

По итогам 2020 года, Пермь сохранила 9-е место среди крупнейших городов России в Индексе качества городской среды, ежегодно составляемом Минстроем РФ. Пермь незначительно улучшила свои позиции по некоторым критериям, оцениваемым специалистами. Власти города уверены, что рейтинг позволяет увидеть болевые точки и принять меры для устранения проблем.

Качественно просчитанная среда

— благоустройство —

В начале апреля Министерство строительства РФ опубликовало очередной рейтинг — «Индекс качества городской среды» за 2020 год. Благоприятной городская среда была признана всего в 76 городах. Пермь в этом рейтинге, как и годом ранее, заняла 9-е место среди 15 крупнейших городов России.

Средний рейтинг в этом году был 177 баллов. Эксперты оценили Пермь как город с «условно комфортным климатом», присвоив 179 баллов по оцениваемым параметрам из 360 возможных. Таким образом, Пермь получила на 11 баллов больше, чем годом ранее. Эксперты отмечают значительные улучшения по некоторым оцениваемым параметрам. Например, по критерию «Общественно-деловая инфраструктура и прилегающие пространства» Пермь набрала в этом году 22 балла, в то время как в прошлом — всего 16. Незначительное улучшение отмечается и по категории «Жилье и прилегающие пространства». Здесь Пермь набрала 29 баллов против 26 в прошлом году. Улично-дорожную сеть эксперты оценили в 33 балла против 32 в 2019 году, а параметр «общегородское пространство» набрал 31 балл, тогда как в 2019-м — 29. По критерию «Озеленение пространства» отмечается незначительное снижение — с 37 до 36 баллов. По такому параметру, как «Социально-досуговая инфраструктура и прилегающие пространства», ситуация не изменилась — здесь у Перми, как и в прошлом году, 28 баллов. Стоит отметить, что по трем из шести категорий город набрал более половины возможных баллов. А в 2018 году, например, ни по одному из параметров у Перми не было таких результатов.

Список лидеров по индексу качества городской среды остался неизменным. На первом месте Москва (288 баллов), следом за ней Санкт-Петербург (249 баллов), Казань (204), Нижний Новгород (201), Ростов-на-Дону (200), Екатеринбург (194), Уфа (189), Красноярск (181).



Минстрой РФ оценивает Пермь как условно комфортный город по качеству городской среды

Рейтинг «Индекс качества городской среды» впервые был представлен общественности в конце 2019 года. Над ним в рамках нацпроекта «Жилье и городская среда» работают Минстрой РФ, «ДОМ.РФ» и КБ «Стрелка». Методика призвана улучшить комфортность городской среды, повысить индекс ее качества на 30% и сократить количество городов с неблагоприятной средой в два раза. Разработка индекса необходима также, чтобы определить размер субсидий из федеральной казны региональным бюджетам — на поддержку программ формирования современной городской среды.

Авторы индекса разделили 1115 городов России на группы, исходя из их размера и климатических условий. Города в каждой группе оценивали по 36 индикаторам, сгруппированным по шести типам городских пространств (жилье, общественно-деловая инфраструктура, социаль-

но-досуговая инфраструктура, озеленение территорий, уличная инфраструктура, общегородское пространство), и начисляли соответствующие баллы. В городах, набравших более 180 баллов, городская среда считается благоприятной.

В департаменте планирования и мониторинга администрации Перми отмечают укрепление позиции города в рейтинге городов-миллионников. В мэрии считают, что рейтинг важен, поскольку пока это единственный интегральный показатель сравнения городов в широком спектре параметров. «Результаты индекса позволяют проанализировать имеющиеся проблемы муниципального образования, определить направления развития, разработать алгоритм дальнейших действий, направленных на улучшение качества городской среды и создание комфортных условий для проживания населения», — пояснили в администрации.

Как сообщили в мэрии, стабильный результат обеспечило то, что Пермь активно участвует в реализации нацпроектов и других про-

грамм по улучшению уровня жизни горожан. В 2021 году город участвует в четырех нацпроектах: «Безопасные и качественные автомобильные дороги», «Демография», «Жилье и городская среда», а также «Образование». На реализации национальных проектов из федерального и краевого бюджетов Пермь получит около 2 млрд руб. В администрации отметили, что подробная информация по баллам в разрезе показателей пока не представлена, поэтому сложно проанализировать количество набранных баллов. Однако в мэрии предположили, что в сфере «общественно-деловой инфраструктуры» изменения в баллах, вероятно, связаны с увеличением показателей по освещенности улиц, увеличению площади города, убираемой механизированным способом, ремонтом фасадов МКД и зданий.

«Комфортная городская среда — это безопасные дороги, удобный транспорт, наличие мест отдыха. Город работает в каждом направлении, но все равно есть проблемы, которые необходимо решать. Бюджет развития Перми ежегодно рас-

тет. Например, на благоустройство города в 2021–2023 годах направим 21 млрд руб. Планируем завершить крупные стройки, которые изменят облик города. В этом году завершится последний этап капитального ремонта набережной Камы. Еще одна точка притяжения — городская эспланада. Ее комплексное благоустройство ведется в рамках нацпроекта «Жилье и городская среда» и приурочено к грядущему юбилею города. После реконструкции городская эспланада будет приведена к единому стилю. При этом развитие социальной и коммунальной инфраструктуры, строительство дорог, создание парков и скверов, экологическое развитие — все это в равной мере должно относиться ко всем районам города. Это моя принципиальная позиция», — заявил глава Перми Алексей Демкин.

Администрация планирует продолжить работу над ключевыми проектами. Разработана концепция благоустройства общественных пространств, в том числе в рамках проекта «Пермь-300». В 2021 году город продолжит участвовать в нацпроекте «Безопасные и качественные дороги», начнутся и новые реконструкции. В мэрии уточнили, что план на 2021 год будет сформирован после получения результатов в разрезе показателей. Планируется обменяться опытом с другими городами и определить направления, которые необходимо усилить.

