

2 ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Утвержден план

по подъему затонувших в акватории ДФО судов

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

До июля 2021 года Минтранс России совместно с Минфином России и Росимуществом оценят перспективы распространения полученного в Магаданской области опыта на другие субъекты Российской Федерации.

«При поддержке Председателя Правительства РФ мы подошли к решению проблемы, копившейся десятилетиями. Мы даем старт практическому проведению «генеральной уборки», расчистке акваторий страны от затонувших судов», – прокомментировала Виктория Абрамченко. Она отметила особую значимость таких работ как для экологии территорий, так и для целей экономического развития, повышения их туристского и рекреационного потенциала, обеспечения надлежащего судоходства и рыболовства.

Зампредседателя правительства отметила, что одновременно с этим до 1 марта 2021 года Минтранс, Росморречфлот, администрации морских портов и бассейнов внутренних водных путей вместе с регионами Дальневосточного федерального округа должны сформировать перечень затонувшего и подлежащего подъему имущества. До 1 апреля распоряжения о необходимости подъема оставшихся затопленных судов будут направлены в адрес известных собственников, которые должны будут обратиться к капитанам морских портов за установлением сроков и выдачей разрешений на подъем судов. Минтрансу поручено раз в год (с 1 марта 2022 года) направлять в правительство доклад о ситуации с расчисткой акваторий.

Кроме того, дорожной картой предусмотрено совершенствование законодательства в этой области. В частности, в период весенней сессии в Госдуму будет внесен проект федерального закона, предусматривающий установление порядка удаления затонувшего имущества. «С одной стороны, будут созданы условия для подъема оставшихся на дне кораблей, возмещения экологического ущерба, с другой – по недопущению таких вредных практик в перспективе со стороны владельцев судов. Затопление – это не утилизация, это создание кладбища кораблей, которое негативно влияет не только на экологию водных объектов, но и на экономическое развитие территорий. Собственники имущества должны нести ответственность за выведение из эксплуатации своих судов, и для этого будет сформулирован четкий порядок», – подчеркнула Виктория Абрамченко.

«Дорожная карта» принята по итогам рабочей поездки Михаила Мишустина на Дальний Восток. Тогда председатель правительства посетил рыбный терминал Магаданского морского порта, где, в частности, обсудил с местными жителями проблему утилизации затонувших судов.

Драйвер экономики

Подведены итоги совместной работы компании «РЖД» и Совета Федерации за 2020 год

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1–й стр.

Палатой регионов был одобрен закон об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, которым установлены особенности регулирования градостроительных, земельных и иных отношений в целях модернизации инфраструктуры.

Одобен пакет законов о защите инвестиций, который регулирует правоотношения в течение всего срока реализации проекта на основании соглашения о защите и поощрении капиталовложений. В целом создана правовая основа для комплексной работы по поддержке инвестиционной деятельности частных инвесторов, в том числе в рамках реализации национальных проектов.

Николай Журавлев подчеркнул, что рыночное размещение бессрочных облигаций ОАО «РЖД» стало новым для России инвестиционным механизмом. «В перспективе за счет развития рынка инфраструктурных облигаций можно привлечь финансовые ресурсы на строительство транспортной инфраструктуры в регионах, развивать государственно–частное партнерство», – отметил он.

Перед железнодорожной отраслью стоят новые масштабные задачи. Дальнейшее развитие российских железных дорог, обеспечение непрерывности и надежности цепей поставок остаются в числе приоритетов государственной политики. Для устранения имеющихся транспортных, логистических, инфраструктурных ограничений необходимы строительство новых железнодорожных путей, усиление пропускной и провозной способностей железнодорожных участков БАМа и Транссиба, ускорение строительства сетей скоростных магистралей. Большое значение также имеют формирование единой цифровой транспортно–логистической среды и развитие транзитных контейнерных перевозок через Российскую Федерацию.

«Эти приоритеты заложены в обновленном варианте Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, рассчитанного по некоторым федеральным проектам на десятилетие вперед. Отмену, что больше половины федеральных проектов транспортной части комплексного плана являются железнодорожными, что говорит о высокой значимости развития железнодорожного сообщения для национальной экономики», – сказал сенатор. – От налаженного скоростного межрегионального железнодорожного сообщения во многом зависит социально–экономическое положение регионов, их поступательное развитие, степень комфортности территории проживания, качество жизни наших граждан. Реализация транспортных программ имеет ключевое значение в обеспечении пространственно-го развития страны. «Ласточки» и «Стрижи», другие современные экспрессы, оборудованные по последнему слову техники, стали атрибутами современного, динамичного образа жизни».

Николай Журавлев, представляющий в Совете Федерации прошлогоскую область, отметил, что благодаря усилиям РЖД летом 2020 года по маршруту Москва – Ярославль – Кострома начал курсировать скоростной электропоезд «Ласточка». Теперь путь между Москвой и Костромой составляет четыре часа вместо шести, которые были ранее, а между Москвой и Ярославлем – три часа вместо четырех.

Совет Федерации традиционно держит на контроле вопросы развития железнодорожного комплекса и при необходимости готов оказывать поддержку в своевременной настройке отраслевого законодательства, заверил Николай Журавлев. В период весенней сессии 2021 года в СФ запланировано проведение парламентских слушаний «О реализации Инвестиционной программы ОАО «Российские железные дороги» и развитии отрасли железнодорожного машиностроения».

КОРОТКО

В 2021 году Казань получит 40 автобусов на газе от ГТЛК по «дорожному» нацпроекту.

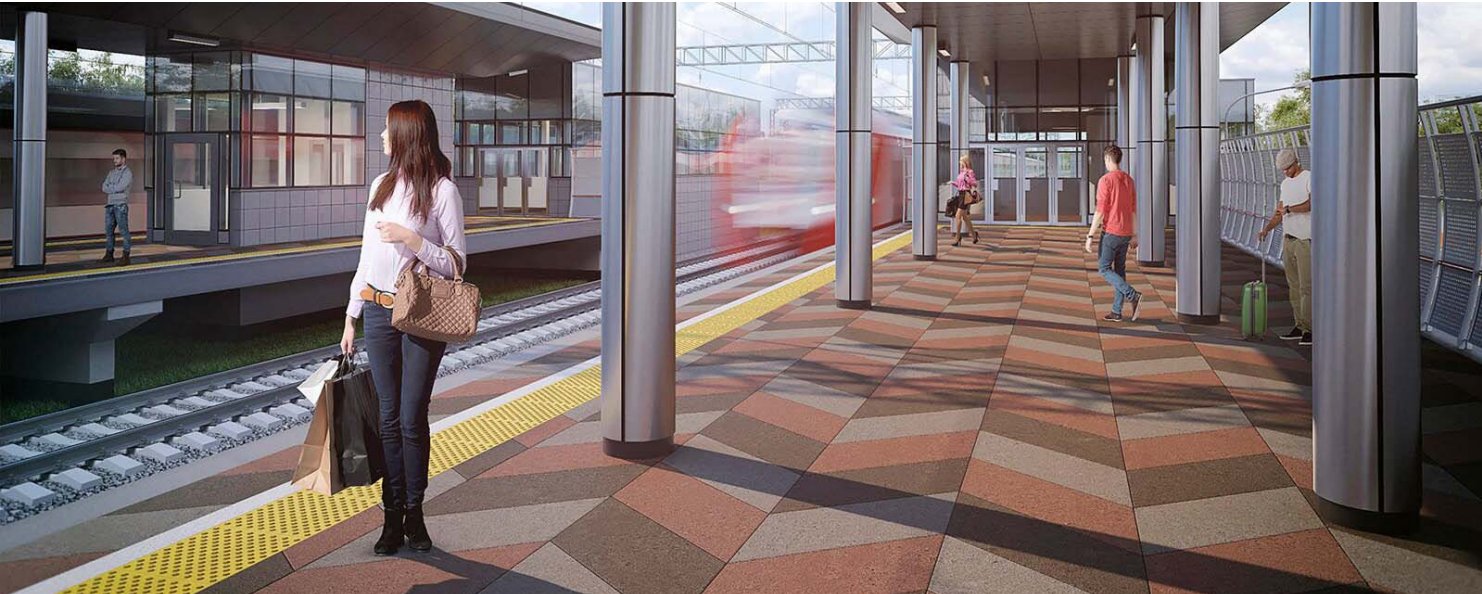
Дорога Короча – Губкин – Горшечное – Курск – Борисоглебск стала федеральной.

По трассам Северного морского пути за январь–февраль 2021 года перевезено 4,81 млн тонн грузов.

На судостроительном комплексе «Звезда» состоялась закладка очередного «зеленого» танкера типоразмера Aframax для АО «Роснефтефлот».

Из полустанков – в современные вокзалы

Как реконструируют станции будущего МЦД–4



РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Московские центральные диаметры – крупнейший стиличный проект в области железнодорожного строительства. Сейчас на маршруте будущего четвертого диаметра идет масштабная реконструкция.

Три железнодорожные станции Киевского направления Московской железной дороги, расположенные на территории ТиНАО, превратятся в современные пригородные вокзалы. Это остановки Кокошкино, Толстопальцево и Внуково. В будущем они войдут в состав четвертого Московского центрального диаметра (МЦД–4) «Киевско–Горьковский».

«Мы продолжаем активно развивать перспективный МЦД–4 «Киевско–Горьковский». В этом году планируем привести к новому стандарту наземного метро три станции на территории ТиНАО: Кокошкино, Толстопальцево и Внуково. Вместо обычных железнодорожных остановок здесь появятся современные вокзалы, они создадут основу транспортного каркаса Новомосковского административного округа. За счет реконструкции станции станут более современными и комфортными для пассажиров, а значит, повысится привлекательность округа», – рассказал заместитель мэра Москвы, руководитель департамента транспорта и развития дорожно–транспортной инфраструктуры Максим Ликсутев.

Работы на станциях уже начались. Здесь появятся новые платформы, а войти на вокзалы можно будет через современные надземные или подземные вестибюли с турникетами. На станциях установят электронные табло и обновленную навигацию. Для пассажиров также предусмотрены безопасные пешеходные переходы через железнодорожные пути. А укрыться от дождя, снега и ветра можно будет под защитными навесами. Их установят над платформами. Кроме того, вокзалы при-

ные переходы через железнодорожные пути. А укрыться от дождя, снега и ветра можно будет под защитными навесами. Их установят над платформами. Кроме того, вокзалы при-

ФАКТ

Три железнодорожные станции Киевского направления Московской железной дороги, расположенные на территории ТиНАО, превратятся в современные пригородные вокзалы. Это остановки Кокошкино, Толстопальцево и Внуково. В будущем они войдут в состав четвертого Московского центрального диаметра (МЦД–4) «Киевско–Горьковский».

способят для передвижения малоомобильных пассажиров. Закончить реконструкцию станций Кокошкино, Толстопальцево и Внуково планируют до конца 2021 года.

Общая длина будущего диаметра составит 86 километров. На нем будут 39 остановок. Конечными станциями станут Апрелевка Киевского направления МЖД и Железнодорожный Горьковского направления. С 18 остановок можно будет пересест на станции метро, Московского центрального кольца (МЦК) и других МЦД.

Современные комфортные поезда будут следовать с интервалами до пяти–шести минут в часы пик и без дневных перерывов.

Открытие движения по МЦД–4 улучшит транспортную ситуацию в 23 районах столицы с населением более 2,5 млн человек. Быстрее добираться до Москвы смогут жители подмосковных Апрелевки, Реутова, Балашихи, Железнодорожного и других расположенных рядом населенных пунктов. Время в пути для жителей Московской области сократится на 13%, а для москвичей – на 38%.

За счет перераспределе-

ния пассажиропотоков будут разгружены участки восьми линий метро: Кольцевой, Замоскворецкой, Калининско–Солнцевской, Филевской, Таганско–Краснопресненской,

станции Нижегородская (ранее – Карачарово) и ряд других остановочных пунктов.

Сейчас на будущем МЦД–4 развернуты работы по строительству третьего главного пути на участке Солнечная – Апрелевка и четвертого главного пути на участке Москва – Апрелевка. Кроме того, строятся соединительная ветка между Киевским и Белорусским направлениями, третий и четвертый главные пути на участке Курский вокзал – Каланчевская (с реконструкцией станции Каланчевская), а также четвертый главный путь на участке Курский вокзал – Карачарово. Помимо станций Кокошкино, Толстопальцево и Внуково, на Киевском направлении ведется реконструкция еще шести существующих, среди которых Матвеевская, Очаково, Лесной Городок, Переделькино, Апрелевка и Мещерская. Их постепенно откроют до конца 2022 года.

– увеличена частота движения пригородных поездов (их стало больше на 43 пары). Это на 41% больше, чем в 2012 году. Дополнительно создано на 41% больше пассажирских мест – более 159 тыс., интервалы движения в часы пик сократились на 33% – с 9 до 6 минут;

– открыт новый остановочный пункт Новопеределкино и запущено движение ускоренных электропоездов на участке Москва – Новопеределкино; – открыт транспортно–пересадочный узел «Солнечная»; – запущены дополнительные экспрессы по маршруту Москва – Нара – Москва;

– реконструированы остановочные пункты Победа, Мичуринец и Крекшино, открыт новый пригородный вокзал Санино.

Кроме того, на Горьковском направлении МЖД построили четвертый главный путь на участке Железнодорожная – Карачарово, реконструировали

станцию Нижегородская (ранее – Карачарово) и ряд других остановочных пунктов.

Сейчас на будущем МЦД–4 развернуты работы по строительству третьего главного пути на участке Солнечная – Апрелевка и четвертого главного пути на участке Москва – Апрелевка. Кроме того, строятся соединительная ветка между Киевским и Белорусским направлениями, третий и четвертый главные пути на участке Курский вокзал – Каланчевская (с реконструкцией станции Каланчевская), а также четвертый главный путь на участке Курский вокзал – Карачарово.

Помимо станций Кокошкино, Толстопальцево и Внуково, на Киевском направлении ведется реконструкция еще шести существующих, среди которых Матвеевская, Очаково, Лесной Городок, Переделькино, Апрелевка и Мещерская. Их постепенно откроют до конца 2022 года.

Продолжается строительство новых станций – Аминьевской и Минской. С их открытием пассажиры смогут пересаживаться на Солнцевскую и Большую кольцевую линии метро. Это позволит повысить популярность поездов Киевского направления, ведь сегодня есть только одна удобная пересадка – на Киевском вокзале. Два новых вокзала планируют открыть в этом году.

На будущей шестиклометровой соединительной двухпутной линии между Киевским и Белорусским направлениями МЖД возводится станция Тестовская, а в 2021 году начнется строительство еще двух новых станций, таких как Поклонная и Кутузовская. Благодаря этому количество пересадок с Киевского направления на метро увеличится до пяти. Помимо того, Киевское направление будет интегрировано с МЦК.

Официальный сайт мэра Москвы

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

К паводку готовы

специалисты ФГБУ «Канал имени Москвы»

Федеральное государственное бюджетное учреждение «Канал имени Москвы» готовится организованно встретить весенний паводок – 2021 при любом гидрометеорологическом сценарии и с этой целью выполняет ряд мероприятий на обслуживаемых гидротехнических объектах.

Специалисты учреждения проверяют готовность ГТС к безаварийной работе в период паводка, диспетчерские службы находятся на круглосуточном дежурстве. В установленном Росводресурсами порядке понижаются до заданных отметок уровни всех находящихся в ведении учреждения водохранилищ.

На самих гидротехнических сооружениях выполняются ремонтные в соответствии с утвержденными графиками.

Для контроля за предпаводковыми мероприятиями в целях оперативного руководства пропуском паводка в третьей декаде февраля учреждением будет сформирована Центральная паводковая комиссия, а в филиалах – местные паводковые комиссии.

Прошедшие на большей части ЦФО в последние недели рекордные по интенсивности снегопады повлияли на средний запас воды, аккумулированной в снеге на большей части территорий бассейнового водосбора. Так, по состоянию на 10 февраля на территории Тверской области запас воды в снеге превышал норму на 20%, на севере Московской области – был ниже нормы на 20%, в Рязанской области и на юге Московской области запас

воды в снеге превышал норму на 20–40%.

Прогноз о характере весеннего паводка в немалой степени зависит от состояния снежного покрова, который пока еще до конца не сформирован. При этом на характер развития и объем будущего паводка существенно влияет температурный режим. Так, при установлении в течение длительного времени положительных температур в ночное и дневное время таяние снежного покрова будет происходить стремительно, что приведет к созданию большой приточности с водосборной площади. Такой паводок принято называть дружным, и он будет отличаться ярко выраженным пиком и большими расходами через гидроузлы.

При выраженной разноплановости температурного

режима с положительными дневными температурами и подмораживанием ночью таяние снежного покрова проходит неоднородно. Паводок при таких условиях развивается медленно, не имея ярко выраженного пика, приточность низкая или средняя, такой паводок имеет существенно более растянутый по времени характер.

Администрация московского бассейна ВВП ежедневно отслеживает текущую гидрометеорологическую обстановку на всей обслуживаемой акватории и поддерживает постоянную готовность своих служб и специалистов к принятию оперативных мер по пропуску паводка любого характера.

Пресс–служба Росморречфлота

НОВОСТИ

Открыли навигацию

Суда Волжского пароходства открыли речную навигацию 2021 года. В южной части внутренних водных путей России первыми на работу вышли три теплохода, зимовавшие на судоремонтном заводе в г. Аксае: «Волго–Дон–5076» и суда проекта RSD44 «Капитан Афанасьев» и «Капитан Канатов». Об этом сообщает пресс–служба СК «Волжское пароходство».

Сухогрузы отправились в Ростов–на–Дону под загрузку зерном.

В пароходстве отметили, что в этом году начало навигации осложнено ледовой ситуацией на южных водных маршрутах страны.

Суда Волжского пароходства планируют встать под погрузку зерном в Ростове–на–Дону, затем отправятся в порт Кавказ для перевалки груза на морские суда.

Волжское пароходство в марте планирует ввести в навигацию еще семь сухогрузных теплоходов для перевозок зерновых грузов по южным водным маршрутам страны.

На Нижней Волге открытие навигации Волжского пароходства планируется в конце марта, на Верхней Волге – традиционно в конце апреля.

Сочи – в десятке лучших

Черноморский курорт попал в рейтинг городов мира с лучшей транспортной инфраструктурой

Специалисты популярного онлайн–сервиса для организации путешествий OneTwoTrip провели опрос среди путешественников и выяснили, какие города, по их мнению, могут похвастаться лучшей транспортной инфраструктурой. Аналитиками были опрошены 4200 туристов из разных стран.

Так, по итогам исследования лидером рейтинга стала Москва: 21% респондентов отметили удобство столичных автобусов, маршрутного такси и метро. Прагу назвали 6,4% туристов, Амстердам – 5,6%, Санкт–Петербург – 5,2%, Берлин – 4,9%. Барселону, Лондон и Стамбул отметили более 4% путешественников, а Сочи и Токио по 3%.

По мнению бывалых путешественников, по доступности транспорта город–курорт Сочи не уступает столице Поднебесной и, несмотря на непростые характеристики местного рельефа, предоставляет своим гостям удобные варианты транспорта.

Построят причал

Первый в Республике Марий Эл пассажирский причал на Волге планируют построить в Козьмодемьянске до 2024 года.

Данный проект входит в программу социально–экономического развития региона. Строительство пассажирского причала обойдется в 300 млн руб. Всего на реализацию индивидуальной программы в течение пяти лет в Марий Эл будет направлено свыше 12 млрд руб.

«Необходимость строительства причала в Козьмодемьянске вызвана отсутствием портовых сооружений на всем протяжении Волги в границах Марий Эл с учетом расположения вдоль русла реки пяти крупных населенных пунктов республики. Кроме того, отсутствие пассажирских причалов на указанной территории является сдерживающим фактором развития туристского инфраструктуры», – рассказали в организационно–аналитическом управлении главы Марий Эл. В настоящее время пассажирские перевозки осуществляют паромная переправа Козьмодемьянск – Коротни, а причальные сооружения имеют существенные ограничения по количеству и видам принимаемых судов и пассажиропотоку.

Земли для РЖД

Власти Москвы предоставят земельные участки в центре столицы для развития инфраструктуры РЖД, сообщила председатель Московстройинвеста Анастасия Пятакова. Площадки находятся на улицах Казакова и Золоторожский Вал.

«Планируется реконструировать участок Москва–Пассажирская–Курская – Москва–Товарная–Курская – Карачарово и построить дополнительные главные пути. Также появятся объекты железнодорожной инфраструктуры», – сказала Анастасия Пятакова.

Примерная площадь территории, предоставляемой в аренду на 6 лет, составит 0,38 га.

По сообщениям информационных агентств

Наш корр.

Себестоимость и целесообразность

Два примера проектов мультимодальных пассажирских перевозок

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Тема мультимодальности находит живой интерес у наших читателей. Пока рано говорить, с чем это связано. Ясно одно: транспортное сообщение все более походит на нейронные сети, каждая составляющая которых имеет свои отличия по протяженности, частоте, количеству узлов и многим другим характеристикам. Важными условиями создания либо закрытия мультимодального транспортного направления или его отдельного звена являются его себестоимость и, как следствие, окупаемость. Примерами региональных особенностей развития мультимодальных пассажирских перевозок с корреспондентом «ТР» поделился директор института транспортного планирования Российской академии транспорта доктор технических наук, профессор Михаил ЯКИМОВ:

– Ничего удивительного, что Москва является родоначальником большинства проектов в сфере развития транспортного обслуживания как в отдельно взятом городе, так и в крупной агломерации. Еще осталось в памяти многих людей совещание у Президента РФ Владимира Путина по поводу строительства в Москве новой ветки наземного метро. Можно сказать, что именно с этого совещания, проходившего в ноябре 2017 года, и берет свое начало система московских центральных диаметров, связывающая сегодня не только основные железнодорожные вокзалы столицы, но и отдаленные районы и пригороды Москвы и ближайшего Подмосковья.

Напомню, что самая первая ветка московских центральных диаметров МЦД-1 связала Одинцово и Лобню. МЦД-2 связала Нахабино и Подольск. В планах до 2025 года развитие системы московских центральных диаметров – организация транспортной связи между городами Зеленоград и Раменское, Пушкин/Королев и Раменское, Зеленоград и Подольск, Нахабино и Железнодорожный, Одинцово и Железнодорожный.

Проект московских центральных диаметров довольно многогранный. Его составляющей является не только развитие инфраструктуры, но и обновление подвижного состава, изменение расписания движения, изменение доступа к инфраструктуре для пассажиров и операторов.

Проект, следует сказать, затратный как по времени, так и по финансовым ресурсам. Он предполагает строительство новых железнодорожных линий на территориях, расположенных в непосредственной близости от центра города, внутри третьего транспортного кольца и на расстоянии 300 м от Садового кольца. Это участок железнодорожных линий, участок территории общего пользования, находящийся в створе действующей железнодорожной линии от Курского вокзала до платформы Каланчевская, вблизи площади Трех вокзалов.

Надо сказать, что Москва уже 10 лет последовательно отказывается от строительства и введе-



ния в эксплуатацию любых новых транспортных объектов в центре города, провозгласив в своей градостроительной политике приверженность к компактному и удобному городу, где преимущество имеет пешеход и основное

МНЕНИЕ

Пассажирский транспорт всегда будет разным, а пассажирские перевозки всегда останутся мультимодальными. И нет никакой необходимости возводить в эталон какой-либо отдельный вид транспорта, будь то трамвай, троллейбус, автобус или городская электричка.

внимание уделяется городской среде. Однако проект МЦД является очевидным исключением из существующей тенденции. На этапе строительства новых путей сносятся отдельные объекты недвижимости, жилые и нежилые дома; не только увеличивается количество железнодорожных путей, но и расширяется зона транспортной безопасности, вследствие чего из городского оборота выводится дополнительная территория, занимаемая под транспортную инфраструктуру. Строительство московских центральных диаметров (МЦД) еще в 2018 году оценили приблизительно в 155,4 млрд руб.

Многим может показаться, что существует некая тенденция, сформированная в первую очередь столичным правительством и руководством ОАО «Российские железные дороги», развития в центре города железнодорожного сообщения. Однако это не совсем так.

Если вернуться к осени 2017 года, то можно вспомнить еще одну встречу в Перми. Беседа состоялась между губернатором Пермского края Максимом Решетниковым (ныне глава Минкозразвития России) и Владимиром Путиным.

Речь на встрече шла о целесообразности эксплуатации участка железнодорожного пути общего пользования от станций Пермь

I и Пермь II так называемой Горнозаводской железной дороги, основанной еще в 1847 году. Губернатор Прикамья обратился к президенту с идеей закрыть движение по этому участку железной дороги, располагающейся

и Пермь II так называемой Горнозаводской железной дороги, основанной еще в 1847 году. Губернатор Прикамья обратился к президенту с идеей закрыть движение по этому участку железной дороги, располагающейся

между городской набережной и историческим центром города, с целью объединения набережной с центральной частью города Перми.

Основная идея губернатора была в использовании земель отвода железной дороги под нужды города, строительство общественно значимых культурных и рекреационных объектов, жилья и объектов притяжения, таких как краеведческий музей, Пермская галерея, оперный театр и другие.

