высотой 1,50 м по всему фронту причалов длиной 625 м в целях защиты их территории от попадания воды из акватории Лужской губы в период прохождения штормов.

Причалы №№4, 5, расположенные на территории комплекса наливных грузов в МТП «Усть-Луга», Терминал перевалки нефти, находятся в Ленинградской области на берегу Лужской губы Финского залива. Причалы предназначены для погрузки сырой нефти в танкеры.

Заказчик намечаемой деятельности: ООО «Невская трубопроводная компания» (188477, Ленинградская область, Кингисепский район, деревня Вистино, Морской торговый порт Усть-Луга, Комплекс наливных грузов, Терминал перевалки нефти, тел. (81375) 54-002).

Генеральный проектировщик: АО «Ленгидропроект», 192727, г. Санкт-Петербург, просп. Испытателей, д. 22, тел. 8(812) 395 2901.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация МО «Кингисепский муниципальный район».

Примерные сроки проведения процедуры ОВОС - ноябрь – декабрь 2020 года.

С материалами общественных обсуждений, включая материалы ОВОС, ТЗ на ОВОС можно ознакомиться в течение 30 дней с момента выхода объявления в СМИ на сайте администрации МО «Кингисепский муниципальный район» по адресу: <https://www.kingserpio.ru/>, а также: - в здании администрации МО «Кингисепский муниципальный район» по адресу: 188480, Ленинградская область, г. Кингисеп, пр. Парла Маркса 2А, каб. 318, в рабочие дни с 9.00 до 12.00 и с 14.00 до 16.00, телефон 8(81375)4 88 66;

- в здании администрации МО «Вистинское сельское поселение» по адресу: 188477, Ленинградская область, Кингисепский район, д. Вистино, ул. Ижорская, д. 13, в рабочие дни с 9.00 до 12.00 и с 14.00 до 16.00, телефон 8(81375)6 71 74.

По указанным адресам размещены книги учета замечаний и предложений. Предложения и замечания также принимаются генеральным проектировщиком – АО «Ленгидропроект» по адресу: 192727, г. Санкт-Петербург, просп. Испытателей, д. 22, тел. 8(812) 395 2901, e-mail: office@lhp.ru.

Общественные обсуждения в форме общественных слушаний с использованием средств дистанционного взаимодействия (видео-конференция) состоятся 21 декабря в 11-00 на интернет платформе «Zoom». Для доступа и участия будет опубликована инструкция на официальном сайте администрации МО «Кингисепский муниципальный район»: <https://www.kingserpio.ru/>.

После окончания проведения общественных слушаний в течение 30 дней будут приниматься от граждан и общественных организаций письменные замечания и предложения по проектной документации и материалам ОВОС по указанным выше адресам.

Контактные лица: Заказчик-Моисеева Анна Валерьевна, тел. (81375) 64-130 (доб. 822). Генпроектировщик-Гара Владимир Сергеевич, тел. (812) 439-83-25, e-mail: GaraVS@lhp.ru.

Информирование общественности

о намечаемой хозяйственной деятельности

ООО «ЛУКОЙЛ-Нижеволокнефть» объявляет о начале процесса общественных обсуждений материалов документации «План предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов при эксплуатации месторождений ООО «ЛУКОЙЛ-Нижеволокнефть» в Каспийском море», (План ПЛРН) материалы включают оценку воздействия на окружающую среду (ОВОС), а также техническое задание на разработку ОВОС.

Краткие сведения о намечаемой деятельности: План ПЛРН разрабатывается с целью организации мероприятий по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов с объектов месторождений углеводородного сырья ООО «ЛУКОЙЛ-Нижеволокнефть» в Каспийском море.

Заказчик документации: ООО «ЛУКОЙЛ-Нижеволокнефть». Адрес: Россия, 414000, г. Астрахань, ул. Адмиралтейская, д.1, корп. 2, тел.: (8512) 40-28-00; e-mail: astr-office@luikoil.com.

Ответственные за организацию общественных обсуждений: ООО «ЛУКОЙЛ-Нижеволокнефть», администрация МО «Лаганский район» Республики Калмыкия, администрация МО «Кизлярский район» Республики Дагестан, администрация МО «Камызякский район», пл. Октябрьская, д. 2, администрация МО «Волгодарский район», Приемная открыта в рабочие дни с 10:00 до 16:00, обед с 12:00 до 13:00. Контактное лицо: Мухамбетова Галия Узахбаевна, тел.: 8(85142) 9-11-26.

Астраханская область, Лиманский район, п. Лиман, ул. Ленина, д. 45 (здание районного центра культуры и досуга, читальный зал центральной библиотеки). Приемная открыта в рабочие дни с 10:00 до 16:00, обед с 13:00 до 14:00. Контактное лицо: Белова Т.Н., тел.: 8(85147) 2-12-76.

Астраханская область, Камызякский район, г. Камызяк, ул. Тараканова, д. 4, администрация МО «Камызякский район», Приемная открыта в рабочие дни с 10:00 до 16:00, обед с 12:00 до 13:00. Цапко Владимир Алексеевич, тел.: 8(85145) 91-8-01.

Республика Калмыкия, г. Лагань, пер. г-й Пионерский, д. 6 «А», 2-эт, каб.7. Приемная открыта в рабочие дни с 10:00 до 16:00, обед с 13:00 до 14:00. Контактное лицо: Музаев Лев Борисович, тел.: 8(84733) 9-19-51.

Республика Дагестан, г. Кизляр, ул. Советская, 13, кабинет приемной Собрания депутатов МО «Кизлярский район». Приемная открыта в рабочие дни с 10:00 до 16:00, обед с 12:00 до 13:00. Контактное лицо: Чинкина Елена, тел.: 8(87239) 3-15-13.

В общественных приемных представлена документация: «План предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов при эксплуатации месторождений ООО «ЛУКОЙЛ-Нижеволокнефть» в Каспийском море», материалы включают ОВОС, а также техническое задание на разработку ОВОС, журналы для регистрации замечаний и предложений. С указанными материалами также можно ознакомиться на сайте ООО «ЛУКОЙЛ-Нижеволокнефть»: <https://nnv.luikoil.ru/ru/Responsible/50/>

Подписание протоколов общественных обсуждений состоится 25 декабря 2020 года по месту организации общественных приемных.

По окончании работы общественных приемных в течение 30 дней Заказчик принимает и документирует замечания и предложения от граждан и общественных организаций в письменном виде.

Общественные обсуждения

АО «Золото Селигдара» совместно с администрацией МО «Алданский район» информирует о начале проведения процедуры общественных обсуждений в форме слушаний по проектной документации «Оценка воздействия на окружающую среду», «Техническое задание по ОВОС» при строительстве промышленного объекта «Горно-обогатительный комбинат (ГОК) Хвойное».

Цель намечаемой деятельности: «Оценка воздействия на окружающую среду», «Техническое задание по ОВОС» при строительстве промышленного объекта «Горно-обогатительный комбинат (ГОК) Хвойное» на территории Алданского района Республики Саха (Якутия).

Дата проведения общественных слушаний: с 18 ноября 2020 по 18 декабря 2020 года в 16-00.

Ответственный организатор: Администрация МО «Алданский район» - начальник управления промышленности администрации МО «Алданский район» Паламатов Юрий Анатольевич 9 (41145) 3-59-45. Заказчик разработчик проектной документации: АО «Золото Селигдара», 678900 Россия Республика Саха (Якутия) г. Алдан 26 Пикет 12, тел/факс (41145) 37-245.

Месторасположение объекта намечаемой деятельности: Республика Саха (Якутия), Алданский район.

Форма общественных обсуждений: регистрация мнения общественности в письменном виде и общественные слушания.

Форма представления замечаний и предложений: письменная и устная. Ознакомление с материалами проектной документации и порядком проведения общественных слушаний возможно в срок с 18.11.20 г. по 18.12.20 г. в общественный приемной по адресу: Алдан ул. Дзержинского д. 40 МУК АР МЦРБ библиотека им. Н.А. Некрасова.

Общественные слушания проводятся по двум этапам, - по адресу: г. Алдан 26 Пикет д. 12 Актовый зал АО «Золото Селигдара» 18.12.20 г. в 16-00.

Приглашаем всех желающих!

Уведомление о проведении общественных слушаний

В соответствии со ст.14 Федерального закона от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и приказа Госкомэкологии России от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» Администрация муниципального образования «Окинский район» Республики Бурятия совместно с ООО «Рифей» уведомляют о начале проведения общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) проектной документации, в т. ч. Технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду и Материалов оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по объекту «Опытно-промышленная отработка зоны «Екатерининское» месторождения «Владимирское». Золотоизвлекательная фабрика». Буклет с расположением объекта: местность Илчир, Окинский район, Республика Бурятия.

Основные характеристики объекта: новое строительство. Цель намечаемой хозяйственной деятельности: строительство и эксплуатация золотоизвлекательной фабрики.

Заказчик работ: ООО «Рифей». Адрес Заказчика: 664047, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Советская, д.3, офис 420, Тел.: 8 (3952) 43-44-72.

670047, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина, д. 185, тел. Тел. 8 (3012) 41-54-22.

Разработчик проектной документации: ООО «ПРО-МИНЕРАЛС ИНЖИНИРИНГ» (г. Иркутск).

Разработчик материалов ОВОС: ООО «Рифей».

Сроки проведения ОВОС:

1) С 19.11.2020 г. по 24.12.2020 года – уведомление общественности о проведении общественных обсуждений по предварительной оценке воздействия на окружающую среду и составление технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду.

2) 25.12.2020 г. – проведение общественных обсуждений по предварительной оценке воздействия на окружающую среду и технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду.

Дата и место проведения обсуждений:

1. В соответствии с приложением № 16 к Постановлению Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 г. № 440 общественные обсуждения в форме слушаний будут проводиться 25.12.2020 в 10-00 час. (время местное) по адресу: Республика Бурятия, Окинский район, с. Орлик, ул. Советская, 39, здание Районного культурно-досугового центра (РКДЦ), в том числе с использованием средств дистанционного взаимодействия. Подключению желающих принять участие в общественных обсуждениях будет производиться на основании заявок в произвольной форме, направленных до 12-00 час. 24.12.2020 г. (время местное) на электронную почту: kizooka@yandex.ru В заявке необходимо указать: ФИО, дату рождения, адрес места жительства, контактный телефон, адрес электронной почты и приложить подписанное «Согласие на обработку персональных данных» (форму согласия можно скачать на сайте Администрации муниципального образования «Окинский район» Республики Бурятия: <https://gov-buryatia.ru/oka/>, раздел «Комитет строительства, земельных и земельных отношений», «Охрана окружающей среды», «Оценка воздействия на окружающую среду»).

2. Инструкция для подключения к трансляции будет направлена на электронную почту, указанную в заявлении до 17-00 час. 24.12.2020 г. (время местное).

Форма общественных обсуждений: слушания. Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация муниципального образования «Окинский район» Республики Бурятия (671030, Республика Бурятия, Окинский район, с. Орлик, ул. Советская, 32, тел. 8 (30150) 51-27).

3) С 26.12.2020 г. по 27.01.2021 г. – Проведение исследований по оценке воздействия на окружающую среду и подготовка предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду. Ознакомление общественности с предварительным вариантом материалов по оценке воздействия на окружающую среду и технического задания, прием вопросов, замечаний и предложений.

4) 28.01.2021 г. – Проведение общественных обсуждений предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду и технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду.

Дата и место проведения обсуждений: Республика Бурятия, Окинский район, с. Орлик, ул. Советская, 39, здание Районного культурно-досугового центра (РКДЦ). Время проведения обсуждений: 28.01.2021 г. 10.00 час. по местному времени.

Форма общественных обсуждений: слушания.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования «Окинский район» Республики Бурятия (671030, Республика Бурятия, Окинский район, с. Орлик, ул. Советская, 32, тел. 8 (30150) 51-27).

5) С 26.12.2020 г. по 27.01.2021 г. – Проведение исследований по оценке воздействия на окружающую среду и подготовка предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду. Ознакомление общественности с предварительным вариантом материалов по оценке воздействия на окружающую среду и технического задания, прием вопросов, замечаний и предложений.

6) 28.01.2021 г. – Проведение общественных обсуждений предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду и технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду.

Дата и место проведения обсуждений: Республика Бурятия, Окинский район, с. Орлик, ул. Советская, 39, здание Районного культурно-досугового центра (РКДЦ). Время проведения обсуждений: 28.01.2021 г. 10.00 час. по местному времени.

Форма общественных обсуждений: слушания.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования «Окинский район» Республики Бурятия (671030, Республика Бурятия, Окинский район, с. Орлик, ул. Советская, 32, тел. 8 (30150) 51-27).

Документация на всех этапах доступна в будние дни с 9-00 до 17-00 часов по адресам:

1. 671030, Республика Бурятия, Окинский район, с. Орлик, ул. Советская, 32, тел. 8 (30150) 51227, Администрация муниципального образования «Окинский район» Республики Бурятия.

2. 671030, Республика Бурятия, Окинский район, с. Орлик, ул. Советская, 50, тел. 83015051481, Администрация муниципального образования сельское поселение «Орликское»;

3. 671030 Республика Бурятия, Окинский район, село Орлик, улица Школьная, 3а, тел. 8(30150)51341, МБУК «Центральная библиотечная система» МО «Окинский район»;

4. 671030, Республика Бурятия, Окинский район, с. Хужир, ул. Патархеева, тел. 89884235179, Администрация муниципального образования сельское поселение «Орликское»;

5. 671030, Республика Бурятия, Окинский район, с. Саяны, ул. Лесная, 2, тел. 8 (30150) 51219, Администрация муниципального образования сельское поселение «Саянское»;

6. 671030, Республика Бурятия, Окинский район, с. Сорок, пер. Школьный, 14, Тел. 8301(505)51171, 8(30150)51167, администрация муниципального образования сельское поселение «Сойботское»;

7. 670047, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина, д. 185, Тел. 8 (3012) 41-54-22, Офис ООО «Рифей» в г. Улан-Удэ.

8. Сайт Администрации муниципального образования «Окинский район»: <https://gov-buryatia.ru/oka/>, раздел «Комитет строительства, земельных и земельных отношений», «Охрана окружающей среды», «Оценка воздействия на окружающую среду».

Форма представления замечаний и предложений: в письменном виде на месте ознакомления с материалами.

29.01.2021 г. – 01.03.2021 года – Подготовка окончательного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду и проектной документации от граждан и общественных организаций письменных вопросов, замечаний и предложений.

Заказчиком обеспечивается доступ общественности к окончательному варианту материалов по оценке воздействия на окружающую среду и проектной документации по указанным выше адресам в течение всего срока с момента его утверждения до принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

На общественные обсуждения представляются материалы по объекту государственной экологической экспертизы: «Материалы обоснования лицензии (включая материалы оценки воздействия на окружающую среду) на осуществление деятельности по добыче полезных ископаемых (атомной энергии) и сооружение комплекса по переработке радиоактивных отходов ФГУП «РАДОН».

Заказчик: ФГУП «РАДОН», 119121, город Москва, 7-й Ростовский переулок, дом 2/14, телефон: 8-495-545-57-67, e-mail: info@radon.ru.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений, - администрация Сергиево-Посадского городского округа совместно с заказчиком.

Название намечаемой деятельности: «Размещение и сооружение комплекса по переработке радиоактивных отходов ФГУП «РАДОН».