Руководитель проектов архитектурного бюро «MLA+» Андрей Головин к рейтингу относится скептически. «Основная проблема этого рейтинга в том, что нет четких критериев оценки. Непонятно, как проводится анализ. Для того чтобы этот рейтинг был показательным, должен быть перечень объектов, чтобы каждый мог ознакомиться с критериями оценить результат», — отмечает специалист. По его словам, существенно в сфере «общественно-деловая среда» за 2020 год ничего не менялось. Никаких крупных объектов в строй введено не было. Поэтом сложно сказать, почему эксперты добавили городу баллы по этому параметру.

Правозащитник Денис Галицкий также считает рейтинг поверхностным. По его мнению, к нему можно относиться спокойно. «Пермь ни среди лидеров, ни среди отстающих, а плюс-минус 10–20 баллов — это погрешности. Для того чтобы оценивать реальную ситуацию, необходимо проделать большую, качественную работу. Вряд ли составители рейтинга ее реально делали», — отмечает он. Правозащитник заметил также, что, например, по параметру «озеленение пространства» снижение показателей действительно есть, но гораздо больше, чем на один балл. «Невооруженным взглядом видно, что озеленение в городе точно уменьшается. Реконструкция парков и скверов ведет к уменьшению зеленых насаждений», — подчеркнул Денис Галицкий.

Руководитель АНО «Центр поддержки и развития урбанистики „Городская среда“» Михаил Борисов отметил, что у него двойное отношение к этому рейтингу. По его словам, составители рейтинга берут информацию из открытых источников, и такой подход не всегда объективен. «Необходимо ввести защиту индекса с мест. Более качественный подход к проверке показателей», — говорит господин Борисов. В то же время он отметил позитивную тенденцию — сохранение Перми в десятке крупнейших городов по качеству городской среды и положительную динамику в оценке основных параметров. Михаил Борисов считает, что этому способствует активное участие города в национальных проектах и высокие показатели по их исполнению, что не могут не отметить на федеральном уровне. По мнению господина Борисова, рейтинг, хотя и нуждается в доработке, является довольно хорошим инструментом для анализа работы над городской средой. «Рейтинг помогает увидеть наши слабые стороны, устранять нарушения и в целом делать город комфортнее. Мы смотрим на наших конкурентов и обмениваемся опытом благоустройства», — подытожил эксперт.

Ирина Суханова

Инвестиции меняют направление

Зимой 2020/2021 года аварийность на сетях водоснабжения и водоотведения г. Перми превысила показатели прошлых лет. Определенную роль сыграли климатические особенности нынешней зимы, но и износ сетей, по мнению специалистов, имеет значение. Уровень износа сетей, находящихся в ведении ООО «НОВОГОР-Прикамье», достигает 70–80%, а если речь идет о бесхозных сетях, то их ветхость является критической, и они в большей степени подвержены авариям.

Если в предыдущие годы «НОВОГОР-Прикамье» в большей степени вкладывал инвестиции в головные сооружения водоподготовки и очистки стоков — Чусовские очистные сооружения (ЧОС) и Биологические очистные сооружения (БОС), то с прошлого года акценты сместились на транспортировку ресурсов. Как пояснил технический директор ООО «НОВОГОР-Прикамье» Алексей Политов, реализация инвестиционных мероприятий в 2013–2019 годах позволила достичь требований изменяющегося законодательства в части природоохранных нормативов. Реконструкция ЧОС и БОС решила вопросы, связанные с экологической безопасностью и качеством питьевой воды, а также позволила создать мощности для подключения новых объектов к системе водоснабжения и водоотведения, а значит — для развития города Перми.

СМЕНА АКЦЕНТОВ: ВСЕ ВНИМАНИЕ – СЕТЯМ
— С 2020 года мы начали больше внимания и средств уделять транспортировке ресурсов. То есть сейчас акцент делается на насосные станции, на сети, срок эксплуатации которых давно истек. В 2021–2022 годах мы приступаем к проектам, направленным на повышение надежности и бесперебойности предоставления услуг. В ближайшие годы запланированы мероприятия по реконструкции и автоматизации насосных станций, что позволит поддерживать режимы работы оборудования, избегать гидравлических ударов, уменьшая нагрузку на сети. Автоматизация также ведет к более оперативному реагированию на внештатные ситуации. В частности, на техническую модернизацию восьми насосных станций на сетях водоснабжения, в том числе на их автоматизацию и реконструкцию машинных

залов, трубопроводов, будет направлено 250,9 млн рублей. В систему водоотведения планируется вложить 512,5 млн рублей, в том числе на реконструкцию ключевых станций по перекачке стоков — РНС-2, ГНС-5, ГНС правого берега. Специалисты отмечают высокий износ железобетонных коллекторов, поэтому вопрос их реконструкции стоит очень остро. К примеру, в производственную программу 2021–2022 годов включены проектирование и строительство второго напорного коллектора РНС-4 «Камская долина» протяженностью более 11 км, — сообщил Алексей Политов.

МАТЕМАТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ПЛАНИРОВАНИЮ
Уже второй год компания «НОВОГОР-Прикамье» планирует свои инвестиционные и производственные программы с помощью программного продукта «ПромАктив». Программа создана в рамках разработки единого информационного пространства для производственной деятельности. Ее целью является повышение прозрачности выбора объектов ремонта, включаемых в план ремонта, путем автоматизированного расчета приоритета для объектов ремонта на базе расчета рисков отказа и вероятного ущерба от аварии. Эта программа позволила ав-

томатизировать и перевести в цифровой формат все бизнес-процессы, стандартизировать их. Специалисты видят и контролируют всю цепочку движения, например, аварийной заявки — от ее получения до выполнения. Как рассказал Алексей Политов, внедрение цифровых технологий в компании началось в 2013 году, когда «НОВОГОР-Прикамье» совместно с АО «Геликон Консалтинг» приступил к созданию и внедрению Автоматизированной информационно-аналитической системы обслуживания сетей водоснабжения и водоотведения (АИАС ОСВВ). На ее базе в 2016–2018 годах реализован проект «ПромАктив», позволяющий, используя информацию по всему оборудованию, рассчитать приоритеты выбора объектов в ремонт. Теперь система не только оперативно информирует специалистов, руководство о фактическом состоянии сооружений и сетей ВиВ г. Перми, позволяет контролировать выполнение плановых, аварийных работ, а также действий подрядных организаций, но и обоснованно планировать их. Программа делает прозрачной всю технологическую цепочку от получения обращения до благоустройства, а также существенно сокращает сроки выполнения заявок, позволяет охватить всю производ-



ственную деятельность водоканала. При этом система ежегодно развивается и обр-астает новыми функциями.