Президент поддержал идею губернатора, в результате чего спустя два года вышел приказ министра транспорта РФ о закрытии железнодорожных путей общего пользования участка Пермь II – Пермь I, станций Пермь I, Пермь II Свердловской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Можно заметить, что при очевидном сходстве тем разговора и времени обсуждаемых вопросов существуют серьезные отличия в итоговых решениях. В первом случае в городе Москве принимается решение о строительстве новых железнодорожных линий в центре города. Во втором случае в городе Перми принимается решение о демонтаже железнодорожных линий.

Очевидно, что подобная ситуация требует более серьезного и подробного рассмотрения. Дело в том, что идеи губернатора Пермского края, а соответственно, и последующее решение

президента страны не являлись спонтанными. Мы имеем возможность узнать историю этого вопроса и вспомнить, что было за 5 месяцев до известной встречи руководителей в Перми. Именно тогда впервые в публичной плоскости, точнее, в кругу специалистов – транспортников, руководителей города Перми, Пермского края, Свердловской железной дороги и Пригородной пассажирской компании была озвучена идея ликвидации движения Пермской городской электрички на самом центральном ее участке.

Эта идея, надо сказать, первоначально вызвала искреннее недоумение как у руководства Свердловской железной дороги, так и у других участников совещания, в том числе и у проектиров-

щиков, транспортных инженеров, которые не сразу поддержали инициативу губернатора о закрытии транспортной инфраструктуры, тем более транспортной инфраструктуры большой провозной способности, уже расположенной в центральной части города.

Оценив реакцию специалистов, губернатор Пермского края не стал принимать поспешных решений и дал возможность руководству минтранса Пермского края совместно с транспортными экспертами и представителями Свердловской железной дороги попробовать найти выход из сложившейся ситуации и попытаться более эффективно использовать ресурсные возможности действующей железнодорожной ветки.

Вопрос, сформулированный губернатором, звучал примерно так: можно ли какими-то способами эффективно задействовать железную дорогу для удовлетворения транспортных потребностей жителей города?

Однако по истечении трех месяцев работ, включающих транспортное моделирование, прогнозирование, проектные экологические и инженерные расчеты, группе транспортных инженеров не удалось предложить губернатору сколько-нибудь реалистичную программу обновления транспортной инфраструктуры и создания мультимодальных транспортных сообществ, использующих данный участок железной дороги.

Дело в том, что на момент принятия решений на участке железной дороги Пермь I – Пермь II продавалось всего 4500 билетов. Соответственно, данным участком этой железной дороги пользовались ежедневно примерно 2500 жителей города. Рассматривая действующий железнодорожный путь Пермь I – Пермь II, можно увидеть, что линии городской электрички в черте города Перми по протяженности существенно отличаются от линий других систем транспорта и составляют 121 км против 881 км на всех остальных транспортных направлениях. Однако по занимаемой площади они вполне сопоставимы со всей улично-дорожной сетью и составляют 6 млн квадратных метров, а в пересчете на занимаемую площадь при перевозке одного пассажира железная дорога существенно превосходит все остальные виды транспорта. Превосходит в сотни раз, составляя около 1500 квадратных метров на одного человека против 9 квадратных метров на остальных видах транспорта. Очевидно, что данные городские территории под железной дорогой используются неэффективно.

Конечно, в этом плане руководство города Перми и Пермского края могло пойти по абсолютно понятному и простому пути. Могло за счет увеличения интенсивности железнодорожного движения существенным образом сократить маршрутную сеть го-

родского пассажирского транспорта общего пользования, в частности трамвайные и автобусные направления. Люди вынуждены были бы пересаживаться на городскую электричку и пользоваться услугами железной дороги за неимением ничего другого.

Однако имело смысл решить задачу, не ухудшая условия реализации своих транспортных корпоративных жителей города и края.

Такая задача имела решение, но чрезвычайно дорогое, требующее еще большего вывода территории общего пользования из городского оборота и инвестирования значительных средств в развитие других видов транспорта на подходе к данному железнодорожному участку (прокладка новых трамвайных линий, обустройство остановочных комплексов, развитие автобусного движения). Но даже эти мероприятия не позволили бы довести провозную способность железнодорожного транспорта до расчетных 30 тыс. пассажиров в час по одной линии.

На основании этих рассуждений и замечаний губернатор Пермского края в последующем принял решение и взял на себя ответственность перед президентом, обосновав необходимость закрытия, ликвидации данного железнодорожного участка.

Разные регионы и разные города имеют существенно отличающийся подход к землепользованию. Очевидно, это определяется историческими особенностями конкретного населенного пункта, его предназначением в масштабе отдельного региона и всей страны.

Существуют индустриальные города, есть города-курорты. Одни являются столицами крупных промышленных регионов, другие – центрами сельскохозяйственного производства. Все это накладывает свои ограничения на стоимость земли, особенно в центре крупных городов. Стоимость земли в свою очередь определяет возможность и целесообразность использования городских территорий под объектами транспортной инфраструктуры.

Наряду с такими объективными критериями оценки работы транспорта, как провозная способность, наиболее важным в современном городе является ресурсоэффективность той или иной системы транспорта. В первую очередь под ресурсами следует понимать объемы дорогостоящей городской территории, которую занимает инфраструктура. Кроме того, важными критериями являются объем и интенсивность влияния работы той или иной системы транспорта на качество городской среды, выбросы загрязняющих веществ, шумовое загрязнение территории. Все эти аспекты должны учитываться при выборе системы транспорта, которая была бы максимально эффективна в качестве конкретной транспортной связи в конкретном городе.

Такой выбор – это результат решения задачи оптимального распределения транспортного спроса по имеющемуся в распоряжении городского сообщества транспортному предложению. Ошибки такого выбора могут в настоящем и последующем привести не только к неэффективной работе той или иной системы транспорта, но и к существенным потерям качества жизни в городском сообществе.

Рассмотренные два подхода к функционированию и развитию железнодорожного сообщения в крупных городах позволяя сделать лишь один вывод. То, что подходит для одного города, не обязательно подходит для другого. Пассажирский транспорт всегда будет разным, а пассажирские перевозки всегда останутся мультимодальными. И нет никакой необходимости возводить в эталон какой-либо отдельный вид транспорта, будь то трамвай, троллейбус, автобус или городская электричка.

Записал Шамиль БАЙБЕКОВ

Новые ориентиры

В России планируется запустить масштабное развитие опорной инфраструктурной сети

В ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗЕ РОССИИ

Такое заявление начальник Главгосэкспертизы России Игорь Маньнов сделал в ходе заседания Совета государственной экспертизы. Он подчеркнул, что работа совета в 2021 году в первую очередь будет посвящена выстраиванию новой системы взаимодействия экспертных организаций со строительной отраслью, в которой экспертиза становится центром компетенций, вносящим действенный вклад в безопасное и эффективное строительство объекта.

«Государство нацелено на масштабное развитие опорной инфраструктурной сети, вокруг которой будет развиваться вся экономика. В ближайшее время инвестиционные планы будут переориентированы именно на создание инфраструктурных объектов, и конкретные параметры транспортной сети и основные точки развития постепенно станут понятны. В свете этой работы перед институтом строительной экспертизы ставятся новые значительные задачи. Мы сосредоточимся на создании региональных центров компетенций, в которых роль экспертизы будет значительно повышена. Начальникам филиалов Главгосэкспертизы совместно с руководителями региональных экспертных организаций необходимо будет отработать протокол информационного взаимодействия с регионами по всем этапам жизненного цикла объекта капитального строительства, начиная с системы предзапросов», – отметил Игорь Маньнов.

Глава ведомства также сообщил, что в ближайшие недели Главгосэкспертиза России запустит процесс расширения действующих ситуационных центров на Дальнем Востоке, в Северо-Западном, Южном и других округах страны, усилит работу по интеграции или включению регионов в единую цифровую платформу экспертизы.

На заседании совета Главгосэкспертиза России представила также собственную стратегию развития до 2025 года, одним из основных направлений которой стало развитие информационных технологий. При разработке документа учтены мнения и опыт всего экспертного института, а также задачи преобразования строительного комплекса, поставленные перед профсоюзом Минстроём России. Первый заместитель начальника Главгосэкспертизы России Вадим Андропов отметил, что стратегия формирует долгосрочный план развития ведомства с учетом взаимодействия со всей строительной отраслью.

«Необходимо прийти к управлению большим массивом данных, в том числе освоить BIM-технологии, перейти на машиночитаемые файлы, усовершенствовать процессы и технологии. Сегодня мы говорим о том, что нужно согласовывать задание на проектирование, завтра – уже об оценке эффективности проектов. Также мы продолжим работу по формированию новой системы ценообразования в строительстве и повышению качества проектной документации, что напрямую влияет на безопасность объектов», – рассказал Вадим Андропов.

Среди основных направлений развития, обозначенных в стратегии, – диверсификация деятельности, и в частности оказание услуг в рамках комплексного экспертного консалтинга, расширение перечня работ, вовлеченных участниками инвестиционно-строительного процесса и общества в целом, развитие системы обеспечения эффективности Главгосэкспертизы России, совершенствование корпоративной культуры и повышение кадрового потенциала.

Помимо обсуждения долгосрочных планов развития строительной экспертизы, участники заседания совета рассмотрели итоги работы института экспертизы за 2020 год. Заместитель начальника Управления организационного развития Главгосэкспертизы России Борис Булыгин и начальник Управления сопровождения проектов Главгосэкспертизы России Сергей Суэтин отметили рост числа заключений, загружаемых в ГИС ЕПРЗ, в сравнении с 2019 годом, что связано в первую очередь с включением в предмет экспертизы проверки достоверности определения сметной стоимости. «Всего за год были выданы 70,1 тыс. заключений, из них 47,6 тыс. выдали государственные экспертные организации. Количество положительных заключений составило 95%. Институт экспертизы увеличил объем заключений на 78%, госэкспертиза выросла почти в два раза, а негосударственная – в полтора. Основной драйвер роста – включение в предмет экспертизы проверки достоверности определения сметной стоимости», – сообщил Борис Булыгин.

Сергей Суэтин добавил, что в 2020 году в системе ГИС ЕПРЗ зарегистрировано 42 новые экспертные организации, на 10–11% выросло число разделов реестра, создаваемых без возврата на доработку. Кроме того, в ЕПРЗ созданы 982 раздела с экономически-эффективной проектной документацией для повторного использования. С 1 июня в эксплуатацию запущена модернизированная версия ГИС ЕПРЗ и обеспечен доступ для органов разрешительной деятельности, строительного надзора и операторов ГИС ОГД, по итогам чего в реестре зарегистрированы уже 97 организаций.

«С 26 июня 2021 года вводится в действие XML-схема документа. Информация об этом и сама схема опубликованы на сайте Минстроя России 26 декабря. В марте возможности подготовки заключений в XML-схеме будет доступна на тестовом контуре, и Главгосэкспертиза готова помочь всем экспертным организациям перейти к работе с новым форматом», – рассказал Сергей Суэтин.

Анализируя итоги работы в 2020 году, Игорь Маньнов заявил, что необходимо перейти от сбора данных к их содержательному анализу как в масштабах каждой экспертной организации, так и в деятельности всего экспертного института. «Необходим качественный анализ проектно-сметной документации 2020 года, чтобы понять, на каком уровне сегодня находится система проектирования в стране. Внутри Главгосэкспертизы мы, чтобы понять, по каким направлениям нужно усилить работу, оценили деятельность 400 организаций с точки зрения ошибок, допускаемых в проектах, взаимодействия с экспертами и другими участниками строительного процесса, по уровню компетенций руководства и персонала. Кроме того, нужно анализировать структуру самих объектов капитального строительства, в каких отраслях происходит рост или, наоборот, стагнация и в чем причины происходящего», – заметил Игорь Маньнов.

Также на площадке Совета государственной экспертизы участникам заседания рассказали о последних новеллах регулирования в сфере деятельности экспертизы, принятых в конце 2020 года и в 2021 году, а также о тех изменениях нормативно-правовых актов, которые только планируется принять.

В заседании приняли участие 268 человек, в том числе 34 члена Совета государственной экспертизы, руководство Главгосэкспертизы России и филиалов, а также сотрудники и руководители органов государственных экспертиз из 82 субъектов.

Пресс-служба Главгосэкспертизы России

КОРОТКО

Губернатор Камчатского края Владимир Солодов и заместитель председателя – член правления ВЭБ РФ Олег Говорун обсудили приоритетные проекты для региона в сфере развития инфраструктуры.

Томская и Кемеровская области обратятся в Минтранс России за получением субсидии для строительства межрегиональной трассы Томск – Тайга.

Три пригородных вокзала появятся в Новой Москве в 2021 году. Они создадут основу транспортного каркаса Новомосковского административного округа.



Мост стратегического значения

поручено построить на год раньше срока

ПЕРСПЕКТИВА

В 2022 году начнется строительство второго моста через Обь в районе Сургута в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре. Он соединит восточную обходную дорогу с другим берегом.

По предварительным подсчетам, потребуются свыше 40 млрд рублей.

На сегодняшний день существующий мост через Обь в районе Сургута является единственным, обеспечивающим автотранспортное сообщение Югры с другими территориями УрФО и России в целом. Перегруженность моста превышает нормативный показатель в 2,5 раза, и он не выдерживает возрастающий трафик, поэтому было принято решение о строительстве второй переправы, которая по-

может избежать транспортного коллапса.

Ранее сообщалось, что мост будет частью перспективного федерального транспортного коридора «Москва – Тюмень – Сургут – Салехард» в рамках формирующихся транспортных коридоров «Артика – Азия» и «Северный транспортный коридор».

Сейчас местным властям необходимо внести изменения в генеральный план и учесть в нем раз-

вязку, которая будет создаваться для организации транспортных потоков на мост.

Напомним: проект будущего моста планировалось реализовать с 2021 года в составе Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и государственной программы РФ «Развитие транспортной системы».

В октябре прошлого года заместитель Председателя Прави-

тельства РФ Марат Хуснуллин в рамках встречи с губернатором Югры Натальей Комаровой поручил завершить возведение мостовой переправы до конца 2023 года, на год раньше, чем планировалось.

Губернатор округа Наталья Комарова сообщила, что 40% стоимости проекта будет обеспечивать бюджет ХМАО-Югры, 60% – бюджет РФ.

Наш корр.

4 IT–ТЕХНОЛОГИИ

«Новое электричество»

Перспективные технологии в области искусственного интеллекта обсудили в верхней палате парламента

В СОВЕТЕ
ФЕДЕРАЦИИ

В Совете Федерации прошло совещание на тему «Технологии искусственного интеллекта: перспективные разработки и примеры внедрения» с участием представителей федеральных и региональных органов исполнительной власти, компаний, заинтересованных в разработке и внедрении технологий ИИ. Мероприятие в режиме видеоконференции провел член Комитета СФ по экономической политике Алексей Синицын.

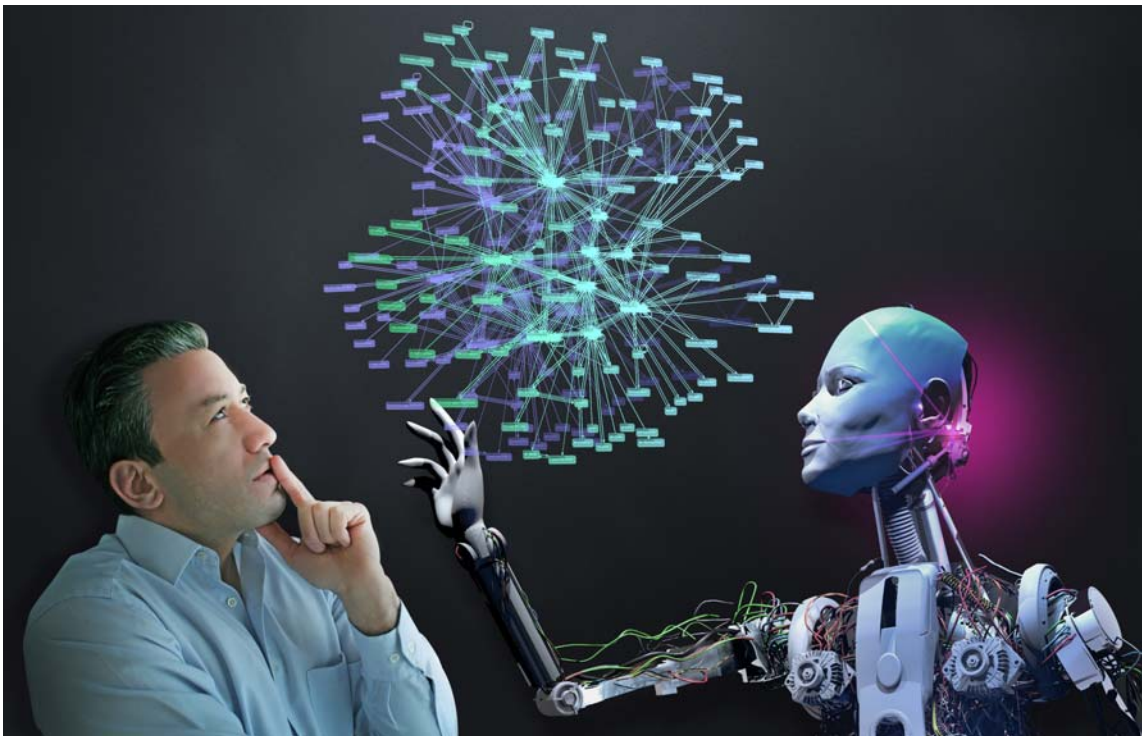
Искусственный интеллект не зря называют «новым электричеством». В последнее время наблюдается взрывной рост технологий, основанных на ИИ, в связи с чем многие государства мира форсируют разработку основ государственной политики в этой сфере.

Не является исключением и Россия. Указом Президента РФ от 10 октября 2019 года № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» утверждена Национальная стратегия развития искусственного интеллекта на период до 2030 года в целях ускоренного развития ИИ в Российской Федерации, проведения научных исследований, повышения доступности информации и вычислительных ресурсов для пользователей, совершенствования системы подготовки кадров в этой области.

В рамках национальной программы «Цифровая экономика» утвержден паспорт Федерального проекта «Искусственный интеллект». Распоряжением Правительства РФ от 19 августа 2020 года № 2129–р утверждена Концепция развития регулирования отношений в сфере технологий искусственного интеллекта и робототехники на период до 2024 года.

«Скорейшее внедрение подобных технологий позволит значительно повысить комфорт и безопасность наших граждан. Но важным вопросом остается такое законодательное обеспечение применения искусственного интеллекта, которое, с одной стороны, позволит претендовать на мировое лидерство в этой сфере, а с другой – минимизировать глобальные риски, связанные с широким его применением», – подчеркнул сенатор.

По словам заместителя министра цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Олега Качанова, все ведомства разрабатывают собственные цифровые сервисы, использующие технологии ИИ. Анализ показал, что востребованы три вида сервисов: чат-боты и голосовые помощники; системы электронного документооборота и работа с входящими обращениями; предиктивная (предсказательная) аналитика для построения прогнозов. «Эти централизованные компоненты нужны всем ведомствам. Два из них, возможно, будут реализованы в рамках электронного правительства, мы будем предоставлять ведомствам бесплатный сервис», – сказал Олег Качанов.



Образно говоря, кровь ИИ – это качественные данные. Как проинформировал Олег Качанов, в первом полугодии 2021 года будет запущен пилотный проект по созданию государственной фабрики данных, опре-

В настоящее время совместно с РЖД создается виртуальный полигон для систем управления, компьютерного зрения и аналитики беспилотных транспортных систем. «Когда ИИ в наборе с системами управляющего воз-

специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации – городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона «О персональных данных», который позволяет провести в Москве эксперимент по развитию ИИ. В рамках этого закона в городе создается специализированный правовой режим для прорывного развития технологий ИИ.

В настоящее время Москва занимает 10–е место в рейтинге готовности городов мира к внедрению ИИ. Город реализует более 20 крупных проектов с применением ИИ, часть из них касается транспорта. Это оптимизация движения автомобильного и железнодорожного транспорта, идентификация объектов и сложных маршрутов, автоматизированная система фиксации нарушений (МКФ), которые в режиме онлайн проверяют факт наличия оплаты за пользование каждым парковочным местом и др.

Интеллектуальные транспортные системы г. Москвы объединяют более 40 тыс. объектов транспортной инфраструктуры. «Это одна из крупнейших интеллектуальных транспортных систем в мире», – сказал начальник аналитического управления департамента информационных технологий города Москвы Дмитрий Онтоев. – Помимо умных перекрестков и светофоров, динамическая транспортная модель в рамках интеллектуальной транспортной системы проводит мониторинг речного транспорта, покрывая 100% акватории. Система распознает все суда, фиксирует нарушение скоростного режима и правил швартовки. Важная часть системы – камеры, отслеживающие нарушения правил дорожного движения. В местах установки камер мы фиксируем снижение числа ДТП на 30% по сравнению с периодом до начала их эксплуатации. Таким образом, повышается безопасность города».

Татьяна ЛАРИОНОВА,
обозреватель «ТР»

ФАКТ

Искусственный интеллект на транспорте прежде всего будет участвовать в обеспечении транспортной безопасности. Речь идет об интеллектуальных транспортных системах, системах управления воздушным движением.

деляющие единые требования ко всем ведомствам по работе с данными.

В таких отраслях, как транспорт, внедрение ИИ является наиболее перспективной технологией, отметил представитель Департамента цифрового развития Министерства транспорта РФ. Цифровая трансформация в отрасли связана с обработкой больших данных в режиме реального времени. Это в том числе обработка биометрических данных, интеллектуальное видеонаблюдение, аналитика по формированию грузовых потоков, транспортных балансов, предиктивная аналитика. Искусственный интеллект на транспорте прежде всего будет участвовать в обеспечении транспортной безопасности. Речь идет об интеллектуальных транспортных системах, системах управления воздушным движением.

Если говорить о развитии беспилотных транспортных средств, то наибольший экономический эффект беспилотные ТС принесут не в городских агломерациях, на инфраструктуре общего пользования, а в промышленном производстве (карьеры, производственные зоны), где проще регулировать нормативное законодательство. Также перспективное использование беспилотников связано с их применением в логистических цепочках на крайних километрах, в том числе по воздуху и по внутренним воздушным путям.

действия докажет свою адекватность в различных условиях применения, тогда можно будет его выпускать с экспериментальных площадок на дороги общего пользования», – пояснил эксперт.

Сегодня воздушные беспилотники тяготеют к городским агломерациям и работают в наименее отрегулированном воздушном пространстве. Прежде чем говорить о расширении применения в воздушном пространстве БПЛА, необходимо устройство корреспонденции между БПЛА и транспортно-логистическими центрами по выделенным маршрутам и направлениям. Завершаются оценка внутренних водных путей и создание электронных карт на основе технологии ГЛОНАСС, что позволит осуществлять точное позиционирование и автоведение беспилотных судов на внутренних водных путях.

Технологически очень многие страны подошли к тому, чтобы использовать беспилотные ТС на своей инфраструктуре, но юридически полноценного проработанного права нет ни в Японии, ни в ЕС, ни в США. «Возможно, наш закон об экспериментальных цифровых режимах станет инструментом, с помощью которого мы отработаем технологию, общественные отношения, распределим ответственность», – заключил представитель Минтранса.

24 апреля 2020 года был принят ФЗ № 123 «О проведении эксперимента по установлению

Взаимовыгодное партнерство

будут развивать АО «ГЛОНАСС» и Калужская область

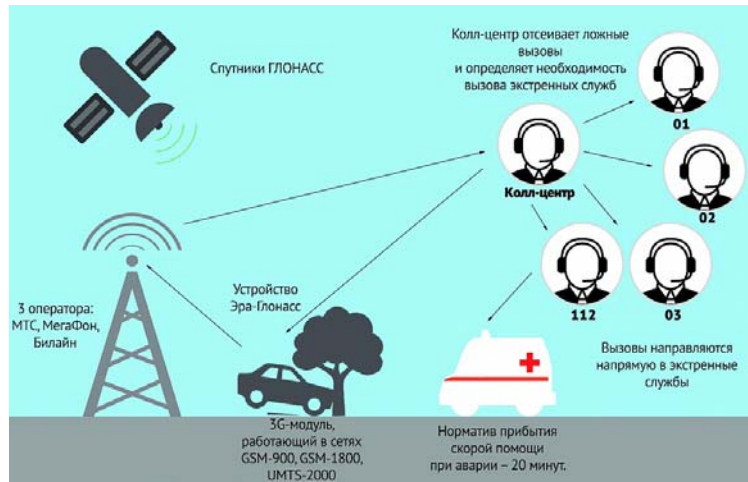
СОТРУДНИЧЕСТВО

В январе 2021 года заключено соглашение о сотрудничестве между акционерным обществом «ГЛОНАСС» (оператором ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС») и правительством Калужской области. Документ подписали генеральный директор АО «ГЛОНАСС» Игорь Милашевский и губернатор Калужской области Владислав Шапша.

Партнерство будет способствовать реализации одной из приоритетных задач региона – формированию условий для его развития за счет применения информационных и телекоммуникационных технологий как в бизнесе, так и в системе государственного управления.