Цель намечаемой деятельности: обеспечение безопасного обращения с радиоактивными отходами.

Месторасположение намечаемой деятельности: Московская область, Сергиево-Посадский городской округ, в районе с. п. Шеметовское, мкр-н Новый, промлощадка.

На основании постановления Администрации Сергиево-Посадского городского округа Московской области от 17.11.2020 № 1698-ПГ общественные обсуждения состоятся в форме общественных слушаний в режиме видеоконференции (далее – в режиме ВКС) 19 декабря 2020 года в 11:00.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС): III квартал 2020 г. – I квартал 2021 г.

Материалы обоснования лицензии, включая ОВОС и Техническое задание на ОВОС, доступны для ознакомления с 19 ноября по 18 декабря 2020 года на официальном сайте ФГУП «РАДОН»: (www.radon.ru) и сайте Администрации (www.sergiey-reg.ru). Прием замечаний и предложений в электронном виде будет осуществляться через форму обращения граждан в интернет-приемной на сайте Администрации (www.sergiey-reg.ru) и по адресу электронной почты: Radon.oobsuzdenia@gmail.com.

В случае снятия ограничительных мер, связанных с распространением новой коронавирусной инфекции, документация для рассматриваемому объекту будет доступна для ознакомления общественности и подачи письменных замечаний и предложений в указанные сроки по адресу:

Московская область, Сергиево-Посадский городской округ, с.п. Шеметовское, мкр-н Новый, д. 34, МБУК «Шеметовский центральный сельский Дом Культуры».

Ссылка на общественные слушания в режиме ВКС в сети Интернет: <https://us02web.zoom.us/j/84058359106?pwd=cldtMGZkaUkZTzQ0bnYVdEVmtuZU09> Идентификатор конференции: 840 5835 9106; код доступа: 939629.

Для участия необходимо оставить заявку на сайте Администрации (www.sergiey-reg.ru), или по номеру телефона: 8(496)551-51-29, или по адресу электронной почты: Radon.oobsuzdenia@gmail.com с указанием ФИО, места проживания, контактного телефона и адреса электронной почты до 16 декабря 2020 года. В случае отсутствия технической возможности участия в общественных слушаниях в режиме ВКС у представителей заинтересованной общественности, просим связаться с членами комиссии по проведению общественных слушаний. Контактные лица: Евсеевкова Татьяна Андреевна, тел. +7(915)010-71-14; Мартынова Наталья Сергеевна, тел. +7(915) 135-36-02) или по электронной почте: Radon.oobsuzdenia@gmail.com в срок до 14 декабря 2020 года.

Прием письменных замечаний и предложений будет осуществляться заказчиком в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения, до 18 января 2021 года, по вышеуказанным адресам.

Информация

на общественное обсуждение проектной документации по строительству объекта: «Полигон ТКО в Унечском районе Брянской области» (II-я очередь строительства) и материалов ОВОС

В соответствии со статьей 28 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительным кодексом Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ, статьей 14 Федерального закона от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии Российской Федерации от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Федеральным законом от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», Уставом муниципального образования «Унечский муниципальный район», Положением о порядке организации и проведения публичных (общественных) слушаний в муниципальном образовании «Унечский муниципальный район», утвержденном Решением Унечского районного Совета народных депутатов от 11.11.2005 № 3-98, в целях соблюдения прав человека на благоприятные условия жизнедеятельности администрации Унечского района Брянской области информирует об организации и проведении общественных обсуждений в форме письменных предложений и замечаний по объекту государственной экологической экспертизы: проектной документации «Полигон твердых коммунальных отходов в Унечском районе Брянской области» (II-я очередь строительства) (далее – полигон ТКО) и материалов оценки воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС), связанных с данным строительством.

Название, цель и местоположение намечаемой деятельности: «Полигон ТКО в Унечском районе Брянской области» (II-я очередь строительства). Данный проект разработан для строительства полигона ТКО, предназначенного для размещения и обезвреживания отходов, образующихся в жилых помещениях в процессе потребления физическими лицами, а также отходов, утилизируемых в процессе потребления физическими лицами в целях удовлетворения личных и бытовых нужд, и отходов, образующихся в процессе деятельности юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и подобных по составу отходов, образующихся в жилых помещениях в процессе потребления физическими лицами.

Участок строительства расположен по адресу: Брянская область, Унечский район, Старогутинское сельское поселение, с. Старая Гута, тер. сбора ТБО, уч. 1, и граничит:

— с северо-запада — с автомобильной дорогой Унеча — Ровки;

— с запада с территорией, свободной от застройки;

— с юга — с территорией, свободной от застройки;

— с востока — с территорией действующего полигона ТКО 1-ой очереди.

Кадастровый номер земельного участка: 32:27.0150203.8.

Наименование и адрес заказчика: администрация Унечского района; 243300, Брянская обл., Унечский р-н, г. Унеча, пл. Ленина, д. 1; факсы: 8(4835) 2-20-92, 2-18-38; адрес электронной почты: upladm@mail.ru, контактное лицо заказчика: Алла Владимировна, по началука отдела по строительству и архитектуре администрации Унечского района, тел. 8(48351) 2-12-31, str. un@mail.ru.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация Унечского района; 243300, Брянская обл., Унечский р-н, г. Унеча, пл. Ленина, д. 1; факсы: 8(48351) 2-20-92, 2-18-38; адрес электронной почты: upladm@mail.ru, контактное лицо органа, ответственного за организацию общественных обсуждений, — Ланько Елена Викторовна, начальник отдела по благоустройству и экологии, тел.: 8(48351) 2-14-10.

Проектная организация — ООО «ПНИ «БрянскГражданПроект», расположен по адресу: 241050, г. Брянск, проспект Ленина, д. 99. Тел. +7 (4832) 66-52-89, e-mail: info@bgr-32.ru.

Место ознакомления с проектной документацией: официальный сайт администрации Унечского района <http://www.unadm.ru>.

Форма общественных обсуждений (представления замечаний и предложений) — в письменной произвольной форме по адресу: администрация Унечского района; 243300, Брянская обл., Унечский р-н, г. Унеча, пл. Ленина, д. 1; факсы: 8(48351) 2-20-92, 2-18-38; 2-12-31, 2-14-10, а также на электронные адреса: unadm@mail.ru, str. un@mail.ru.

Срок приема замечаний и предложений — до 23 декабря 2020 года и 30 дней после дня проведения общественных обсуждений, которые состоятся в форме письменных предложений и замечаний.

Общественные обсуждения

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 года № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденным приказом Госкомэкологии РФ №372 от 16.05.2000 года, организованы общественные обсуждения (в форме общественных слушаний) по оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду при реализации мероприятий по строительству объекта: «Офисного здания по ул. Смолина в Советском районе г. Улан-Удэ».

Основные характеристики объекта и цель намечаемой деятельности - офисное здание.

Месторасположение объекта: Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Смолина (кадастровый номер 03:24:011203:527).

Заказчик проектной документации, адрес: Троицкий Константин Павлович, Баранов Дмитрий Александрович, 670000, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 54 А, офс. 7, тел.: 89025635275.

Разработчик проекта: ООО «Архитектурная студия», 670045, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Октябрьская, д. 33, офис 3, тел. 8(3012)27-03-98, e-mail: archstud@mail.ru.

Проведение общественных слушаний назначено на 22.12.2020 года в 16.00 по адресу: 670031, г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина, 25, каб. 209.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Комитет городского хозяйства Администрации г. Улан-Удэ, 670031, г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина, 25, тел.: 8(3012)23-39-15.

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

11

Объявление о проведении общественных слушаний

АО «Самаранефтегаз», совместно с администрацией муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области (в соответствии со ст. 9 Федерального закона № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе») извещает о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту 6985П «Сбор нефти и газа со скважин №№ 313, 314 Уваровского месторождения».

Цель намечаемой деятельности – информирование общественности о намечаемой хозяйственной деятельности ее возможном воздействии на окружающую среду с целью выявления общественных предпочтений и их учета в процессе оценки воздействия.

Местоположение намечаемой деятельности: Самарская область, муниципальный район Кинель-Черкасский, в границах сельского поселения Новые Ключи.

Общественные обсуждения состоятся:

«15» декабря 2020 г. в 10:00 часов по адресу: Кинель-Черкасский район, с. Новые Ключи, ул. Советская, д.32, здание администрации сельского поселения Новые Ключи.

Обсуждениям подлежит объект намечаемой деятельности, включая техническое задание на выполнение оценки воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду, предварительные материалы оценки воздействия, в том числе проектная документация.

Заказчик: АО «Самаранефтегаз», адрес: 443071 Самарская обл., г. Самара, Волжский пр., д. 50.

Представитель заказчика: ООО «СамараНИПИнефть», адрес: 443010 Самарская обл., г. Самара, ул. Вилоновская, д.18. Главный инженер проекта – Индин Станислав Владимирович, тел. +7 (846) 205-86-39 доп.1785, IndinSV@samnpi.rosneft.ru.

Исполнитель ОВОС: Главный специалист группы разработки специальных разделов ООО «СамараНИПИнефть» Люстрицкая Дарья Владимировна, тел.: +7 (846) 205-86-76 доб. 2002, LyustritskayaDV@samnpi.rosneft.ru.

В части организации общественных обсуждений – ведущий инженер отдела землеустроительных работ № 40 Валуева Тильсем Шамильевна, тел.: +7 (846) 205-87-16 доб. 2897, ValuevaGS@samnpi.rosneft.ru.

Ответственными исполнителями организации общественных обсуждений: Начальник отдела экологического контроля и охраны окружающей среды администрации муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области – Зайцев Владимир Иванович, тел.: +7 (846-60) 4-20-35, admkch_ob.otdel@mail.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 28.10.2019 г. по 14.12.2020 г. Вопросы, замечания, предложения можно направлять до 14.12.2020 г. включительно.

Ознакомиться с техническим заданием и предварительными материалами оценки воздействия на окружающую среду, а также предоставить рекомендации и предложения можно:

- в отделе экологического контроля и охраны окружающей среды администрации муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области в течение 30 дней со дня опубликования данного объявления по адресу: Самарская область, с. Кинель-Черкассы, ул. Красноремейская, 73, второй этаж, кабинет № 2, в рабочее время с 8-00 до 17-00;

- в здании администрации сельского поселения Новые Ключи муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области по адресу: ул. Советская, д. 32, в рабочее время с 8-00 до 16-00;

Электронная версия документации доступна на Интернет-сайте: администрации муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области в разделе Экология по ссылке <https://www.kinel-cherkassy.ru/>

Предполагаемый формат общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма предоставления замечаний: устная, письменная.

Уведомление

о подготовке к обсуждениям материалов по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности по объекту

«Рекультивация земельного участка (отработанного песчаного карьера), нарушенного захоронением коммунальных отходов, расположенного у деревни Семёновское Костромского района (Костромская область)».

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденным Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372, Порядком организации и проведения общественных обсуждений в форме общественных слушаний объектов государственной экологической экспертизы на территории Костромского района, утвержденным постановлением Администрации Костромского муниципального района Костромской области от 08.04.2013 № 395, муниципальное казенное учреждение города Кострома «Служба муниципального заказа по жилищно-коммунальному хозяйству» уведомляет население, общественные организации (объединения) и других участников оценки воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС) о намечаемой деятельности по объекту государственной экологической экспертизы «Рекультивация земельного участка (отработанного песчаного карьера), нарушенного захоронением коммунальных отходов, расположенного у деревни Семёновское Костромского района (Костромская область)».

Наименование и адрес заказчика: Муниципальное казенное учреждение города Кострома «Служба муниципального заказа по жилищно-коммунальному хозяйству». Адрес: 156002, г. Кострома, ул. Депутатская, 47, тел.: (4942) 31-34-28, электронная почта: info@smz44.ru.

Разработчик проектной документации: ООО «Институт Транснефтегазпроект». Юридический адрес: 17342, г. Москва, ул. Бульварная, д.17Б, офис 110. Почтовый адрес: 644122, г. Омск, ул. Кемеровская, д. 15, офис 900, тел.: (3812) 20-72-63, факс: (3812) 20-72-67, электронная почта: tngrp@yandex.ru.

Месторасположение намечаемой деятельности: земельный участок с кадастровым номером 44-07-030901-3, расположенный на административной территории Караваевского сельского поселения Костромского муниципального района Костромской области.

Цель намечаемой деятельности: предотвращение или смягчение (минимизация) воздействия накопленного экологического вреда компонентам окружающей среды, нанесенного захоронением твердых коммунальных отходов путем рекультивации данного захоронения.

Орган, ответственный за организацию проведения общественных обсуждений: Администрация Костромского муниципального района. Адрес: 156961, г. Кострома, ул. Маршала Новикова, 7, тел.: (4942) 55-02-02, электронная почта: kosgm@mail.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: ноябрь 2020 года – февраль 2021 года.

Этапы проведения оценки воздействия на окружающую среду:

1-й этап – уведомление, предварительная оценка и составление технического задания на проведение ОВОС;

2-й этап – проведение исследований по ОВОС и подготовка предварительного варианта материалов по ОВОС;

3-й этап – подготовка окончательного варианта материалов по ОВОС.

Форма предоставления замечаний и предложений: замечания и предложения по 1-му этапу к материалам предварительной оценке, проекту ТЗ на проведение ОВОС принимаются в письменной форме в течение 30 дней с момента опубликования настоящего уведомления муниципального казенным учреждением «Служба муниципального заказа по жилищно-коммунальному хозяйству». Адрес: 156002, г. Кострома, ул. Депутатская, 47, каб. 209, тел.: (4942) 35-24-23, с понедельника по пятницу с 9.00 до 18.00 часов (перерыв с 13.00 до 14.00 часов), суббота, воскресенье – выходные дни, электронная почта: info@smz44.ru. Замечания и предложения к предварительному варианту материалов по ОВОС принимаются в письменном виде с момента начала сроков их доступности, указанных в настоящем уведомлении, в ходе проведения общественных обсуждений, а также в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений муниципального казенным учреждением «Служба муниципального заказа по жилищно-коммунальному хозяйству». Адрес: 156002, г. Кострома, ул. Депутатская, 47, каб. 209, тел.: (4942) 35-24-23, с понедельника по пятницу с 9.00 до 18.00 часов (перерыв с 13.00 до 14.00 часов), суббота, воскресенье – выходные дни, электронная почта: info@smz44.ru..

Сроки и место доступности материалов по ОВОС: Для информирования и участия общественности в процессе оценки воздействия на окружающую среду для ознакомления предоставляются:

- проект Технического задания на проведение ОВОС, которое будет доступно с момента опубликования данного уведомления по 20 декабря 2020 г.;

- утвержденное Техническое задание на проведение ОВОС, которое будет доступно с 21 декабря 2020 года до окончания процесса ОВОС;

- предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду, которые будут доступны с 28 декабря 2020 года до окончания процесса ОВОС.

Вышеуказанные документы доступны с понедельника по пятницу с 9.00 час. до 18.00 час. в МКУ «Служба муниципального заказа по жилищно-коммунальному хозяйству», адрес: 156002, г. Кострома, ул. Депутатская, 47, каб. 209, тел.: (4942) 35-24-23, суббота, воскресенье – выходные дни; а также на официальном сайте Администрации Костромского муниципального района www.admkf.ru в разделе «Администрация – Отдел природопользования и охраны труда – Информация».