ВЫБОР ПРИОРИТЕТОВ

«ПромАктив» состоит из нескольких модулей: это модули для диспетчерской и call-центра, модуль технического обслуживания и планирования ремонтов оборудования (ТОРО), модуль прогнозирования риска возникновения отказов (ОРКА).

— Сейчас мы получаем статистику по аварийности в автоматизированном режиме за любой период. То есть можем более детально анализировать аварийные участки, в том числе понимая объемы затрат и фактически понесен-

ных расходов. Накопленная в системе информация позволяет сформировать подходы к анализу не на основе регламентных циклов, а на основе фактического состояния. А значит, более обоснованно подходить к планированию. Модуль приоритизации согласно плану производственных работ и заданному лимиту бюджета может рассчитать приоритетность выбора объекта для ремонтов и техобслуживания, чтобы расходовать деньги наиболее эффективным образом. Это значит, что можно максимально снизить аварийность, остановить износ оборудования, исходя из финансового состояния предприятия. С другой стороны, эта же система при согласо-

СПРАВКА

В рамках утвержденной пятилетней инвестиционной программы «НОВОГОР-Прикамье» в систему ВиВ в 2021 году будет вложено более 942,5 млн рублей, в 2022-м — более 971,7 млн рублей.

городская среда

Город попал в сети

— инфраструктура —

Масштабные планы по развитию краевой столицы на ближайшие годы могут оказаться под вопросом из-за состояния коммунальной инфраструктуры Перми. Строительство новых коммунальных сетей, несмотря на реализацию профильных муниципальных программ, заметно отстает от растущей городской застройки. Решить проблему может синхронизация усилий ресурсоснабжающих организаций, девелоперов и властей разного уровня.

Пермские застройщики отмечают, что из-за изношенных коммунальных сетей города и проблем с подключением к ним увеличиваются сроки строительства домов и растут конечная стоимость жилья. Особо влияют на это проблемы, связанные с недостатком мощностей системы водоснабжения и водоотведения. В администрации города отчитываются о реализации программ по развитию коммунальной инфраструктуры и говорят, что девелоперы предпочитают комплексному освоению участков точечную застройку из-за низкой стоимости техприсоединения.

К развитию готов

За последние пару лет власти Перми анонсировали несколько крупных городских проектов по застройке и реновации территорий. В краевом центре активно возводят не только жилье, но и социальные, инфраструктурные объекты. К 300-летию Перми благоустроят набережную, эспланаду, Комсомольский проспект, отремонтируют и построят около 30 парков и скверов в районах города, обновят парк «Балатово» и другие объекты. Пермские власти делают ставку и на повышение объемов жилищного строительства. По сведениям департамента градостроительства и архитектуры, по нацпроекту «Жилье и городская среда» в Перми к концу 2030 года надо построить более 6 млн кв. м жилья. С 638,7 тыс. кв. м жилья в 2021 году объемы строительства краевой столицы к концу 2030 года должны вырасти до 1 млн кв. м.

Город намеревается отдать под жилую застройку 37 участков площадью 19 га, по ним надо еще провести проектные работы. Анонсировано возведение 796 тыс. кв. м жилья на территории рынка «Гача», Рязанского промузла, района ДКЖ и завода им. Дзержинского. В ближайшей перспективе возьмутся и за комплексное развитие территорий.

Пока же в Перми идет расселение аварийных домов. По данным управления жилищных отношений,



В Перми строительство домов идет более быстрыми темпами, чем обновление сетевого комплекса

в городе признаны аварийными 812 многоквартирных домов площадью 495,8 тыс. кв. м. Только до 2025 года в Перми расселят 630 домов площадью 265 тыс. кв. м.

Коммунальный рай

По сведениям департамента ЖКХ, в Перми до 2022 года действует муниципальная программа комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры, утвержденная в 2019 году. По планам, в 2022 году в краевой столице перспективная обеспеченность населения электроснабжением должна составить 100%, газоснабжением — 87,5%, теплоснабжением — 88,7%, холодным водоснабжением — 93,6%, водоотведением — 92,7%. Бюджет программы — 24,04 млрд руб., в основном это средства инвестпрограмм коммунальных организаций (каких именно, в мэрии не уточнили), которые формируются за счет платы за техприсоединение, тарифов от реализации услуг. Мероприятия, не обеспеченные финансированием, проводят за счет бюджета. Итоги реализации программы подведут к июню 2021 года.

В городе действует программа по «Развитию системы жилищно-коммунального хозяйства в городе Перми». Согласно ей в муниципальные объекты водоснабжения и водоотведения в 2021–2023 годах запланированы капитальные вложения в размере 1,3 млрд руб. В объекты газоснабжения инвестируют 136,9 млн руб. Конкретные виды работ и целе-

вые показатели этой программы в мэрии не уточнили.

По словам технического директора «Новогор-Прикамье» Алексея Политова, в 2021 году компания вложит в систему водоснабжения и водоотведения более 942,5 млн руб., в 2022 году — более 971,7 млн руб. Будет проведена модернизация и реконструкция ключевых насосных станций по перекачке воды и стоков, главного разгрузочного коллектора и других объектов, транспортирующих ресурсы.

В «Т Плюс» сообщили, что в рамках соглашения, заключенного с краевыми властями на срок до 2035 года, компания инвестирует в тепловой комплекс Перми 28 млрд руб. Запланирована реконструкция более 160 км теплосетей в районах Перми, а также модернизация 300 центральных тепловых пунктов. Такие меры повысят надежность теплоснабжения микрорайонов Парковых, Балатово, Закамск, Рабочий поселок, Крохалева, Гайва и других, пояснили в «Т Плюс».