В соответствии с Федеральным законом от 28 декабря 2013 года № 395–ФЗ «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА–ГЛОНАСС» (ч. 1 ст. 5.1 ФЗ № 395–ФЗ) создание государственных информационных систем (в том числе в рамках концессионных соглашений), при функционировании которых предполагается использование навигационной информации, осуществляется на основе обязательного использования информационного ресурса, программно-технических средств и технологической инфраструктуры ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС» в создаваемой информационной системе. Операторы находя-

щихся в эксплуатации информационных систем вправе использовать составные части ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС» при эксплуатации соответствующих информационных систем при наличии технической возможности такого использования. ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС» обеспечивает оперативное получение информации о дорожно-транспортных и иных происшествиях



на автомобильных дорогах в РФ, обработку этой информации, ее хранение и передачу в экстренные оперативные службы. Цифровая платформа, созданная АО «ГЛОНАСС» для функционирования и развития ГАИС «ЭРА ГЛОНАСС», служит основой для формирования различных сервисов в интересах гражданина, бизнеса и государства в транспортной, телекоммуникационной и IT-отрасли. АО «ГЛОНАСС» имеет компетенции для решения сложных технологических задач и опыт реализации масштабных государственных проектов.

Предполагается, что сотрудничество АО «ГЛОНАСС» и правительства Калужской области будет развиваться по следующим направлениям: – повышение безопасности дорожного движения, снижение смертности в результате ДТП на автомобильных дорогах, а также на водном и воздушном транспорте, в том числе за счет развития информационного взаимодействия с экстренными оперативными службами; – создание и развитие систем мониторинга транспорта и логистики для различных отраслей экономики региона;

– формирование интеллектуальных транспортных систем (ИТС) и дорожных сервисов, основанных на применении современных информационно-телекоммуникационных технологий; – создание и развитие систем координатно-временного, геодезического, картографического и гидрометеорологического обеспечения;

– интеграция созданных ИС с федеральными и международными системами; – реализация экспериментальных программ, исследований и пилотных проектов, в том числе в области высокоточного позиционирования; – разработка проектов нормативных правовых актов и нормативных технических документов в сфере навигационной деятельности.

Стороны также договорились совместно работать над повышением уровня информированности населения о возможностях ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС», а также над популяризацией навигационных технологий и возможностей их использования в различных областях хозяйственной деятельности.

Юрий ПАВЛОВ

«Умный транспорт»

становится доступнее для пассажиров общественного транспорта

ВНЕДРЕНИЕ

Запуск мобильного приложения «Умный транспорт» – тема обсуждения на совещании в администрации г. Дзержинска (Нижегородская область).

Его участниками стали представители управления цифровой трансформации администрации города, АО «Региональной навигационно-информационный центр Нижегородской области», национальный оператор информационно-коммуникационных услуг АО «ЭР-Телеком Холдинг», а также разработчики федерального мобильного приложения «Умный транспорт».

Приложение «Умный транспорт» позволяет отслеживать прибытие общественного транспорта на остановки города химиков и планировать свой график передвижения заранее, минимизируя таким образом время ожидания транспорта.

Приложение полностью синхронизировано с электронным табло «умной» остановки.

После ввода в эксплуатацию первой «умной» остановки были выявлены слабые места в работе системы обмена данными, которые совместными усилиями специалистов были устранены в максимально короткие сроки. В настоящее время приложение «Умный транспорт» функционирует в тестовом режиме для муниципальных маршрутов и доступно для скачивания пользователям, отметил начальник управления цифровой трансформации Данила Кочетов.

Задача местных властей – усилить контроль за корректной обработкой и передачей данных с системы ГЛОНАСС, установленной на муниципальном общественном транспорте, на электронное табло «умной» остановки и в приложение «Умный транспорт».

Таким образом, Дзержинск стал первым городом в Нижегородской области, где для удобства горожан введен обратный отсчет времени до прибытия на остановочный пункт маршрутных транспортных средств.

В этом году планируется установка десяти «умных» остановок, поэтому четкую синхронизацию данных между транспортом, приложением и остановкой важно завершить в ближайшее время, подчеркнул первый заместитель главы администрации городского округа Глеб Андреев.

В дальнейшем все новые электронные табло будут подключены к мобильному приложению «Умный транспорт». Это один из элементов трансформации транспортной системы Нижегородской агломерации, в которую входит и город Дзержинск.

Татьяна ЕЛАТИНА,
собкор «ТР»

Дзержинск, Нижегородская обл.

НОВОСТИ

И скорость, и качество

Оформить билеты в железнодорожных кассах поможет искусственный интеллект

Для повышения качества и скорости обслуживания пассажиров на вокзалах холдинг «РЖД» внедряет систему автоматического ввода данных паспорта в бланки билетов в кассах дальнего следования.

Для этого АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД») оборудует кассы программно-аппаратными комплексами на основе средств искусственного интеллекта. При оформлении билетов кассиру достаточно приложить документ к сканеру, и данные пассажира автоматически появятся на бланке проездного документа. Подобные комплексы

позволят значительно сократить время оформления билетов, минимизировать возможность ошибки при оформлении и повысить производительность работы кассиров.

Устройство способно за несколько секунд распознать данные не только российского внутреннего паспорта, но и заграничного паспорта, свидетельства о рождении, а также паспортов почти 200 стран мира. Это особенно эффективно при оформлении билетов гражданам других стран, так как в зависимости от страны выдачи паспорта и особенностей

самого документа поля с указанием имени и фамилии могут меняться местами и содержать несколько слов. Ранее, при ручном вводе, кассиру требовалось дополнительное время на определение правильной последовательности реквизитов в иностранном паспорте и корректности их ввода. Сейчас, вне зависимости от типа паспорта, весь процесс ввода данных занимает не более 5 секунд.

Компания получила 835 таких аппаратных комплексов. Они установлены на крупнейших вокзальных комплексах России.

Пресс-служба ОАО «РЖД»

Светящиеся столбы

Необычные светофоры появились на Южном Урале

Водном из городов Челябинской области автомобилисты заметили удивительное нововведение: там появились светофоры, у которых цвет меняет не только циферблат-указатель, но и сама опора, передает сайт cheltv.ru.

Такие необычные электронные регулировщики начали появляться на перекрестках в Магнитогорске. Таким образом, они еще больше привлекают к себе внимание,

буквально не оставаясь незамеченными для водителей – особенно в темное время суток. Светодиодная подсветка установлена на верхней части столба, удерживающего сам светофор над дорогой, ее цвет меняется точно в момент переключения сигнала.

Отметим, что такая инновация уже в течение нескольких лет используется, в частности, в Москве. По мнению специалистов, это помогает водителям

увидеть светофор еще издали, что особенно актуально в условиях сниженной видимости – например, сильного снегопада.

Напомним также, что в Магнитогорске еще в прошлом году начали внедрять систему «умных» светофоров, которые не просто регулируют потоки по заранее заданному алгоритму, но и отслеживают ситуацию в реальном времени, перестраиваясь и помогая создать «зеленую волну».

Наш корресп.

«Вестник ГЛОНАСС»

Средства уже вложены

На рынке беспилотников может появиться принципиально новый продукт

СТАРТАП

Стартап по производству беспилотных автомобилей Cruise получил от Microsoft (транснациональная компания по производству программного обеспечения для различного рода вычислительной техники) финансирование в размере 2 млрд долларов. Инвестиции доведут стоимость стартапа до 30 млрд долларов и сделают производителя ПО его официальным партнером, информирует интернет-площадка Self Driving Cars 360.

Чтобы раскрыть потенциал облачных вычислений для беспилотных транспортных средств, стартап будет использовать Azure, платформу облачных и периферийных вычислений. Поставщик ПО ставит целью коммерциализацию своих решений для автономных транспортных средств в больших масштабах, а также улучшение своих инновационных продуктов, ориентированных на клиентов, и обслуживание транспортных компаний по всему миру.

Таким образом, стартап получит столь необходимые средства для проведения исследований и (возможно, со скидкой) доступа к ресурсам облачных вычислений и приблизится к своей цели по запуску специализированного беспилотного автомобиля.

Когда большинство крупных технологических компаний заинтересованы в приобретении стартапов с беспилотными автомобилями или в реализации собственных инициатив в этой области, подход гиганта IT-индустрии, не требующий вмешательства, в конечном итоге может превратить компанию в лидера отрасли.

Беспилотные автомобили можно рассматривать как частный случай использования искусственного интеллекта. Каждая компания, использующая алгоритмы AI, а именно машинное обучение, должна объединить несколько ключевых элементов, чтобы получить возможность иметь жизнеспособную бизнес-модель:

– алгоритмы: компания должна либо использовать существующие алгоритмы машинного обучения, либо исследовать новые архитектуры, которые подходят для данной проблемы;

– данные: компания должна иметь надежную инфраструктуру, объединяющую разрозненные источники данных. У нее также должны быть способы сбора от клиентов и хранения свежих данных, чтобы продолжать поддерживать и настраивать свои модели и сохранять преимущество над конкурентами;

– вычислительные ресурсы: компании потребуется доступ к

большим вычислительным кластерам и специализированному оборудованию для обучения и обновления своих моделей машинного обучения, а также для обеспечения масштабного вывода на основе облака;

– таланты: компании нужны специалисты по обработке данных, инженеры по обработке данных и инженеры по машинному обучению для разработки и поддержки моделей искусственного интеллекта и исследования новых методов.

У Microsoft есть солидный стек AI и полный набор продуктов, которые подходят к этой категории. Например, служба компьютерного зрения компании работает на моделях машинного обучения, разработанных инженерами компании. Модели были обучены с использованием огромного хранилища данных обучения, разработанных инженерами компании. По мере того как клиенты используют сервис AI, они генерируют больше данных и меток для дальнейшего совершенствования моделей машинного обучения. Наконец, в облаке Azure есть специализированное оборудование для обучения моделей и их масштабной и экономической доставки.

Вместо того чтобы приобретать стартапы и тестировать автомобили в городах, транснациональная IT-компания осу-



Так уж устроена жизнь, что радостью люди делятся в близком кругу. В семье, с соседями, друзьями. Но случаются и исключения. У нас, к примеру, через газету благодарят водителя и кондуктора за возвращенный хозяйке телефон. А мамы с колясками и люди с ограниченными возможностями низко кланяются за пущенный в городе новый трамвай,

учитывающий их проблемы. Но чаще люди сообщают в редакцию о негативном. Когда трудно добраться детям до школы, когда сплошное бездорожье в родном переулке, когда транспорт снимают с маршрута, и не знаешь, как добраться до работы.

Вот такая сложная мозаика в сегодняшнем выпуске.

Мир не без добрых людей

Спасибо вам, водитель и кондуктор

ЧИТАТЕЛЬ
БЛАГОДАРИТ

Потерять телефон в наши дни – это как будто неожиданно оказаться на необитаемом острове. Ведь в мобильном сейчас все: контакты, работа, учеба. И тут его нет! Можно представить растерянность краснорки Натальи, когда она вдруг не нащупала в кармане свой сотовый. Паника, слезы. Кому звонить, куда, да и с чего? Прокрутила в голове весь свой маршрут: работа, остановка, маршрутка. И тут звонок. Водитель того самого автобуса № 36. Так и так, нашли ваш телефончик... Она не знала, как и благодарить за возвращенное блудного телефона. А потом взяла, да и написала в группу администрации города в соцсети обращение:

«Хочу поблагодарить от всего сердца водителя и кондуктора автобуса № 36 за то, что они оказались отзывчивыми и очень оперативно вернули мне телефон, который я по случайности выронила, когда ехала с работы. Мир не без добрых людей!»

Ни водитель маршрутки, ни кондуктор не считают себя героями. Просто сделали то, что должны.

– Благодарность – это приятно, но на самом деле наша заслуга небольшая, – сказал водитель 36-го маршрута Владимир Ситников. – Мы делали последний рейс, и внимательный пассажир нашел телефон на соседнем сиденье и передал его нам. Мы осознали, с владелицей, и по пути в гараж отдали его.

Мужчина признался, что подобные случаи совсем не редкость. Пассажиры порой оставляют сумки, пакеты, телефоны.

Все эти потери можно потом найти в диспетчерской или гараже.

В департамент транспорта и центральную диспетчерскую службу ежегодно поступает примерно 150–200 благодарностей в адрес экипажей городского транспорта.

– Больше всего пассажиры ценят вежливость и внимательность, чистые и опрятные салоны, – рассказали в пресс-службе мэрии. – Кондукторов часто благодарят за заботливое и участливое отношение: помощь при посадке или высадке, поиск свободных мест для пожилых пассажиров или беременных женщин, объявление остановок при необходимости. Водители ценят за плавное вождение, соблюдение расписания, подъезд вплотную к бордюрам на остановках и неравнодушие.

Ольга КОСТИНА
Красноярск

Безответственность

Почему жители должны ходить по «козьим тропкам»?

ЧИТАТЕЛЬ ЖАЛУЕТСЯ

В Ижевске на нашей улице – Архитектора Берша – снег не чистили с начала зимы. Поэтому мы, жильцы, с трудом передвигаемся по неочищенной дороге. Только администрация города не спешит с расчисткой данного участка.

Мы уже не раз обращались в администрацию города с просьбой расчистить съездной проезд между нашим домом № 1 и № 3/1. Но участок в порядок так и не приводится.

Еще 31 декабря обратились с просьбой расчистить проезд

между этими домами, но воз снега и ныне там. Об этом написали и в соцсети в раздел «Благоустройство Ижевска». В нашем доме располагается продуктовый магазин, их разгрузочная площадка для техники выходит на пешеходную зону вдоль дома. Магазин данную территорию не чистит. И администрация не чистит. Никому нет дела до нашей беды.

Из-за нерасчищенной дороги мы с трудом добираемся до остановки общественного транспорта.

Эта дорога – настоящее препятствие для нас. Как пробраться

сразу через сугробы к остановке? Мы даже «козью тропку» не можем найти, чтобы хоть как-то добраться до транспорта. Проезд взвозной, по нему ездят машины не только от нашего дома. Подскажите, куда еще нужно обратиться, чтобы обеспечить себе безопасное передвижение?

Просто обидно смотреть, как трассы для автомобилей очищены, а вот пешеходы вынуждены передвигаться по вытоптаным тропкам.

От неравнодушных жильцов
Галина ИВАНОВА

Ижевск

Диктаторский стиль

Как проходили общественные слушания

ЧИТАТЕЛЬ
ВОЗМУЩАЕТСЯ

Признаться, просто возмущена концепцией проведения общественных слушаний по благоустройству бульвара Славы, которые состоялись в здании ГДК.

В слушаниях приняли участие главный архитектор Уфы Олег Байдин, первый заместитель главы администрации Орджоникидзевского района города Игорь Трухневич, общественные активисты и жители близлежащих домов.

На встрече участникам собрания представили уже готовый проект благоустройства, а не карту с границами проекта. При этом в зале играла музыка, было достаточно шумно, из-за чего было плохо слышно выступающих. Я бы назвала подобное мероприятие «псевдововлечением».

Вот вам живая картинка. На мои вопросы о проведении социологических опросов главный архитектор ответил, что опрос нужен для тех, кто не может принять решение самостоятельно, а методика (Минстроя) – для грамотных. А его специалисты лучше знают, как проектировать. Все. Занавес...

А ведь на дворе – 2021 год. И Уфу продолжают проектировать специалисты с «диктаторскими» ценностями.

Адель АХМАДУЛЛИНА

Уфа

Однако эта история имела продолжение. На заявление своей однофамилицы отреагировала председатель профильной комиссии Общественной палаты РБ по инфраструктурному и территориальному развитию, вопросам безопасности, ЖКХ, транспорту и дорожному хозяйству Алия Ахмадуллина. Она по-

требовала провести обсуждения по правилам.

«К нам поступили обращения горожан о том, что общественное обсуждение по благоустройству бульвара Славы проводилось с нарушениями процедуры. Мы в Общественной палате будем добиваться исполнения и соблюдения процедуры вовлечения от муниципалитетов. То обсуждение, которое было организовано 25 января, не соответствует установленным рекомендациям», – отметила она.

Члены Общественной палаты Башкирии собрали экспертную рабочую группу в рамках комиссии по инфраструктурному и территориальному развитию, на повестке которой будет обсуждение наиболее острых городских конфликтов. В том числе будут инициированы новые общественные обсуждения по благоустройству бульвара Славы.

еся «гонка за пассажирами». Но в мэрии предложили альтернативу – безлимитные проездные более 50 руб. на одну поездку.

Рабочая группа рекомендовала департаменту рассмотреть возможность ввести безлимитные проездные с бесплатными пересадками и порекомендовать маршрутную сетью.

Сергей ВОЛКОВ,
общественник

Красноярск

Эксклюзив и инклюзив

Почему инвалидам и мамам с колясками понравился трамвай «Львенок»

ЧИТАТЕЛЬ
РАЗБИРАЕТСЯ

Люди с ограниченными возможностями по зрению, слуху, инвалиды-колясочники, а также родители с малышами в детских колясках в нашем городе опробовали новый трамвай. Если верить общественному мнению экспертов, то в целом он понравился горожанам. Однако на остановках низкопольный транспорт не дает им максимально реализовывать свои возможности.

«Львята», полученные Ижевском в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», стали перевозить пассажиров по маршруту № 10. Один из таких

трамваев протестировали люди с ограниченными возможностями, а еще и мамы с колясками.

Проверку вагона провели еще на остановке – с кнопки сигнала водителю, расположенной на третьей двери трамвая, предназначенной для пассажиров на инвалидной коляске.

Принимавший участие в тестировании Сергей Меркурьев, заместитель председателя УРОО «Благо», отметил, что трамвай комфортабельный и, что немаловажно, – красивый. «Кнопки как для связи с водителем, так и для открывания двери, – сказал он, – сделаны на такой высоте, что можно из любой коляски дотянуться. Видно, что при проектировании трамваев учитывали мнение и будущих пользователей».

Очень важно то, что практически с любым типом детской коляски можно войти в салон нового трамвая без необходимости раскидывать специальный пандус.

В процессе тестирования трамвая приняли участие и представители Ассоциации родителей детей-инвалидов (АРДИ), которые тоже остались довольны.

Эксперты также отметили, что вагон теплый, много мест для сидения, для проезда стоя в любой части вагона.

Представители Удмуртской организации Всероссийского общества слепых оценили еще и контрастное оформление поручней, ступеней, наличие кнопок с сигналом водителю, продублированных шрифтом Брайля, возможность услышать номер маршрута через аудиоинформаторы,

находясь на остановке. Председатель Удмуртской республиканской организации ВОС Василий Килин назвал «Львята» «инклюзивными трамваями», которые учитывают потребности разных категорий жителей города.

У общественных экспертов были и пожелания, которые необходимо учесть при эксплуатации вагонов в условиях нашего города. Самое главное из них – привести все посадочные площадки на остановках к единому современному стандарту, чтобы низкопольный транспорт мог максимально полно реализовать свои возможности.

Дарья АНТОНОВА,
руководитель сообщества
«Маматайм»

Ижевск

С риском для жизни

порой проходит дорога к знаниям

ЧИТАТЕЛЬ
ПОРАЖАЕТСЯ

Первые временные домики в районе железнодорожной станции Подъем, что в 25 километрах от Тюмени, поставили четверть века назад. Сейчас здесь облагоустроены около трех тысяч участков, входящих в состав семи садовых некоммерческих товариществ.

На сегодняшний день родители провозжат ребятшек в школу не через железнодорожные рельсы, а лишь до нового остановочного комплекса.

Когда разрешили прописываться на дачах, жизнь «среди берез» и вовсе забыли. Правда, до соседнего поселка Молодежный, где есть детский сад, ГАП, магазины, и далее до остановки пригородного транспорта на Тюмень жители «Нивы», «Фазенды», «Исток», «Лесника» и других СНТ, являя чудеса смекалки и бесстрашия, до сих пор добираются по доскам, уложенным между рельсами. Кроме того, им приходится пересекать рельсы под токами, припаркованными в отстойнике. Долгое время на этом участке Транссиба не было регулируемого переезда и удобного перехода. Не хочется рассказывать о трагедиях последних лет, скажу только, что частично решить многолетнюю проблему помогли, но поверьте, дети.

Статистика любит точность. В СНТ у станции Подъем постоянно живут 33 школьника. Учатся они в

Перевалово – селе, расположенном примерно в десяти километрах. Чтобы вовремя попасть на уроки, деревенские ребята сначала преодолевали действующие пути – точно-точно-точно

с ними перебирались через рельсы. При этом отправить первую смену нужно в семь утра, а вторую – в полдень. Ясно, что с таким графиком о работе в городе и мечтать нечего...

ФАКТ

Статистика любит точность. В СНТ у станции Подъем постоянно живут 33 школьника. Учатся они в Перевалово – селе, расположенном примерно в десяти километрах. Чтобы вовремя попасть на уроки, деревенские ребята сначала преодолевали действующие пути – точно-точно-точно как взрослые, а уже там, на остановке, дожидались желтого пазика.

взрослые, а уже там, на остановке, дожидались желтого пазика.

Помнится, когда-то давно школьный автобус собирал детей во всех СНТ. Но однажды водитель нарушил правила на регулируемом железнодорожном участке, и маршрут в итоге сократили – руководство РЖД не согласовало переезд через свой линейный объект. Правда, и организовать безопасный путь от вокзала, посчитав это экономически нецелесообразным ввиду малочисленности жителей и низкого автомобильного трафика.

Какое-то время родители самостоятельно, сокращая путь, водили детей мимо болота через редкий лесок до железнодорожной платформы и дальше вместе

Последний год наиболее активные мамочки добивались от РЖД и администрации Тюменского района решения проблемы. Удалось это только в конце прошлого года. Как пояснил нам глава Переваловского муниципального образования Владимир Лебедев, не так давно поменялись правила, и для продления маршрута школьного автобуса до СНТ оказалось достаточно установить некую триаду. Либо шлагбаум, либо гидравлический барьер, либо световую или звуковую сигнализацию. В итоге на переезде поставили светофор, а в самом Подъеме оборудовали остановку для школьного транспорта.

И вот результат. Еще осенью на этом месте было поле с рытвина-

ми, а теперь – асфальтированная площадка, тротуар, бордюры, остановочный комплекс. Первая школьная «газель» за местными ребятами не заставила себя долго ждать.

Как постоянно живущая за станцией Подъем мама второклассника, я такому исходу, конечно, рада.

Раньше до остановки школьного автобуса на другой стороне станции мы с сыном бежали через лес. Сейчас провожаю ребенка до нового комплекса и спокойно возвращаюсь домой. Подрастет – и вовсе один ходить будет. Теперь не страшно.

Но если «школьный вопрос» мы всем миром спустя много лет решили, то папы и мамы так и продолжают лавировать между составами. До установленного на переезде светофора от дальних СНТ примерно три километра. Еще три – до остановки у Молодежного. Многим, конечно, привычной выбирать заболоченную тропинку...

А это мой личный взгляд на проблему. Жизнь на нашей станции и правда не затихает даже на полчас. Сутками на путях стоят товарные составы. По три раза в день останавливается электричка оз. Андреевское–Тюмень–Ощепково. В теплое время каждый рейс привозит сотню дачников. Зимой во всех СНТ постоянно живут до 300 человек. Кто-то должен о них подумать и позаботиться.

Светлана НЕБЕРОВА

Тюмень

Погодный синдром

Помогут ли кроссовки с шипами на скользком тротуаре?

ЧИТАТЕЛЬ
ЭКСПЕРИМЕНТИРУЕТ

Братцы, уж таким я стал пугливым в нынешнюю зиму! И дело тут не в опасениях заразиться коварным ковидом. К пандемии я, коренной москвич, как-то попривык. Надеваю маску, где положено. Продвигаясь в толпе в переходах метро, стараюсь не чихать и не сморкаться. А вот на улицу из подъезда своего дома выбираюсь крадучись. Вышел, сделал несколько шагов, остановился. Огляделся по сторонам. Смерил прищепным взглядом сугроб, почти перекрывающий дворовый проезд. Бочком обошел рыхлое и скользкое препятствие, нырнул в арочный проем и оказался на тротуаре.

С тех пор как в небесной канцелярии что-то разладилось, снег над столицей выпадает не по уже привычному расписанию, а как-то хаотично, невпопад. Вот, скажем, сегодня небо ясное, как стеклышко, а уже ночью на город коварный циклон набрасывается. Ну и, понятное дело, граждан, которые по долгу службы со снегом бороться приставлены, оторопь берет: «Как же это так, совсем без предупреждения?!». Тем не менее за ночь коммунальные службы, навалившись гуртом, проезжую часть улиц успевают расчистить. Но почему-то часто так выходит, что с обочин дорог грязный снег вперемешку с реагентами попадает на тротуары.



Утром после снегопада там, как говорится, конь не валялся. Спешащие на работу москвичи вынуждены передвигаться по грязному месиву. Местами подтающим от реагентов снегом на тротуарах обнаруживаются заледеневшие слои прежнего снегопада. А такие ловушки научился ловко обходить стороной. Пробираясь между неожиданных препятствий в закатанной почти до колен джинсах. Лишь природная изворотливость помогает мне оставаться в вертика-

льном положении. Но не всем так везет. Не раз на моих глазах зазевавшиеся граждане оказывались распластанными на тротуаре. Чаще они, конечно, поднимаются сами, произнося под нос, а иногда и громко какие-то заклинания. Но на днях одна соседка на тротуаре поскользнулась и упала навзничь. Встать не смогла. На носилках в больницу ее увезли медики. Повреждение позвоночника. Жалко женщину. Долго ей теперь постельный режим соблюдать.