Общественные обсуждения в форме общественных слушаний по материалам оценки воздействия на окружающую среду объекта государственной экологической экспертизы «Рекультивация земельного участка (отработанного песчаного карьера), нарушенного захоронением коммунальных отходов, расположенного у деревни Семёновское Костромского района (Костромская область)» состоятся:

12 января 2021 г. в 18.00 в помещении ЦНК «Традиция» по адресу: 156530, Костромская обл., Костромской район, п. Караваево, ул. Штеймана, 1а.

Извещение о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по объекту государственной экологической экспертизы

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденным приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372, администрация Раменского городского округа Московской области информирует общественность о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по техническому заданию на проведение оценки воздействия на окружающую среду и проектной документации «Проектная документация на рекультивацию полигона твердых коммунальных отходов «Сафоново», Раменский городской округ», содержащей материалы оценки воздействия на окружающую среду, по объекту государственной экологической экспертизы - «Проектная документация на рекультивацию полигона твердых коммунальных отходов «Сафоново», Раменский городской округ» (далее – Проектной документации).

Цель проведения общественных обсуждений в форме общественных слушаний: Проектной документацией: уведомление населения о планируемой деятельности, направленной на предотвращение или смягчение воздействия на окружающую среду и связанных с ней социальных, экономических и иных последствий при рекультивации полигона твердых коммунальных отходов «Сафоново», расположенного в Раменском городском округе.

Месторасположение намечаемой деятельности: Московская область, Раменский городской округ, вблизи д. Сафоново, земельные участки: кадастровый номер 50:23:0020286:93 площадью 21,25 га, кадастровый номер 50:23:0020286:92 площадью 1,56 га, а также смежная территория пл. 14 га в кадастровом квартале 50:23:0020286.

Наименование и адрес заказчика: Администрация Раменского городского округа Московской области, 140102, Московская область, г. Раменское, ул. Комсомольская площадь, д. 2.

Телефон: 8 (496)461-11-51, электронная почта: eso-ram@mail.ru.

Наименование и адрес разработчика проектной документации и материалов оценки воздействия на окружающую среду: ООО «СТРОИИЖ-СЕРВИС-2», 121087, г. Москва, Баргатовский проезд, д.12А, стр.4, телефон: +7(499)730 78 61, электронная почта: info@sis-2.ru

Общественные обсуждения в форме общественных слушаний Проектной документации проводятся на основании постановления администрации Раменского городского округа Московской области от 12.11.2020 № 10249.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений в форме общественных слушаний Проектной документации – Управление жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства администрации Раменского городского округа Московской области.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: ноябрь 2020 года - январь 2021 года.

С проектной документацией «Проектная документация на рекультивацию полигона твердых коммунальных отходов «Сафоново», Раменский городской округ», содержащей техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду и материалы оценки воздействия на окружающую среду, можно ознакомиться в здании Администрации Раменского городского округа Московской области с 20.11.2020 по 21.12.2020, по адресу: Московская область, Раменский городской округ, ул. Михалевица, д. 4, время приема: пн.–чт. с 09.00 до 18.00, пт. с 09.00 до 16.45, обеденный перерыв с 13.00 до 13.45, телефон для справок: +7(496)461 11 51.

Прием письменных замечаний и предложений по Проектной документации осуществляется по адресу: 141102, Московская область, г. Раменское, ул. Комсомольская площадь, д. 2; посредством электронной почты: eso-ram@mail.ru до 13.00 21.12.2020.

Общественные обсуждения в форме общественных слушаний Проектной документации состоятся 21.12.2020 в 15.00 часов по адресу: Московская область, Раменский городской округ, ул. Михалевица, д.2, в Малом зале КДЦ «Сатурн».

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ФГКУ комбинат «Прибайкалье» Росрезерва, совместно с отделом по благоустройству и экологии комитета по городскому хозяйству администрации г. Усолье-Сибирское (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации и Порядком организации и проведения общественных обсуждений, проводимых в рамках оценки воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду, которая подлежит экологической экспертизе на территории муниципального образования "город Усолье-Сибирское", утвержденным постановлением администрации города Усолье-Сибирское от 27 декабря 2019 г. № 3193) уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство теплотрассы ФГКУ комбинат «Прибайкалье» Росрезерва», в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду (далее-ОВОС) на этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду и подготовки обосновывающей документации, а именно инженерных изысканий, проектной документации и предварительного варианта материалов по ОВОС от намечаемой хозяйственной и иной деятельности.

Наименование, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Строительство теплотрассы ФГКУ комбинат «Прибайкалье» Росрезерва» предусмотрено строительство теплотрассы, по адресу: Российская Федерация, Иркутская область, муниципальное образование «Город Усолье-Сибирское», Усолье-Сибирское.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: Федеральное государственное казенное учреждение комбинат «Прибайкалье» Управления Федерального агентства по государственным резервам по Сибирскому федеральному округу (ФГКУ комбинат «Прибайкалье» Росрезерва). Юридический адрес: 665460, Иркутская обл., г. Усолье-Сибирское, п/о 10.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: сентябрь – декабрь 2020 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел по благоустройству и экологии комитета по городскому хозяйству администрации г. Усолье-Сибирское адрес: Иркутская область, г. Усолье-Сибирское, ул. Богдана Хмельницкого, 30, каб. 9, тел.: 8 (39543) 6-60-73, совместно с заказчиком или его представителем.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний. Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности технического задания по ОВОС и предварительного варианта материалов по ОВОС, в том числе: инженерных изыскания, утвержденное техническое задание по ОВОС, проектная документация, предварительный вариант материалов ОВОС и журнал учета замечаний и предложений по объекту: «Строительство теплотрассы ФГКУ комбинат «Прибайкалье» Росрезерва» доступны в течение 30 дней с момента настоящей публикации и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения, для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам:

- ООО «ВТК-Восток», адрес: 665821, Иркутская обл., г. Ангарск, мкр-н Старо-Байкальск, ул. Попова, дом 47А. Тел. (3955) 500-840, с 9-00 до 17-00 часов;

- Иркутская область, г. Усолье-Сибирское, ул. Богдана Хмельницкого, 30, каб.9, тел. 8(39543) 6-60-73, с 9-00 до 17-00 часов.

Общественные обсуждения в форме слушаний по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство теплотрассы ФГКУ комбинат «Прибайкалье» Росрезерва» назначены на 25 декабря 2020 г. в 10-30 часов, в актовом зале администрации города Усолье-Сибирское по адресу: Иркутская область, г. Усолье-Сибирское, ул. Ватулина, 10.

Результат общественных обсуждений: предварительный вариант материалов по ОВОС.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «ВТК-Восток», адрес: 665821, Иркутская обл., г. Ангарск, мкр-н Старо-Байкальск, ул. Попова, д.47А. Тел. (3955) 500-840.

Общественные обсуждения

ООО «Тепловодоканал» (Заказчик), адрес: 427620, российская Федерация, Удмуртская Республика, г. Глазов, ул. Толстого, д.48, информирует, что в соответствии с Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденным приказом Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 г. №372, организуются общественные обсуждения предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду при осуществлении деятельности «Реконструкция и строительство объектов централизованных систем холодного водоснабжения и водоотведения муниципального образования «Город Глазов» Удмуртской Республики». «Реконструкция очистных сооружений канализации муниципального образования «Город Глазов».

Общественные обсуждения состоятся в форме общественных слушаний 17 декабря 2020 года в 15.00 в актовом зале Администрации МО . Глазов по адресу: г. Глазов, ул. Динамо д.6.

Организатор общественных обсуждений – Администрация МО г. Глазов совместно с Заказчиком.

Местоположение намечаемой деятельности – Удмуртская Республика, г. Глазов, Очистные сооружения.

Цель намечаемой деятельности – реконструкция очистных сооружений канализации муниципального образования «Город Глазов».

Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС) проведена в III квартале 2020 года.

Материалы оценки воздействия на окружающую среду доступны для ознакомления в фойе администрации МО г. Глазов по адресу ул. Динамо 6 с 8:00 до 17:00 в рабочие дни и в электронном виде по адресу <https://yadi.sk/i/NOQNHfH7VdSA>.

Уведомление

о проведении общественных обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью «Шахта № 12» (ООО «Шахта № 12») совместно с Администрацией Киселевского городского округа в соответствии с Распоряжением Администрации Киселевского городского округа от 11.11.2020 № 440-р «Об организации проведения общественных обсуждений (в форме предоставления замечаний и предложений) объекта государственной экологической экспертизы: проект технической документации на новую технологию производства продукции «Инертный композиционный материал на основе отходов от технологических процессов обогащательной фабрики ООО «Шахта № 12», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) уведомляют о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: проект технической документации на новую технологию производства продукции «Инертный композиционный материал на основе отходов от технологических процессов обогащательной фабрики ООО «Шахта № 12», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) в том числе Техническое задание на проведение ОВОС.

Цель намечаемой деятельности: разработка и апробация новой технологии производства продукции «Инертный композиционный материал на основе отходов от технологических процессов обогащательной фабрики ООО «Шахта № 12», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) в том числе Техническое задание на проведение ОВОС.

Местоположение намечаемой деятельности: Россия, Кемеровская область, Киселевский городской округ, площадь апробации технологии в границах земельного участка ООО «Шахта № 12» (нарушенная территория участка «Северное поле»).

Наименование и адрес Заказчика намечаемой деятельности: ООО «Шахта № 12», Россия, Кемеровская область, Киселевский городской округ, ул. Чумова 2а.

на проектировщик, исполнитель ОВОС: ООО «ИнЭКА-консалтинг», 654027, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Лазо, д. тел.8 (3843) 72-05-80.

Примерные сроки проведения ОВОС: ноябрь 2020 г – январь 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Киселевского городского округа.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: принятие замечаний и предложений.

Форма представления замечаний и предложений: устная, письменная.

В период 20.11.2020 - 20.12.2020 гг: материалы общественных обсуждений объекта государственной экологической экспертизы: проект технической документации на новую технологию производства продукции «Инертный композиционный материал на основе отходов от технологических процессов обогащательной фабрики ООО «Шахта № 12», включая материалы ОВОС, в том числе Техническое задание на проведение ОВОС, доступны по адресам:

- кинотеатр «Дружба», г. Киселевск, ул. 50 лет Октября, 5а, в будние дни с 8-00 до 17-00, перерыв с 12.00 до 13.00;

- Бизнес-инкубатор № 1, Муниципальный фонд поддержки малого предпринимательства, г. Киселевск, ул. Привольная, 17, в будние дни с 8-00 до 17-00, перерыв с 12.00 до 13.00.

В электронном виде материалы доступны на сайте ООО «ИнЭКА-консалтинг» <https://inesca.ru/>.

Предложения и замечания к материалам общественных обсуждений ОВОС принимаются в период 20.11.2020 - 20.12.2020 гг в письменном виде в местах общественного доступа к материалам (специальные журналы учета замечаний и предложений), по электронной почте inesca@inesca.ru, на почтовый адрес: 654079, г. Новокузнецк, а/я 2386, а также в устной форме по телефону 8(3843)72-05-75 (Щербинина Екатерина Александровна).

Доступ к ТЗ на проведение ОВОС с момента его утверждения и до окончания процесса оценки воздействия на окружающую среду будет обеспечен в кабинете эколога ООО «Шахта № 12» (ул. Чумова 2а).

Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений в период до принятия решения о реализации намечаемой хозяйственной и иной деятельности, документирование этих предложений в материалах ОВОС обеспечивается заказчиком в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений в форме предоставления замечаний и предложений до 20.01.2021г.

Проект технической документации и окончательный вариант материалов ОВОС будет доступен по адресу Россия, Кемеровская область, Киселевский городской округ, ул. Чумова 2а, ООО «Шахта № 12».

Сообщение

о проведении общественных слушаний 21.12.2020 г.

ООО «ЛУКОЙЛ-Коми», ООО «НИПИ нефти и газа УГТУ» совместно с администрацией МР «Заполяный район» на основании Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденному приказом Госкомэкологии России от 16.05.2000 № 372 и ст. 9 Федерального закона от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» уведомляют о начале общественных обсуждений по проектной документации объекта «Обустройство куста №103Северо-Командиришского месторождения», включая техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду, материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС).

Цель намечаемой деятельности:обустройство куста №103Северо-Командиришского месторожденияс целью разведки и добычи углеводородного сырья.

Месторасположение намечаемой деятельности:в административном отношении проектируемые объекты расположены на территории МР «Заполяный район» Ненецкого автономного округа Архангельской области, в границах Командиришского и Западно-Командиришского нефтяных месторождений. Административный центр НАО, г. Нарьян-Мар, находится в 123 км к северо-западу от месторождения. Ближайший населенный пункт, пос. Харьягинский, расположен в 42 км к востоку от проектируемых объектов; в 44 км к западу от района работ находится Южно-Шапкинское месторождение.

Наименование и адрес заказчика деятельности: ООО «ЛУКОЙЛ-Коми», 169710, Российская Федерация, Республика Коми, г. Усинск, ул. Нефтяников, д. 31.

Примерный срок проведения оценки воздействия на окружающую среду: 2020 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения:Администрация Муниципального района «Заполяный район», расположенный по адресу: НАО, п. Искателей, ул. Губкина, д.10.

Форма общественного обсуждения: общественные слушания.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Срок и место доступности материалов: Ознакомиться с техническим заданием на проведение ОВОС, материалами ОВОС, проектной документацией можно в здании Администрации МР «Заполяный район» по адресу: НАО, п. Искателей, ул. Губкина, д. 10 с 20.11.2020 по 21.12.2020 для просмотра, внесения замечаний и предложений в письменном виде.Время работы общественной приемной с 9-00 до 17-00, кроме выходных и праздничных дней. В общественной приемной, также, находится журнал для регистрации замечаний и предложений по намечаемойхозяйственной деятельности, в котором заинтересованные лица и представители общественности могутоставлять свои замечания и предложения. В электронном виде материалы доступны: <https://yadi.sk/d/GN5NtIEG054qHn>

Сроки представления замечаний и предложений: с 20.11.2020 по 21.01.2021.

Генеральный проектировщик (разработчик проектной документации): ООО «НИПИ нефти и газа УГТУ», 169300, Российская Федерация, Республика Коми, г. Ухта, ул. Октябрьская, д. 14. Главный инженер проекта – Носов Иван Владимирович, тел.: 8(8216)738-678.

Организация, проводившая инженерные изыскания:ООО «СЗИ», 169300, Российская Федерация, Республика Коми, г. Ухта, ул. Октябрьская, д. 14.

Обращаем Ваше внимание на то, что в связи с обстоятельствами, не позволяющими проведение общественных слушаний 26.11.2020г, Общественные слушания по проектной документацииобъекта «Обустройство куста №103Северо-Командиришского месторождения» состоятся 21 декабря 2020 г. в 14часов 00 минут по московскому времени.

Уведомление

ООО «Комплекс переработки отходов «ЮГРА» совместно с администрацией Октябрьского района ХМАО-Югра на основании Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденного приказом Госкомэкологии России от 16.05.2000 № 372 и ст. 9 Федерального закона от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» уведомляют о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: проектная документация «Комплексный межмуниципальный полигон твердых коммунальных отходов для города Нягани, поселений Октябрьского района Ханты-Мансийского автономного округа – Югры», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), в том числе Техническое задание на ОВОС.

Цель намечаемой деятельности: строительство комплексного межмуниципального полигона твердых коммунальных отходов для города Нягани, поселений Октябрьского района Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.