По сведениям «Газпром газораспределение Пермь», развитие газовой инфраструктуры города осуществляется по региональной программе газификации ЖКХ, промышленных и иных организаций Прикамья. В этом году компания будет перекладывать газопроводы среднего и низкого давления по улицам Попова, Советской, Монастырской, а также осуществит вынос газопровода среднего давления через Восточный обход в районе Чусовского моста. В 2022–2023 годах «Газпром газораспределение Пермь» построит газопровод среднего давления по улицам Ушакова, Калинина, Сокольской от ул. Каляева до ул. Сокольской, 9.

Проблема выросла из сети

Несмотря на ведущуюся модернизацию сетей, застройщики по-прежнему сталкиваются с трудностями при освоении территорий. Опрошенные девелоперы называют эти проблемы «исторически сложившимися». Проблема в том, что строительство домов идет более быстрыми темпами, чем обновление сетевого комплекса. Эту проблему осознают все участники процесса, и пытаются решать ее посильными методами. Гендиректор «Орсо групп» Михаил Бесфамильный пояснил, что теперь до покупки участка застройщики могут получить у ресурсоснабжающих организаций сведения о примерной стоимости подключения объектов на интересующей площадке. Это позволяет заранее выяснить затраты на подключение. По словам господина Бесфамильного, сроки подключения могут занимать около полутора лет.

Директор по развитию группы «Мегаполис» Михаил Крепак рассказал, что подключение дома к сетям идет параллельно строительному процессу.

Директор ООО «СЗ „ЖБК-Инвест“» (ГК «Краснокамский ЖБК») Виктор Чирков отметил, что в центральных районах Перми ситуацией с подключением строящихся объектов к коммунальной инфраструктуре «можно назвать приемлемой». «Но возникающая сложность из-за несоблюдения сроков договоров технологического присоединения со стороны коммунальных служб. Такие задержки запускают цепную реакцию, которая приводит к удлинению сроков строительства и ввода объекта в эксплуатацию», — пояснил Виктор Чирков. Одна из самых острых проблем, по

мнению девелопера, изношенность коммуникаций по всему городу и частые аварии на трубопроводе. Если в районе строительства объекта нет свободных мощностей, то создание дополнительных зачастую происходит за счет застройщика. Это сказывается на общей смете объекта и отражается на стоимости квадратного метра для потребителя.

Девелоперы сходятся во мнении, что основные проблемы с подключением связаны с системой водоснабжения и водоотведения. По словам Михаила Крепака, реновация сетей водоснабжения и водоотведения в районе застраиваемых участков может обходиться девелоперу в суммы от 10 до 100 млн руб. и больше, в зависимости от участка и района. «Чем больше развит район, чем больше там новостроек, тем более „свежие“ там сети и тем проще подключать новые объекты. А если район давно не застраивался, в этой территории больше проблем с сетями», — рассказал господин Крепак.

Глава «Орсо групп» отметил, что большое количество городских территорий нельзя застраивать без капитальных вложений в сети. Например, новые объекты в Мотовилихинском районе невозможно подключить к сетям, пока на бульваре Гагарина не проложат новые участки канализационного коллектора. Сетями водоснабжения и водоотведения на условиях концессии управляет «Новогор-Прикамье», но сумма инвестиций со стороны коммунального оператора ограничена соглашением с мэрией. «Городские власти должны подключаться к этому вопросу, если хотят развивать ту или иную территорию», — добавил господин Бесфамильный. Как ранее сообщали в мэрии, строительство пускового комплекса главного разгрузочного коллектора на бульваре Гагарина запланировано программами и планами мэрии, рассчитанными на срок до 2022-го и 2028-го годов.

Михаил Бесфамильный считает также, что пермским властям надо создать правила подключения к ливневой канализации, а также выбрать организацию, которая будет управлять этим имуществом. Создание специального регламента и упорядочивание этой сферы позволит улучшить городскую среду.

Нужна стратегия

В ресурсоснабжающих организациях города и в мэрии признают проблемы с подключением домов к сетям. В муниципалитете и компаниях знают о сложностях и стараются разобраться с ними. В филиале «Россети Урал» — «Пермэнерго» рассказали, что проблемы при подключении новостроек к электроснабжению могут быть связаны и с прохождением сетей по землям частных лиц или ТСЖ. «Этот процесс регламентирован, но частные землепользователи или ТСЖ имеют право и предъявля-

ют свои требования по прохождению линий электропередачи», — заметил начальник управления технологического присоединения и перспективного развития филиала «Россети Урал» — «Пермэнерго» Артем Александров. Согласование прохождения линий или оформление для этого сертификата затягивается порой на срок более четырех месяцев.

В администрации города сообщили, что сетевики формируют свои инвестпрограммы на срок не менее трех лет и учитывают все заявления застройщиков о техприсоединении. Однако это не позволяет координировать сроки внесения платы за техприсоединение от нескольких компаний, осваивающих смежные участки. Из-за этого операторы не могут обеспечить подключение в соответствии со сроками строительства.

В «Новогор-Прикамье» считают, что документы, определяющие развитие города, должны корректироваться с учетом требований рынка и соинфраструктуры Перми. С учетом этих изменений в инвестпрограмму «Новогора» будут включать мероприятия по развитию определенных участков системы водоснабжения и водоотведения. В организации подчеркнули, что «Новогор» уже ввел механизм, позволяющий застройщикам заранее получать информацию о дефиците мощностей для подключения новых объектов к сетям. Застройщики, взаимодействующие с «Новогором», учитывают эту информацию при покупке участков. «В компании надеются, что после перераспределения функций между краевой и городской администрацией действия властей, ресурсников и застройщиков удастся синхронизировать и механизм взаимодействия всех участников процесса станет более эффективным», — добавили в «Новогор-Прикамье».

Председатель комитета Пермской городской думы по инвестициям и управлению муниципальными ресурсами Сергей Богуславский рассказал, что программа комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры (ПКР) на сегодня выполнена примерно на 10%, связано это с несинхронными действиями мэрии, застройщиков и сетевых организаций. Требуется обновление и генплан Перми, предписывающий стратегическое развитие тех или иных территорий. От застройщиков некоторых площадок власти уже отказались, но в городских инвестпрограммах и в ПКР эти мероприятия еще значатся, хотя и не выполняются. «Сейчас главное — актуализировать генплан, понять, где в Перми перспективные точки для застройки. После этого надо актуализировать программу развития коммунальной инфраструктуры, чтобы синхронизировать отраслевые инвестпрограммы сетевых организаций и города», — считает Сергей Богуславский.