После того случая я решил купить себе в спортивном магазине кроссовки с шипами. Как вы думаете, спасут они меня от падений на скользких поверхностях? Или, может, лучше подстраховаться: взять отпуск да отсидеться дома до прихода весны? Но я все-таки надеюсь, что работники коммунальных служб расчистят тротуары от снега до весенней капели. Если, конечно, опять не напортачат в небесной канцелярии.

Сергей ЕРОШИН
Фото Ольги ВЛАДИМИРОВОЙ

Воинственная пенсионерка

И не менее воинственный кондуктор

ЧИТАТЕЛЬ НАБЛЮДАЕТ

Кондуктор одного из маршрутных автобусов Красноярских мощными пинками вытолкала пассажирку на улицу. Снятое очевидцами видео опубликовано в Telegram-канале.

На записи видно, как девушка со связкой билетов и аппаратом

для считывания транспортных карт борется с пожилой россиячкой без маски и бьет ее ногами, выгоняя из салона. Пассажирка пытается сопротивляться, но оказывается на улице. На следующих кадрах – сцена перед началом драки. Вот пенсионерка подходит к кондуктору, начинает высказывать ей претензии и машет перчатками перед лицом ра-

ботницы, после чего та начинает выгонять женщину.

В департаменте транспорта города уточнили, что пенсионерка была без защитной маски. Водитель согласно инструкции отказался продолжать движение. Кондуктор потребовала от россиянки выйти из автобуса, но та отказалась. Другие пассажиры призвали ее соблюдать правила

безопасности и даже предлагали ей деньги, чтобы она пересела в другой автобус. В итоге пожилая женщина стала вести себя агрессивно и начала провоцировать кондуктора. К сожалению, кондуктор поддалась на явные провокации пассажирки и применила в ответ физическую силу.

Лариса ФЕДОСЕЕВА
Красноярск

Чиновники отказались

вернуть маршрут автобуса

ЧИТАТЕЛЬ
КОНСТАТИРУЕТ

Жители нашего города предлагают вернуть 89-й маршрут автобуса, но в мэрии отказались это делать. Обсуждение состоялось на рабочей группе департамента транспорта.

Ко мне поступило несколько инициативных предложений от жителей вернуть 89-й автобус. Маршрут был от ДК «Кировский»

до поселка Таймыр через проспект им. газеты «Красноярский рабочий». Но в 2018 году его закрыли, и теперь жителям правого берега приходится добираться до Высотной или поселка Таймыр с пересадками.

На рабочей группе департамента решили, что маршрут возвращать не будут, так как он может стать нерентабельным. Кроме того, дублирующие маршруты влияют на безопасность – у перевозчиков начина-

Против терроризма и экстремизма

В Москве обсудили правовой и технический потенциал для борьбы с угрозами транспортному комплексу

ФОРУМ

В Москве состоялся 26-й Международный форум «Технологии безопасности». Впервые мероприятие прошло одновременно в формате живого общения и в онлайн-режиме. На площадке «Крокус Экспо» были представлены стенды 50 участников рынка систем безопасности, а в конференц-залах комплекса прошли девять тематических конференций, охвативших все ключевые сферы в вопросах обеспечения безопасности.

Самым значимым мероприятием форума стала юбилейная, 20-я международная конференция «Терроризм и безопасность на транспорте», собравшая порядка ста участников в конференц-зале и более 50 специалистов в онлайн-режиме. Как отметил Андрей Мирошкин, генеральный директор ООО «Гротекс» – компании-организатора форума «Технологии безопасности», отраслевая значимость мероприятия, несмотря на ограничительные меры, подчеркнута участием в нем представителей министерств, ведомств, силовых структур, а также топ-менеджмента крупнейших промышленных предприятий, проектных организаций, инсталляторов и интеграторов.

В свою очередь модератор конференции, советник руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) Владимир Черток отметил, что 20-летний период проведения таких конференций свидетельствует о высоком авторитете мероприятия, ставшего платформой для общения специалистов и представителей индустрии безопасности на транспорте.

Основная часть конференции была посвящена вопросам законодательного обеспечения транспортной безопасности и практической реализации законодательства в этой области с акцентом на регионы Российской Федерации.

Главное – не навредить

Транспорт в силу своей специфики и социальной значимости всегда был привлекателен для совершения противоправных действий. Поэтому в нашей стране гарантом транспортной безопасности являются как государство, так и субъекты.

– Система мер для организации этой деятельности аналогов в мире не имеет, – отметил директор Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса России Анатолий Демьянов, выступая с докладом на тему «Реализация механизма «регуляторной гильотины» в сфере транспортной безопасности. Итоги. Новые задачи». – Мы не копируем чужой опыт, идем своим путем, совершенствуем систему с учетом влечения времени, изучаем нормативные документы, внося в них необходимые коррективы.

В рамках Федерального закона № 270–ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» была осуществлена инвентаризация нормативно-правовой базы в сфере транспортной безопасности с использованием механизма «регуляторной гильотины». В соответствии с постановлением Правительства РФ №1742 с 1 января 2021 года утратили силу 12 нормативно-правовых актов, касающихся Минтранса России. Сюда входят как правительственные постановления, так и ведомственные приказы. На смену им пришли более 40 нормативных актов. В частности, в октябре 2020 года правительством утверждены требования по обеспечению транспортной безопасности всех видов транспорта, транспортной инфраструктуры. Таким образом, на смену пяти требованиям пришли 15. Сделано это с целью диверсификации с учетом специфики работы каждого вида транспорта и с намерением минимизировать затраты, но не в ущерб безопасности.

В декабре 2020 года эти требования были приняты для дорожного хозяйства, объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, не подлежащих категори-



рованию, являющихся железнодорожными пассажирскими объектами пунктами. В том числе входящих в состав пассажирских и грузовых железнодорожных станций.

– Эти остановочные пункты вообще не подпадали под действие федерального закона о транспортной безопасности, – отметил Анатолий Демьянов, – они подпадали под действие закона № 35. И разница между станциями, вокзалами, остановочными пунктами приводила к дисбалансу. Поэтому на межведомственных совещаниях и было принято решение прийти к единому решению, которое бы устроило всех и с точки зрения системы безопасности, и с финансовой точки зрения.

Анатолий Демьянов напомнил и о постановлении Правительства РФ № 2344, утвержденном в декабре 2020 года «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)». Руководитель департамента коснулся также вопроса установок второго и третьего уровней безопасности, которые ранее действовали довольно длительное время и не отменялись. Теперь законодательство гласит, что второй и третий уровни безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств могут устанавливаться на срок не более 15 суток, а затем продлеваться или автоматически сниматься.

Проводя работу по совершенствованию нормативно-правовой базы в 2020 году, с учетом введенных ограничений мер из-за пандемии, Минтранс не имел возможности, как планировалось ранее, организовать встречи с представителями транспортной отрасли для широкого обсуждения этих вопросов. Тем не менее рабочие группы были созданы. Транспортники имели возможность общаться и обсуждать насущные вопросы в онлайн-режиме. Поскольку процедура принятия документов непростая, вместе с Минтрансом в согласовании документации приняли участие подведомственные министерству агентства, Ространснадзор, федеральные органы исполнительной власти, задействованные в этом процессе, Минфин, Минэкономразвития, ФСБ, МВД, ФАС и другие службы и ведомства. Дальнейшая цепочка работы с документами охватила довольно большой промежуток времени, за которое кое-что в транспортной отрасли успело измениться, и не все моменты были просчитаны наперед. Поэтому принято решение о создании в Минтрансе межведомственной рабочей группы по доработке всей документации и подгрупп по видам транспорта. Процедура оформления этой группы завершается, и одновременно уже ведется работа относительно железнодорожного и воздушного транспорта.

Как подчеркнул Анатолий Демьянов, анализ промежуточных результатов работы показывает необходимость более тщательного и детального подхода к защите от актов незаконного вмешательства в себя обеспечение безопасности таких важных объектов, как речные и морские порты, железнодорожные станции, автовокзалы, аэропорты, городской пассажирский транспорт, а также магистраль транспортников нефти и газа, дальнемагистральные автомобильные переезды и мосты.

Кому на руку COVID–19?

По мнению международных экспертов, на транспортных объектах или с использованием транспортных средств совершается до 70% террористических актов. За последние

В рамках формирования общих методов борьбы с терроризмом разработан ряд актов международного права, в том числе «Концепция антитеррористической деятельности на железнодорожном транспорте государств – участников СНГ». 6 ноября 2020 года на очередном заседании глав прави-

АНАТОЛИЙ ДЕМЬЯНОВ:

Анализ промежуточных результатов работы показывает необходимость более тщательного и детального подхода к защите от актов незаконного вмешательства каждого вида транспорта с учетом разумности расходов. Расходы снижать нужно, требования, которые не имеют принципиальной важности, корректировать. Но, конечно же, все это не должно быть в ущерб безопасности.

пять лет произошло порядка 25% наиболее резонансных террористических атак. Эту печальную статистику привел заместитель руководителя Антитеррористического центра (АЛТ) государств – участников СНГ Жанат Сайполдаев. Он отметил, что транспортный комплекс издан находится в поле зрения террористов, поскольку совершаемый теракт имеет мощное поражающее действие и, что немаловажно, широкий общественный резонанс.

Коснувшись истории, Жанат Сайполдаев привел в пример первый теракт, связанный с угонем самолета, который был совершен в 1931 году в Южной Америке. В 1933 году впервые в истории гражданской авиации был совершен теракт, приведший к уничтожению авиалайнера в результате подрыва пронесенной на борт бомбы. В 50-х годах подрывы самолетов стали настоящим бедствием для ряда авиакомпаний.

Новый вызов мировому сообществу датирован 2001 годом, когда террористы захватили четыре самолета и использовали их в качестве управляемых бомб, протаранив Всемирный торговый центр в Нью-Йорке и здание Пентагона.

К сожалению, для государств СНГ наиболее резонансными терактами стали подрыв поездов «Невский экспресс» в 2009 году и в 2010 году два мощных взрыва на станциях московского метрополитена «Лубянка» и «Парк культуры». Жертвами теракта в аэропорту Домодедово, произошедшего 24 января 2011 года, стали 37 человек и более 170 получили ранения. Еще одна трагедия связана с взрывом на борту российского авиалайнера, выполнявшего рейс Шарм-эль-Шейх – Санкт–Петербург 31 октября 2015 года.

Террористическая активность сегодня характерна для таких государств, как Афганистан, Ирак, Сомали, где действуют, как правило, террористы–смертники. В этой связи актуальна координация деятельности компетентных органов СНГ, включающая в себя обеспечение безопасности таких важных объектов, как речные и морские порты, железнодорожные станции, автовокзалы, аэропорты, городской пассажирский транспорт, а также магистраль транспортников нефти и газа, дальнемагистральные автомобильные переезды и мосты.

постоянно совершенствовать технологии поиска и распознавания потенциальных террористов в пассажиропотоке с помощью инновационных технических систем визуального контроля, которые способны улавливать нестандартное поведение человека и сообщать об этом в режиме реального времени на пункты контроля служб безопасности.

Еще одним вызовом со стороны террористов стало использование в своих преступных целях беспилотных летательных аппаратов. Особенно они популярны в Ираке и Сирии. В феврале 2020 года в Москве было проведено пленарное заседание научно–консультативного совета при АТЦ СНГ, касавшееся современных технологий, противодействующих использованию робототехники в террористических целях.

В целом, по нашему мнению, профильные структуры государств – участников СНГ должны не только управлять транспортным комплексом своих стран, но и добиваться от эксплуатантов транспортных средств разработки и реализации мер по обеспечению безопасности на транспорте. Считаем, что участие нашего центра и других заинтересованных структур в организационных совещаниях, конференциях, семинарах, в том числе и в таком авторитетном ежегодном форуме, как «Технологии безопасности», будет и в дальнейшем способствовать подходу компетентных органов, практиков и общественности к комплексному решению проблемы обеспечения безопасности на транспорте, – резюмировал Жанат Сайполдаев.

Соблюдать баланс

Постоянное оснащение новыми антитеррористическими техническими средствами всей транспортной инфраструктуры и транспортных средств еще раз доказывает: самым защищенным звеном здесь остается человек. Таким образом, в первую очередь необходимо создать в обществе атмосферу тотального сознательного исполнения всеми гражданами всех без исключения международных требований и правил безопасности, атмосферу невозможности нарушения требований безопасности ни при каких обстоятельствах.

– Это и есть культура безопасности, – отметил советник руководителя Ространснадзора Владимир Черток, выступая с докладом на тему «Культура безопасности как основа государственной системы управления транспортной безопасностью». – Естественно, основой для нее является нормативная база, поскольку культура безопасности начинается для государства с наличия законодательных и нормативных актов. Как мы их сформировали, подготовили, как заложили в них все принципы безопасности, исходя из нашего опыта, зависит и результат.

Естественно, необходимо соблюдать баланс между обеспечением безопасности и развитием бизнеса, так как совершенствование системы безопасности можно довести до такого уровня, при котором бизнес работать уже не сможет. Но вместе с тем он прекратит свою работу, как только у бизнеса возникнут проблемы с безопасностью. Примеров в этом плане много. Многие компании после серьезного происшествия, связанного с транспортной безопасностью, сворачивали свою деятельность.

Владимир Черток остановился также на вопросах, связанных с терминологией. Сегодня понятия безопасности перевозок и транспортной безопасности поменялись местами. В качестве примера была приведена авиация, предполагающая соответствующую документацией. Так вот, если раньше основной в деятельности являлась безопасность перевозок, а о транспортной безопасности как о защите от актов незаконного вмешательства и террористических угроз говорили достаточно мало, то теперь приоритеты несколько изменились.

– В условиях новых рисков, а последний из них оказался самым тяжелым – это пандемия, мы уже имеем соответствующие директивы, в том числе Указ Президента России № 97 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в области обеспечения

химической и биологической безопасности на период до 2025 года и дальнейшую перспективу», – отметил Владимир Черток. – Я впервые вижу такой документ, который создан как инструкция. В подпункте 15 пункта 16 как раз и говорится о необходимости разработки и внедрения мер по предотвращению совершения террористических актов с использованием потенциально опасных химических веществ и биологических агентов. Говорится также и о повышении защищенности потенциально опасных химических и биологических объектов, мест массового скопления людей, включая общественный транспорт, остановочные пункты, в том числе станции метрополитена, переходы, вокзалы, аэропорты. Таким образом, в условиях вновь возникающих угроз, когда на первом этапе нет еще соответствующих технических средств, способных противостоять угрозам, ключевую роль играет человек, находящийся на досмотре. Повторюсь: это и есть культура безопасности. Однако пока мы не подключили к процессу население, не провели с ним соответствующую разъяснительную работу, в комплексе задачу решить будет невозможно.

Владимир Черток напомнил участникам конференции о том, что 3 сентября отмечается День солидарности в борьбе с терроризмом. И по традиции в первые дни учебного года в учебных заведениях проводят

встречи с молодым поколением, на которых специалисты рассказывают ребятам, как реагировать и вести себя, попав в чрезвычайную ситуацию. Очень важный момент здесь – наличие лидера, который, по крайней мере, предотвратит панику. Подобную практику было бы нелишне внедрять и среди курсантов, студентов учебных заведений, имеющих отношение к транспортному комплексу.

За консультацией в Минтранс

О практическом опыте в обеспечении транспортной безопасности в регионах на примере Мурманской области рассказал заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Виктор Тиховский.

– В рамках цифровизации транспортного комплекса Мурманской области разработаны и реализуются мероприятия по обеспечению транспортной безопасности в регионе, – отметил замминистра. – Мурманская область не является получателем межбюджетных трансфертов для внедрения ИТС в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», поскольку агломерация небольшая. Тем не менее мы полностью приняли на себя построение единой платформы транспортной системы и с 2020 года движемся в этом направлении.

В прошлом году в регионе были внедрены система диспетчеризации пассажирского транспорта, модуль «цифровой двойник». В этом году идет пополнение нормативно–справочной информации, осуществляется прорисовка всей дорожно–транспортной сети и транспортной инфраструктуры. Прорабатываются возможности увязки общественного транспорта «цифровым двойником», возможности цифровой аналитики при использовании средств видеонаблюдения как на транспортных объектах, так и в муниципальных образованиях Мурманской области. Немаловажным является наличие средств видеонаблюдения в салонах транспортных средств, благодаря которым в единую региональную систему поступают все данные.

– В 2021 году планируем влиться в так называемую интеллектуальную транспортную систему Российской Федерации, которая является главной цифровым хранилищем большей части данных, используемых при обеспечении транспортной безопасности. Активная работа ведется с Минтрансом России, с РОСДОРНИИ, где мы получаем необходимому консультацию, каким направлениям уделять больше внимания с целью скорейшей их реализации для обеспечения транспортной безопасности, – подчеркнул Виктор Тиховский.

НОВОСТИ

Задержание за три секунды

Транспортный комплекс Москвы считается самым крупным в России и одним из крупнейших в мире. К примеру, ГУП «Московский метрополитен» (ММ) эксплуатирует 525 объектов транспортной инфраструктуры и в соответствии с Федеральным законом №16–ФЗ «О транспортной безопасности» все эти объекты категорированы. Обеспечение безопасности метрополитена осуществляется комплексно с соблюдением всех требований действующего законодательства.

Метро Москвы имеет собственное подразделение транспортной безопасности. Каждую смену на объекты ММ и МЛЦ выходят 1,2 тыс. сотрудников подразделений. Это инспекторы досмотровых зон, подразделений быстрого реагирования, операторы пунктов по обеспечению транспортной безопасности. Для обучения и повышения квалификации личного состава создан собственный учебный центр.

Как отметил заместитель руководителя департамента транспорта и развития дорожно–транспортной инфраструктуры города Москвы Александр Гараков, на данный момент прошли обучение и допущены к работе в метрополитене 6,5 тыс. работников подразделений транспортной безопасности.

Ежедневно дополнительный досмотр проходят порядка 500 тыс. пассажиров, обследуются 250 тыс. единиц багажа, выявляются 800–900 потенциально опасных предметов. На территории ММ и МЛЦ функционируют около 96 тыс. камер. Более 14 тыс. входят в интеллектуальную систему видеонаблюдения. С 1 сентября 2020 года на всех турникетных линейках (порядка 5 тыс. камер) станций ММ и МЛЦ введена в эксплуатацию система биометрической идентификации лиц. С момента запуска системы на территории метрополитена были задержаны 793 лица, находящихся в федеральном розыске. Причем информация о таких гражданах поступает в полицию за три секунды. Введение в эксплуатацию системы биометрической идентификации позволило утрясть результат по выявлению лиц, находящихся в федеральном розыске.

В 2021 году на платформах станций будет проведена замена аналоговых камер на цифровые.

Что касается объектов ГУП «Мосгортранс», то их транспортную безопасность обеспечивает специальное подразделение предприятия, штат которого составляет 187 человек. На сегодняшний день в эксплуатации находятся семь объектов транспортной инфраструктуры: автовокзалы «Южные ворота», «Северные ворота», «Саларьево», «Центральный», автостанции «Орехово», «Варшавская», комплекс причалов Южного речного вокзала, «Южные ворота», «Орехово», «Варшавская» – категорированы, проведена оценка уязвимости, результаты которой и планы по обеспечению транспортной безопасности утверждены в Федеральном дорожном агентстве. Автовокзал «Северные ворота», правообладателем которого является ГУП «Московский метрополитен», и «Саларьево» внесены в реестр категорированных объектов транспортной безопасности с присвоением первой категории.

За 2020 год на постах досмотра объектов ГУП «Мосгортранс» досмотрены около 3 млн пассажиров, свыше 131 тыс. транспортных средств, более 64 млн единиц багажа и выявлено порядка 269 тыс. опасных предметов.

К чемпионату готовы

Общественный транспорт и объекты транспортной инфраструктуры Санкт–Петербурга практически полностью соответствуют международным требованиям в отношении транспортной безопасности. Это еще раз было доказано во время проведения спортивных и культурных мероприятий международного значения, таких как чемпионат мира по футболу FIFA 2018 года, а также в ходе подготовки к планируемому на лето 2021 года чемпионату Европы по футболу. Несколько игр первенства пройдут в Северной столице.

К числу объектов транспортной инфраструктуры, задействованных при проведении международных спортивных мероприятий, относятся 72 станции ГУП «Петербургский метрополитен», пять железнодорожных вокзалов Северо–Западной региональной дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД», автовокзал СПб ГУП «Пассажиратранс», аэропорт «Пулково» ООО «Воздушные ворота Северной столицы» и АО «Пассажирский порт Санкт–Петербург «Морской фасад».

По словам заместителя председателя Комитета по транспорту Санкт–Петербурга Андрея Велесевича, в числе технических средств, установленных на объектах транспортной инфраструктуры Санкт–Петербурга, – системы интеллектуального видеонаблюдения, рентгеновские телевизионные установки, аппаратура радиационного контроля, стационарные арочные и ручные металлоискатели и др.

Защита аэропорта Пулково осуществляется силами собственного аккредитованного подразделения транспортной безопасности, а защиту ГУП «Петербургский метрополитен» и пяти железнодорожных вокзалов обеспечивают силы как собственного, так и привлеченного подразделения.

Защита порта «Морской фасад» и автовокзала Санкт–Петербурга осуществляется аккредитованными подразделениями транспортной безопасности на основании договора.

Страницу подготовил
Валерий БУДУМЯН,
обозреватель «ТР»

Альтернативный маршрут

Может ли им стать разрушенная во время войны железная дорога?

ИСТОРИЯ
И СОВРЕМЕННОСТЬ

В середине февраля текущего года исполняется 105 лет со дня завершения строительства железной дороги Псков – Гдов – Нарва (Ивангород). Примерно в то же время (1916–1917 годы) в условиях Первой мировой войны от Пскова через Опочку и Идрицу вдоль линии фронта была проложена рокадная железная дорога до Полоцка. Таким образом, в разгар военных действий разнесенные в Полоцке огромные армейские склады с оружием, боеприпасами и интендантским имуществом через Псков (ст. Березки) были связаны железнодорожным сообщением с Петроградом. Можно только восхищаться профессионализмом военных стратегов и инженеров, сумевших в рекордно короткие сроки в условиях военного времени построить протяженную железную дорогу вдоль северо-западных рубежей Российской империи.

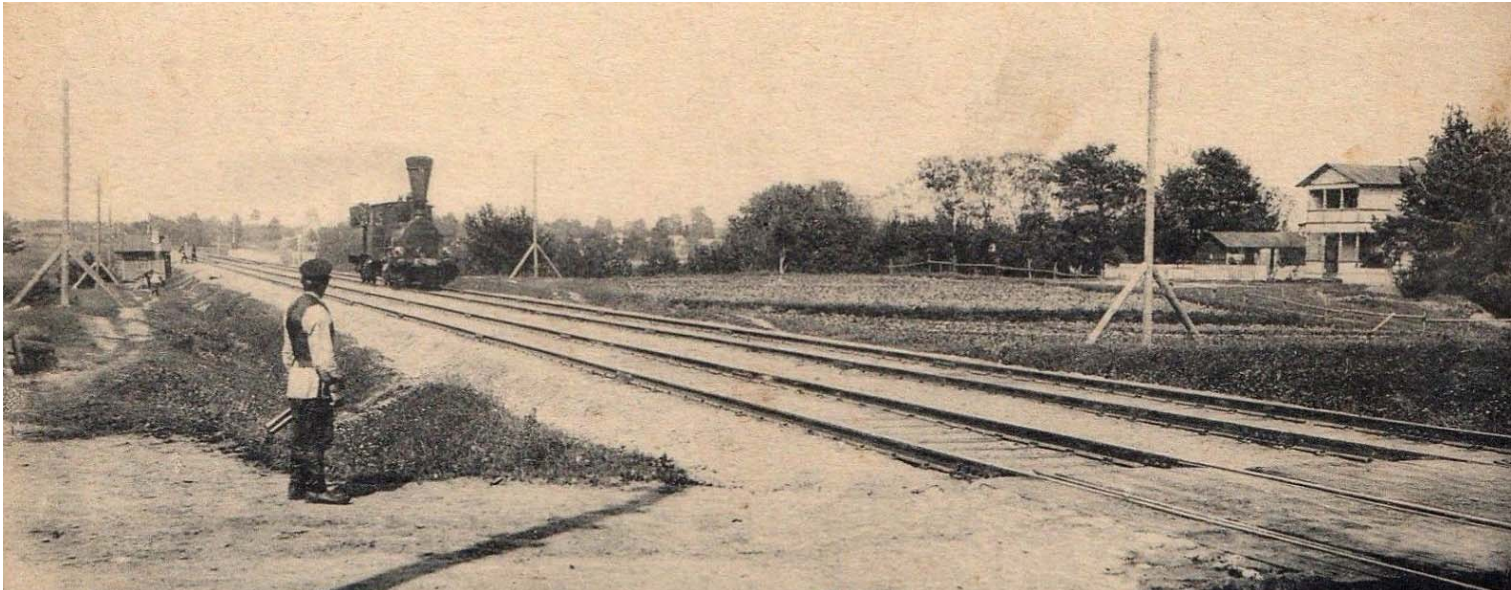
Две версты в день

Итак, создание этой железнодорожной линии предопределила Первая мировая война. Когда она началась, для защиты Петрограда и проведения военных операций на северном направлении русскими войсками был образован Северный фронт. Для его нужд, улучшения маневрирования войсками и понадобилось строительство железнодорожных линий Полоцк – Идрица – Опочка – Псков и Псков – Гдов – Нарва, которые вместе образовали крупную рокадную магистраль.