Место расположения объекта: Ханты-Мансийский автономный округ-Югра, Октябрьский район, ТО – Октябрьское лесничество, Няганское участковое лесничество, Сергинское урочище, квартал 76, кадастровый номер земельного участка 86:07:0101001:1130.

Наименование и адрес заказчика: ООО «Комплекс переработки отходов «ЮГРА», 129515, город Москва, улица Академика Королева, дом 13, строение 1, комн. 801, +7 (910) 436-64-50.

12

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

Информационное извещение
об организации и проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Госкомэкологии Российской Федерации от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»: извещаем о начале проведения общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: проект технической документации «Утилизация отходов производства АО «Невинномысский Азот» в производстве грунта для рекультивации и благоустройства» с внесенными изменениями», ранее получивший положительное заключение государственной экологической экспертизы, утвержденное приказом Росприроднадзора от 19.01.2018 № 90 с изменениями.

Цели намечаемой деятельности: утилизация отходов производства АО «Невинномысский Азот» для производства Грунта для рекультивации марки Б.

Месторасположение намечаемой деятельности: г. Невинномысск в Ставропольском крае.

Форма общественного обсуждения: слушания. Заказчик намечаемой деятельности: АО «Невинномысский Азот», 357107, Ставропольский край, г. Невинномысск, ул. Низвева, 1.

Разработчик проекта технической документации: АНО «Экотерра». Примерные сроки проведения ОВОС: август 2019 г. - январь 2021 г.

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация города Невинномыска

Перечень документов для ознакомления общественности: Техническое задание по ОВОС, Материалы ОВОС

Место ознакомления и заполнения опросных листов с замечаниями и предложениями:

- первый этаж (холл) здания Администрации г. Невинномыска, ул. Гагарина, 59,

- официальный сайт администрации города Невинномыска: www.nevadm.ru в разделе «ЖКХ, инфраструктура, среда проживания»,

- сайт МХК ЕвроХим: <https://mcc.eurochem.ru/ru/runak-obos/>,

- сайт АНО «Экотерра»: www.eco-terra.ru в разделе «Новости».

Сроки ознакомления: с 23 ноября 2020 г. по 22 декабря 2020 г.

Подведение итогов общественных обсуждений: 11:00 часов, 23 декабря 2020 г. по адресу: Ставропольский край, город Невинномысск, ул. Гагарина, 59, зал администрации города Невинномыска.

Оставить предложения и замечания по материалам общественных обсуждений можно посредством заполнения опросного листа направленного по электронной почте eco-terra@yandex.ru в период с 23 ноября 2020 г. по 22 декабря 2020 г.

Прием и документирование письменных замечаний и предложений будет осуществляться в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения по адресу разработчика:

Ответственные организаторы:

от Администрации г. Невинномыска – начальник отдела городского хозяйства управления жилищно-коммунального хозяйства администрация города Невинномыска Газарян Ася Алексеевна, тел. (86554) 2-88-37 доб. 218, 217, ecolog_nevadm@mail.ru;

от Заказчика – АО «Невинномысский Азот» – начальник отдела охраны окружающей среды Трегубова Людмила Владимировна, тел. (86554) 4-40-09, lyudmila.tregubova@eurochem.ru;

от Разработчика проекта технической документации – АНО «Экотерра» - заместитель начальника отдела экологического аудита и сертификации Сенина Юлия Павловна, тел. (495) 939-22-84, eco-terra@yandex.ru.

Информирование общественности
о намечаемой хозяйственной деятельности

ООО «Махачкалинский зерновой терминал» совместно с администрацией муниципального образования городской округ «город Махачкала» объявляет о начале процесса общественных обсуждений проектной документации «Зерновой терминал в морском порту Махачкала» (далее – Проектная документация), в том числе раздел «Перечень мероприятий по охране окружающей среды», включая оценку воздействия на окружающую среду (далее – ПМОС, вкл. ОВОС).

Краткие сведения о намечаемой деятельности: Целью намечаемой деятельности является строительство терминала по перевалке зерна и генеральных грузов в морском порту Махачкала для приема зерновых культур с железнодорожного и автомобильного транспорта, кратковременного хранения на период накопления судовой партии, с последующей отгрузкой на суда заграничавания (экспорт). Место намечаемой деятельности: морской порт Махачкала, Республика Дагестан.

Заказчик: ООО «Махачкалинский зерновой терминал». Адрес: 368085, Республика Дагестан, Кумторкалинский район, посёлок городского типа Тюбе, улица Заводская, б/н.

Генеральный проектировщик: ООО «Транспортные проекты и инвестиции». Адрес: 107564, г. Москва, ул. Краснобогатая, дом 6, тел.: (495) 212-06-72.

Исполнитель работ по разработке раздела ПМОС, вкл. ОВОС: ООО «ФРЭКОМ». Адрес: 119435, г. Москва, ул. Малая Пироговская, д. 18, стр. 1. Тел./факс: +7 (495) 280-06-54.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация муниципального образования городской округ «город Махачкала» (Управление архитектуры и градостроительства).

Ориентировочный срок проведения оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС): ноябрь 2020 г. – февраль 2021 г.

На начальном этапе, в соответствии с законодательством РФ, на обсуждение общественности представляется проект Технического задания на разработку раздела ПМОС, вкл. ОВОС, в составе Проектной документации.

Форма общественных обсуждений по проекту Технического задания: регистрация мнения общественности с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Проект Технического задания на разработку раздела ПМОС, вкл. ОВОС, в составе Проектной документации, доступен для ознакомления с 20 ноября 2020 года на официальном сайте администрации муниципального образования городской округ «Город Махачкала» в информационно-телекоммуникационной сети Интернет в разделе «Общественные обсуждения» (<http://www.mkala.ru>).

Предложения и замечания к проекту Технического задания на разработку раздела ПМОС, вкл. ОВОС, в составе Проектной документации, принимаются с использованием средств дистанционного взаимодействия в письменной форме и на электронный адрес администрации муниципального образования городской округ «Город Махачкала» (info@mkala.ru) и Заказчика (pinahov@mail.ru) до 20 декабря 2020 года.

Техническое задание будет доступно общественности в течение всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду.

Оповещение

о проведении общественных обсуждений

Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта - филиал ОАО «РЖД» в соответствии с постановлением Администрации Сеgezского муниципального района Республики Карелия от 12.11.2020 года №1373 объявляет о начале процесса общественных обсуждений проектной документации по титулу «Мурманск – Петрозаводск, строительство вторых железнодорожных путей общего пользования. Разъезд Сулглица на перегоне Ригозеро - Уросозеро Октябрьской ж.д.».

Проектная документация содержит материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Разработчик проектной документации является АО «Ленгипротранс», 196105, Санкт-Петербург, Московский пр-кт, 143, тел. +7 (812) 200 15 20 доб. 6186.

Цели намечаемой деятельности: реализация проекта по строительству новых и реконструкции существующих объектов на разъезде Сулглица на перегоне Ригозеро - Уросозеро Октябрьской ж.д.

Наименование и адрес заказчика: Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта - филиал ОАО «РЖД». Почтовый адрес: 191119, г. Санкт-Петербург, ул. Социалистическая, 14, тел. +7 (812) 458 91 44.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: отдел архитектуры и строительства администрации Сеgezского муниципального района. Контактное должностное лицо – главный специалист отдела архитектуры и строительства администрации Сеgezского муниципального района Е.В. Косулина, тел. +7 (81431) 4 28 61.

Форма общественных обсуждений: регистрация мнения общественности в письменном виде и общественных обсуждения.

Документация, содержащая материалы ОВОС, доступна с 20.11.2020 по 22.12.2020 года включительно в отделе архитектуры и строительства администрации Сеgezского муниципального района по адресу: 186420, Республика Карелия, Сеgezский р-н, г. Сеgezа, ул. Ленина, 9А, этаж 1, кабинет №9. Время приема: понедельник – с 08:30 до 18.00, вторник, среда, четверг – с 08:30 до 17.00, пятница – с 08:30 до 15:45, обеденный перерыв с 12:45 до 14:00, кроме выходных дней, а также на официальном Интернет сайте администрации Сеgezского муниципального района: <http://home.onego.ru/~segadm/index.htm>.

Замечания и предложения можно направлять с пометкой «к общественным обсуждениям» с 20.11.2020 по 22.12.2020 года включительно в письменной форме по адресу: 186420, Республика Карелия, Сеgezский р-н, г. Сеgezа, ул. Ленина, 9А, кабинет №9 (или) в форме электронного документа, направленного на адрес администрации на e-mail: ut1@segadm1.onego.ru.

Общественные слушания состоятся 23.12.2020 года в 11:00 местного времени по адресу: 186420, Республика Карелия, Сеgezский р-н, г. Сеgezа, ул. Ленина, 9А, этаж 4, малый зал администрации Сеgezского муниципального района.

Информационное сообщение
о проведении общественных обсуждений

В целях информирования общественности и других участников оценки воздействия на окружающую среду в соответствии с требованиями Федерального закона от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» ООО ПСК «Оникс» совместно с Исполнительным комитетом Новошешминского муниципального района Республики Татарстан уведомляют о намечаемой хозяйственной деятельности по объекту «Рекультивация Новошешминского полигона ТБО», включая техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и предварительный вариант материалов ОВОС.

Цель намечаемой деятельности: ликвидация объекта накопленного вреда окружающей среде и рекультивация нарушенных земель.

Местоположение намечаемой деятельности: Республика Татарстан, Новошешминский муниципальный район, с. Новошешминск, в 120 метрах севернее села Новошешминск.

Заказчик: Исполнительный комитет Новошешминского муниципального района Республики Татарстан 423190, РТ, с. Новошешминск, ул. Советская, д. 80 контактное лицо: Габутдинов Ренат Хальфетович МО, arhitektura.nsm@tatar.ru.

Наименование и адрес разработчика материалов: ООО ПСК «Оникс» Удмуртская Республика, г. Ижевск ул. Гагарина 49, офис 318, тел. 89124628161 контактное лицо: Хайбрахманов Дамир Гусманович..

Ответственный за организацию общественных обсуждений: Исполнительный комитет Новошешминского муниципального района Республики Татарстан.

Заказчик и проектировщик приступил к сбору информации, материалов для осуществления предварительной ОВОС и составлению технического задания на проведение ОВОС.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: ноябрь 2020 – январь 2021 года.

Форма проведения общественных обсуждений: сбор замечаний и предложений, общественные слушания, включая режим с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Ознакомиться с техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду, включая предварительные материалы ОВОС по намечаемой хозяйственной деятельности, можно в рабочие дни с 8.30 до 12.30 и с 14.00 до 18.00 в течение 30 дней с момента публикации настоящих уведомлений по адресу: с. Новошешминск, ул. Советская, д. 80 каб. №305, <https://novosheshminsk.tatarstan.ru/>. После окончания общественных обсуждений техническое задание на ОВОС, материалы по ОВОС и проектная документация, с учетом всех полученных замечаний, будут доступны в течение 30 дней.

Предоставить свои письменные предложения и замечания можно до 19.01.2021 г. почтовым отправлением по адресу: 423190 с. Новошешминск, ул. Советская, д. 80; либо отправлением на адреса электронной почты: arhitektura.nsm@tatar.ru, psc.onics.18@mail.ru Общественные обсуждения в форме общественных слушаний состоятся 19 декабря 2020 года в 15.00 в кабинете заместителя руководителя Исполнительного комитета Новошешминского муниципального района по инфраструктурному развитию, с. Новошешминск, ул. Советская, д. 80, возможность участия в режиме дистанционного взаимодействия: zoom.

Объявление

ООО «НПК «МорТрансНийПроект» и Администрация Анадьырского муниципального района информирует общественность о начале процедуры общественных обсуждений в форме опроса по объектам государственной экологической экспертизы:

1. Проектной документации: «Производство ремонтных дноуглубительных работ в морском порту Беринговский с организацией морского отвала донного грунта и береговой площадки для осушения и временного хранения грунта сроком на 10 лет», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду и техническое задание на ОВОС.

Цель намечаемой деятельности – поддержание проектных глубин в морском порту Беринговский. Месторасположение – Чукотский автономный округ; Анадьырский муниципальный район.

Заказчик проекта: Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт», 127055, г. Москва, л. Суцеская, д. 19, стр. 7.

2. «Реконструкция морского порта Беринговский», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду и техническое задание на ОВОС.

Цель намечаемой деятельности – реконструкция, техническое перевооружение инфраструктуры морского порта для обеспечения перевалки грузов на полное развитие – до 2,0 млн. т/год. Месторасположение – Чукотский автономный округ; Анадьырский муниципальный район.

Заказчик проекта: ООО «Берингульинвест» - Управляющая организация ООО «Порт Угольный», 125252, г. Москва, ул. Авиастроителя Микояна, дом 12.

Далее информируем по обоим объектам:

Генеральная проектная организация: ООО «НПК «МорТрансНийПроект». Адрес: 127434, г. Москва, Дмитровское шоссе, дом 9Б, строение 2, тел. 8(499) 976-02-92. Разработчик раздела ОВОС: ООО «ЦБТС». Адрес: 353925, Краснодарский край, г. Новороссийск, ул. Пионерская, д. 21, Литер А, помещение 1, тел. (8617) 303-346.

Примерные сроки проведения ОВОС – ноябрь 2020 года – февраль 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Анадьырского муниципального района, ООО «НПК «МорТрансНийПроект».

Форма проведения общественных обсуждений – опрос.

Опросный лист можно распечатать с официального сайта ООО «Берингульинвест» <https://tig.com.ru/news>; Администрации Анадьырского муниципального района <https://anadyr-mr.ru>; генеральной проектировщика ООО «НПК МорТрансНийПроект» (<http://mtnipr.com/news>), р.т. 8(499) 976-02-92, и разработчика раздела ОВОС ООО «ЦБТС» (www.cbts.ru), м.т. 8(988)770-11-09, заполнить, подписать и направить в электронном виде на электронный адрес: mtnipr@mtnipr.com, cbts@cbts.ru, perelyaeva@anageg.chukotka.ru или на почтовый адрес: 689000, г. Анадьыр, ул. Южная, д. 15 со дня публикации настоящего объявления в течение 30 дней.

Документация по объекту, включая материалы ОВОС и ТЗ на ОВОС, также размещена на указанных сайтах.

Подведение итогов общественных обсуждений в форме опроса состоится 23.12.2020 г.

Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений в течение 30 дней после общественных слушаний по указанным адресам, а также доступ общественности к окончательному варианту материалов ОВОС обеспечивается до принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Оповещение

о проведении общественных слушаний

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 23.11.1995 года №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» ООО Спецзавод «Квант» (разработчик проекта, заказчик) совместно с мэрией города Новосибирска в лице Департамента энергетики, жилищного и коммунального хозяйства извещают о проведении общественных слушаний по проекту технической документации «Установка термического обезвреживания отходов ПМ 15-250.02» (включая Материалы по оценке воздействия на окружающую среду), который является объектом государственной экологической экспертизы.

Цель намечаемой деятельности: производство, обслуживание и эксплуатация «Установка термического обезвреживания отходов ПМ 15-250.02».

Месторасположение намечаемой деятельности: Российская Федерация.

Заказчик: ООО Спецзавод «Квант»; ОГРН 1095405026860, адрес: 630079, г. Новосибирск, ул. Костычева, 40/2, офис 204.

Срок проведения оценки на окружающую среду: 2018 - 2021 годы.

Ответственные органы за проведение общественного обсуждения:

- мэрия города Новосибирска в лице Департамента энергетики, жилищного и коммунального хозяйства;

- ООО Спецзавод «Квант».