Евгения Ахмедова

Дмитрий Клещев: «Региональный оператор и бизнес находятся во взаимной зависимости»

Директор по развитию ООО «Горнозаводский комбинат благоустройства» — о ситуации на рынке обращения с ТКО

— В 2018–2019 годах «Теплоэнерго» провело аукционы по выбору организаций для оказания услуг по транспортированию ТКО. Сейчас новых аукционов не проводится, а к уже существующим госконтрактам заключаются допсоглашения. Как эти взаимоотношения регулируются законодательно? Насколько такая система обеспечивает баланс интересов оператора и возчиков?

— Все, что касается области обращения с отходами, имеет обширную законодательную базу. Это федеральные законы №89 «Об отходах производства и потребления», №7 «Об охране окружающей среды», а также ряд подзаконных актов, которыми утверждаются правила проведения торгов по выбору оператора для транспортировки ТКО, и, конечно, федеральный закон №44 «О контрактной системе». Кроме этого, так как сейчас эта отрасль приравнивается к естественной монополии, в полной мере действует и антимонопольное законодательство. В то же время законодательство по обращению с отходами позволяет применять 44-ФЗ не в полной степени. Так, из-под действия этого закона при проведении закупок исключаются следующие положения: изменение и расторжение контракта, осуществление мониторинга закупок и аудита в сфере закупок, контроль в сфере закупок, что позволяет не проводить новый аукцион, а предложить подрядчику



подписать дополнительное соглашение. Практика заключения допсоглашений широко применяется не только в Прикамье, но и в других субъектах, надзорные органы в этом никак не нарушений не усматривают.

— То есть региональный оператор может диктовать исполнителям госконтрактов свои условия, и они фактически ничем не защищены?

— Я бы так не сказал. Думаю, что регоператор и бизнес находятся во взаимной зависимости друг от друга. В незащищенном состоянии исполнители могут оказаться лишь в условиях высококонкурентного рынка, когда место уходящих игроков тут же занимают новые. Аналогичная ситуация может возникнуть и при небольшой конкуренции, но лишь только в том случае, если у оператора есть техническая воз-

можность выполнить работу возчика самостоятельно. Но в Прикамье мы такой ситуации пока не наблюдаем. Таким образом, если кто-то из возчиков не устроит условия допсоглашения и контракт не будет продлен, то у оператора возникают очень большие риски с оказанием услуги по обращению с ТКО на конкретной территории, в том числе и политические. Как вы понимаете, если завтра в какой-то территории будут мусорные завалы — это ударит по всей вертикали власти.

— Одним из основных направлений в реформе обращения с ТКО в регионе является строительство четырех крупных экотехнопарков, в которых должна производиться сортировка, переработка и утилизация отходов. Как вы относитесь к такой идее? Нет ли опасений, что эти проекты вообще не будут реализованы?

— Я уверен, что экотехнопарки будут построены. Еще несколько лет назад каждый такой проект был уникальным, но теперь эта отрасль в Российской Федерации активно развивается. Это привело к появлению готовых проектных решений и снижению стоимости строительства таких объектов, сегодня в стране их уже десятки. Поэтому проблемы могут возникнуть лишь в случае выбора «неправильного» подрядчика или проектировщика, как это было, например, с зоопарком. Но я надеюсь, что этот опыт властями учтен и ошибки не повторятся.

Как мне видится, проблема здесь в другом. Дело в том, что экотехнопарки будут расположены рядом с густонаселенными территориями. С одной стороны — это благо, так как основной объем ТКО формируется в той же Перми и других крупных городах. Но с другой стороны, может возникнуть инвестиционный перекос, когда все ресурсы будут вложены только в данные проекты. В итоге не у дел может оказаться бизнес, который работает в отдаленных территориях и планирует развивать там станции по перегрузке и сортировке коммунальных отходов и объекты под их размещение. Есть риск, что эти участники рынка могут лишиться тарифной составляющей и остаться на голодном пайке. Поэтому считаю, что наряду с экотехнопарками необходимо четко показывать, как в удаленных территориях



будут решаться вопросы обращения с ТКО.

— На первом этапе формирования инфраструктуры по обращению с ТКО основные затраты понесет организации, которые занимаются их транспортировкой. Есть ли какие-то программы их поддержки со стороны государства, например — касающиеся обновления автопарка? Нужны ли они вообще? Как вообще власти помогают отрасли?

— Об инвестиционных программах по поддержке покупателей специальной автотехники, которые заложены в единый коммунальный тариф, в нашей стране на данный момент я не слышал. Когда в 2019 году в стране была официально запущена реформа по обращению с ТКО, то к ней оказались не готовы ни производители транспорта, ни

изготовители специального навесного оборудования для него. В результате взрывного спроса на рынке возник большой дефицит специализированной автотехники. Возчики были готовы приобретать ее без всяких льгот и скидок, но нужного количество машин просто не было. Доходило до того, что места в очереди на покупку мусоровозов продавались за деньги. Но постепенно нам все же удалось обновить свой автопарк. Теперь мы имеем на территории работы в рамках нашего лота более 85% современной техники. Думаю, это один из лучших показателей в Пермском крае. Сейчас спрос на специальный автотранспорт поуги, и следующая волна обновления начнется лет через пять. Тогда подобная программа и может и появиться, что было бы очень неплохо.

На данный момент усилия властей в этой сфере обращения с отходами сосредоточены на поддержке региональных операторов ТКО. Так, из федерального бюджета выделяются субсидии на приобретение контейнеров для раздельного сбора отходов. На эти цели в прошлом году был зарезервирован 1 млрд рублей, но, увы, он не был потрачен. Сейчас уже эта сумма увеличивается до 4 млрд рублей. Многим операторам программы обновления контейнерного парка оказались не под силу, поэтому поддержка государства для них весьма необходима.