Прокладка ветки, связывающей Псков и Нарву, началась в 1915 году. Работы проводились силами сотрудников Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги под руководством инженера Н. Новокуинского. Ежедневно на объекте было задействовано до 6000 рабочих и 1500 единиц грузового транспорта – подвод. Кроме того, начальником инженерных сооружений Северного фронта на строительство «железки» было прикомандировано 300 военнослужащих. Строительство велось с двух сторон: от Пскова и от Нарвы, в среднем производительность составляла две версты в день. Смывка состоялась 15 февраля 1916 года, а уже 1 апреля по линии начали курсировать грузовые поезда. В сутки проходило до 25 составов.

На железной дороге насчитывалось 60 охраняемых и 116 неохранных поездов, 11 казарм и 19 полуказарм. На станции Гдов имелось паровозное депо на три стойла, в Нарве – на два. На линии работали 25 дорожных мастеров, 139 стрелочников, 179 дорожных обходных сторожей. В 1917 году по маршруту Псков – Нарва было открыто регулярное пассажирское движение.

В годы Гражданской войны разрезд Поля на линии Гдов – Нарва стал ареной боевых действий. 13 мая 1919 года вблизи этого участка подразделением Северо-Западной армии (объ-



единение Белого движения) почти полностью был уничтожен батальон 167-го стрелкового полка Красной Армии. В тот же день у деревянного моста через реку Глоссу (разъезд № 9) белыми были подорваны три бронепоезда красноармейцев и уничтожены 26 военнослужащих артиллерийской батареи РККА. После наступления в ноябре 1919 года Красная Армия вынудила войска армии Юденича отойти к Нарве, а позже в глубь Эстонии.

В 1920 году (согласно Тартускому мирному договору) Эстония объявила себя независимым государством. К ней отошла часть Кингисеппского района и Ивангород. На переезде Поля Ивангород-Нарвский железнодорожное сообщение прекратилось, и в 1920 году он за ненадобностью был разобран. Некогда транзитная дорога стала тупиковой, а ее конечным остановочным пунктом стал разъезд № 9.

В 1926 году в том районе было открыто богатое месторождение горючих сланцев, началось его промышленная разработка. Был построен рабочий поселок Сланцы. Возникла необходимость мобильного транспортного сообщения с Ленинградом. На месте бывшего разъезда № 9 в 1934 году появилась станция Сланцы-Товарные. К середине 1940 года была построена железнодорожная линия Сланцы – Веймарн, связавшая бывшую нарвскую дорогу с Ленинградом.

В августе 1940 года Эстония вошла в состав СССР. Однако железнодорожная линия Сланцы – Нарва после этого не была восстановлена. Во второй половине 1940 года железнодорожные составы со сланцем от ст. Рудничная до Ленинграда шли напрямую через Веймарн.

В годы оккупации

А потом началась Великая Отечественная война. В поселке Сланцы шла эвакуация населения. По железной дороге Сланцы – Веймарн вывозилось шахтное оборудование. Немцы в Сланцах были уже 16 июля 1941 года. Дорога Псков – Гдов – Сланцы – Веймарн – Ленинград оказалась в их руках. В течение первого года войны гитлеровцы исполь-

зовали трофейный советский подвижной состав для доставки грузов стратегического назначения, необходимых группе армий «Север», которая действовала в районе Ленинграда. Для этих целей немцами был восстановлен взорванный партизанами участок Гдов – Веймарн. Во время войны был также разрушен рельсовый путь Псков – Полоцк, проходивший по тер-

ФАКТ

Рельсовая война достигла таких масштабов, что в итоге немецкое командование приняло решение частично разобрать пути, а рельсы отправить в Германию на переплавку. В 1944 году при отступлении немецких войск железная дорога Псков – Веймарн была уничтожена. Во время войны был также разрушен рельсовый путь Псков – Полоцк, проходивший по территории нынешней Псковской области России и Витебской области Белоруссии.

Местными партийными работниками было создано несколько партизанских отрядов. За 1941 год было пущено под откос 23 эшелона. В результате весь подвижной состав был выведен из строя. Движение поездов по дороге прекратилось. В 1942 году линия была перешита гитлеровцами на европейскую колею (1435 мм). После восстановления движения поездов возобновилась активная партизанская деятельность.

22 июня 1942 года партизаны пустили под откос эшелон, следовавший из Пскова, также были подорваны прибывшая аварийная автодрезина из Гдова и паровоз ремонтного поезда. Минирование железнодорожных путей партизанскими группами у станций и разъездов Ямм, Гдов, Добручи, Боровик, Язбы, Глушь, Замогилье приводило к крушениям поездов, перевозивших боеприпасы, продовольствие, личный состав противника. Постоянно подвергалась разрушению участки верхнего строения пути, неоднократно взрывались мосты. За 1942 год на участке Псков – Веймарн на минах было подорвано 14 эшелонов.

Рельсовая война достигла таких масштабов, что в итоге немецкое командование приняло решение частично разобрать пути, а рельсы отправить в Германию на переплавку. В 1944 году при отступлении немецких войск железная дорога Псков – Веймарн была уничтожена. Во время войны был также разрушен рельсовый путь Псков – Полоцк, проходивший по тер-

ритории нынешней Псковской области России и Витебской области Белоруссии. В сентябре 1944 года Сланцевский район был освобожден от гитлеровцев. Участок железной дороги Гдов – Сланцы в короткий срок восстановили. По нему стал курсировать поезд Гдов – Ленинград. Весьма интенсивным было грузовое сообщение. По ветке в Гдов доставлялись удобрения, продукция сельского хозяйства, уголь и нефтепродукты. А вот восстановление участка дороги Псков – Гдов было на неопределенное время отложено.

После войны в Сланцы приехал фронтный, кадровый железнодорожник А. Кустов, затем – машинисты паровоза Б. Розов, Я. Кузьяков, П. Семенов, С. Игнатов. Они отремонтировали старую технику. Так был налажен вывоз со станций Рудничная и Сланцы вагонов со сланцем. Алексей Кустов был не только классным железнодорожником, но и самоучкой-музыкантом (руководил в клубе «Победа» духовым оркестром). Оркестр на протяжении многих лет открывал городские демонстрации на 1 Мая и 7 Ноября.

Самые большие объемы грузов отправлялись со станций Рудничная и Сланцы в 60–80-е годы прошлого века. В основном это был сланец, а также цемент, железобетонные изделия, щебень для строительства дорог. Общий грузооборот составлял около 20 тысяч тонн в сутки.

Там, где обрывается путь...

В 1975 году в связи с развитием промышленного района на северо-восточном окраине Пскова были построены станция Промышленная и большое количество подъездных путей на месте бывшей станции Запсковье нарвской железной дороги. После распада СССР грузоперевозки на участке Гдов – Сланцы резко пошли на спад, а затем прекратились. В настоящее время шахты в городе не работают (затоплены).

С 2009 года по маршруту Гдов – Санкт-Петербург 5 раз в неделю курсировал дизель-электропоезд ДТ1, который заменил на этом маршруте поезд с сидичими вагонами на тепловозной тяге. Но в октябре 2012 года в связи с нерентабельностью маршрут поезда был сокращен. Теперь он идет только до станции Сланцы. Надежды на возобновление движения поездов на участке Сланцы – Гдов пока нет, перегон фактически заброшен. Персонал станции Гдов сокращен, а сама станция закрыта и законсервирована.

Несмотря на то, что участок железной дороги Псков – Гдов был разрушен еще в 1944 году, ее следы сохранились и по сей день. В сторону Гдова от станции Запсковье (Промышленная) частично остался путь, заросший бурьяном. Практически на всем протяжении линии просматривается бывшая железнодорожная насыпь, местами используемая в качестве автодороги. Сохранились фундаменты некоторых зданий и платформ.

Восстановление железной дороги Псков – Гдов обсуждалось не единожды. Первые предложения поступили в Политбюро ЦК КПСС сразу же после войны, однако были отвергнуты «ввиду недостатка материалов верхнего строения пути». К вопросу о

серии ТЭ («Фрай»), затем их заменили советские паровозы серии Л. В 70–80-е годы движение поездов на Бологое–Полоцкой линии стало интенсивным. На Вентспилс (Латвия) и обратно шло большое количество наливных составов с нефтепродуктами. Пропускная способность станции Баталино в тот период достигала 60 вагонов в день. В отличие от грузового, интенсивного пассажирского движения на Бологое–Полоцкой железной дороге никогда не было. Здесь ходили две, летом – три пары пассажирских поездов в сутки.

После распада Советского Союза транзитное движение по линии прекратилось, многие сотрудники были сокращены, и линия пришла в упадок. Тем не менее на Бологое–Полоцкой железной дороге почти в первозданном виде сохранились многие сооружения. Эта линия является уникальным памятником истории железнодорожного транспорта, архитектуры, сформировавшейся вокруг нее более века назад, культуры и быта населения того времени. Памятниками деревянного зодчества являются сохранившиеся станции IV класса (Куженкино, Баталино, Фирово и другие). Их фасады с большими окнами украшены деревянными декором, здания имеют мансарды, увенчанные невысоким шпилем с флюгером. Историко-культурный интерес представляют

и многие другие придорожные постройки (водонапорные башни, сараи, путевые будки, кубовые). Помимо этого, на Бологое–Полоцкой дороге в большом количестве сохранилось старое железнодорожное оборудование. На линии до сих пор эксплуатируется жезловая система. В рабочем состоянии находятся паровозные колонки. Словом, дорога сохранила свою запредельную уникальность.

В наше время железная дорога на всем протяжении остается однопутной. Перегоны оборудованы полуавтоматической блокировкой. Из-за состояния путей скорость на многих участках ограничена. Линия переведена на дневной режим работы. В мае 2015 года было принято решение об отмене поезда Осташков – Москва (через Лихославль). С февраля 2016 года курсирование поезда Осташков – Санкт-Петербург (через Бологое) было переведено на особый график.

Таким образом, движение поездов дальнего следования по Бологое–Полоцкой железной дороге практически полностью прекратилось. Согласно расписанию по линии регулярно курсируют только пригородные поезда Осташков – Бологое, Осташков – Торжок, Осташков – Великие Луки, Великие Луки – Невель. С белорусской стороны ежедневно ходят две пары поездов Алеща – Полоцк. Сквозное грузовое движение практически отсутствует.

строительство железной дороги до Гдова возвращались и в новой России. Так, в 2004 году была разработана Концепция социально-экономического развития Псковской области на десять лет. В ней основное внимание было уделено развитию транспорта, главным образом железнодорожного. В документе предлагалось строительство электрифицированной железнодорожной линии, соединяющей Псков с Гдовом и электрификация участка Гдов – Сланцы – Веймарн, однако отсутствие инвестора не позволило приступить к реализации этого проекта.

Проект или прожект?

Обсуждался и межрегиональный проект по созданию транспортно-логистического коридора Псков – Гдов – Сланцы – Усть-Луга со строительством подъездных железнодорожных путей к портовым комплексам «Псков» и «Сторожинец». По мнению некоторых экспертов и представителей общественности, железнодорожное сообщение через Псков с выходом с одной стороны на строящийся крупнейший на Балтике порт Усть-Луга, а с другой – на центральные регионы России обеспечит растущий грузооборот порта. Восстановленная рельсовая дорога разгрузит железнодорожные узлы Санкт-Петербурга и Москвы, даст дополнительный толчок к развитию двух соседних регионов – Псковской и Ленинградской областей, позволит создать там новые рабочие места. К примеру, грузы из Узбекистана, Казахстана и Китая, которые сегодня переваливаются в портах Прибалтики, можно будет по более короткому пути перенаправить в порт Усть-Луга.

Все эти предложения пока что теория, ведь для воплощения таких масштабных замыслов нужны огромные средства, которых в бюджетах двух сопредельных регионов нет. Реализовать этот, безусловно, интересный проект можно было бы с использованием механизма государственно-частного партнерства. Но чтобы привлечь инвесторов, необходимо технико-экономическое обоснование, доказывающее, что проект для них экономически выгоден. Возможно, финансово участвовать в выполнении ТЭО согласятся и компании, работающие в порту Усть-Луга, для которых реализация проекта покажется экономически привлекательной.

Но не только это. Те геополитические реалии, которые сложились к настоящему времени в сопредельных с Россией государствах Европы, заставили некоторых экспертов и общественных деятелей вспомнить о построенной более ста лет назад и разрушенной спустя четверть века железной дороге. Может, пришло время восстановить этот железнодорожный маршрут? На эту мысль наводит недавно подписанное межправительственное соглашение России и Белоруссии о перевалке белорусских внешнеторговых грузов через порты РФ.

Туресты стоят, облокотившись на лверные ограждения раритетного речного корабля, который несет их в широкие волжские воды, к причалу города Конаково. Там их уже ждет микроавтобус. Он мчит в антимузей «Станция Дачная», который расположен в деревне Борщеве под Клином. На месте им оказывается обычный дачный участок. Его хозяин ведет за дом, где по периметру участка проходит узкоколейка.

«Дед был страстным охотником и часто ездил до леса на дрезине – тут было много путей в окрестностях, – говорит собственник участка. – А чтобы тестировать и чинить дрезину, сделал на участке собственное колесо».

Много лет дрезина стояла без дела. Но теперь это аттракцион, который приводит посетителей в восторг. Сегодня из проекта «Заповедные железные дороги» 29 маршрутов по всей России – как выходного дня, без ночевки, так и многодневные. Но автор проекта и его соратники хотят, чтобы в России появились так называемые heritage railway – исторические дороги, которые уже не используются по назначению, но сохраняются для туристов как достопримечательность. У РЖД есть программа для туристов, однако они используют действующие пути, по которым ездят отреставрированные поезда.

Можно было бы воссоздать узкоколейку под Переславлем-Залесским, вокруг Плещеева озера – тем более что там рядом находится частный Переславский железнодорожный музей. Рязанско-Владимирская УЖД, или Мещерская узкоколейка, была закрыта несколько лет назад, о ней писал еще Паустовский. Понятно, что историческая железная дорога – проект затратный, быстро не окупится. Но это вопрос времени.

Бизнес на ретро

Как реализуется проект «Заповедные железные дороги»

ТУРИЗМ

Десять пассажиров внимательно смотрят на пролетающие за окнами обшарпанные дома города Тверь. Но, в отличие от советских «панелек», они сохранили благородный вид и «атмосферность».

За атмосферой они сюда и приехали. Именно дикое место «с историей» отыскивает проект «Заповедные железные дороги», прокладывает маршруты и возит по ним тех, кто хочет нестандартного отдыха.

Автобус останавливается во Дворе Пролетарки – так в советское время стали называть городок Товарищества Тверской мануфактуры, основанной еще в XIX веке Саввой Морозовым.

Знаменитый фабрикант и меценат решил открыть прядильное производство в Твери после того, как через город проложили Николаевскую железную дорогу, соединившую Петербург и Москву.

Из Пролетарки микроавтобус мчит в район Старая Константиновка. Туристы пробираются по лесным буеракам к узкоколейной железной дороге. Жителю большого города узкоколейка кажется игрушечной. Маленькие деревянные шпалы, ржые и потрескавшиеся, выглядят совсем старыми, но рельсы отливают стальным блеском – дорога до сих пор используется для доставки песка с карьера на комбинат.

Вдалеке из-за деревьев слышится стук колес. Из-за сосен появляется маленький поезд, за которым тянется несколько прицепов с песком. Туристы радостно машут машинисту, а он, явно растроганный таким вниманием, дает два длинных приветственных гудка.

...Проект «Заповедные железные дороги» придумал Михаил Коңич в 2014 году. Выпускник геофака МГУ до этого с железными дорогами связан не был.

Прокладывая маршруты, он ищет железные дороги с интересной историей, в окружении красивой природы. Как правило, такие места находятся в глуши, а дороги или уже закрыты, или движение по ним осуществляется пару раз в день, а то и в неделю.

Первый тур он организовал под Плесецком – поезд группы кататься по бывшей лагерной узкоколейке. Следующие маршруты пролегли по Русскому Северу, Кавказу, Дальнему Востоку, вдоль Селигера, Волги, Байкала.

В Архангельской области туристы катают по Авангоской УЖД, в Гуамском ущелье – по Апшеронской, на Урале – по самой длинной узкоколейке на территории бывшего СССР – Алапаевской, а на Сахалине – по уникальной железной дороге нестандартного размера, проложенной еще в 20-е годы XX века японцами.

Туристы стоят, облокотившись на лверные ограждения раритетного речного корабля, который несет их в широкие волжские воды, к причалу города Конаково. Там их уже ждет микроавтобус.

Он мчит в антимузей «Станция Дачная», который расположен в деревне Борщеве под Клином. На месте им оказывается обычный дачный участок.

Его хозяин ведет за дом, где по периметру участка проходит узкоколейка.

«Дед был страстным охотником и часто ездил до леса на дрезине – тут было много путей в окрестностях, – говорит собственник участка. – А чтобы тестировать и чинить дрезину, сделал на участке собственное колесо».

Много лет дрезина стояла без дела. Но теперь это аттракцион, который приводит посетителей в восторг.

Сегодня из проекта «Заповедные железные дороги» 29 маршрутов по всей России – как выходного дня, без ночевки, так и многодневные. Но автор проекта и его соратники хотят, чтобы в России появились так называемые heritage railway – исторические дороги, которые уже не используются по назначению, но сохраняются для туристов как достопримечательность. У РЖД есть программа для туристов, однако они используют действующие пути, по которым ездят отреставрированные поезда.

Можно было бы воссоздать узкоколейку под Переславлем-Залесским, вокруг Плещеева озера – тем более что там рядом находится частный Переславский железнодорожный музей. Рязанско-Владимирская УЖД, или Мещерская узкоколейка, была закрыта несколько лет назад, о ней писал еще Паустовский. Понятно, что историческая железная дорога – проект затратный, быстро не окупится. Но это вопрос времени.

Страницу подготовил
Сергей ОЗУН

Не только уникальный памятник

Дорога, более века назад вдохнувшая новую жизнь в русскую глубинку, сейчас в запустении

ВЗГЛЯД
НА ПРОБЛЕМУ

Некоторые транспортные объекты могут рассказать о тех или иных исторических событиях не меньше, чем документальные источники. Один из них – железная дорога Бологое – Полоцк – Седлец. Необходимость в ее строительстве возникла в самом конце XIX века. В Европе складывались противоборствующие коалиции государств. В противовес Тройственному союзу (Германия, Австро-Венгрия и Италия) Россия и Франция заключили между собой оборонительный союз. Интересами союзников и было продиктовано строительство стратегической железной дороги, по которой в случае войны можно было бы перебрасывать русские армейские части из центра страны к ее западным рубежам в целях сдерживания германских войск в Восточной Пруссии.

Было решено привязать новую железнодорожную линию не просто к центру России, а к главной тогдашней магистрали страны – Николаевской железной дороге, соединяющей Санкт-Петербург с Москвой. В 1902 году был утвержден окончательный маршрут стального пути: Бологое – Осташков – Торпец – Великие Луки – Невель – Полоцк. И далее: Полоцк – Молодечно – Волковыск – Сед-

лец (Седльце, Польша). Из-за сокращения финансирования в годы Русско-японской войны темпы строительства линии замедлились. Регулярное движение по Бологое–Полоцкой железной дороге было открыто лишь в 1907 году.

Железную дорогу, которая имела изначально военное предназначение, соорудили на редкость капитально, хотя и прошла она через глушь. Линия была построена в один путь, но на всем протяжении имела при способленные под два пути земляные полотно и опоры мостов на случай резкого увеличения транспортного потока. Кроме резерва, для второго пути на дороге было построено множество запасных разъездов.

Вокзалы станций III класса (основные) – Бологое – Полоцк, Осташков, Торпец, Великие Луки, Невель, Полоцк – были построены из кирпича, а станции IV класса (линейные) – из дерева. Все дорожные постройки выполнены в едином архитектурном стиле.

Благодаря строительству железной дороги значительно поднялся уровень жизни местного населения. На станциях III класса были построены больницы: в Бологом – на 65 коек, в Полоцке – на 20, в Торпеце – на 13. Кроме больниц, в Осташкове, Торпеце, Великих Луках и Полоцке открывались одноклассные школы. На вокзалах III класса всегда имелся буфет с деревянными, обсы-

панным землей ледником для хранения провизии. Мужская и дамская уборные с ватерклозетами имелись на всех станциях. На вокзалах III класса строили «отхожие места каменные, отопляемые», а на станциях IV класса – «холодные, деревянные, с каменными выгребными». У всех станций были разбиты небольшие скверы.

Железная дорога была оборудована по последнему слову техники. На линии действовала электрожезловая система Вебб–Томпсона с семафорами, работали телефоны междо станционной и линейной связи фабрики «LM Ericsson & Co» и система управления движением Макс–Юделя.

Наличие запасных разъездов делало пропускную способность Бологое–Полоцкой железной дороги высокой. Уже в Первую мировую войну по ней пошли на фронт военные эшелоны. В советское время, в 1928 году, была построена еще одна железнодорожная ветка Торжок – Сבלга, которая прежде доходила лишь до станции Кувшиново.

В годы Великой Отечественной войны железная дорога оказалась в зоне масштабных военных действий. Несмотря на массированные бомбардировки противника, интенсивность движения поездов на Бологое–Полоцком направлении увеличилась почти в три раза за счет военных эшело-

8 КРУГ ЧТЕНИЯ

Слава доблестным воинам!

На Волго–Донском судоходном канале отремонтируют памятники морякам Волжской военной флотилии

НИКТО НЕ ЗАБЫТ

Волго–Донской судоходный канал имени В.И. Ленина соединяет две реки в месте их максимального сближения на волгодонском перешейке, а также связывает Каспийское море с Мировым океаном. Наземные здания Волго–Дона, воздвигнутые на огромной территории протяженностью 300 км, решены как единый архитектурный ансамбль, в который входят порядка 100 сооружений. Сегодня здесь предполагается капитальный ремонт расположенного у волжского входа в канал памятника «Маяк», посвященного морякам Волжской военной флотилии, принимавшим участие в Сталинградской битве. Памятник признан объектом культурного наследия федерального значения.

Монумент, открытый в 1953 году в составе комплекса канала по проекту архитектора Рената Якубова, установлен на речном полуострове Сарпинский, на противоположном берегу от памятника Ленину в Красноармейском районе Волгограда. Добраться сюда можно исключительно по воде. Сооружение представляет собой 25–метровую башню, увенчанную легкой колоннадой. На крыше здания установлено опознавательное световое оборудование, стены оформлены чугунными росчерками – изображением носовых частей корабля из металла.

В ходе капитального ремонта поменяют кровельное покрытие башни, восстановят фарушки и карнизы из оцинкованной стали, заменят дверной блок и отремонтируют лестницы, восстановив их утраченный первоначальный облик. Также запланирована реставрация ростров, решетки и надписи, выполненной на фасаде: «Слава доблестным морякам Волжской военной флотилии, героически защищавшим Царицын (1918–1919), Сталинград (1942–1943)». Кроме того, отремонтируют ступенчатый стилобат, восстановят наружную декоративную штукатурку, кирпичную кладку и другие элементы оформления маяка.

Не вы забыли гироскутер?

22 тысячи забытых предметов помогли вернуть пассажирам в 2020 году

БЮРО НАХОДОК

АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД») помогло вернуть пассажирам более 22 тыс. вещей, оставленных в поездах дальнего следования в 2020 году. Это удалось сделать благодаря сервису поиска вещей на официальном сайте РЖД.

К примеру, в декабре в поездах находили предметы, характерные для зимнего сезона: детские санки, лыжи, коньки и хоккейную клюшку. Обнаруживались и тематические находки, связанные с новогодними праздниками, в частности, елочная гирлянда, искусственная ель, сладкие подарки, косметические наборы, упаковочная бумага и др. В конце февраля пассажиры достаточно часто забывали сувениры ко Дню защитника Отечества, гели для бритья и открытки. В летний период работники поездных бригад находили тент для бассейна, рыболовные снасти, а также гироскутер.

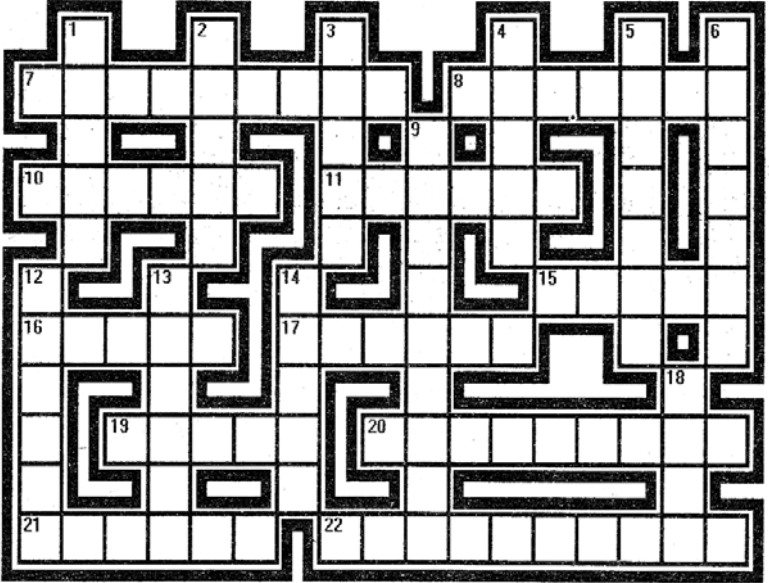
Сервис начал действовать с марта 2019 года. С момента его запуска пассажирам вернули почти 40 тыс. оставленных в поездах предметов.