Форма проведения общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма представления предложений и замечаний: письменная.

Места ознакомления с техническим заданием и материалами проекта:

- 630079, Новосибирский обл., г. Новосибирск, ул. Костычева, 40/2, офис 203, ООО Спецзавод «Квант», тел. 8 (383) 207 55 11;

- 630099, Новосибирская обл., г. Новосибирск, ул. Трудовая, 1, каб. 143, Департамент энергетики, жилищного и коммунального хозяйства города, комитет охраны окружающей среды мэрии г. Новосибирска, тел. 8 (383) 228 80 07.

Срок ознакомления с техническим заданием и материалами проекта: до 21 декабря 2020 года в рабочие дни с 09:00 до 17:00 местного времени.

Адреса представления предложений и замечаний:

- 630079, Новосибирская обл., г. Новосибирск, ул. Костычева, 40/2, офис 203, ООО Спецзавод «Квант»;

- 630099, Новосибирская обл., г. Новосибирск, ул. Трудовая, 1, каб. 143, Департамент энергетики, жилищного и коммунального хозяйства города, комитет охраны окружающей среды мэрии г. Новосибирска.

Срок приема предложений и замечаний: до 21.12.2020 года.

Дата и время проведения общественных обсуждений: 21 декабря 2020 года в 14:00 местного времени.

Место проведения общественных обсуждений: 630079, Новосибирская обл., г. Новосибирск, ул. Костычева, 40/2, офис, 403, ООО Спецзавод «Квант».

Извещение

о проведении общественных
обсуждений

Гражданин РФ Лившиц А.И., совместно с отделом экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска (в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением г. Иркутска от 30.10.2014 № 031-06-1300/14 «О порядке организации общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе и которую предполагается осуществлять на территории г. Иркутска») уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Административное здание по ул. Байкальская в г. Иркутске», на этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду и подготовки обосновывающей документации, а именно инженерных изысканий, проектной документации, материалов исследований и оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности, в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду.

Наименование, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Административное здание по ул. Байкальская в г. Иркутске», предусмотрено строительство административного здания по адресу: Иркутская обл., г. Иркутск, Октябрьский район, ул. Байкальская. Кадастровый номер участка: 38:36:000022:31281.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: Гражданин РФ Лившиц Андрей Исидорович, адрес: г. Иркутск, ул. Трудовая, д. 50, кв. 1.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: август 2020 г. - январь 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска, адрес: г. Иркутск, ул. Пролетарская, д. 11, каб. 10, тел.: 8 (3952) 52-04-24, совместно с заказчиком или его представителем.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний или онлайн-конференции.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности материалов оценки воздействия на окружающую среду, в том числе: инженерные изыскания, проектная документация, материалы ОВОС, в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду и журнал учета предложений и замечаний по объекту: «Административное здание по ул. Байкальская в г. Иркутске» доступны в течение 30 дней с момента настоящей публикации и в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений, для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г. Иркутск, ул. Краснозачая, д. 115, оф.217 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д. 11, каб.10, с 9-00 до 17-00 часов.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Административное здание по ул. Байкальская в г. Иркутске» назначены на 22 декабря 2020 г. в 11:00 часов, с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «АйкьюЭкоЛодж», адрес: 664081, г. Иркутск, ул. Краснозачая, д. 115, оф.217, тел./факс (3952) 259-159.

Доступ общественности к утвержденному техническому заданию и окончательному варианту материалов по оценке воздействия на окружающую среду будет обеспечен до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресу: г. Иркутск, ул. Краснозачая, д. 115, оф.217 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д. 11, каб.10, с 9-00 до 17-00 часов.

В соответствии с приложением 16 Постановления Правительства РФ от 11.06.2020 № 440 «О продлении действия разрешений и иных особенностей в отношении разрешительной деятельности в 2020 году», информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия дополнительно размещены на официальном сайте администрации г. Иркутска <https://admirk.ru>.

Объявление

о проведении общественных
слушаний

АО «Самаранефтегаз», совместно с Администрацией муниципального района Исакинский Самарской области (в соответствии со ст. 9 Федерального закона № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе») извещает о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями намечаемой деятельности по объекту 6386П «Сбор нефти и газа со скважины № 654 Якушкинского месторождения».

Цель намечаемой деятельности – информирование общественности о намечаемой хозяйственной деятельности ее возможном воздействии на окружающую среду с целью выявления общественных предпочтений и их учета в процессе оценки воздействия.

Местоположение намечаемой деятельности: Самарская область, муниципальный район Исакинский, в границах сельского поселения Новое Якушкино.

Общественные обсуждения состоятся: «14» января 2021 г. в 11:00 часов по адресу: с. Новое Якушкино, ул. Школьная, д. 14, здание администрации.

Обсуждению подлежит объект намечаемой деятельности, включая техническое задание на выполнение оценки воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду, предварительные материалы оценки воздействия, в том числе проектная документация.

Заказчик: АО «Самаранефтегаз», адрес 443071 Самарская область, г. Самара, Волжский пр., д. 50.

Представитель заказчика: ООО «СамараниПИнефть», адрес: 443010 Самарская область, г. Самара, ул. Вилоновская д. 18. Главный инженер проекта – Суходеева Екатерина Валерьевна, тел. +7 (846) 205-86-39 доп.2257, SukhoveevaEV@samnpi.rosneft.ru.

Исполнитель ОВОС: Главный специалист группы разработки специальных разделов ООО «СмараниПИнефть» – Листрица Дарья Владимировна тел.: +7 (846) 205-86-76 доп. 2002, LyustritskayaDV@samnpi.rosneft.ru.

В части организации общественных обсуждений – главный специалист отдела землеустроительных работ №40 Боярова Ольга Николаевна, тел. 8(846)205-87-50, доп. 1020, сот. +7-927-298-81-15, эл.почта BoyarovaON@samnpi.rosneft.ru.

Ответственные исполнители от администрации в части организации общественных обсуждений: Главный специалист по экологическому контролю – Харламова Екатерина Геннадьевна, тел.: 8 (84654)-2-16-00, iskrigrigoda@mail.ru. Глава сельского поселения Новое Якушкино – Карандаева Ирина Ильинична, тел.: 8 (846 54) 4-41-49, srlov-yak@mail.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 23.11.2020 г. по 14.01.2021 г. Вопросы, замечания, предложения можно направлять до 14.01.2021 г. включительно.

Ознакомиться с техническим заданием и предварительными материалами оценки воздействия на окружающую среду, а также предоставить рекомендации и предложения можно:

- в отделе экологии Администрации муниципального района Исакинский Самарской области в течение 30 дней со дня опубликования данного объявления по адресу: село Исакалы, ул. Куйбышевская, д.75 "А", в рабочее время с 8-00 до 17-00;

Электронная версия документации доступна на Интернет-сайте: администрации муниципального района Исакинский по ссылке <https://isakadm.ru> и на сайте администрации сельского поселения Новое Якушкино <https://nouyukush.ru/>

Предполагаемый формат общественных обсуждений: обществен

Государственная компания «АВТОДОР»

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

Дорога «ПОД КЛЮЧ»

Скорость, безопасность, комфорт

ДОРОЖНАЯ КАРТА

В настоящее время в доверительном управлении Государственной компании «Автодор» находятся федеральные трассы М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Нева» и А-105 – подъездная дорога к аэропорту Домодедово. Автодор ведет строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Московской области и новой скоростной трассы М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань. На начало 4-го квартала общая протяженность дорог в ведении Госкомпании составила более 3,5 тыс. км, протяженность платных участков – более 1,5 тыс. км. Доля автомобильных дорог в нормативном состоянии достигает 85,5% от их общей протяженности (годом ранее – 83%).

Проекты дорожного строительства становятся одним из стимулирующих факторов выхода экономики из кризиса. Шесть проектов Госкомпании на общую сумму 256,9 млрд руб. входят в национальный перечень перспективных проектов. Всего в концессионном портфеле Автодора значатся 16 проектов. Основным форматом запуска новых инвестиционных проектов являются долгосрочные инвестсоглашения (ДИС). Это строительство обхода Ростова-на-Дону (строительный адрес – обход Аксая) на трассе М-4 «Дон», реконструкция участка автодороги М-3 «Украина», строительство дальнего западного обхода Краснодар.

Предварительные итоги 2020 года

В платную эксплуатацию был введен 85-километровый обход села Лосево и города Павловска. В ноябре запущено движение по третьему пусковому комплексу Центральной кольцевой автомобильной дороги протяженностью более 105 км, который соединяет трассы М-11 «Нева» и М-7 «Волга».

В общей сложности по итогам 2020 года после реконструкции и строительства движение запущено более чем на 280 км скоростных дорог, отремонтировано 244 км дорог, капитально отремонтировано 98 км.

Так, на М-4 «Дон» капремонт производился на участках альтернативного направления: 235–260-й км в Тульской области, 354–401-й км в Липецкой, 414–463-й км в Воронежской. Капитально отремонтирован участок 464–479-й км (обратное направление) в Воронежской области. В рамках планового ремонта на 100 км заменены верхние слои покрытия.

На трассе М-1 «Беларусь» восстановлен верхний слой асфаль-

Развитие сети скоростных автомобильных дорог



Скорость – отличительная черта дорог Автодора.

Комфорт, безопасность, экологичность – ключевые требования наших клиентов – пользователей дорог.

Дорога «под ключ» Довольный пользователь Доходная компания

От Балтийского моря до Черного моря –
2 400 км скоростных дорог, 24 часа в пути

От границы с Республикой Беларусь до г. Екатеринбурга –
2 200 км скоростных дорог, 22 часа в пути (вместо 32 часов сегодня)

От Урала (г. Екатеринбург) до Черного моря –
2 200 км скоростных дорог, 22 часа в пути (вместо 33 часов сегодня)

Скоростная дорога вдоль Черноморского побережья –
230 км (2 часа в пути вместо 6 часов сегодня)

Задачи на перспективу

В программе деятельности Госкомпании на долгосрочный период основными векторами развития сети скоростных дорог обозначены направления Север – Юг и Запад – Восток. В частности, на юге – это реконструкция трассы М-4 «Дон» и программа по расширению узких мест, которая позволит добраться из Санкт-Петербурга до Черного моря в 2023 году со скоростью 110 км в час. Кроме того, реализации на горизонте 2035 года ждут ряд перспективных автодорожных проектов, объединенных в концепцию «Южный кластер»: строительство и реконструкция дорог от Горячего Ключа до поселка Джубга, от Джубги до Сочи и от Джубги до Новороссийска.

На севере – строительство обхода г. Твери на трассе М-11 «Нева». На востоке – строительство до 2024 года скоростной автодороги М-12 Москва – Казань (входит в состав автотранспортного коридора из Европы в Китай). По всем этапам строительства трассы заключены контракты на проектирование и строительство.

Также в стадии проработки находится проект строительства скоростного транспортного коридора от Набережных Челнов через Тольятти, Саратов, Волгоград до Краснодара. Реализация проекта

позволит обеспечить скоростное сообщение между крупнейшими агломерациями и связать Урал и Юг России. Предпроектная проработка и проектирование хорды намечены на 2025–2030 годы, строительство предполагается в 2027–2035 годах.

Кроме того, в настоящее время прорабатывается возможность строительства скоростной автомобильной дороги, которая призвана соединить древние города Золотого кольца – Сергиев Посад, Переславль-Залесский, Ростов, Ярославль, Кострому, Иваново, Суздаль, Владимир. Строительство новой магистрали позволит реализовать огромный туристический потенциал областей, по территории которых пройдет дорога, и в целом даст толчок экономике этих регионов.

«Нева» в действии

Автомобильная дорога М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург протяженностью 669 км была полностью введена в эксплуатацию в 2019 году. Скоростная магистраль высшей категории проходит в обход населенных пунктов. На ряде участков разрешенная скорость составляет 130 км в час. Время в пути между двумя столицами по этой автодороге занимает 5,5–6 часов. В текущем году за первые 9 месяцев по М-11 «Нева» (секции

1–2 и 4–8) совершено почти 13 млн поездок (только по 4–8-й секции 6,6 млн), из которых большинство пришлось на летний период. Только в июле по автодороге проехали 2,11 млн (по 4–8-й секции – 1,07 млн) автомобилей, а в августе 2020 года – 2,29 млн (по 4–8-й секции – 1,16 млн) автомобилей.

М-11 «Нева» – первый в России пример инфраструктурной услуги. На протяжении всей магистрали организованы площадки отдыха, multifunctional зоны придорожного сервиса, круглосуточно работают аварийные комиссары. В настоящее время завершены работы по обеспечению М-11 инфраструктурой, необходимой для обеспечения на всем протяжении дороги голосового сигнала и передачи данных по стандарту 4G. В июне в эксплуатацию было введено все оборудование ПАО «МТС», к настоящему моменту на всем протяжении дороги введено оборудование трех крупнейших операторов – МТС, Вымпелком, Мегафон. Таким образом, пользователи экстренных служб получают привычный комфорт в использовании интернет-сервисов. Государственной компанией проведена беспрецедентная работа по созданию недискриминационных условий для размещения всех федеральных операторов сотовой связи.

Окончание на 2-й стр.

Дорога «ПОД КЛЮЧ»

Окончание.
Начало на 1-й стр.

Трасса «обрастает» не только вышками связи, но и достопримечательностями, в том числе связанными с самыми трагическими событиями в истории страны – Великой Отечественной войной. Напомним: в 1942 году в новгородских болотах погибли 50 000 человек, 30 000 попали в плен, и лишь 13 000–15 000 сумели вырваться из этих болот, названных «Долиной смерти». До начала полномасштабного строительства трассы М–11 «Нева» Госкомпания «Автодор» организовала масштабные поисковые работы, в ходе которых были найдены останки 263 бойцов. Имена 14 из них удалось установить, хотя ранее они числились пропавшими без вести в годы войны. Семеро из них были переданы родным и преданы земле на малой родине, еще трое захоронены в Новгородской области в присутствии родственников.

В августе 2019 года Госкомпания «Автодор» совместно с Поисковым движением России при поддержке Новгородской области провела открытое Всероссийское творческое мероприятие по выбору эскизного проекта памятника погибшим защитникам Родины. К исполнению был рекомендован проект Студии имени М.Б. Грекова. Немногим позднее состоялась церемония закладки памятника на 561-м км автодороги М–11 в Новгородской области. В состав мемориала также было решено включить придорожный киот с двумя мозаиками: образами Новгородской Божией Матери «Знамение» и Святого благоверного князя Александра Невского – они считаются покровителями древней Новгородской земли. Памятник был торжественно открыт в июне 2020 года в рамках празднования 75-летия Победы в Великой Отечественной войне. Тем самым увековечен подвиг солдат и офицеров, которые отдали свои жизни ради будущих поколений.

Обходы Лосева и Павловска

В преддверии отпускового сезона – начале июля 2020 года – было открыто движение по обходу села Лосево и города Павловска на участке км 633 – км 715 автодороги М–4 «Дон» в Воронежской области. Первоначально дорога проходила через эти населенные пункты: трафик достигал 70 тыс. автомобилей в сутки. К тому же по обе стороны трассы работали мотели, стоянки, магазины. Так что транспортный поток двигался со скоростью пешехода, а при ДТП и вообще замирал. В многокилометровых заторах автомобилисты теряли до 7 часов. Учитывая социальную важность и загруженность направления, строители запустили движение на полгода раньше срока. И очень вовремя: меньше чем за месяц по нему проехали около 700 тыс. автомобилей.