городская среда

Автобусы едут по дороге технологий

— транспорт —

Общественный транспорт Перми активно использует новые электронные инструменты для оплаты проезда, при этом количество безбилетников подсчитывается с помощью автоматической системы, в планах — отказаться от кондукторов в автобусах и трамваях. Участники рынка и эксперты считают некоторые цифровые нововведения на транспорте излишними и надеются на внедрение новых технологий, например — регулирование транспортного потока.

Транспортная реформа, которая идет в Перми с 2019 года, дала старт массовому внедрению цифровых сервисов в городском общественном транспорте. Активная цифровизация началась с разработки единой системы оплаты проезда (ЕСОП), заменившей несколько разных систем оплаты проезда банковскими картами.

Спустя несколько месяцев после внедрения ЕСОП в пермском транспорте применяется дифференцированный тариф: при оплате наличными стоимость разовой поездки составляет 26 руб., при использовании карты — 24 руб.

Также была выпущена единая транспортная карта. Изначально она выполняла одну функцию — «электронного кошелька». С введением тарифного меню ее можно использовать в качестве проездного, выбрав подходящий тариф: приобрести безлимит на сутки, месяц, квартал или год, либо оплатить определенное количество поездок, которые будут действительны в течение месяца.

В этом году к уже реализованным цифровым проектам добавились новые. Так, 9 апреля состоялась пилотный запуск транспортной платежной системы «Тройка», которая избавляет от необходимости использования бумажных билетов, имеет удобную систему тарификации и свою программу лояльности. Как сообщили в краевом минтрансе, в настоящий момент карта-



В пермском транспорте активно развиваются цифровые технологии

ми «Тройка» можно расплачиваться на двух межмуниципальных маршрутах: №108 (Автовокзал — Аэропорт Большое Савино) и №206 (Автовокзал Краснокамск — Автовокзал Пермь). Планируется, что тестовый период системы продлится три месяца. После этого «Тройка» будет масштабирована на другие пригородные маршруты, а в перспективе — на муниципальные автобусные, трамвайные, а также пригородные железнодорожные маршруты. Действующие в Перми транспортные карты также продолжают работать, позже будет проработан вопрос интеграции систем.

Еще одним цифровым инструментом является автоматизированная система учета пассажиропотока (АСУП). Она создана, чтобы выявлять случаи безбилетного проезда и усиливать контроль на тех маршру-

тах, на которых такие нарушения фиксируются чаще всего. На конец прошлого года АСУП было оборудовано 473 из 729 автобусов и 9 из 88 трамваев. Планируется, что к маю текущего года датчики учета пассажиропотока появятся в 652 автобусах и 76 трамваях.

По новым условиям контрактов, заключенных между перевозчиками и мэрией Перми, все транспортные средства, работающие сегодня на городских маршрутах, должны иметь «умное» оснащение: электронное табло, видеонаблюдение, навигационный контроль, систему автоинформирования.

Мэрия Перми провела эксперимент по бескондукторной оплате проезда в городском транспорте. С 8 февраля в течение двух месяцев кондукторов не было на трех маршрутах городского общественного транспорта (в автобусах маршрутов №4 и 80, а также в трамваях маршрута №6). Оплачивать проезд нужно было с помощью карт, прикладывая их к валидаторам, размещенным на по-

ручнях возле каждой двери и на центральной площадке, за наличный расчет билеты продавали водители. Эксперимент длился два месяца. За это время было перевезено около 1,5 млн пассажиров. К концу эксперимента более 60% пассажиров стали использовать стационарные валидаторы, а количество безбилетников составило 17%. Теперь кондукторы вновь работают на этих маршрутах. Сейчас ведется доработка ряда технических деталей такого способа оплаты. В частности, необходимо устранить недочеты работы валидаторов, перевести бесплатные пересадки в электронный вид и принять нормативный акт для расширения полномочий контролеров в части работы с безбилетниками. Как отмечают в администрации, после этого можно будет начинать постепенный переход на бескондукторную систему на всем городском пассажирском транспорте.

Директор ООО «Автомиг» — один из крупнейших перевозчиков Перми Игорь Сасунов полагает, что оснащение пассажирских транспортных средств цифровыми инструментами, несмотря на ряд ошибок, в целом идет успешно. «Единая система оплаты проезда и безналичный расчет — абсолютно адекватное решение, в ногу со временем. Мы никуда от этого не денемся и постепенно вообще уйдем от наличной оплаты. Эксперимент по бескондукторной оплате проезда, по моему мнению, тоже прошел нормально, зря городской департамент транспорта его остановил. Нужно было масштабировать его на другие маршруты и параллельно с этим готовить нормативную базу для учета, контроля и наказания безбилетных пассажиров», — отмечает господин Сасунов.

При этом глава «Автомига» обращает внимание, что цифровизация потребовала от перевозчиков серьезных вложений. «К примеру, установка медианового оборудования в одном автобусе нашей компании обошлась около 200 тыс. руб., а у нас в автопарке 205 автобусов. АСУП — тоже дорогостоящая «игрушка». Именно игрушка, ставшая совсем ненужной в свете принятия закона, согласно которому нельзя высаживать детей, не оплативших

проезд. Эта система рассчитана на сознательных пассажиров, которые зашли и оплатили проезд, а у нас многие начинают хитрить, и в итоге получается большой разрыв между фактически перевезенными пассажирами и теми, кто заплатил», — поясняет перевозчик. «Но зато общественный транспорт Перми на сегодняшний день второй в стране по новизне автобусов после Москвы», — добавляет Игорь Сасунов.

Директор Института транспортного планирования Михаил Якимов отмечает, что, несмотря на сложность пермской транспортной реформы с подобными реформами в Твери и Новокузнецке, в части внедрения в транспорте цифровых технологий она имеет отличительную особенность. «Пермь является, пожалуй, единственным городом, где инструменты оплаты проезда и контроля работы подвижного состава вводились «снизу». В 2014 году крупные объединения перевозчиков (некоммерческие партнерства «Единый союз перевозчиков» и «Автолидер» — «Б-Прикамье») самостоятельно приняли решение принимать безналичную плату за проезд. Тогда по их инициативе была выпущена карта «Один билет», по которой какое-то время работала половина маршрутов города», — напоминает эксперт.