Наш корр.

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 7. Токосъемник на электропоездах и трамваях. 8. Бочонок для хранения запасов пресной воды на шлюпках. 10. Архитектурный стиль западноевропейского Средневековья. 11. Наиболее удаленная от Земли точка околоземной орбиты небесного тела. 15. Основная литургическая служба у католиков. 16. Убедительный довод в споре. 17. Герметически запаянный стеклянный сосуд. 19. Песа советского писателя Владимира Билья–Белоцерковского. 20. Ежемесячное пособие студентов. 21. Специалист по технической эксплуатации летательного аппарата. 22. Морское парусное грузовое или учебное судно.

По вертикали: 1. Крышка моторного отсека транспортного средства. 2. Небольшое судно, идущее на веслах или на моторной тяге. 3. Наполненное водой искусственное русло. 4. Советский тяжелый турбовинтовой транспортный самолет. 5. Художественный прием в литературе. 6. Цирковой артист. 9. Работник железной дороги, проверяющий билеты у пассажиров. 12. Форма расфасовки продуктов питания в виде плитки, кирпича. 13. Плавающий мост. 14. Расплавленная огненная масса. 18. Садовый многолетний цветок.



Ответы

1. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22.

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;
- профессиональных организаций ТК;
- органов исполнительной и законодательной власти федерального и регионального 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., ЛАРИОНОВА 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
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. № 1348–2021

Командир «черной смерти»

всегда дрался до последних пули и снаряда

ГЕРОИ И ПОДВИГИ

Известный писатель Аркадий Ивернев в очерке «Герой моей Родины» писал: «Перед строем своих боевых эскадрилий, тяжелым ратным трудом и кровью заработавших право называться почетным именем гвардейских, стоял человек среднего роста с юношеской,стройной фигурой, обтянутой безукоризненно сшитым морским кителем с погонами майора, украшенным боевыми орденами и медалью «Золотая звезда». Это был Мирон Ефимов, человек, прозванный на фронте командиром «черной смерти».

Недожиданными волевыми и физическими качествами природа наделила его уже в раннем детстве. Маленький Мирон, единственный ребенок в крестьянской семье из глухой чувашской глубинки, ходил пешком в школу 15 километров в одну сторону. Однажды на пустынной дороге, в сумерки, встретились лицом к лицу восьмилетний мальчик и огромный матерый волк. Тут не как в сказке – испуг был страшный, бежать некуда, нет спасения. Но что–то подсказало мальчику, что нельзя бежать и не нужно отводить взгляда. Так и простояли они несколько минут – глаза в глаза. И волк дрогнул, ушел. Видно, решил не связываться с будущим героем. И удача, которая никогда не приходит к случайным людям, не покидала его всю жизнь.

По путевке комсомола Мирон был направлен в Школу морских летчиков им. И.В. Сталина (позднее – Ейское военно–морское авиационное училище), которое с отличием и правом выбора места службы окончил в 1939 году. Великую Отечественную войну встретил летчиком 18–го штурмового полка ВВС Черноморского флота. Его определили в эскадрилью, которой командовал Герой Советского Союза Алексей Губрия. Служба под руководством такого опытного аса стала для Ефимова замечательной школой отаги и боевого мастерства.

Самым сложным испытанием для него стала битва за Севастополь. Для захвата города немцы создали мощную авиационную группировку. На аэродромах Крыма и в прилегающих к нему районах гитлеровцы имели порядка 900 самолетов. Нашим же летчикам приходилось совершать полеты с аэродрома в Херсонесе. Он находился на каменной местности, и потому взлетно–посадочная полоса была очень незначительная. Здесь дислоцировались всего 30–40 самолетов. Работа на аэродроме не прекращалась с первого и до последнего дня осады Севастополя. День и ночь люди взламывали каменный грунт и расширяли летное поле, строили капониры для самолетов, подземные склады, убежища. И все это – под постоянным наблюдением противника с воздуха и земли.

Мирону Ефимову в тех боях пришлось проявить не только боевые, но и командирские качества – он уже возглавлял эскадрилью, которой несколько раз в день при-



ходило наносить штурмовые удары по вражеским аэродромам. И каждый раз это был немалый риск: с земли по штурмовикам стреляли вражеские зенитки, а в небе их поджидали истребители.

Запомнился ему полет шестеркой на аэродром Сарабуз, которой фашисты превратили в опасное осяное гнездо. Чтобы отвлечь внимание средств ПВО врага, чуть

ФАКТ

Немцы поразились: как удавалось эскадрилье Ефимова преодолевать зенитный заслон аэродромов, уходить от обстрелов и наносить неожиданные удары там, где их не ждали? За голову командира «черной смерти», как прозвали советского летчика, пилотам люфтваффе назначили солидное вознаграждение. Наш пилот не озолютил никого из вражеских асов.

раньше штурмовиков на большой высоте прошли наши бомбардировщики. Затем на бреющем выжили на цель штурмовики, ведомые Ефимовым. Экипажи еще издали заметили на северной окраине аэродрома три длинных ряда зачехленных самолетов. И группа парами косила сверху вражеские боевые машины. Второго захода делать не пришлось: на аэродроме поднялось столько дыма, что вражеские машин уже не было видно. По данным фотоконтроля, значились 23 сгоревших самолета. Остальные были повреждены. В дальнейшем гитлеровцы с этого аэродрома уже не летали.

Спустя несколько дней после налета на Сарабуз 18–й полк отметил радостное событие: восемь летчиков, в числе которых был и лейтенант Мирон Ефимов, были награждены орденами Красного Знамени.

Через некоторое время его штурмовики на аэродроме в районе Симферополя вывели из строя 13 самолетов, на аэродроме Еватория – 18. В общей сложности его группа в течение месяца на земле уничтожила 78 вражеских самолетов.

Немцы поразились: как удавалось эскадрилье Ефимова преодолевать зенитный заслон аэродромов, уходить от обстрелов и наносить неожиданные удары

там, где их не ждали? За голову командира «черной смерти», как прозвали советского летчика, пилотам люфтваффе назначили солидное вознаграждение. Наш пилот не озолютил никого из вражеских асов.

На подступах к Севастополю Ефимов совершил 112 боевых вылетов, из которых 78 – на штурмовку. А один боевой вылет – это пять–шесть вернувшихся самолетов из десяти, а иногда два–три. Здесь проявились не только его боевые и личные качества, но и командирский талант. За мужество и смелость, отвагу, проявленную при обороне главной военно–морской базы Черно–морского флота, Мирон Ефимов дважды награжден орденом Красного Знамени, имел ряд благодарностей от командующего При–морской армией, командующего ВВС и командующего Черноморским флотом.

14 июня 1942 года старшему лейтенанту Мирону Ефимову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Интересны воспоминания ветерана о боях у села Мыскало,

торпедном катере. На соседнем судне туда же направлялся начальник политотдела 18–й армии полковник Леонид Брежнев. Как вспоминает Мирон Ефимович, шли ночью, в кромешной тьме, температура воды – всего плюс четыре, волна баллов 5–6. И все это под постоянным обстрелом. Когда перед носом соседнего судна раздался взрыв, людей выбросило в воду.

В книге «Малая земля» Леонида Брежнева, изданной в его бытность генеральным секретарем ЦК КПСС, об этом эпизоде говорится так: «Я даже не сразу понял, что произошло. Впереди громыхнуло, поднялся столб пламени, впечатление было, что разорвалось судно. Мы с лодманом стояли рядом, вместе нас взрывом швырнуло вверх. Упал, к счастью, в воду, довольно далеко от катера. Вынырнув, увидел, что он уже потонул. Часть людей выброшено, как и меня, взрывом, другие прыгали за борт сами. Плавал я с мальчишеских лет хорошо, все–таки рос в Днепре, и в воде держался уверенно. Отдышался, огляделся и увидел, что два мотобота, отдав буксиры, медленно подрабатывают к нам винтами.

Грохот не утихал, и в этом шуме я услышал злой окрик: «Ты что, оглох? Руку давай!» Это кричал на меня, протягивая руку, как потом выяснилось, старшина второй статьи Зимода. Не видел он в воде погон, да и неважно это было в такой момент. Десантные мотоботы, как известно, имеют малую осадку и низко сидят над водой. Ухватившись за брус, я рванулся наверх, и сильные руки подхватили меня...»

Кстати, та встреча с Брежневым на катере не была последней: уже в 60–е годы на приеме в Кремле, проходя мимо строя ветеранов, Леонид Ильич задержался возле невысокого человека: «Что–то лицо знакомое!». Февраль 43–го, «Малая земля», – напомнил тот. Генсек чуть наморщил лоб, вспомнил: «Ефимов! Помню, помню, спасибо!» И крепко пожал руку.

В апреле 1943 года Ефимов стал командиром 8–го гвардейского штурмового авиационного полка. За годы Великой Отечественной войны он сделал порядка пятисот боевых вылетов. Уничтожил 78 самолетов на аэродромах и 17 в воздухе, 19 танков и бронемашин, 29 орудий, 500 автомашин и примерно 5000 солдат и офицеров противника, а также множество дотов, дзотов и иных укреплений.

Закончил он войну на Балтике, куда полк передислоцировался после окончания боев на Черном море. С 1961 года гвардии полковник авиации Ефимов – в запасе. Он ушел из жизни в 2013 году, не дожив года до своего столетия.

На «Малой земле» ему поставлен памятник, его имя увековечено на Мемориальной панораме в Севастополе, а на Аллее Славы в гарнизоне Гвардейский полк Симферополе (бывший Сарабуз) установлен бронзовый бюст. Там же средняя школа носит его имя.

Владимир ГОНДУСОВ

День донора в Домодедово

Сотрудники аэропорта подают пример

АКЦИЯ

В московском аэропорту Домодедово прошла традиционная акция «День донора». За 10 лет в ней приняли участие более 600 человек.

С 2011 года многие сотрудники аэропорта стали регулярными донорами, это позволяет пополнять резервы жизненно важного материала в медицинских учреждениях региона. В этом году был установлен очередной рекорд – 97 сотрудников Домодедово сдали 43 650 мл донорской крови.

Собранный материал проходит проверку на инфекции. Впоследствии донорская кровь, собранная в ходе акции, используется при оказании помощи пациентам детских медицинских учреждений. Кровь от одной донорши взрослого человека помогает трем детям.

«День донора» в аэропорту Домодедово проводится по инициативе домодедовского отделения общественной организации «Российский Красный Крест» и администрации городского округа Домодедово.

Соб. инф.



Газета перерегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 20.07.2006 года
Свидетельство ПИ № ФЧ77–25210
Номер подписан в печать 11.03.2021 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.

- по Объединенному каталогу агентства «Пресса России»
- 32766 – для организаций
- 35644 – для индивидуальных подписчиков
- 19181 – годовая подписка
- 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. За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет. Перепечатка материалов газеты «Транспорт России» разрешается с согласия «Издательства Дороги». Ссылка на газету «Транспорт России» обязательна.

В КОНЦЕ НОМЕРА

Транспортные коллизии

Водитель в Австралии выжил после того, как стол для пинг–понга влетел в лобовое стекло его автомобиля.

Мужчина ехал по трассе при свете дня со скоростью 100 километров в час. Неожиданно со встречной автомобиля вылетела картонная коробка со столом для пинг–понга. Стол перелетел через дорогу и врезался в лобовое стекло, после чего водитель пострадавшего автомобиля остановился.

Мужчине очень повезло, что он не погиб. «Как же ему повезло, что он прилетел плашмя, а не боком. Он мог обезглавить водителя», – написал один из пользователей сети. «Просто представьте, что бы было, если бы он ехал на мотоцикле», – отметил другой.

В то же время пользователи австралийской группы Facebook, посвященной записям с видеорегистраторов, отметили, что водитель хорошо справился с управлением поврежденного автомобиля.

Пользователи раскритиковали владельца стола для пинг–понга за то, что он недостаточно хорошо закрепил опасный объект.

Велосипедист в столице Аргентины Буэнос–Айресе упал на огромный кактус и был госпитализирован с тысячами колюще–травяющих ран.

Диего Морено вместе с тремя друзьями катался на велосипеде в городском парке.

Неожиданно Морено упал и приземлился на крупный кактус, который рос рядом с дорожкой. «Я не заметил выбоину в асфальте и попал в нее. К счастью, на мне были очки и шлем, и мои лицо и голова не пострадали. Колочки, которые воткнулись в мое тело, могли бы ослепить меня», – рассказал он.

Очевидцы попытались извлечь из Морено иголки и доставили пострадавшего в больницу.

Видео последствий падения появилось в соцсетях и напугало пользователей. «На это тяжело смотреть!» – написал один из них. Другой комментатор пошутил: «Достойное завершение 2020 года».

Жители вальлийской деревни Крайстчерч вблизи Ньюпорта во время похода в горы спас из тонувшего в ледяной реке автомобиля двоих мужчин.

22–летний Гарри Блекберн отправился на пик Пен–и–Ван с друзьями. Когда группа возвращалась на парковку к своему автомобилю, несколько туристов услышали визг тормозов и звук удара.

Когда Блекберн подошел ближе, он услышал звук сигнала автомобиля и громко включенное радио. «Я видел только слезотransпортного средства, которое лежало на крыше. Внутри находились два человека. Они не шевелились», – рассказал он.

«Салон автомобиля быстро заполнялся водой, поэтому я бросил рюкзаки и куртку, схватил фонарь и полез вниз по крутому берегу», – рассказал Блекберн. Задняя часть транспортного средства была разбита.

Мужчина залез в ледяную воду и увидел, что обе подушки безопасности автомобиля открылись. «Я сумел вытащить водителя, и он с силой вдохнул воздух. Он спотыкался и выглядел ошеломленным», – сказал Блекберн.

Он дотащил водителя до берега и отправился спасать пассажира. Пострадавший мог передвигаться только на четвереньках, у него текла кровь из раны на голове.

Туристы вызвали скорую помощь для обоих мужчин. Пострадавших доставили в больницу. На следующий день водитель отправил Блекберну сообщение с благодарностью за спасение.

Молодожены из американского штата Флорида погибли в авиакатастрофе в штате Колорадо через четыре дня после свадьбы.

30–летний Костас Джон Сивилис с 33–летней женой Линдси Вогелар возвращались домой после медового месяца в городе Теллерайд, штат Колорадо. Они взлетели вдвоем на легкомоторном самолете и через считанные минуты разбились. Оба погибли на месте. По словам семьи погибших, они работали в авиакомпании United Airlines: Костас был пилотом, а Линдси – стюардессой.

Виктор АНАХОПЕТ

© «ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

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

Злобина С.В.
E-mail: sv@izdatelstvo-dorogi.ru

Куширенко 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

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

9

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Администрация Слюдянского муниципального района (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», Федеральным законом от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», «Положением о порядке проведения общественных обсуждений объектов государственной экологической экспертизы на территории муниципального образования Слюдянского район», утвержденное постановлением администрации Слюдянского района от 28 июня 2017 г. № 346), уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы «Корректировка проектной документации по строительству надземного пешеходного моста через р. Снежная в п. Новоснежная Слюдянского района 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 «Корректировка проектной документации по строительству надземного пешеходного моста через р. Снежная в п. Новоснежная Слюдянского района Иркутской области» предусмотрено новое строительство надземного пешеходного моста по адресу: п. Новоснежная Слюдянского района Иркутской области и п. Выдрино Кабанского района Республики Бурятия.

Наименование и адрес заказчика: Администрация Слюдянского муниципального района (юридический адрес: 665904, Иркутская область, Слюдянский район г.Слюдянка, ул.Ржанова, 2).

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: март 2021 года – июль 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: отдел стратегического развития управления стратегического и инфраструктурного развития администрации Слюдянского муниципального района (адрес: 665904, Иркутская область, Слюдянский район г.Слюдянка, ул.Ржанова, 2), Администрация муниципального образования «Кабанский район» (адрес: 671200, Республика Бурятия, Кабанский район, с. Кабанск, ул. Кирова, 10) 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: «Корректировка проектной документации по строительству надземного пешеходного моста через р. Снежная в п. Новоснежная Слюдянского района Иркутской области», доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам:

665904, Иркутская область, Слюдянский район г.Слюдянка, ул.Ржанова, 2, с 9-00 до 17-00 (местное время), а также на официальном сайте администрации муниципального района <http://www.slyudyanka.ru> в разделе «Администрация муниципального района/Муниципальные услуги»;

адрес: 671200, Республика Бурятия, Кабанский район, с. Кабанск, ул. Кирова, 10, с 9-00 до 17-00 (местное время), а также на официальном сайте администрации муниципального образования «Кабанский район» <http://www.kabansk.org/>; 664001 г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, 1/5 – 8, тел. для справок: 8(3952)704-184, с 9-00 до 16-00 часов (местное время).

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Корректировка проектной документации по строительству надземного пешеходного моста через р.Снежная в п.Новоснежная Слюдянского района Иркутской области» назначены на: 13 апреля 2021 г. в 14:00 часов, в актовом зале муниципального казенного учреждения культуры «Сельский дом культуры п. Новоснежная», по адресу: Российская Федерация, Иркутская область, п. Новоснежная, улица Ленина, дом 2.

13 апреля 2021 г. в 11:00 часов в актовом зале администрации МО СП «Выдрино», по адресу: Российская Федерация, Республика Бурятия, с. Выдрино ул. Школьная, 4а.

Результатом общественных обсуждений будет утверждение технических заданий.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «Востоктранспроект», адрес: 664001, г.Иркутск, ул.Рабочего Штаба, 1/5 – 8, тел./факс 8(3952)704-184/704-183.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области», 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 «Реконструкция мостового перехода через р. Куду на км 0+664 автомобильной дороги Урик – Столбово 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 «Реконструкция мостового перехода через р. Куду на км 0+664 автомобильной дороги Урик – Столбово в Иркутском районе Иркутской области» предусмотрена реконструкция моста с подходами через р. Куду, расположенного на км 0+664 автомобильной дороги Урик – Столбово в Иркутском районе Иркутской области.

Наименование и адрес заказчика: ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области», ИНН 3808059441, ОГРН 1033801101903, 664007, г. Иркутск, ул. Карла Либкнехта, д. 99, тел.: 8 (3952) 20-59-16, info@dor38.ru

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: март 2021 г – август 2021 г.

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. Декабристских 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: «Реконструкция мостового перехода через р. Куду на км 0+664 автомобильной дороги Урик – Столбово 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. Декабристских Событий, 119а, с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни;

– 664003, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Литвинова, 3 (ОГКУ «Дирекция автодорог»), с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни.

– 664531, Иркутская область, Иркутский район, с. Урик, ул. Лунина, 1 с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Реконструкция мостового перехода через р. Куду на км 0+664 автомобильной дороги Урик – Столбово в Иркутском районе Иркутской области» назначены на 12 апреля 2021 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 «Елецгеоизыскания», адрес: 399770, РФ, Липецкая область, г. Елец, ул. Советская, д. 135. Тел.: +7 (4742) 52-26-36.

Объявление

о проведении общественных слушаний

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», руководствуясь Уставом муниципального образования Новосергиевский район Оренбургской области, администрация Новосергиевский района совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 6027П «Строительство блока нагрева жидкости на УКПНГ Загорская».

Намечаемая деятельность: Строительство блока нагрева жидкости на УКПНГ Загорская.

Цели намечаемой деятельности: Использование выделяющегося попутного нефтяного газа на блоке нагрева - установке рекуператорной, в которой осуществляется нагрев подтоварной от отходящих газов на УКПНГ «Загорская».

Месторасположение намечаемой деятельности: Старобелогорский сельсовет Новосергиевского района Оренбургской области. Наименование и адрес заказчика намечаемой деятельности: АО «Оренбургнефть», 461040, Оренбургская область, г. Бузулук, ул. Магистральная, д. 2, тел (3534) 27-73-92, orenburgneft@rosneft.ru;

Представитель заказчика (инициатор общественных обсуждений): ООО «СамараНИПИнефть», 443010, Самарская область, г. Самара, ул. Вилоновская, 18.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация муниципального образования Новосергиевский район Оренбургской области.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду:

Июль 2020 г. – Апрель 2021 г.

Форма общественного обсуждения: общественные слушания.

Форма предоставления замечаний и предложений: устная, письменная.

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. Ознакомится с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно с 15 марта 2021 года по 15 апреля 2021 года, а так же в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений, по адресу:

– Администрация муниципального образования Новосергиевский район Оренбургской области: 461200, Оренбургская область, Новосергиевский район, поселок Новосергиевка, ул. Краснопартизанская д. 20, каб. 313, тел. 8(35339) 2-34-00.

– В электронном виде на официальном сайте Новосергиевского района (www.mo-ns.orb.ru);

– ООО «СамараНИПИнефть», г. Самара, ул. Вилоновская, д. 18, каб. 412, тел.: 8 (937) 065-93-05, BalabanovaEN@samnpi.rosneft.ru, в рабочие дни с 08.00 до 17.00, (время местное – МСК+1).

Общественные обсуждения состоятся 16 апреля 2021 года в 14.30 (время местное – МСК+2) по адресу: 461200, Оренбургская область, Новосергиевский район, поселок Новосергиевка, ул. Краснопартизанская д. 20 (зал заседаний администрации района).

Ответственные организаторы от:

– Администрация муниципального образования Новосергиевский район Оренбургской области – главный специалист - землеустроитель Рыжов Алексей Викторович, тел.8 (35339)24269.

– ООО «СамараНИПИнефть» - инженер I категории отдела землеустроительных работ Балабанова Екатерина Николаевна, тел. Тел. 8 (937) 065-93-05, BalabanovaEN@samnpi.rosneft.ru.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «Иркутский масложиркомбинат», совместно с отделом экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского устройства 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: «Цех по переработке семян масличных культур», 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.

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Цех по переработке семян масличных культур», предусмотрено строительство цеха по переработке семян масличных культур, по адресу: Иркутская обл., г. Иркутск, ул. Доржи Банзарова, д.1, в границах кадастрового номера земельного участка 38:36:000031:1007.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «Иркутский масложиркомбинат», адрес: 664050, г. Иркутск, ул. Байкальская, д. 265.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского устройства 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 с возможностью формата 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: «Цех по переработке семян масличных культур» 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: г. Иркутск, ул. Красноказачья, д. 115, оф.221 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д. 11, каб. 10 с 9-00 до 17-00 часов.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Цех по переработке семян масличных культур» назначены на 13 апреля 2021 г. в 11:00 часов, в отделе экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского устройства администрации г. Иркутска по адресу г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.14, в случае продления режима самоизоляции, слушания будут проведены с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «Сибирский стандарт», адрес: 664081, г. Иркутск, ул. Красноказачья, д.115, оф.221. Тел./факс 8(3952) 707-109.

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. Красноказачья, д.115, оф.221 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10, с 9-00 до 17-00 часов.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 04.02.2021 г. № 109 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 г. № 44», информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия дополнительно размещены на официальном сайте администрации г. Иркутска <https://admirk.ru>.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «ИркутскЭнергоПроект» совместно с администрацией г. Иркутска (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 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 проектной документации: «Тепловая сеть на микрорайон «Зеленый» со строительством ЦТП «Зеленый» на этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду и подготовки обосновывающей документации, а именно инженерных изысканий, проектной документации и предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности.

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Тепловая сеть на микрорайон «Зеленый» со строительством ЦТП «Зеленый» предусмотрена прокладка тепловой сети со строительством ЦТП «Зеленый» с целью перевода потребителей микрорайона «Зеленый» на централизованное теплоснабжение г. Иркутска по адресу: г. Иркутск, МК «Зеленый».

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «Байкальская энергетическая компания», филиал Ново-Иркутская ТЭЦ, 664043, г. Иркутск, бул. Рябикова, 67. Разработчик проектной документации: ООО «ИркутскЭнергоПроект», 664056, г. Иркутск, ул. Безбокова, д.2, помещение 11.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: март - май 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: отдел экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского устройства 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 с возможностью формата онлайн-конференции.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности технического задания по оценке воздействия на окружающую среду и предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду, в том числе: инженерные изыскания, проектная документация, утвержденное техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду, предварительный вариант материалов ОВОС и журнал учета предложений и замечаний по объекту «Тепловая сеть на микрорайон «Зеленый» со строительством ЦТП «Зеленый» 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: г. Иркутск, ул. Безбокова, д.2, помещение 11 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Тепловая сеть на микрорайон «Зеленый» со строительством ЦТП «Зеленый» назначены на 15 апреля 2021 г. в 11:00 часов, в отделе экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского устройства администрации г. Иркутска по адресу: г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10.

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 адресам: г. Иркутск, ул. Безбокова, д.2, помещение 11 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10, с 9-00 до 17-00 часов.

В случае продления режима самоизоляции в целях обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории РФ в соответствии со статьей 80 Конституции РФ, информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия будет дополнительно размещена на официальном сайте администрации г. Иркутска <http://admirk.ru>.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «Контур», совместно с отделом экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского устройства 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: «Складское здание на ул. Толевая 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.