27 ноября 2019 года состоялось торжественное открытие трассы М–11 «Нева»

Четырехполосный участок категории 15 с расчетной скоростью движения 110 км в час проходит по территории Бобровского, Павловского и Верхнемамонского районов Воронежской области. Его общая протяженность – 85 км, в том числе 69 км – новое направление, а 15 км – обустройство существующего участка. Проектом предусмотрено строительство и реконструкция 35 мостов и путепроводов и 5 транспортных развязок в разных уровнях, которые позволяют беспрепятственно съехать с трассы по направлению в нужные локализации: Россошь, Белгород, Павловск, Лозовое, Верхний Мамон, а также на региональные дороги. Съезды на бесплатный альтернативный участок расположены на км 698 и км 701.

На обходе расположены два пункта взимания платы: на км 636 и км 672. На первом предусмотрено 16 полос оплаты проезда, на втором – четыре. На всех ПВП есть возможность проезда при помощи транспондера без остановки (со скоростью до 30 км в час). Сейчас работы сместились на следующий участок автодороги – км 715 – км 877, который будет реконструирован с последующей эксплуатацией на платной основе. Таким образом, вся дорога в Воронежской области будет первой технической категории с четырьмя полосами движения, с разделенными встречными потоками и развязками в разных

уровнях, с разрешенной скоростью 110 км в час.

Обход Ростова-на-Дону

Проект обхода Ростова-на-Дону (строительный адрес – обход Аксая) подразумевает реконструкцию с последующей эксплуатацией на платной основе автомобильной дороги М–4 «Дон» на участке км 1024 – км 1091. Необходимость его реализации вызвана тем, что пропускная способность участка рассчитана на 40 тыс. автомобилей в сутки, тогда как фактическая – втрое выше. Существующая дорога будет реконструирована на участках км 1072 – км 1091 (первый и второй этапы) и км 1024 – км 1036 (третий этап). Участок км 1036 – км 1072 – это строительство новой дороги (четвертый и пятый этапы).

Проект стартовал с третьего этапа. Дорожники вышли на площадку в мае 2019 года и в настоящее время активно продолжают работы, идет укладка верхнего слоя асфальтобетона. Проект предусматривает возведение моста через реку Тузов и 83-метрового путепровода над автодорогой к станции Грушевская в Аксайском районе. В апреле 2020 года силами того же генподрядчика началась реконструкция первого и второго этапов обхода Аксая. Согласно технической документации на участках дороги

построят восемь искусственных сооружений, в том числе путепровод на км 1083. Он пройдет над существующей кольцевой развязкой «Сальское кольцо», которая станет частью основного хода М–4 «Дон». В настоящее время на объекте ведутся работы по устройству слоев дорожной одежды, строительству путепровода и съездов в составе транспортной развязки.

Что касается нового строительства 35 км обхода на участке км 1036 – км 1072, то исполнителю предстоит до конца 2024 года завершить строительство трассы и обеспечить последующую эксплуатацию участка на платной основе на срок до 31 декабря 2051 года.

Пятый этап подразумевает строительство новой автомобильной дороги первой категории с расчетной скоростью движения 130 км в час и числом полос от 4 до 6. Магистраль будет пролегать по территории городского округа Новочеркасск и Аксайскому району Ростовской области. На участке км 1038 – км 1072 автодорога пройдет по новому направлению, обходя с восточной стороны город Аксай и хутор Большой Лог. На 1072-м км – примкнет к основной оси М–4 «Дон». Проект технологически сложный: половина протяженности дороги приходится на пойменные части рек Дон и Аксай. Этим обусловлен выбор проектных решений: обустройство нестандартно высоких насыпей, а также большое количество искус-

ственных сооружений – развязок, путепроводов, мостов. В частности, длина мостового перехода через р. Дон составит 1901,34 м, а общая протяженность искусственных сооружений – более 6 км. Работы на пятом этапе планируется начать в четвертом квартале 2020 года.

Дальний Западный обход Краснодара

В августе 2020 года Госкомпания «Автодор» заключила ДИС на строительство, ремонт и эксплуатацию Дальнего Западного обхода Краснодара. Проект реализуется в рамках поручения Президента России по формированию ближних и дальних автомобильных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив. Протяженность новой платной дороги составит 51 км, она свяжет М–4 «Дон» с трассой А–289 (Краснодар – Славянск-на-Кубани). Обход позволит вывести транзитный поток из столицы Краснодарского края, и без того задыхающейся в пробках. За счет этого не только улучшится экологическая ситуация во всей агломерации, но и повысится мобильность местного населения.

Маршрут ДЗОК будет пролегать по территориям муниципального образования города Краснодар, Красноармейского и Динского районов, вдали от существующей и перспективной городской застройки. Согласно документу дорога пройдет вдоль Краснодара, Динского, Красносельского, Нововеличковского, Новотитаровского, Пластуновского сельских поселений и Марьянского сельского поселения. Это будет четырехполосная дорога высшей технической категории с расчетной скоростью 120 км в час, с разделенными встречными потоками. Проектом предусмотрено строительство трех развязок, четырех мостов и девяти путепроводов. Новая трасса будет готова в 2023 году. Ожидаемая интенсивность движения – 22 тыс. автомобилей в сутки.

ДЗОК представляет интерес с точки зрения не только будущего, но и... прошлого. В рамках подготовки территории археологи обнаружили погребение древнего сарматского воина эпохи железного века и другие захоронения катакомбной культуры. Всего за сезон 2020 года ученым удалось обнаружить 199 погребений, где нашли предметы от эпохи бронзы до Средневековья. Сейчас находки изучаются и реставрируются, после чего основная часть из них будет передана в музей-заповедник имени Фелицына в Краснодаре.



Через семь месяцев после запуска движения по М–11 на трассе был открыт мемориал памяти бойцов Волховского фронта

На орбиту скоростей

выведет ЦКАД дорожное движение не только в Московском регионе

МАСШТАБНЫЙ ПРОЕКТ

Только что введен в эксплуатацию третий пусковой комплекс строящейся Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области. Масштабы работ, выполненных строителями, поистине колоссальны! На этом четырехполосном участке ЦКАД протяженностью 105,87 км, соединяющем автодороги М-7 «Волга» и М-11 «Нева», возведено 44 путепровода, 17 мостов, 4 многоуровневые развязки и 5 экодучек. В пиковые периоды на строительных площадках одновременно были задействованы более 500 единиц техники и полторы тысячи рабочих. На строительство дороги ушло четыре года.

Первый по значимости

Гордость комплекса ЦКАД-3 – мост через канал им. Москвы суммарной протяженностью 1416 метров. Общий вес металлоконструкций этого сооружения составляет 9960 тонн. Мостовой переход уникален по архитектурному и конструктивному решению: естественную долину и русло реки проектировщики преодолели одним сооружением, которое возвышается над Дмитровским шоссе, каналом имени Москвы, железнодорожной веткой Савеловского направления и местной дорогой. Центральные пролеты моста позволят судам беспрепятственно проходить по каналу. Этим объясняется и огромный объем земляных работ: только для уравнивания перепада высот между правым и левым берегами канала строителям пришлось произвести выемку грунта в объеме 2,2 млн кубометров.

ЦКАД-3 – третий по порядковому номеру, но первый по значимости. Как ожидается, он возьмет на себя важнейшую роль связующего звена между дорожными сетями на западе и востоке России и станет участком международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай».

Третий пусковой комплекс также является центральным участком всех интеллектуальных транспортных систем кольцевой автомагистрали. На пересечении ЦКАД-3 и трассы М-8 «Холмогоры» построен Центральный пункт управления (ЦПУ) ЦКАД, куда будет стекаться вся информация, связанная с работой АСУДД, систем взимания платы и обеспечения транспортной безопасности.



2020 год для Госкомпании «Автодор» стал годом открытия ЦКАД

На подходе также запуск четвертого пускового комплекса ЦКАД, намеченный на конец текущего года. Его протяженность – 96,9 км. ЦКАД-4 проходит по территории четырех районов и двух городских округов Московской области. Расположенный в юго-восточной части Подмосковья, он соединит федеральные автодороги М-7 «Волга» (нулевой километр ЦКАД) и М-4 «Дон».

ЦКАД-4 пролегает вблизи ряда населенных пунктов и пересекает множество рек и водотоков, что сильно усложняет работу. 23 октября в рамках строительства четвертого пускового комплекса запущено движение по первым трем путепроводам. Два из них соединяют дорогу А-107 «Московское малое кольцо» с деревней Слободка и поселком Образцово, третий обеспечивает связь между населенными пунктами Субботино и Сепурино. Всего в рамках ЦКАД-4 возводится 71 искусственное сооружение общей протяженностью 10,2 км, в том числе шесть транспортных развязок.

Связующее звено

Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги (А-113) – один из приоритетных инфраструктурных проектов, реализуемых Госкомпанией «Автодор». Новая кольцевая трасса протяженностью 339 км (МКАД – около 109 км) на дальних подступах к столице перехватит большегрузный транспорт, что позволит разгрузить городские радиальные

магистралей. Для Москвы это будет означать улучшение экологической обстановки, уменьшение количества проезжающего иногороднего транспорта. Новая Москва и Подмосковье получат дополнительный стимул для экономического роста: на прилегающих к ЦКАД территориях развернется строительство транспортно-логистических комплексов, технопарков, офисных зданий, сервисных центров, АЗС и других объектов придорожной инфраструктуры, что обернется созданием десятков тысяч новых рабочих мест.

Но не только это. В глобальном смысле задача ЦКАД состоит в том, чтобы стать частью современной транспортной инфраструктуры, интегрированной с сетью международных транспортных коридоров, проходящих по территории Подмосковья, для реализации транзитного потенциала страны.

С расчетом на вырост

Кольцевая автодорога будет представлять собой скоростную магистраль высшей технической категории. Она будет иметь минимум по две полосы в каждом направлении с разделительными барьерными ограждениями между ними, линиями освещения на всей протяженности и расчетной скоростью движения на большинстве участков до 140 км в час. Кстати, ЦКАД строится с учетом перспективного увеличения трафика: проекты предусматривают возможность расширения проезжей части до шести – восьми полос. На пере-

сечении с федеральными и региональными трассами и железными дорогами построят 22 многоуровневые транспортные развязки, также планируется строительство 72 мостов и 145 путепроводов – всего 239 искусственных сооружений, включая экодучки. Именно эти инженерные сооружения позволят кольцевой дороге нарастить скорость. Сейчас одной из основных причин заторов на дорожной сети Подмосковья остается простаивание транспортных средств у железнодорожных переездов.

ЦКАД строится на принципах государственно-частного партнерства. Это первый инфраструктурный мегапроект в России, частично финансируемый из Фонда национального благосостояния (в размере 150 млрд руб.). Общая стоимость проекта оценивается примерно в 316 млрд руб.

Этап за этапом

Напомним: ЦКАД поделена на несколько пусковых комплексов (этапов). Первый, третий и четвертый проходят на расстоянии 400–800 м от существующей федеральной автодороги А-107 («Московское малое кольцо»), их общая протяженность составляет 339 км. Большая часть пятого пускового комплекса приходится на реконструируемую «малую бетонку».

Кстати, именно пятый этап (от Киевского до Ленинградского шоссе, общая протяженность – 76 км) стал первым из пусковых комплексов ЦКАД, на участке которого стартовало движение: в ноябре

2017 года в его составе был открыт 3,6-километровый обход Звенигородского шоссе. Несмотря на небольшую протяженность новой дороги, местные водители сразу отметили эффект: грузовой трафик по центральным улицам города стал гораздо менее интенсивным, отчего исторический центр, безусловно, только выиграл. Из 76,44 км пятого этапа 28,33 км приходится на участок нового строительства и 48,11 км – на участок реконструкции существующей автодороги А-107 «Московское малое кольцо», проезжая часть которой расширяется до четырех полос движения. Проезд по пятому пусковому комплексу будет осуществляться на бесплатной основе.

Сложно работать вблизи мегаполиса

В начале 2020 года на пятом пусковом комплексе было открыто движение по реконструированному участку протяженностью 9 км, находящемуся вблизи деревни Жёдочи в Наро-Фоминском районе. Вести работы в густонаселенном регионе, каковым является пригород мегаполиса, всегда сложно. Больших финансовых и временных затрат потребовало переустройство инженерных коммуникаций. В границах реконструируемого участка оказались распределительный и магистральный газопроводы, кабельная сеть связи и линии электропередачи.

Только решив эту проблему, строители смогли приступить к дорожным работам. Для укрепления слабых грунтов выполнили большой объем земляных работ. Капитальный тип дорожной одежды предусматривал песчано-подстилающий слой толщиной до 57 см, разделяющую прослойку из геотекстиля, два слоя основания из песчано-щебочной смеси и, наконец, три слоя асфальтобетона, включая верхний слой на полимерно-битумном вяжущем. Такая конструкция позволит значительно увеличить межремонтные сроки эксплуатации дороги.

Еще одна сложность заключалась в том, что вести реконструкцию старой двухполосной автодороги приходилось в условиях непрекращающегося интенсивного движения транзитного транспорта (30 тыс. и более автомобилей в сутки). В процессе работ транспортные потоки приходилось переключать то на одну, то на другую сторону трассы. И вот участок дороги стал четырехполосным. Хорошее освещение в ночное время суток, осевое барьерное ограждение, разделяющее встречные полосы, сделало движение на трассе более безопасным, максимально снизило риск лобовых столкновений.

Продолжение на 4-й стр.

ЦКАД

Центральная кольцевая автодорога – самый масштабный на сегодняшний день проект в области дорожной инфраструктуры в Московском регионе.

- **ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС №1**
от М-4 до 11 км А-107 — 49,5 км
- **ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС №3**
от М-11 до М-7 — 105,9 км
- **ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС №4**
от М-7 до М-4 — 96,9 км
- **ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС №5**
«Звенигородский ход» — 76,4 км
- **ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС №3-5**
от М-10 до М-11 — 7,8 км



На орбиту скоростей



Жемчужиной ЦКАД стал мостовой переход через канал им. Москвы

Окончание.
Начало на 3-й стр.

Возросший трафик на реконструированном участке не стал помехой для жителей близлежащих поселков и деревень. Со стороны населенных пунктов выполнены примыкания, исключены левые повороты. Установлены шумозащитные экраны. При проектировании участка не забыли и о природе. Была построена новая разворотная эстакада с безопасным экпереходом для лесных зверей.

...И испытательный полигон

В конце июня текущего года на ЦКАД-5 был введен еще один участок – от Можайского до Новорижского шоссе. Он включил новый отрезок кольцевой магистрали протяженностью 12 км и 11 км реконструированной части А-107 «Московское малое кольцо». Сложности, с которыми столкнулись там специалисты, характерные и для других этапов строительства ЦКАД, были усугублены ограничениями, связанными с пандемией коронавируса. Но благодаря самоотверженному труду строителей и их профессионализму задача была выполнена.

Новый участок ЦКАД-5, начинаясь от эстакады возле железнодорожной станции Звенигород, продолжается до Можайского шоссе. На нем возведено 5 транспортных развязок, 31 искусственное сооружение, включая пять надземных пешеходных переходов и один подземный, три эколопрохода для миграции диких животных. Участок позволил исключить проезд транзитного транспорта через населенные пункты по А-107, сократил пробки, которые возникали из-за движения встречных потоков автомобилей в одном уровне. Наряду с другими передовыми инженерными решениями, которые были применены здесь при проектировании и строительстве, для освещения автотрассы использованы инновационные светодиодные светильники, что позволит снизить энергозатраты.