Однако сейчас, по мнению госпо-дина Якимова, от карт, которые работают по типу электронного кошелька, следует постепенно уходить. «Самая лучшая система, на мой взгляд, в настоящий момент создана в Твери. Пассажир может оплатить проезд, сфотографировав QR-код, который имеется при входе в каждое транспортное средство. Причем стоимость проезда будет зависеть от времени его поездки. Но Пермь внедрила оплату банковскими картами, это уже большой прогресс. Все-таки пользование банковскими продуктами — самый верный путь», — считает глава Института транспортного планирования.

Тендиректор ООО «Прокарт» (разработчик «Одного билета») Денис Гвоздев, как и Игорь Сасунов, считает, что не все проекты, которые сегодня реализуются в Перми в рамках цифровизации транспорта, оправ-

данны. Помимо АСУП он называет и другие «излишества». «Неоднократно говорилось о создании сетей Wi-Fi в транспорте, но при сегодняшней доступности интернета это уже не актуально. Электронные табло с большой натяжкой можно отнести к цифровизации, так как в сегодняшнем виде они не несут в себе преимущества цифровизации в принципе. К сожалению, нередко у нас получается цифровизация ради цифровизации, без постановки конкретных задач, планирования и последующей оценки эффективности внедренных новшеств», — говорит господин Гвоздев.

Наиболее перспективным направлением цифровизации отрасли руководитель ООО «Прокарт» считает применение интеллектуальной системы для создания приоритета движения общественного транспорта. «В частности, с помощью этой системы можно управлять светофорами — при приближении общественного транспорта они смогут менять режим. Да, нередко бывает так, что это возможно только при реконструкции самой инфраструктуры. Но с учетом масштабных планов края и города в транспортной сфере, думаю, это можно было бы сделать хотя бы частично, для начала ориентирясь не на автобусы, а на трамваи. Это востребованная история, которая может дать большой экономический и социальный эффект», — полагает Денис Гвоздев.

Как рассказали в департаменте дорог и транспорта, в планах ведомства дальнейшее развитие цифровизации в транспорте. Так, например, в части оплаты проезда — это развитие мобильных приложений, которые позволят сделать процесс оплаты максимально удобным, исключить ситуации невозможности оплатить проезд из-за неисправностей валидаторов или нахождения карты в стоп-листе. Необходима также цифровизация процессов аналитики транспортных потоков и усиления контроля за транспортной безопасностью, развитие систем машинного обучения в части оперативной разработки и корректировки расписаний, информирования пассажиров и так далее.

Екатерина Артемова

Тепло плюс надежность

В Перми близится к завершению отопительный сезон 2020/2021 года. Основные поставщики тепла — Пермский филиал ПАО «Т Плюс» и Пермская сетевая компания — готовятся выполнить проверку тепловых максимальными температурами до прекращения подачи тепла. Это позволит повысить качество теплоснабжения, в частности — социальных объектов. В регионе сформирована долгосрочная стратегия по обновлению теплосетевой инфраструктуры, и испытания являются частью этого процесса.

Статистика показывает, что сегодня в Перми масштабная замена требуется примерно 70% квартальных сетей, на которых обнаруживается большая часть повреждений в периоды пиковых нагрузок. Сейчас средний возраст трубопроводов уже превышает 25 лет, и им необходима срочная замена. На обновление теплосетевой инфраструктуры краевой столицы направлено регуляторное соглашение между администрацией Пермского края и Пермским филиалом «Т Плюс», в рамках которого до 2028 года в модернизацию теплосетей краевой столицы будет направлено 28,6 млрд рублей. Всего будет переложено 406 км (почти 34%) теплосетей.

ИСПЫТАЮТ ТЕМПЕРАТУРОЙ

Для проверки всех «тепловых артерий» ПАО «Т Плюс» и ООО «Пермская сетевая компания» в апреле 2021 года проведут испытания сетей Перми, Краснокамска и Березников при максимальных температурах теплоносителя. Такие виды работ выполняются непосредственно перед окончанием отопительного сезона при устойчивой плюсовой температуре воздуха. Это позволяет провести работы с минимальным дискомфортом для жителей. Испытания пройдут на пермских ТЭЦ-6, ТЭЦ-9, ТЭЦ-13, ТЭЦ-14, Закамской ТЭЦ-5 и на Березниковской ТЭЦ-2, а также на котельных. Время повышения температуры теплоносителя строго регламентировано, и ее повышение не повлияет на размер платежа за месяц для клиентов компании из Пермского края. В результате масштабных испытаний будет проверена надежность всех элементов теплосетевых коммуникаций, например, компенсаторов всех видов. Если какие-то устройства потребуют проведения ремонтов, они будут выполнены летом.

ОСТОРОЖНО — ТЕПЛОСЕТЬ!

Всего в краевой столице предстоит проверить 1367 км теплопроводов, в Краснокамске — более

127 км, в Березниках — 500 км на участках, по которым тепло подается в здания. О датах проведения работ в каждом районе жители будут предупреждаться дополнительно, в том числе через свои УК и ТСЖ. Для



безопасности на время испытаний отопительные системы социальных объектов, детских и лечебных учреждений будут отключены от теплоснабжения. В энергокомпаниях жителям напоминают о необходимости соблюдать предельную осторожность вблизи объектов теплосетевой инфраструктуры: горожанам запрещено приближаться к местам парения. Автолюбителям нужно воздержаться от проезда через парящие луны, так как это чревато провалом грунта и автомобиля с водителем и пассажирами.

АНОМАЛЬНЫЕ ХОЛОДА

Отопительный сезон практически завершен, и максимум нагрузок пройден без серьезных инцидентов. Все потребители снабжались теплом в штатном режиме. Тем временем зима 2020/2021 года выдалась крайне морозной. Например, в Перми в ночь на 23 февраля столбик термометра опустился до -33,1 гра-

дуса, что повторяет температурный рекорд 2017 года. А всего за декабрь — февраль в краевой столице было зафиксировано 20 дней с температурой -25 градусов и ниже. В территориях региона неоднократно в январе и феврале температура достигала отметки -35 градусов.