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Складское здание на ул. Толевая в г. Иркутске», предусмотрено строительство складского здания по адресу: РФ, Иркутская обл., г. Иркутск, ул. Толевая. Кадастровый номер земельного участка 38:36:000011:6687.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «Контур», адрес: 664047, г. Иркутск, ул. Советская, 3, офис 101.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского устройства 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 с возможностью формата 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: «Складское здание на ул. Толевая в г. Иркутске» 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: г. Иркутск, ул. Красноказачья, д. 115, оф.221 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Складское здание на ул. Толевая в г. Иркутске» назначены на 14 апреля 2021 г. в 11:00 часов, в отделе экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского устройства администрации г. Иркутска по адресу г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.14, в случае продления режима самоизоляции, слушания будут проведены с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «АйкьюЭкологджи», адрес: 664081, г. Иркутск, ул. Красноказачья, д.115, оф.217. Тел./факс 8(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. Красноказачья, д.115, оф.217 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10, с 9-00 до 17-00 часов.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 04.02.2021 г. № 109 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 г. № 44», информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия дополнительно размещены на официальном сайте администрации г. Иркутска <https://admirk.ru>.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области», 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 по объекту государственной экологической экспертизы «Реконструкция мостового перехода через р. Уня на км 10+800 автомобильной дороги Оек – Кударейка в Иркутском районе Иркутской области», в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду на этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду и подготовки обосновывающей документации, а именно инженерных изысканий, проектной документации и предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности.

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Реконструкция мостового перехода через р. Уня на км 10+800 автомобильной дороги Оек – Кударейка в Иркутском районе Иркутской области» предусмотрена реконструкция моста с подходами через р. Уня, расположенного на км 10+800 автомобильной дороги Оек – Кударейка в Иркутском районе Иркутской области.

Наименование и адрес заказчика: ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области», ИНН 3808059441, ОГРН 1033801101903, 664007, г. Иркутск, ул. Карла Либкнехта, д. 99, тел.: 8 (3952) 20-59-16, info@dor38.ru

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: январь 2021 г – май 2021 г.

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. Декабристских 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 документации по оценке воздействия на окружающую среду: предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду, в том числе: инженерные изыскания, утвержденное техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду, проектная документация, предварительный вариант материалов ОВОС и журнал учета предложений и замечаний по объекту: «Реконструкция мостового перехода через р. Уня на км 10+800 автомобильной дороги Оек – Кударейка в Иркутском районе Иркутской области» 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 (в письменной форме) по адресам:

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

– 664025, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Горная, 24, офис 305, с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни.

– 664544, Иркутская область, Иркутский район, с. Никольск, ул. Советская, д. 27 (в здании администрации Никольского муниципального образования).

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Реконструкция мостового перехода через р. Уня на км 10+800 автомобильной дороги Оек – Кударейка в Иркутском районе Иркутской области» назначены на 14 апреля 2021 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).

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «ПРОЕКТ», адрес: 664025, г. Иркутск, ул. Горная, 24, офис 305.. Тел. 8 (3952) 206-185.

Редакция газеты «ТР»

за орфографию и пунктуацию в объявлениях

ответственности не несет

Уведомление

о проведении 1-го этапа общественных обсуждений (в форме приема замечаний и предложений) проекта технического задания по объекту государственной экологической экспертизы

Акционерное общество «Угольная компания «Кузбассразрезуголь» совместно с администрацией Прокопьевского муниципального округа уведомляют о начале общественных обсуждений проекта технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду объекта государственной экологической экспертизы: проектной документации «Проект рекультивации земель на территории филиала АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле».

Цель намечаемой деятельности: рекультивация нарушенных земель на территории филиала АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле».

Месторасположение намечаемой деятельности: Кемеровская область-Кузбасс, территории Прокопьевского городского округа, Киселевского городского округа и Прокопьевского муниципального округа.

Наименование и адрес Заказчика: АО «УК «Кузбассразрезуголь», 650054, РФ, г. Кемерово, Пионерский бульвар, 4а.

Примерные сроки проведения ОВОС: II квартал 2020 г. – II квартал 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация Прокопьевского муниципального округа.

Форма общественных обсуждений: принятие замечаний и предложений.

Форма предоставления замечаний и предложений: в письменном и устном виде.

Ознакомьтесь с проектом технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду, с предварительной экологической оценкой можно по адресу:

- 653033, Кемеровская область-Кузбасс, г. Прокопьевск, пр. Гагарина, 1в, в здании администрации Прокопьевского муниципального округа, 8 (3846) 62-14-80;

- 653224, Кемеровская область-Кузбасс, п. Новосафоновский, ул. Молодежная, д. 1, в здание Сафоновского территориального отдела администрации Прокопьевского муниципального округа, 8 (3846) 64-11-44;

- 652700, Кемеровская область-Кузбасс, г. Киселевск, ул. Ватутина, 48, приемная АБК АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле».

Дни доступности материалов: в рабочие дни с 8:00 до 17:00, пятница с 8:00 до 16:00, обед с 12:00 до 13:00.

Замечания и предложения к проекту Технического задания на проведение ОВОС принимаются:

- в письменной форме с указанием Ф.И.О. в журналах регистрации предложений и замечаний, размещенных: в здании администрации Прокопьевского муниципального округа и Сафоновского территориального отдела; в письменной АБК АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле».

- по эл. почте по адресу e-mail: sidicus-lab@rambler.ru, - в устной форме по тел. 8 (384-64) 4-53-92, (Городнянский Николай Иванович) в период с 12.03.2021г. по 10.04.2021г. (включительно).

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.

Общественные обсуждения

технического задания и проектной документации по объекту: «Строительство водозаборных сооружений в с. Ура-Губа Колыского района Мурманской области»

МКУ «ХЭС Колыского района» совместно с администрацией Колыского района уведомляет о начале процедуры общественных обсуждений (в форме опроса заинтересованной общественности с использованием интернет платформы) технического задания и проектной документации по объекту: «Строительство водозаборных сооружений в с. Ура-Губа Колыского района Мурманской области», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Местоположение объекта: с. Ура-Губа сельского поселения Ура-Губа, Колыского района, Мурманской области.

Цель намечаемой деятельности: Строительство водозаборных сооружений в с. Ура-Губа Колыского района. Новый водозабор предназначен для обеспечения водой питьевого качества жителей села Ура-Губа Колыского района.

Оценка воздействия на окружающую среду проводится с целью предотвращения или минимизации воздействий, возникающих при намечаемой деятельности на окружающую среду и связанных с этим социальных, экономических и иных последствий.

Заказчик: МКУ «ХЭС Колыского района». Адрес: 184381, Мурманская область, Колыский район, г. Кола, пр. Советский, д. 50.

Разработчик материалов ОВОС: ООО «Севморпроект». Адрес: 183034, Россия, г. Мурманск, ул. Лобова, д.4.

Орган, ответственный за проведение общественных обсуждений: Администрация Колыского района (184381, г. Кола, пр-т Советский, д. 50, тел.: (81553) 3-28-55, e-mail: arch@akol.gov-murm.ru).

Проведение работ по оценке воздействия намечаемой деятельности, формирование отчетной документации (материалов) ОВОС, информирование общественности и заинтересованных сторон о процедуре ОВОС и её результатах планируется провести в I-II квартале 2021 года.

Техническое задание и проектная документация по объекту: «Строительство водозаборных сооружений в с. Ура-Губа Колыского района Мурманской области», включая материалы ОВОС, будут доступны для ознакомления с 15.03.2021 на официальном сайте администрации Колыского района: https://akol.gov-murm.ru/administratsiya/otdely_komiteti/folder2/page.php.

Форма и место предоставления замечаний и предложений: прием замечаний и предложений будет осуществляться в форме опросных листов, направленных на адрес электронной почты arch@akol.gov-murm.ru в срок с 15.03.2021 по 15.04.2021 г.

Форма опросного листа будет размещена на официальном сайте администрации Колыского района: https://akol.gov-murm.ru/administratsiya/otdely_komiteti/folder2/page.php

Все полученные в ходе общественных обсуждений замечания и предложения будут учтены.

Сбор замечаний и предложений будет осуществляться по адресу электронной почты: arch@akol.gov-murm.ru в течение 30 дней после проведения общественных обсуждений.

Информационное сообщение о намечаемой деятельности

В соответствии с Федеральным законом «Об экологической экспертизе» от 23.11.1995г. N174-ФЗ и Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000г. N372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» АО «Газпромнефть-МНПЗ» информирует общественность о намечаемой деятельности по объекту государственной экологической экспертизы «Реконструкция факельной системы АО «Газпромнефть-МНПЗ».

Цель намечаемой деятельности: реконструкция факельной системы АО «Газпромнефть-МНПЗ».

Месторасположение намечаемой деятельности: г. Москва, промышленная площадка АО «Газпромнефть-МНПЗ». Кадастровый номер участка 77:04:0004020:1017.

Наименование и адрес Заказчика: Акционерное общество «Газпромнефть-Московский НПЗ», 109429, г. Москва, Капотня, 2 квартал, д.1, корп. 3. Тел: +7(495) 734-92-00.

По утверждённому в процессе первого этапа общественных обсуждений Техническому заданию, Заказчик выполнил оценку воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду (далее ОВОС) и готов приступить к обсуждению с заинтересованной общественностью результатов данной оценки. Предлагаемая форма общественных обсуждений: сбор замечаний и предложений заинтересованных лиц.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Упрáva района Капотня города Москвы.

Материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и проект доступны на официальном сайте Управы района Капотня города Москвы (uprava-kapotnya.mos.ru).

Замечания и предложения от заинтересованной общественности по ОВОС в письменной форме с указанием контактных данных (фамилия, имя, отчество, место работы/учебы, телефон) принимаются с 15.03.2021 г. по 16.04.2021 г. в местах ознакомления, а также могут быть направлены по электронной почте: inbox@vnpineft.perm.ru.

Информационное извещение об организации и проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом 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» информируем о проведении общественных обсуждений Проекта нормативов допустимого остаточного содержания нефти и продуктов ее трансформации в почвах после проведения рекультивационных и иных восстановительных работ для Оренбургской области, Технического задания по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) и Материалов ОВОС.

Цели намечаемой деятельности: разработка и введение в действие нормативов допустимого остаточного содержания нефти и продуктов ее трансформации в почвах после проведения рекультивационных и иных восстановительных работ на территории Оренбургской области с целью принятия решения о проведении восстановительных работ, оценки качества проведения восстановительных работ, выявления зон загрязнения почвенного покрова Оренбургской области нефтью и нефтепродуктами.

Месторасположение намечаемой деятельности: Оренбургская область.

Заказчик намечаемой деятельности: АО «Оренбургнефть». 461040, Оренбургская область, г. Бузулук, ул. Магистральная, 2.

Наименование и адрес заявителя или его представителя: АНО «Экотерра» 119899, г. Москва, Ленинские горы, Научный парк МГУ, владение 1, строение 77, офис 401а, eco-terra@yandex.ru.

Примерные сроки проведения ОВОС: с июля 2020 г. по май 2021 г.

Форма предоставления предложений и замечаний: письменная.

| Муниципальное образование | Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения и ответственный организатор: | Подведение итогов общественных обсуждений состоится (время местное): | Ознакомиться с Проектом нормативов, ТЗ по ОВОС и материалами ОВОС можно: | Срок ознакомления с материалами и приема замечаний и предложений: |
|---|--|---|---|---|
| Форма проведения общественного обсуждения: общественные слушания | | | | |
| Александровский район | Администрация МО Александровский район Оренбургской области – начальник отдела правового, контрактного обеспечения, земельных и имущественных отношений администрации Александровского района Филипповский Н.Н., тел. 8(35359)21941; al@mail.orb.ru | 15 апреля 2021 г а 16:00 по адресу: Оренбургская область, с.Александровка, ул. Мичурина, 49 | Администрация МО Александровский район Оренбургской области: 461830, Оренбургская область, Александровский район, с.Александровка, ул. Мичурина, 49 | с 15 марта по 14 апреля 2021 года |
| Асекеевский район | Администрация МО Асекеевский район Оренбургской области – ведущий специалист архитектурно-строительного отдела администрации района Микляев В.В., тел. 8(35351)2-10-05; so@as.orb.ru | 16 апреля 2021 г а 12:00 по адресу: Оренбургская область, Асекеевский район, село Асекеево, ул. Чапаева, д.28 | Администрация МО Асекеевский район Оренбургской области: 461710, Оренбургская область, Асекеевский район, село Асекеево, ул. Чапаева д.28, тел. 8(35351) 2-11-51. В электронном виде http://mo-as.orb.ru | с 16 марта по 15 апреля 2021 года |
| Бузулукский район | Администрация МО Бузулукский район Оренбургской области – главный специалист по контролю за использованием земель отдела земельных отношений Администрации МО Бузулукский район Барсукова К.В., тел. 8(35342)7-41-73; yasi@bz.orb.ru | 19 апреля 2021 г а 10:00 по адресу: г. Бузулук, ул. Ленина, д.10, 2 этаж, каб. 16 | Администрация МО Бузулукский район Оренбургской области: 461040, Оренбургская область, г. Бузулук, ул. Ленина, д.67, 2 этаж, каб. 3 | с 19 марта по 18 апреля 2021 года |
| Гравчевский район | Администрация МО Гравчевский район Оренбургской области – начальник отдела по управлению муниципальным имуществом Бердникова И.А., тел. 8(35354)21180; ana@gr.orb.ru | 20 апреля 2021 г а 11:00 по адресу: Гравчевский район, с.Гравчево, ул. Майская, 22 | Администрация МО Гравчевский район Оренбургской области: 461450 Оренбургская обл., Гравчевский район, с.Гравчево, ул. Майская, 22, кабинет №26. В электронном виде http://гравчевский.рoн.ru | с 20 марта по 19 апреля 2021 года |
| Курманаевский район | Администрация МО Курманаевский район Оренбургской области – главный специалист по земельным отношениям Синицына Е.Ю., тел. 8(35341)21252; km@mail.orb.ru | 22 апреля 2021 г а 17:15 по адресу: Оренбургская область, с. Курманаева, п. Ленина, 1 | Администрация МО Курманаевский район Оренбургской области: 461060 Оренбургская область, с.Курманаевка, пп. Ленина, 1 | с 22 марта по 21 апреля 2021 |
| Переволочный район | Администрация МО Переволочный район Оренбургской области - начальник отдела земельно-имущественных отношений Резеткин И.А., тел. 8(35338)31476; pr@mail.orb.ru | 21 апреля 2021 г а 14:00 по адресу: Оренбургская область, п. Переволочный, ул. Ленинская, 76 | Администрация МО Переволочный район Оренбургской области: 461263, Оренбургская область, Переволочный район, п. Переволочный, ул. Ленинская, 76 | с 21 марта по 20 апреля 2021 |
| Сакмарский район | Администрация МО Егорьевский сельсовет – специалист 2 категории администрации Егорьевского сельсовета Умарханова С.Г., тел. 8(35331)26134; egorevka_z@mail.ru Администрация МО Светлый сельсовет Сакмарского района Оренбургской области - глава МО Светлый сельсовет Бочкарева Н.И., тел. 8(35331)24225; svelyi_ss@mail.ru | 14 апреля 2021 г а 14:00 по адресу: Оренбургская область, Сакмарский район, пос. Светлый ул. Фельдшерская д. 4, к. 1;
14 апреля 2021 г а 17:00 по адресу: Оренбургская область, Сакмарский район, с. Егорьевка, ул. Купальниая д. 35 | -Администрация МО Светлый сельсовет Сакмарского района Оренбургской области: Сакмарский район, пос. Светлый ул. Фельдшерская д. 4, к.1
-Администрация МО Егорьевский сельсовет Сакмарского района Оренбургской области: Сакмарский район, с. Егорьевка, ул. Купальниая д. 35 | с 14 марта по 13 апреля 2021 года |

Форма проведения общественного обсуждения: опрос.
Заполнить опросные листы можно в срок приема замечаний и предложений по нижеуказанным адресам. Опросные листы доступны для скачивания на официальном сайте АНО «Экотерра» <https://www.eco-terra.ru/novosti-kompanii> или по запросу на электронную почту eco-terra@yandex.ru.

| | | | | |
|-----------------------------|--|---|--|---------------------------------|
| Абдулинский городской округ | Администрация МО Абдулинский городской округ Оренбургской области - начальник управления капитального строительства, архитектуры и коммунального хозяйства Айрихский А.В., тел. 8(35355)26176; ab_cpr@mail.ru | 20 апреля 2021 г в 14:00 по адресу: Оренбургская область, г. Абдулюк, ул. Коммунистическая, д. 276 | Администрация МО Абдулинский городской округ Оренбургской области: 461744, г.Абдулюк, ул. Коммунистическая, д. 276. | с 19 марта по 19 апреля 2021 г. |
| Акбулакский район | Администрация МО Акбулакский район Оренбургской области – начальник отдела по управлению муниципальным имуществом и земельными ресурсами Кошкая О.А., главный специалист отдела по управлению муниципальным имуществом и земельными ресурсами Крутько С.В., 8(35335) 2-10-76; ak@mail.orb.ru | 20 апреля 2021 г в 14:00 по адресу: Оренбургская область, п. Акбулак, ул. Комсомольская, 15, каб. 24 | Администрация МО Акбулакский район Оренбургской области: 461550, Оренбургская область, Акбулакский район, п. Акбулак, ул. Комсомольская, 15, 8(35335)2-10-76. В электронном виде http://mo-ak.orb.ru/ | с 19 марта по 19 апреля 2021 г. |
| Бугурусланский район | Администрация МО Бугурусланский район Оренбургской области - заведующий организационным отделом Никифорова Л.Е., тел. 8 (35352)22469; bu@mail.orb.ru | 20 апреля 2021 г в 14:00 по адресу: Оренбургская область, г. Бугуруслан, ул. Московская, д. 52, стр. а | Администрация МО Бугурусланский район Оренбургской области: 461630, г. Бугуруслан, ул. Московская, д. 52, стр. а. В электронном виде http://bugr.orb.ru/ | с 19 марта по 19 апреля 2021 г. |
| город Бугуруслан | Администрация МО город Бугуруслан Оренбургской области - заместитель главы администрации муниципального образования по оперативной работе и кадровой политике Зеленкин Н.П., тел. 8 (35352)30064; bg@mail.orb.ru | 20 апреля 2021 г в 14:00 по адресу: Оренбургская область, г. Бугуруслан, ул. Ленинградская, д. 47 | Администрация МО г. Бугуруслан Оренбургской области: 461630, г. Бугуруслан, ул. Ленинградская, д. 47. | с 19 марта по 19 апреля 2021 г. |
| Новосергиевский район | Администрация МО Новосергиевский район Оренбургской области – заместитель главы администрации по экономическим вопросам Кривошеина И.И., тел. 8(35339)2-34-00; n_s@esso.ru и lik.ns@mail.ru | 20 апреля 2021 г в 14:00 по адресу: Оренбургская область, п. Новосергиевка, ул. Краснопартизанская д.20, каб.313. | Администрация МО Новосергиевский район Оренбургской области: 461200, Оренбургская область, п. Новосергиевка, ул. Краснопартизанская д.20, каб.313. В электронном виде http://mo-n-s.orb.ru | с 19 марта по 19 апреля 2021 г. |
| Оренбургский район | Администрация МО Оренбургский район Оренбургской области – главный специалист по вопросам природопользования и экологии управления по земельным и имущественным отношениям, архитектуре и градостроительству Умрищевский Ю.О Оренбургский район Кобзева Н.А., тел. 8(3532)44-66-23; kna@or.orb.ru | 20 апреля 2021 г в 14:00 по адресу: Оренбургская область, г.Оренбург, ул. Ст.Разина, д.211. | Администрация МО Оренбургский район Оренбургской области: г.Оренбург, ул. Ст.Разина, д.211. В электронном виде http://orenregion.ru | с 19 марта по 19 апреля 2021 г. |
| Первомайский район | Администрация МО Первомайский район Оренбургской области – заместитель председателя комитета по управлению имуществом района Шатилило И.Б., тел. 8(35348)4-13-40 (доб.110); prm@mail.orb.ru | 20 апреля 2021 г в 14:00 по адресу: Оренбургская область, пос. Первомайский, улица Советская, 33А. | Администрация МО Первомайский район Оренбургской области: 461990, Оренбургская область, Первомайский район, поселок Первомайский, улица Советская, 33А. В электронном виде http://первомайский-район.рф/ | с 19 марта по 19 апреля 2021 г. |
| Северный район | Администрация муниципального образования Северный район Оренбургской области – председатель комитета по управлению муниципальным имуществом Северного района Ипатидинова Л.Л., тел. 8(35354)2-19-80; kumi@se.orb.ru | 20 апреля 2021 г в 14:00 по адресу: Оренбургская область, Северный район, с. Северное, ул. Советская, д. 24 | Администрация МО Северный район Оренбургской области: 461670, Оренбургская область, Северный район, с. Северное, ул. Советская, д. 24 | с 19 марта по 19 апреля 2021 г. |
| Сорочинский городской округ | Администрация МО Сорочинский городской округ Оренбургской области – главный архитектор Крестинюк А.Ф., тел. 8(35346) 4-22-00; arhisov@mail.ru | 20 апреля 2021 г в 14:00 по адресу: Оренбургская область, г. Сорочинск, ул. Советская, 1, каб. 7 | Администрация МО Сорочинский городской округ Оренбургской области: 461900, Оренбургская область, г. Сорочинск, ул. Советская, 1. В электронном виде www.sorochinsk56.ru | с 19 марта по 19 апреля 2021 г. |
| Ташлинский | Администрация МО Ташлинский район Оренбургской области – заведующий организационным отделом Шатило И.Б., тел. 8 (35347)22983; ta@mail.orb.ru | 20 апреля 2021 г в 14:00 по адресу: Оренбургская область, с. Ташла, ул. Довженко, д. 46 | Администрация МО Ташлинский район Оренбургской области: 461170, Оренбургская область, Ташлинский район, с. Ташла, ул. Довженко, д. 46. В электронном виде http://tl.orb.ru/ | с 19 марта по 19 апреля 2021 г. |
| Тоцкий район | Администрация МО Тоцкий район Оренбургской области - руководитель отдела по управлению муниципальным имуществом Администрации Тоцкого района Шекоцов С.В., тел. 8 (35349)21613; to.tmu.adm@gmail.com | 20 апреля 2021 г в 14:00 по адресу: Оренбургская область, с. Тоцкое, ул. Красная площадь, 1 | Администрация МО Тоцкий район Оренбургской области: 461131, с. Тоцкое, ул. Красная площадь, 1. | с 19 марта по 19 апреля 2021 г. |
| Шарлыкский | Администрация МО Шарлыкский район Оренбургской области – заместитель главы администрации муниципального образования по социальным вопросам Томи И.П., тел. 8 (35358) 2-12-80; sl@mail.orb.ru | 20 апреля 2021 г в 14:00 по адресу: Оренбургская область, с. Шарлык, ул. Советская, 40 | Администрация МО Шарлыкский район Оренбургской области: 461450 Оренбургская обл., Шарлыкский район, с. Шарлык, ул. Советская, 40. В электронном виде http://mo-sl.orb.ru/ | с 19 марта по 19 апреля 2021 г. |

Дополнительно с Проектом нормативов, ТЗ по ОВОС и материалами ОВОС можно ознакомиться: АНО «Экотерра»: г. Москва, ул. Ленинские горы, Научный парк МГУ, вл. 1 стр. 77, офис 401А, тел. 8(495)939-22-84; В электронном виде на сайте АНО «Экотерра» <http://www.eco-terra.ru>.

Ответственный организатор от АНО «Экотерра» - начальник отдела управления отходами Ковалева Екатерина Игоревна, тел. (495) 939-22-84

Замечания и предложения принимаются по вышеуказанным адресам в срок приема замечаний и предложений. Также замечания и предложения принимаются в электронном виде по адресам электронной почты АНО «Экотерра» и ответственного органа.

Прием и документирование письменных замечаний и предложений будет осуществляться в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения по адресу и электронной почте АНО «Экотерра».

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «Братское монтажное управление Гидроэлектромонтаж» 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 №372 от 16.05.2000 г. «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации») уведомляют о начале общественных обсуждений обосновывающей и проектной документации намечаемой хозяйственной и иной деятельности, включая техническое задание, предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду по объекту государственной экологической экспертизы:

«Строительство объекта: ПС 35/10 кВ Садоводство»

«Строительство объекта: ВЛ 35 кВ Столбово - Садоводство 2-й этап»

«Реконструкция объекта: ВЛ 10 кВ Карлук - Глазуново от ПС 110 кВ Карлук до оп. 168 с.Рыбачько инв. №6000100085».

Цель намечаемой деятельности: строительство электрической подстанции 35/10 кВ «Садоводство» и ее присоединение к существующим линиям электропередачи 35 и 10 кВ.

Местоположение намечаемой деятельности: Иркутская обл., Иркутское районное муниципальное образование, вблизи н. п. Глазунова, земельные участки с кадастровыми номерами 38:06:000000:8399, 38:06:000000:8398, 38:6:111418:11962, 38:6:111418:12488.

Заказчик намечаемой деятельности, проектной документации и раздела ОВОС (Застройщик): Филиал ОАО «ИЭСК» «Восточные электрические сети».