Между прочим, при строительстве пятого пускового комплекса ЦКАД специалисты госкомпании создали полигон для испытания геосинтетических материалов. Уча-

сток, где проводился эксперимент, находится в Истринском районе Подмосковья. Дорожники испытывали геосетки на основе полиэфирных, базальтовых и стеклянных волокон. Также использовались различные пропитки для обеспечения сцепления асфальтобетонных слоев покрытия. Напомним: ранее в рамках строительства участка ЦКАД был открыт опытный полигон в районе деревни Раздолье. В процессе его эксплуатации специалисты мониторили плотность транспортного потока, чтобы оценить состояние дорожного полотна.

Инновационные решения

ЦКАД – дорога высшей технической категории, поэтому при ее строительстве предусматривается применение инновационных материалов и технологий, позволяющих увеличить межремонтные сроки эксплуатации до 12 лет, а по капитальному ремонту – до 24 лет. В частности, для устройства верхних слоев покрытия используется щебеночно-мастичный асфальтобетон, имеющий повышенные эксплуатационные показатели по долговечности, уровню шума, устойчивости к образованию колеи. Также широко применяются геосинтетические материалы, позволяющие повысить несущие характеристики основания дорожного полотна и устойчивость откосов, минимизировать разрушения от резких скачков температуры, а в будущем – сэкономить средства на ремонте. Кроме того, задействована дорожно-строительная техника, оснащенная 3D-системами нивелирования, которая способна выполнять работы по устройству земляного полотна и дорожных одежд в автоматическом режиме с высокой производительностью и качеством.

На ЦКАД также возводятся и принципиально новые объекты дорожной инфраструктуры – экодуки. Это специальные надземные (или подземные) переходы через трассу для диких животных, которые установлены в местах их сезонной миграции. При создании искусственных сооружений предусмотрены мероприятия, защищающие окружающую среду от негативного воздействия автодороги. Это устройство шумозащитных экра-

нов, локальных очистных сооружений, предназначенных для очистки 100% ливневых стоков.

Еще одно направление внедрения инноваций при строительстве ЦКАД касается информационных

технологий. В частности, речь идет об элементах ИТС: кольцевая магистраль будет оснащена современной автоматизированной системой управления дорожным движением (АСУДД), станциями метеороло-

гического наблюдения, вертолетными площадками, средствами экстренной связи, стоянками для отдыха водителей и многофункциональными зонами дорожного сервиса.



Над М-4 «Дон» в рамках ЦКАД возводят четырехуровневую развязку

«Свободный поток»

ЦКАД впервые в России будет оборудована новейшей бесконтактной системой взимания платы за проезд free flow («Свободный поток»). Благодаря ей водителям не придется останавливаться у шлагбаумов и оплачивать проезд на стационарных пунктах. Система позволяет фиксировать проезд и списывать деньги автоматически с помощью камер-датчиков. Оплата производится с лицевого счета пользователя по транспондеру. Если нет транспондера, водитель может оплатить проезд по регистрационному номеру своего автомобиля в личном кабинете на сайте Автодора и в мобильном приложении компании.

Технология free flow призвана решить проблему пробок перед пунктами взимания оплаты на платных автодорогах, которые могут возникать при большом потоке транспорта. Кроме того, при использовании системы «Свободный поток» заметно упрощается обустройство дороги, поскольку нет необходимости выделять земельный участок и создавать пункт взимания оплаты с будками, шлагбаумами, дополнительными полосами для движения и другими элементами инфраструктуры.

Технология безбарьерного проезда free flow используется на платных участках автодорог в большинстве европейских стран. Она экономит время: автомобили проезжают пункты оплаты без остановки и не снижая скорости. Госкомпания «Автодор» уже опробовала работу такой системы: на 64-м км федеральной трассы М-4 «Дон» был установлен тестовый комплект оборудования. Теперь этот проект реализуется на ЦКАД, где планируется установить 12 рамок системы «Свободный поток».

Монтаж оборудования на трех таких рамках был завершен в сентябре на третьем пусковом комплексе. Оно предназначено для сбора информации с проезжающих транспортных средств. Это камеры, фиксирующие факт проезда автомобиля и считывающие номера государственной регистрации; лазерные датчики, определяющие габариты автомобиля; антенны, распознающие транспондеры, а также промышленный компьютер. Именно он будет отвечать за первичную обработку информации и ее передачу в центральную систему free flow. Это оборудование станет частью интеллектуальной транспортной системы, единой для всей кольцевой дороги. Кроме рамок, в состав ИТС ЦКАД-3 войдут 75 детекторов транспортного потока, 71 видеокамера АСУДД и 7 метеостанций. Информация с них будет поступать в Центральный пункт управления трассой.

Что нужно знать пользователю ЦКАД

Примерное время в пути по ЦКАД-3 от М-11 «Нева» до М-7 «Волга» – чуть меньше часа. Это платная автодорога первой технической категории с повышенным скоростным режимом и четырьмя полосами движения, по две в каждом направлении. Система взимания платы «Свободный поток» позволит въезжать и выезжать с трассы без остановок, оплачивая проезд транспондером T-pass или с помощью заранее оформленного билета. Проезд будет осуществляться без пробок, на дороге нет светофоров, пешеходных переходов или одноуровневых пересечений с другими трассами.

Способы оплаты

Самым удобным и выгодным способом оплаты на новой дороге станет транспондер T-pass. Более 10 способов пополнения баланса лицевого счета, гарантированные скидки на проезд и программа лояльности Государственной компании «Автодор», мобильное приложение «Автодор» и личный кабинет на сайте avtodor-tr.ru для отслеживания списаний и пополнений, полная история поездок и отчетные документы для юридических лиц – лишь некоторые плюсы использования устройства.



Рамки «Свободного потока» стали частью ЦКАД – «умной дороги»

Оплата с помощью транспондера.

- Списание средств происходит при каждом пересечении рамки системы оплаты.
- После проезда рамки оплаты каждого следующего участка между развязками итоговая скидка пересчитывается и автоматически применяется ко всему пройденному маршруту. При этом время проезда между рамками оплаты не должно превышать 2 часов, в противном случае произойдет разрыв маршрута, система посчитает как проезд по двум разным маршрутам и не применит каскадную скидку.
- Итоговая стоимость проезда отображается в личном кабинете в течение 6 часов после проезда всего маршрута.

Предоплатный способ проезда.

Для пользователей без транспондера для оплаты проезда необходимо до совершения поездки приобрести билет на сайте www.avtodor-tr.ru, в мобильном приложении «Автодор», центрах обслуживания и поддержки или терминалах «Элекснет», предоставив следующую информацию:

- маршрут поездки;
- дату и время начала поездки;
- гос. номер и категорию ТС.

При проезде через рамку системы взимания платы гос. номер будет распознан и определена категория ТС с последующей сверкой с данными в системе, если они совпадут – проезд считается оплаченным.

Постоплатный способ проезда.

В случае въезда пользователя на ЦКАД без транспондера и предоплатного билета необходимо в течение 5 дней оплатить проезд на сайте www.avtodor-tr.ru, в мобильном приложении «Автодор», центрах обслуживания и поддержки или терминалах «Элекснет», предоставив следующую информацию:

- гос. номер и категорию ТС;
- номер мобильного телефона;
- адрес электронной почты.

После ввода данных будет отобразена сумма к оплате, которую необходимо внести.

В случае неоплаты проезда пользователю будет выставлен штраф с сохранением долга за проезд по ЦКАД.

Получить консультации по правилам проезда по ЦКАД-3, приобрести транспондеры T-pass или билеты на разовый проезд пользователи могут в центрах поддержки и обслуживания, расположенных в том числе на 99-м км (внешняя сторона), 49-м км (внутренняя сторона) трассы, в комплексе ЦПУ на 55-м км, недалеко от пересечения ЦКАД и М-8 «Холмогоры», а также в здании Центра управления при въезде на ЦКАД со скоростной автодороги М-11 «Нева». Передвижные мобильные пункты продаж размещены и на площадках отдыха. В них пользователи смогут также получить необходимую информацию, приобрести транспондер T-pass, оформить разовый билет и пополнить лицевой счет.



Фасад Центрального пункта управления ЦКАД и другие элементы трассы выдержаны в единой цветовой гамме

Направление — Восток

Трасса М–12 в два раза сократит время в пути между Москвой и Казанью

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Эпитет «глобальный» вполне уместен в привязке к проекту строительства скоростной автодороги М–12 Москва – Нижний Новгород – Казань. Проложить 794 км инновационной магистрали, отвечающей самым современным требованиям не только отечественных строительных норм, но и международных стандартов (по скорости, безопасности и комфорту), – амбициозная задача. Она по плечу только команде профессионалов, за плечами которых уже немалый опыт строительства в нашей стране первоклассных автобанов. Чего стоит стремительная, как стрела, «Нева», приблизившая Москву к Северной столице.

Импульс к развитию

О начале реализации «самого масштабного в ближайшие три-четыре года» дорожного проекта страны – строительства скоростной трассы М–12, которая станет частью международного транспортного маршрута (МТМ) «Европа – Западный Китай», объявил в июле этого года премьер-министр РФ Михаил Мишустин. Коридор обеспечит безостановочное скоростное автомобильное сообщение между четырьмя из восьми крупнейших агломераций России: Московской, Самарско-Тольяттинской, Нижегородской и Казанской. Трансконтинентальный проект, предполагающий воссоздание Шелкового пути, который не одно тысячелетие связывал Европу и Китай, даст российским регионам импульс к ускоренному развитию. Суммарный прирост внутреннего регионального продукта на этих территориях, по оценкам экспертов, составит более 500 млрд рублей к 2050 году.



10 июля 2020 года премьер-министр Михаил Мишустин дал старт проекту М–12

С учетом особого значения скоростной автомагистрали М–12 Правительство РФ поставило задачу ввести ее в эксплуатацию уже в 2024 году. Общий объем финансирования проекта составит более 650 млрд рублей. Эти инвестиции дадут весомую отдачу в течение ближайших лет после запуска магистрали.

Особенностью трассы М–12 станет значительный макроэкономический эффект (около 2,4 трлн руб.), который сформируется за счет объединения в зоне 8-часовой доступности регионов, продукция которых тяготеет к перевозкам автомобильным транспортом. Это позволит обеспечить стабильный ежегодный прирост внутреннего регионального продукта субъектов РФ и реализацию экономического потенциала отдельных городов и агломераций, а также повысить показатели безопасности дорожного движения.

Трансконтинентальный проект

Итак, вектор направлен на восток. Именно туда проляжет МТМ «Европа – Западный Китай», протяженность которого составит 8445 км, из них 2233 км пройдут по территории России. И если в странах наших партнеров (Казахстан и КНР) маршрут скоростного коридора проложен на основе уже имеющейся сети автодорог (понадобилась лишь реконструкция с учетом новых требований), то российский участок МТМ потребует строительства абсолютно новых магистралей.

Впрочем, несколько участков МТМ на территории России уже построены. Ведь начинается транспортный коридор с Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге, связывающего Большой морской порт Северной столицы

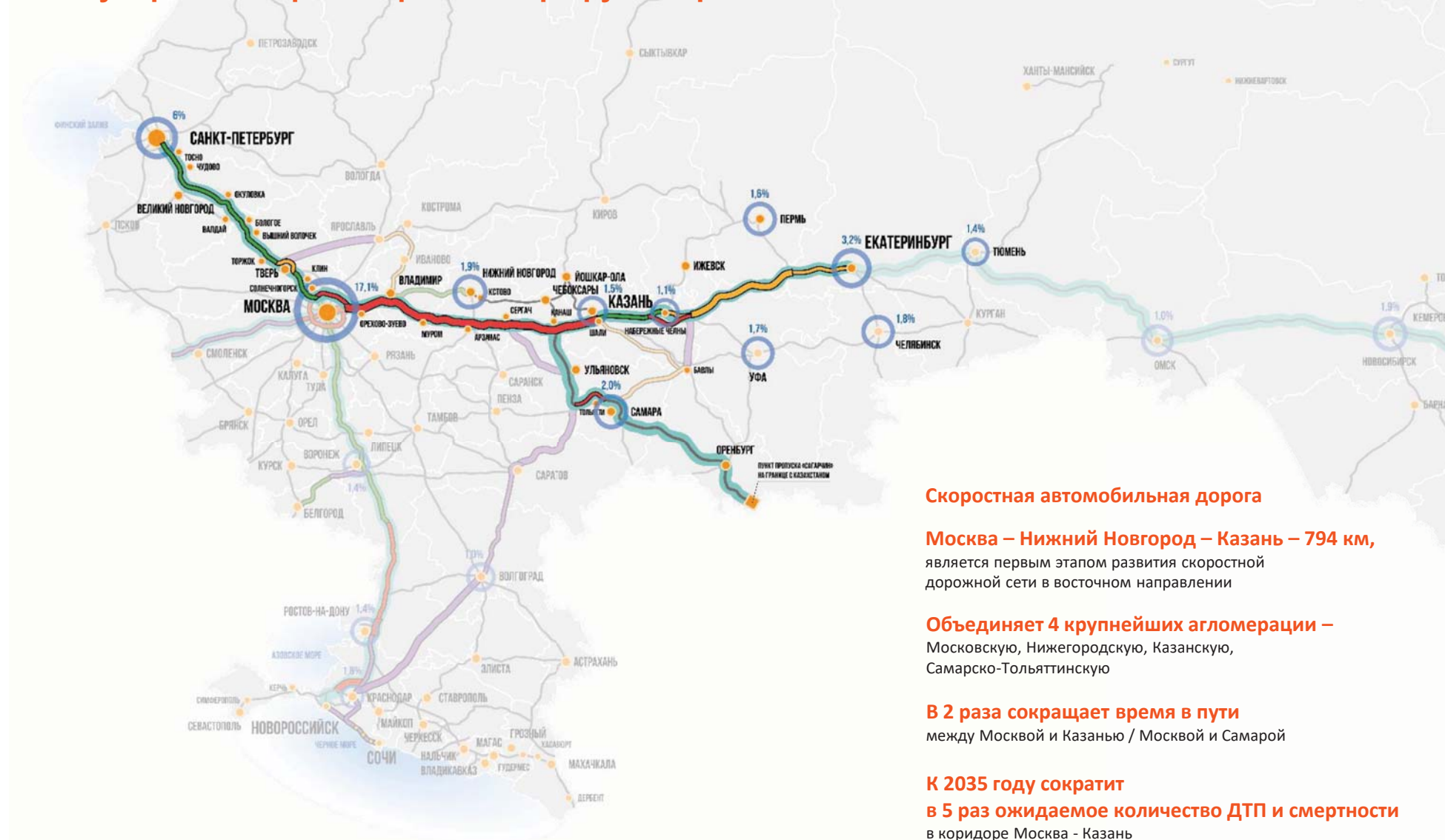
с КАД и выходом на скоростную автодорогу М–11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург, полностью введенную год назад. Движение по следующему звену МТМ – третьему пусковому комплексу Центральной кольцевой автодороги в Московской области протяженностью 105 км – вот-вот будет открыто. Он соединит М–11 с трассой федерального значения М–7 «Волга». Далее маршрут включит в себя скоростную автомагистраль Москва – Казань, которая станет опорной частью МТМ «Европа – Западный Китай».

Трасса М–12 (альтернатива бесплатных дорог М–7 «Волга» и частично М–5 «Урал») пройдет от Москвы через Владимир, Муром, Арзамас, Сергач (Нижегородская область), Канаш (Чувашия) и Шали (Татарстан). Объединив четыре крупнейшие агломерации, она в два раза сократит время в пути между Москвой и Казанью. Автодорога

первой технической категории протяженностью 794 км будет платной, разрешенная скорость движения на ней составит 130 км в час. Ее началом станет транспортная развязка в месте нового выхода на МКАД с федеральной автодороги М–7 «Волга».

Уникальность географического положения автомагистрали Москва – Казань позволит ей стать связующим звеном между создаваемой сетью скоростных автодорог, расположенных в европейской части России (М–11 «Нева», ЦКАД, М–3 «Украина», М–1 «Беларусь», М–4 «Дон»), с крупнейшими региональными центрами и агломерациями на территории Приволжского федерального округа. Строительство скоростной трассы М–12 включено в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай»



Скоростная автомобильная дорога

Москва – Нижний Новгород – Казань – 794 км, является первым этапом развития скоростной дорожной сети в восточном направлении

Объединяет 4 крупнейших агломерации – Московскую, Нижегородскую, Казанскую, Самарско-Тольяттинскую

В 2 раза сокращает время в пути между Москвой и Казанью / Москвой и Самарой

К 2035 году сократит в 5 раз ожидаемое количество ДТП и смертности в коридоре Москва - Казань

Кто будет строить

Согласование трассировки будущей дороги с регионами дало возможность специалистам начать работы по планировке территорий, инженерным изысканиям, резервированию земель для строительства, чтобы следом приступить к проектированию объектов трассы. Ранее было принято решение разделить строительство скоростной автодороги на 9 этапов. Работы по ним должны одновременно завершиться в 2024 году.

Конкурсные процедуры на проектирование и строительство скоростной трассы М-12 проведены уже по семи этапам. Так, строить первый этап (0–80-й км, Московская, Владимирская области) будет компания «Стройтрансгаз». Вторым этапом (80–116-й км, Владимирская область) займется ООО «РСК», третий (116–224-й км, Владимирская область) получило АО «ВАД», четвертый (224–347-й км, Владимирская, Нижегородская области) – АО «ДСК «Автобан». Пятый – российская «дочка» китайской компании CRCC (347–454-й км, Нижегородская область), шестой (454–586-й км, Нижегородская область и Чувашия) – АО «ДСК «Автобан». Подрядчиком на строительство восьмого этапа (663–729-й км) стало ООО «Трансстроймеханизация». Конкурс на строительство нулевого этапа трассы М-12 – обход Балашихи и Ногинска – будет объявлен в ближайшее время.

Между тем госкомпания продолжает подготовку территории под строительство на головном участке М-12, который станет дублером федеральной автодороги М-7 «Волга». Его планируется соединить со столичной Северо-Восточной хордой, которую свяжут с МКАД. Обход Балашихи будет иметь пересечение с Центральной кольцевой автодорогой и А-108 «Московское большое кольцо». Он пройдет по территории Люберецкого, Павлово-Посадского, Ногинского и Орехово-Зуевского муниципальных районов, а также городских округов Балашиха и Электросталь. Проект нулевого этапа весьма сложен, он включает около 40 искусственных сооружений.

Специалисты рассчитывают, что ускорению реализации проекта строительства скоростной автодороги М-12 будет способствовать так называемый транспортный закон – ФЗ № 254 «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» от 31 июля 2020 года. После его вступления в силу разрешительную документацию на ряд ключевых инфраструктурных проектов стало возможно согласовывать по упрощенной схеме.

Цифровой коридор

На транспортном маршруте «Европа – Западный Китай», одним из ключевых звеньев которого станет трасса М-12, создадут самые современные условия как для пассажирских, так и для грузовых перевозок. Магистраль станет первой инновационной дорогой России, оборудованной всеми элементами современных интеллектуальных транспортных систем.



Здесь в рамках проекта М-12 через четыре года возведут четырехкилометровый мост через Волгу



В рамках проектирования любой магистрали проводится геологическая разведка

Одна из таких составляющих ИТС – это система безостановочной оплаты проезда free flow, которая будет обкатана на ЦКАД. Внедрение «свободного потока» обеспечит равномерное движение транспорта, без остановок у шлагбаумов на пунктах оплаты и перестроений, что приведет к снижению числа ДТП, сокращению времени доставки грузов и пассажиров, расходов на топливо.

Еще один элемент ИТС – автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД), осуществляющая контроль за трафиком, собирающая дорожную информацию, в том числе о нештатных ситуациях и инцидентах. Трасса будет представлять собой «цифровой коридор», когда бортовые устройства автомобиля автоматически взаи-

модействуют с дорожным оборудованием, размещенным по всей протяженности магистрали. Эти данные передаются в телематический сервер, который взаимодействует с контроллерами полос и АСУДД, которая в свою очередь переключает светофоры при приближении автопоездов, обеспечивая управление потоками транспортных средств. В будущем еще одним элементом ИТС станет обеспечение передвижения беспилотного транспорта.

Центральным и Приволжским федеральными округами, включая четыре упомянутые крупнейшие российские агломерации. В итоге это повысит мобильность населения, создаст условия для экономического роста в зоне тяготения новой автомобильной дороги и улучшит инвестиционный климат прилегающих территорий.

Конечно, реализация сложнейшего проекта в рекордно короткие сроки потребует колоссальной концентрации усилий, мобилизации строительных, технических и интеллектуальных ресурсов. Специалисты подсчитали, что в пиковый период на объектах магистрали будут работать до 70 тыс. строителей. Однако, как говорится, игра стоит свеч. Ведь в непосредственной зоне прохождения всей российской части МТМ «Европа – Западный Китай» проживают более 45 млн человек. Но при учете всех территорий, входящих в зону тяготения трассы, число возрастает до 62 млн (примерно 40% от всего населения России). Запуск самого протяженного в мире экономического коридора с огромным потенциалом межгосударственного и межрегионального взаимодействия, охватывающего страны Евразийского континента, даст огромный мультипликативный эффект, развитие всем территориям вокруг.



Проектировщики предложили проект моста через Волгу

Мультипликативный эффект

Реализация проекта МТМ в целом позволит обеспечить высокий рост транзита по направлению Европа – Китай и привлечь около 70 млн тонн внутреннего грузопотока. Транспортный коридор придаст новый импульс социально-экономическому развитию субъектов РФ, существенный стимул к развитию получит бизнес, поскольку параллельно с основной магистралью планируется строительство подъездов к крупным административным и промышленным центрам. Сформируется бесшовное скоростное автомобильное движение между

Заглянуть за горизонт

Госкомпания «Автодор» определилась с приоритетами

Развитие транспортной сети Черноморского кластера



СТРАТЕГИЯ

Одним из факторов восстановления российской экономики в ближайшие годы станут транспортный сектор и дороги. Опорная сеть скоростных дорог, созданием которой занимается Государственная компания «Автодор», не только задает новые стандарты качества и безопасности дорожной сети, но и обеспечивает новые принципы формирования транспортного каркаса страны. Концепция развития сети скоростных автомобильных дорог в России до 2035 года, разработанная Госкомпанией, четко коррелирует с национальными приоритетами. Согласно стратегии новые магистрали будут интегрированы в существующую сеть федеральных и региональных дорог и взаимосвязаны с центрами экономического роста регионов. Основными векторами развития сети скоростных дорог выбраны Север – Юг и Запад – Восток.

Направление – восток

Основу скоростного автотранспортного коридора от центра России на восток составляет строящаяся платная трасса М–12 от Москвы до Казани, которую планируется ввести в эксплуатацию в 2024 году. После ее завершения собираются продолжить это направление до Екатеринбурга. Именно такую задачу – продумать продолжение магистрали на Урал к 2030 году – поставил премьер-министр РФ Михаил Мишустин перед Минтрансом России. Новая трасса должна стать частью скоростного международного транспортного коридора «Запад – Восток». Трасса призвана обеспечить прямые транспортные связи важнейших административных центров Поволжского федерального округа с восточными регионами страны, в том числе интегрировать в единую сеть скоростных дорог Российской Федерации города-миллионники Казань и Екатеринбург.

Предпроектные работы стартуют в ближайшее время. По данным экс-

пертов, существующая федеральная автомобильная дорога М–7 «Волга» от Казани до Набережных Челнов находится в хорошем нормативном состоянии: это трасса первой технической категории с 2–4 полосами движения на всем протяжении. Она войдет в состав нового автомобильного коридора. Далее маршрут пойдет в обход города Набережные Челны. Сейчас проект строительства обхода находится в стадии прохождения экспертизы. Выход дорожников на строительные площадки намечен в 2021 году, а завершить ее планируется к 2025 году. Далее трасса пройдет до Екатеринбурга – это примерно 400 км нового строительства. В настоящее время прорабатываются несколько вариантов прохождения трассы, чтобы минимизировать издержки, в том числе строительные. Кроме того, специалисты прогнозируют интенсивность движения на всех участках и просчитывают варианты организации платного движения, исходя из стоимости тарифов в 1 руб., 1,5 руб. и 3 руб. за километр пути. Общая стоимость строительства дороги от Казани до Екатеринбурга пока не определена, но уже сейчас эксперты предупреждают, что она будет высокой из-за сложного рельефа гористой местности.

Пока усилия Госкомпании как заказчика сосредоточены на начальном участке коридора – дороге М–12. Но даже ее продолжение до столицы Урала – Екатеринбурга – не станет завершением. Если взглянуть с высоты, то будет заметно, что западная и центральная части России гораздо лучше обеспечены сетью автомобильных дорог, чем восточные территории. Задача на отдаленную перспективу – восполнить этот дефицит и продолжить скоростной автотранспортный коридор уже от Екатеринбурга в сторону Хабаровска – через Тюмень, Омск и Новосибирск до Кемерово. Итогом станет магистраль, которая свяжет Санкт-Петербург и Дальний Восток. Это позволит ускорить перемещение грузов и пассажиров, откроет новые возможности как для бизнеса, так и для населения. Впрочем, пока это отдаленная

перспектива: горизонты реализации столь масштабного плана переваливают за 3035 год.

Южный кластер

После запуска в эксплуатацию Дальнего Западного обхода Краснодар в 2024 году можно будет комфортно и безопасно добраться до Черноморского побережья из Центральной России по магистрали М–4 «Дон» со скоростью 110–130 км в час. Но уже в горной местности Краснодарского края начинаются довольно ощутимые временные потери. Логичным шагом становится совершенствование каркаса скоростных дорог непосредственно в прибрежной зоне. В первую очередь разговор идет о новой платной магистрали Джубга – Сочи, которую летом текущего года Правительство России включило в опорную сеть российских дорог. Действующая двухполосная трасса не справляется с автомобильным туристическим потоком, что особенно наглядно показал сезон 2020 года. Особенно замедляет движение то, что дорога пролегает непосредственно по населенным пунктам, которые, являясь курортными локациями, генерируют постоянный трафик – как автомобильный, так и пешеходный. Это ухудшает экологию и снижает массу привлекательности такого рода отдыха.

Новая скоростная автодорога Джубга – Сочи пойдет в обход города Туапсе и поселка Лазаревское. Более того, именно с этих участков планируется начать масштабное и дорогостоящее строительство. Стоимость объясняется спецификой местности: горный рельеф и близость расположения природных охраняемых территорий и заповедников предполагает необходимость возведения ряда искусственных сооружений – тоннелей и путепроводов. Подрядчику предстоит в общей сложности возвести 43 моста, 27 тоннелей и несколько эстакад. Примерная оценка Минтрансом России стоимости строительства дороги составляет 2,4 трлн руб. Инвести-

ционные схемы проектов пока не рассчитывались, однако уже сейчас известно, что строить объект будут участками по мере выделения финансирования. И скорее всего, это перспективы уже после 2035 года.

Магистраль Джубга – Сочи является лишь одним из ряда перспективных автодорожных проектов в Краснодарском крае, который получил название «Южный кластер». Еще два объекта в его составе – это скоростные автомобильные дороги Джубга – Новороссийск протяженностью 84 км и Горячий Ключ – Джубга протяженностью 46 км. В настоящее время обсуждается возможность их включения в Комплексный план модернизации и расширения транспортной инфраструктуры до 2024 года. Как говорят эксперты, ввод в строй всех элементов «Южного кластера» благоприятно повлияет на развитие Сочи и всего Черноморского побережья. Особенно это актуально для Туапсинского района – самого напряженного участка на существующей трассе. Если проект будет реализован, добраться от Джубги до Сочи можно будет за час.

Юго-западная хорда

При реализации заявленных государством планов по строительству коридора Запад – Восток и масштабной модернизации дорожной сети Черноморского побережья Краснодарского края логичным становится следующий шаг – связать эти центры. О важности проекта для будущего страны говорит тот факт, что в сентябре 2020-го Президент России Владимир Путин поручил Правительству РФ проработать проекты развития автострад и железных дорог, ведущих к Черноморскому побережью. В частности, речь идет о юго-западной хорде, которая соединит Екатеринбург и Краснодар. Предполагается, что скоростной транспортный коридор протяженностью 1600 км пройдет через Набережные Челны, Тольятти, Саратов, Волгоград, Краснодар.

Новая магистраль позволит существенно сократить время в пути: от

Урала до Черноморского побережья можно будет добраться, сэкономив порядка 10 часов (сейчас на это уходит 43 часа). Есть и другой, не менее важный интеграционный эффект: трасса обеспечит транспортную доступность соседних регионов, станет дополнительным стимулом экономического развития для Казанской, Нижнекамской, Саратовской, Краснодарской, Волгоградской, Ростовской агломераций. Предпроектная проработка и проектирование хорды намечены на 2025–2030 годы, непосредственно работы по строительству и реконструкции предполагается провести в 2027–2035 годах. Планируется, что проезд по трассе будет платным. Стоимость и финансовая модель проекта пока не определены, Госкомпания рассматривает возможность привлечения средств Фонда национального благосостояния, федерального бюджета, частных инвестиций.

Автодор на сегодня является крупнейшим в России оператором платных скоростных автомагистралей. Многолетний опыт и наработанные компетенции по реализации крупных инфраструктурных проектов становятся все более актуальными и востребованными в свете не только поставленных перед экономикой задач, но и новых рисков. Если все заявленные планы осуществляются, то в горизонте 2035 года и далее скоростными магистралями будут охвачены 44 региона Российской Федерации, на территории которых проживают порядка 75% населения страны. Новая дорожная сеть позволит значительно ускорить как пассажирские, так и транспортно-логистические потоки. К примеру, время в пути от границы Белоруссии до границы с Казахстаном сократится с 27 до 18 часов. Непосредственно на строительстве будут созданы десятки тысяч рабочих мест, более сотни тысяч – в смежных отраслях: автомобилестроении, нефтехимии, электронике, транспорте, логистике, сфере услуг. Таким образом, строительство опорной сети скоростных дорог становится залогом развития экономики десятка регионов и страны в целом.

Над спецвыпуском работали:
Рафик Барсегян – директор по региональным проектам
E-mail: bars777–17@mail.ru

Юрий Бурылин – главный редактор
Людмила Изъюрова, Сергей Озун – специальные корреспонденты
Сергей Лебедкин – верстка
Фото – Госкомпания «Автодор»

Редакция газеты «Транспорт России» –
rustransport@mail.ru, goldasn@mail.ru