Адрес: 664047 г. Иркутск, проезд Трудовой, 40.

Телефон: 8(3952) 79-48-59.

Факс: 8(3952)79-48-11.Официальная почта: ves@ves.irkutskenergo.ru.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Комитет по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования (664007, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Карла Маркса, д. 40, корп.1, каб. 300).

Предлагаемая форма общественных обсуждений – слушания.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 12.03.2021 г. – 14.06.2021 г., включая:

1 этап: Уведомление, предварительная оценка, составление и обсуждения технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду: 12.03.2021 г. – 12.04.2021 г.

Сроки ознакомления общественности с проектом технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду: 12.03.2021 г. по 12.04.2021 г.

Общественные обсуждения технического задания состоятся 12.04.2021 г. в 16-00 местного времени по адресу: 664001, г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, д. 17 (в здании администрации Иркутского районного муниципального образования).

Доступ общественности к утверждённому техническому заданию по оценке воздействия на окружающую среду: 13.04.2021 г. по 14.06.2021 г.

2 этап: Проведение исследований по оценке воздействия на окружающую среду, подготовки предварительного варианта материалов ОВОС, ознакомление общественности с предварительными материалами ОВОС, обсуждение предварительного варианта материалов ОВОС: 14.04.2021 г. – 14.05.2021 г.

Сроки ознакомления общественности с предварительным вариантом материалов ОВОС: 14.04.2021 г. по 14.05.2021 г.

Общественные обсуждения предварительного варианта материалов ОВОС состоятся 14.05.2021 г. в 15-30 местного времени по адресу: 664001, г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, д. 17 (в здании администрации Иркутского районного муниципального образования).

3 этап: Подготовка материалов ОВОС с учетом замечаний, предложений и информации, поступившей от участников процесса оценки воздействия на окружающую среду на стадии обсуждения: 14.05.2021 г. – 14.06.2021 г.

Доступ общественности к материалам по оценке воздействия на окружающую среду с момента утверждения последних и до принятия решения о реализации намечаемой деятельности: 14.05.2021 г. – 14.06.2021 г.

12

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

Извещение

о проведении общественных обсуждений

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 городского округа Ступино информирует общественность о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по техническому заданию на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и по объекту государственной экологической экспертизы - проектной документации: «Проектная документация на рекультивацию полигона ТКО «Вальцово», расположенного на территории городского округа Ступино Московской области. Корректировка», включающей материалы ОВОС.

Цель проведения общественных обсуждений: выяснение мнения 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 ТКО «Вальцово».

Местоположение намечаемой деятельности: Московская область, городской округ Ступино, 650 м. южнее города Ступино (земельные участки с кадастровыми номерами: 50:33:0040215:1 (20000 м2), 50:33:0040215:41 (23165 м2), 50:33:0040215:42 (4847 м2), 50:33:0040215:43 (42153 м2), 50:33:0040215:78 (32 496 м2)).

Наименование и адрес разработчика проектной документации и материалов ОВОС:

ООО «GeoTextПроект», ИНН 2463219097, ОГРН 1102468009159, адрес местонахождения: 660012, г. Красноярск, ул. Анатолия Гладкова, дом 4, кабинет 507, адрес для корреспонденции: 660016, г. Красноярск, ул. Александра Матросова, дом 10 «Д», электронная почта: info@geotextproject.ru, контактный телефон: 8 (391) 205-28-98.

Общественные обсуждения в форме общественных слушаний проводятся на основании постановления Главы городского округа Ступино Московской области от 01.03.2021 № 576-п.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений в форме общественных слушаний: Администрация городского округа Ступино, расположенная по адресу: 142800, Московская обл, городской округ Ступино, ул. Андропова д.43А/2, e-mail: stupino@mosreg.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: март– май 2021 года.

С проектной документацией, техническим заданием на ОВОС и материалами ОВОС для подготовки замечаний и предложений можно ознакомиться в течение 30 дней со дня опубликования данного объявления на официальном сайте администрации городского округа Ступино <https://stupinoadm.ru/>, а также с 12.03.2021 по 12.04.2021 по адресу: 142800, Московская область, городской округ Ступино, ул. Андропова д.43А/2 зал заседаний, через официальный сайт Администрации городского округа Ступино Московской области <https://stupinoadm.ru/>, либо посредством электронной почты stupino@mosreg.ru.

Письменные замечания и предложения участников общественных обсуждений принимаются по рабочим дням с 12.03.2021 по 12.04.2021 по адресу: 142800, Московская область, городской округ Ступино, ул. Андропова д.43А/2 зал заседаний, через официальный сайт Администрации городского округа Ступино Московской области <https://stupinoadm.ru/>, либо посредством электронной почты stupino@mosreg.ru.

Прием Предложения и замечания по предмету общественных обсуждений в форме общественных слушаний прекращается в 13.00 12.04.2021.

Общественные обсуждения состоятся 12.04.2021 в 15.00 по адресу: 142800, Московская область, городской округ Ступино, ул. Андропова, д.43А/2, зал заседаний.

В случае продолжения действия режима повышенной готовности для органов управления и сил Московской областной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в соответствии с постановлением Губернатора Московской области от 12.03.2020 № 108-ПГ, проведение общественных слушаний будет осуществляться в формате видео-конференц-связи на официальном сайте Администрации городского округа Ступино Московской области. <https://stupinoadm.ru/> - через платформу Zoom (идентификатор конференции – 750 7256 4648, код доступа – BkWQy7).

Уведомление

Федеральное агентство по рыболовству, Федеральное государственное бюджетное научное учреждение «Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии» (Атлантический филиал) (далее – ФГБНУ «ВНИРО» (Атлантический филиал)) совместно с Администрациями муниципальных образований Полесского городского округа и Светловского городского округа уведомляет о проведении общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы по документации: «Материалы общего допустимого улова в районе добычи (вылова) водных биологических ресурсов во внутренних морских водах Российской Федерации, в территориальном море Российской Федерации, на континентальном шельфе Российской Федерации, в исключительной экономической зоне Российской Федерации и Каспийском море на 2022 г. (с оценкой воздействия на окружающую среду). Часть 1. Рыбы морей европейской части России».

Цель и место намечаемой деятельности – добыча (вылов) водных биологических ресурсов в соответствии с обоснованиями общего допустимого улова в морских водах Российской Федерации (Западный рыбохозяйственный бассейн), с учётом экологических аспектов воздействия на окружающую среду.

Заказчик - Федеральное агентство по рыболовству, г. Москва, Рождественский бульвар, д. 12.

Представитель заказчика – Западно-Балтийское территориальное управление Росрыболовства, г. Калининград, ул. Кирова, д. 15, тел.: 8 (4012) 992-220.

Исполнитель – ФГБНУ «ВНИРО» (Атлантический филиал), г. Калининград, ул. Дм. Донского, д. 5, тел.: 8 (4012) 215-645.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с момента опубликования настоящего объявления до окончания общественных обсуждений.

Орган, ответственный за организацию общественных слушаний – Администрация Полесского городского округа и Администрация Светловского городского округа.

С указанной документацией можно ознакомиться в сети интернет на сайтах www.zbtu39.ru, www.atlant.vniro.ru с момента опубликования настоящего объявления до окончания общественных слушаний. Замечания и предложения по экологическим аспектам намечаемой деятельности можно направлять в письменной форме с момента опубликования настоящего объявления до окончания общественных слушаний и в течение 30 дней после проведения общественных слушаний, по адресу: ФГБНУ «ВНИРО» (Атлантический филиал), г. Калининград, ул. Дм. Донского, д. 5 или на электронный адрес atlantnigro@atlantnigro.ru. Контактные телефоны: (4012) 925-439 – Толубкова Татьяна Алексеевна, (4012) 925-337 – Федорова Елена Леонидовна.

Общественные слушания по указанной документации состоятся 15 апреля 2021 г. в 14.30 в актовом зале ФГБНУ «ВНИРО» (Атлантический филиал) по адресу: г. Калининград, ул. Дм. Донского, д. 5.

Информация

В целях информирования общественности и участников оценки воздействия на окружающую среду согласно Федеральному закону от 23 ноября 1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» ООО «РУС АРКТИК СТРОЙ» (629307, ЯНАО, г. Новый Уренгой, ул. Железнодорожная, д. 182/2, оф. 9-10) информирует о начале работ по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) хозяйственной деятельности в рамках проектной документации по объекту: «Жилой дом на участке 2024 в поселке Тазовский ЯНАО».

Целью проведения ОВОС является предотвращение или смягчение воздействия деятельности рассматриваемого объекта на окружающую среду и связанных с ним социальных, экономических и иных последствий.

Предполагаемая форма общественного обсуждения – слушания. Разработка материалов проводится ООО «Экологика» с «17» февраля 2021 г. по «17» августа 2021 г. С техническим заданием на проведение работ можно ознакомиться на сайте: <https://cloud.mail.ru/public/82fgo/8gjuWuZNN>.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения (в форме слушаний) – Администрация муниципального образования Тазовский район.

Замечания и предложения принимаются по: телефону 8 (3452) 38-15-57 или электронной почте: ecologik20@mail.ru.

Контактные телефоны: от Заказчика: 8 (3494) 222-636; от Исполнителя: 8 (3452) 270-927.

Уведомление

о проведении общественных обсуждений

ООО «Глобалтэк» совместно с Администрацией Аяно-Майского муниципального района и ООО «Экоскай» объявляет о намечаемой деятельности, начале процесса общественных обсуждений и проведении общественных обсуждений документации «Программа на выполнение комплексных морских инженерных изысканий в заливе Аян для реализации проекта «Якутский газовый проект. Комплекс по производству, хранению и отгрузке СПГ и газового конденсата», включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду и проект технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: выполнение комплексных морских инженерных изысканий в заливе Аян для реализации проекта «Якутский газовый проект. Комплекс по производству, хранению и отгрузке СПГ и газового конденсата»

Месторасположение намечаемой деятельности: Акватория Охотского моря. Залив Аян. Хабаровский край, Аяно-Майский район, вблизи п. Аян.

Заказчик: ООО «Глобалтэк». Адрес Заказчика: 115054, г. Москва, Площадь Павелецкая, д.2, стр.2, эт. 24, пом.1, ком. 1-1.

Разработчик природоохранной документации: ООО «Экоскай». 109004, г. Москва, ул. Николоямская, д. 46, корп. 2. Тел/Факс: +7 (499) 500-7070, e-mail: info@ecosky.org. Контактное лицо – Дроздова Алеся Леонидовна, e-mail: drozdova@ecosky.org.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Аяно-Майского муниципального района. Ориентировочный срок проведения оценки воздействия на окружающую среду: март 2021 – июль 2021г.

Форма общественных обсуждений: общественные слушания в формате видеоконференцсвязи, информирование посредством публикаций в СМИ, регистрация мнения общественности в письменном виде в общественных приемных.

Дата, время и место проведения общественных слушаний: 13 апреля 2021 года в 16:30 в формате видеоконференцсвязи, для подключения необходимо перейти по ссылке <https://vs.ecosky.org/b/cqk4-q7e-6aa>.

Документация, включая предварительную оценку воздействия на окружающую среду, проект технического задания на проведение ОВОС будут размещены на официальном сайте Администрации Аяно-Майского муниципального района <https://ayanadm.khabkrai.ru>. Журналы для регистрации замечаний и предложений общественности будут доступны в общественной приемной по адресу: 682571, Хабаровский край, с. Аян, ул. Советская, д. 8, каб. № 3. Материалы будут доступны с 12 марта 2021 г. по 13 апреля 2021г., а также в течение 30 дней после проведения общественных обсуждений.

Форма представления замечаний и предложений: заинтересованным представителям общественности предлагается заполнить Журналы замечаний и предложений, размещенные в указанном выше месте, либо отправить комментарий/отзывы в письменном виде по адресу: 109004, г. Москва, ул. Николоямская, д. 46, корп. 2; по факсу: 8 (495) 500-70-70, а также по e-mail: info@ecosky.org, drozdova@ecosky.org.

Уведомление

Федеральное агентство по рыболовству, Федеральное государственное бюджетное научное учреждение «Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии» (Санкт-Петербургский филиал) и Администрация муниципального образования «Выборгский район» Ленинградской области в лице Комитета охраны окружающей среды и природных ресурсов уведомляет о проведении общественных слушаний по объекту государственной экологической экспертизы «Материалы общего допустимого улова в районе добычи (вылова) водных биологических ресурсов во внутренних морских водах Российской Федерации, в территориальном море Российской Федерации, на континентальном шельфе Российской Федерации, в исключительной экономической зоне Российской Федерации и Каспийском море на 2022 год (с оценкой воздействия на окружающую среду). Часть 1. Рыбы морей европейской части России».

Цель намечаемой деятельности - регулирование добычи (вылова) биологических ресурсов (судака) в Финском заливе (российская акватория) Балтийского моря.

Месторасположение намечаемой деятельности: Финский залив (российская акватория) Балтийского моря.

Заказчик: Федеральное агентство по рыболовству 107996, г. Москва, Рождественский бульвар, д. 12.

Представитель заказчика – Северо-Западное территориальное управление Росрыболовства, 199155, г. Санкт-Петербург, ул. Одоевского, д. 24/2, лит. А; тел. 8 (812) 498-88-10.

Наименование и адрес исполнителя - Федеральное государственное бюджетное научное учреждение «Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии» (Санкт-Петербургский филиал), 107140, г. Москва, Верхняя Красносельская, 17 (адрес Санкт-Петербургского филиала - 199053, г. Санкт-Петербург, наб. Макарова, 26, лит. А).

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду с момента опубликования настоящего объявления до окончания общественных обсуждений.

Орган, ответственный за организацию общественных слушаний: Администрация муниципального образования «Выборгский район» Ленинградской области в лице Комитета охраны окружающей среды и природных ресурсов.

Форма общественных обсуждений – слушания.

Форма представления замечаний - письменная. Ознакомление с материалами по объекту государственной экологической экспертизы можно со дня опубликования настоящего объявления до окончания общественных обсуждений на сайте <http://www.niorh.ru/>, а также по адресу 188800, г. Выборг, ул. Советская, д. 12, каб. 18, Администрация муниципального образования «Выборгский район» Ленинградской области.

Замечания и предложения по экологическим аспектам намечаемой деятельности можно направить по адресу электронной почты niorh@niorh.ru или оставить в журнале Замечаний и предложений, приложенной к указанной документации со дня публикации настоящего объявления до окончания общественных обсуждений и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения.

Общественные слушания по объекту государственной экологической экспертизы «Материалы общего допустимого улова в районе добычи (вылова) водных биологических ресурсов во внутренних морских водах Российской Федерации, в территориальном море Российской Федерации, на континентальном шельфе Российской Федерации, в исключительной экономической зоне Российской Федерации и Каспийском море на 2022 год (с оценкой воздействия на окружающую среду). Часть 1. Рыбы морей европейской части России» состоятся 16 апреля 2021 г. в 14.30 часов по адресу: г. Выборг, ул. Советская д. 12, каб. 18, в здании Администрации муниципального образования «Выборгский район» Ленинградской области.

Информация

В целях информирования общественности и участников оценки воздействия на окружающую среду согласно Федеральному закону от 23 ноября 1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» ООО «РУС АРКТИК СТРОЙ» (629307, ЯНАО, г. Новый Уренгой, ул. Железнодорожная, д. 182/2, оф. 9-10) информирует о начале работ по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) хозяйственной деятельности в рамках проектной документации по объекту: «Жилой дом на участке 2703 в поселке Тазовский ЯНАО». Целью проведения ОВОС является предотвращение или смягчение воздействия деятельности рассматриваемого объекта на окружающую среду и связанных с ним социальных, экономических и иных последствий.

Предполагаемая форма общественного обсуждения – слушания.

Разработка материалов проводится ООО «Экологика» с «17» февраля 2021 г. по «17» августа 2021 г. С техническим заданием на проведение работ можно ознакомиться на сайте: <https://cloud.mail.ru/public/JUKK/Rytbfoin>.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения (в форме слушаний) – Администрация муниципального образования Тазовский район.

Замечания и предложения принимаются по: телефону 8 (3452) 38-15-57 или электронной почте: ecologik20@mail.ru.

Контактные телефоны: от Заказчика: 8 (3494) 222-636; от Исполнителя: 8 (3452) 270-927.

Объявление

о проведении общественных обсуждений

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» ОАО «НК «Янгпур» информирует о проведении общественных обсуждений по проектной документации планируемой хозяйственной деятельности, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду, по объекту государственной экологической экспертизы «Обустройство Куста №5Б Известинского лицензионного участка».

Намечаемая деятельность:

Строительство куста скважин №5Б Известинского лицензионного участка с размещением соответствующего технологического оборудования для добычи и сбора продукции скважин.

Цели намечаемой деятельности: Сбор нефти и газа с куста скважин №5Б Известинского лицензионного участка.

Месторасположение намечаемой деятельности: Российская Федерация, Тюменская область, Ямало-Ненецкий автономный округ, Пуровский район, Известинский лицензионный участок, куст скважин №5Б.

Наименование и адрес заказчика намечаемой деятельности: ОАО «НК «Янгпур», Юридический адрес: 107113, Российская Федерация, г. Москва, ул. Сокольнический вал, д. 2А; адрес филиала: 629830, Ямало-Ненецкий автономный округ, г. Губкинский, промзона, панель 8, производственная база №010., e-mail: office@yanguir.ru

Представитель ОАО «НК «Янгпур»: ОАО «НК «ЯНГПУР» заместитель начальника отдела капитального строительства Амельченко Виктория Александровна, тел.: (8-349-36) 5-23-64, доб. 211

Представитель заказчика: ООО «Академпроект», 628606, Российская Федерация, Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, г. Нижневартовск, ул. Пионерская, 12, помещение 1001

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: август 2020 г. – апрель 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования Пуровский район.

Форма общественного обсуждения: Общественные слушания в заочной форме.

Форма предоставления замечаний и предложений: Дистанционная (устная и письменная форма).

В целях информирования и участия общественности в процессе оценки воздействия на окружающую среду предоставляется:

1. Техническое задание на разработку раздела «Оценка воздействия на окружающую среду» по объекту «Обустройство Куста №5Б Известинского лицензионного участка».

2. Проектная документация, предварительные материалы проектной документации по оценке воздействия на окружающую среду и резюме нетехнического характера (краткое изложение для неспециалистов).

Ознакомление с проектной документацией, техническим заданием, предварительными материалами оценки воздействия на окружающую среду, предоставление рекомендаций и предложений:

В связи с распространением в Ямало-Ненецком автономном округе новой коронавирусной инфекции (COVID-19), требованием постановления Губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа от 16.03.2020 г. №29-ПГ о запрете на проведение публичных и иных массовых мероприятий ознакомиться с техническим заданием, проектной документацией и предварительными материалами оценки воздействия на окружающую среду в сети Интернет на официальном сайте ОАО «НК «Янгпур» в разделе «Главная», вкладки «Продукция», вкладки «Объявления» <http://www.yanguir.ru/pages/15>. На официальном сайте Муниципального округа Пуровский район <http://puradm.ru/deyatelnost/prirodno-resursnoe-regulirovanie/informatsiya-o-predstayashchikh-obshchestvennykh-obsuzhdeniyakh/index.php> в разделе «Деятельность», вкладки «Природно-ресурсное регулирование», вкладки «Информация о предстоящих общественных обсуждениях».

Замечания и предложения принимаются по: электронной почте «qip3-akadem@mail.ru» с пометкой «ОВОС»;

– телефону (будни с 09:00 до 17:00, перерыв с 12:00 до 14:00): 8 (3466) 411555, доб. 135, Шершнева Елена Станиславовна, помощник ГИПа ООО «Академпроект».

Период ознакомления, получения рекомендации и предложений – 30 календарных дней с момента публикации настоящего объявления и в течение 30 календарных дней после окончания общественных обсуждений.

Место и дата проведения общественных слушаний: Общественные слушания состоятся 14.04.2021 г. в 15-00 часов (местного времени).

Посредством видео-конференц-связи с использованием платформы Zoom. Подключиться к конференции Zoom:

<https://us05web.zoom.us/j/87185741843?pwd=VTUwWnpKQ3hXQkJaOuo0Q2FlbjJkUT09>

Идентификатор конференции: 871 8574 1843.

Код доступа: 6FrGh2.

По результатам проведенных обсуждений с учётом поступивших замечаний и предложений будет составлен протокол заочной формы.

Ответственные организации от:

– администрации муниципального округа Пуровский район: начальник Управления природно-ресурсного регулирования Дмитрий Иванович Караяниди тел. (34-997) 2-41-30; 629850, ЯНАО, Пуровский район, г. Тарко-Сале, ул. Республики, д. 25. Тел. +7(34997)6-06-10, факс +7(34997)2-10-31, e-mail: admin@pur.yanao.ru;

– ООО «Академпроект»: ГИП Карбушев Александр Геннадьевич, 628606, Российская Федерация, Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, г. Нижневартовск, ул. Пионерская, 12, помещение 1001, тел. 8 (3466) 244680, доб. 135, e-mail: qip3-akadem@mail.ru.

Объявление

Федеральное агентство по рыболовству, Санкт-Петербургский филиал Федерального государственного бюджетного научного учреждения «Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии» (далее – Санкт-Петербургский филиал ФГБНУ «ВНИРО») и администрация Кировского муниципального района Ленинградской области объявляют о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по объекту государственной экологической экспертизы: «Материалы, обосновывающие общий допустимый улов водных биологических ресурсов в водных объектах Ленинградской области, Ладожском озере (в границах Ленинградской области) на 2022 год (с оценкой воздействия на окружающую среду)».

Цель и место намечаемой деятельности: регулирование добычи (вылова) водных биологических ресурсов (судака и сига) в водных объектах Ленинградской области, Ладожском озере (в границах Ленинградской области).

Месторасположение намечаемой деятельности: водные объекты Ленинградской области, Ладожское озеро (в границах Ленинградской области).

Заказчик: Федеральное агентство по рыболовству 107996, г. Москва, Рождественский бульвар, д. 12.

Исполнитель: Санкт-Петербургский филиал ФГБНУ «ВНИРО», г. Санкт-Петербург, наб. Макарова, 26, лит. А, тел. (812) 400-01-77.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду – с момента опубликования настоящего объявления до окончания общественных слушаний.

Орган, ответственный за организацию общественных слушаний: администрация Кировского муниципального района Ленинградской области, Ленинградская область, г. Кировск, ул. Новая, д. 1.

Форма общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма представления замечаний - письменная.

С указанной документацией можно ознакомиться в библиотеке Санкт-Петербургского филиала ФГБНУ «ВНИРО», г. Санкт-Петербург, наб. Макарова д. 26, лит. А со дня опубликования настоящего объявления в течение 30 дней до окончания общественных обсуждений, с понедельника по пятницу с 10.00 до 17.00, а также в сети интернет на сайте Санкт-Петербургский филиала ФГБНУ «ВНИРО»: <http://www.niorh.ru>.

Замечания и предложения по экологическим аспектам намечаемой деятельности можно направить в письменной форме в течение 60 дней со дня опубликования настоящего объявления по адресу: Санкт-Петербургский филиал ФГБНУ «ВНИРО», г. Санкт-Петербург, наб. Макарова д. 26, лит. А или в формате электронной копии на электронный адрес Санкт-Петербургский филиала ФГБНУ «ВНИРО»: niorh@niorh.ru.

Общественные слушания по объекту государственной экологической экспертизы по документации «Материалы, обосновывающие общий допустимый улов водных биологических ресурсов в водных объектах Ленинградской области, Ладожском озере (в границах Ленинградской области) на 2022 год (с оценкой воздействия на окружающую среду)» состоятся 14 апреля 2021 в 11 часов в здании организатора общественных слушаний - администрации Кировского муниципального района Ленинградской области по адресу: Ленинградская область, г. Кировск, ул. Новая, д. 1, тел. 8(81362) 21-884.

Оповещение

о проведении общественных обсуждений

Администрация Новокузнецкого муниципального района объявляет о начале проведения общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы.

Название намечаемой деятельности: «Ликвидация битумного хранилища в районе п. ст. Тальжино, Новокузнецкого муниципального района (2 этап)». Цель намечаемой деятельности: Ликвидация битумного хранилища способом рекультивации.

Месторасположение намечаемой деятельности: Кемеровская область, Новокузнецкий муниципальный район, п. ст. Тальжино.

Наименование и адрес Заказчика: Администрация Новокузнецкого муниципального района, юридический адрес: 654216, Кемеровская область, Новокузнецкий муниципальный район, с. Атаманово, ул. Центральная, 109а.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: IV квартал 2020 г. – I квартал 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация Новокузнецкого муниципального района.

Предполагаемая форма общественного обсуждения - представление замечаний и предложений.

Форма представления замечаний и предложений – письменная.

Место доступности ТЗ по оценке воздействия на окружающую среду, материалов объекта государственной экологической экспертизы, предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду:

- 654217, Кемеровская область, Новокузнецкий муниципальный район, п.ст. Тальжино, ул. Советская, 1;

- официальный сайт Администрации Новокузнецкого муниципального района www.admnkr.ru в разделе «Гражданам – Экология – Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС) – Материалы оценки воздействия на окружающую среду».

Сроки доступности:

- ТЗ по оценке воздействия на окружающую среду, материалов объекта государственной экологической экспертизы и предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду: с 15.03.2021 г. по 14