Аномальные холода оказали влияние на теплопотребление: чтобы создать комфортную температуру в квартирах, потребовалось увеличить отпуски тепла в сеть. Соответственно, изменялись цифры в платежных квитанциях.

ПРИОРИТЕТ — СОЦСФЕРЕ

Минувшей зимой одним из ключевых направлений работы теплотехников «Т Плюс» была реализация комплекса мероприятий по обеспечению теплом социальных объектов. Специалисты оперативно выполняли работы на изношенных теплопроводах, от которых запитаны детские сады, школы и больницы. Восстановление теплоснабжения занимало считанные часы, и в большинстве случаев работа социально-культурных объектов велась без перерывов.

Актуальная информация о плановых работах на тепловых сетях оперативно направляется управдомам — УК и ТСЖ, которые, в свою очередь, информируют жителей. Уточнить данные о ситуации с теплоснабжением домов можно и в Центральной диспетчерской службе Пермской сетевой компании по телефону (342) 243-72-99.

На правых кривых

Прежнее название — больше возможностей

В паспорт национального проекта «Безопасные качественные дороги» внесены серьезные изменения. Проекту вернули первоначальное название, а также расширили перечень подпрограмм. Это позволит не только существенно улучшить качество автомобильных дорог в Прикамье и безопасность дорожного движения, но и положительно скажется на сопутствующей инфраструктуре. На программу в этом году выделено 2,4 млрд рублей. На эти средства будет отремонтировано более 100 км дорожного полотна.

Проект «Безопасные качественные дороги», стартовавший в 2017 году после поручения президента России Владимира Путина, ставит целью приведение доли дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям, на уровне не менее 85% к 2024 году. Сегодня этот показатель в Пермском крае составляет почти 71%. Еще одним важным критерием является безопасность дорожного движения. Целью программы является снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий до уровня, не превышающего 9 человек на 100 тыс. населения. За четыре года реализации проекта в Пермской городской агломерации было приведено в нормативное состояние более 270 дорожных объектов. Протяженность нового асфальта составила свыше 500 км. Это дороги не только Перми, но еще трех муниципальных районов, Краснокамском, Добрянском округах. Проект позволяет также ремонтировать региональные трассы, которые сегодня являются главными дорожными артериями Пермского края и обеспечивают доступность территорий.

Как рассказал на заседании проектного комитета по реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» министр транспорта

Пермского края Андрей Алякринский, в этом году в паспорт проекта внесены серьезные изменения. Так, проекту вернули его первоначальное название «Безопасные качественные дороги» по указу президента продлили его реализацию до 2030 года. «Это замечательная новость для нас, поскольку проект позволяет приводить в порядок дороги агломерации», — подчеркнул господин Алякринский. До этого года работа велась по четырем основным направлениям: «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Дорожная сеть», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны России». В новой редакции паспорта количество подпрограмм выросло с четырех до шести.

С 2021 года стартовала реализация новых федеральных проектов «Развитие федеральной магистральной сети» и «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях». Так, в рамках проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» Пермский край стал первым регионом, получившим новый транспорт. 79 новых автобусов были приобретены перевозчиками по программе лизинга и уже курсируют по пермским маршрутам. «Губернатор Пермского края Дмитрий Николаевич Махонин поставил задачу



обновить транспорт краевой столицы к ее юбилею в 2023 году. И национальный проект нам помогает эту задачу решить. В текущем году мы снова будем заявляться на обновление подвижного состава, в том числе по трамваям», — отметил министр транспорта Пермского края.

Еще одно новое направление нацпроекта — проект «Развитие федеральной магистральной сети». До 2024 года планируется осуществить строительство и реконструкцию участков автодорог федерального значения. В нашем регионе этой задачей будет заниматься ФКУ Упрдор «Прикамье».

В рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» (ранее носил название «Дорожная сеть») со следующего года у регионов появится возможность реконструировать аварийные и предаварийные мосты, а с 2023 года — строить путепроводы на региональных и местных дорогах. Как рассказал господин Алякринский, сегодня в региональной собственности насчитывается более 300 мостов. «Из них до десяти — в предаварийном состоянии и требуют ремонта. Нацпроект позволит привести их в нормативное состояние», — отметил он.

Министр транспорта края рассказал и о планах на 2021 год. В этом году в рамках нацпроекта будет отремонтировано еще 52 объекта дорожной сети (включая объекты экономики). Это свыше 100 км дорог и светофоры. Среди знаковых объектов 2021 года — ремонт шоссе Космонавтов, заключительный этап дороги Новые Ляды — Троица, а также ремонт улиц Монастырской и Советской в Перми. Будет также завершена реконструкция улицы Героев Хасана.

Финансирование проекта в 2021 году составит 2,4 млрд рублей. Из них 1 млрд рублей выделено из федерального бюджета, остальное — краевые и муниципальные средства. В настоящее время по всем основным объектам уже заключены соответствующие контракты с подрядными организациями. Экономия составила 331 млн рублей. На экономленные средства будет заэксплуатирован еще ряд объектов. Более того, министерство транспорта уже контрактует работы, запланированные на следующий год. Политика заключения контрактов заранее позволяет более эффективно проводить ремонтную кампанию и сдавать объекты досрочно.

Материал опубликован на основании госконтракта

городская среда

Управленческий отход

— ТКО —

Власти и бизнес-структуры намерены реализовать в регионе передовые проекты по переработке отходов, в том числе и в альтернативное топливо. Однако обновление нормативной базы, регулиющей обращение с твердыми коммунальными отходами, изменило порядок взаимодействия финансовой модели. При этом перевозчики опасаются, что массовое внедрение сортировки ТКО в Прикамье приведет к увеличению затрат на транспортировку. В министерстве ЖКХ края с такой позицией не согласны, так как отсортированные ТКО нужно вывозить гораздо реже, а мусор станет ресурсом, за который бизнес будет конкурировать.

Разделительная линия

Для повышения процента перерабатываемых отходов в Прикамье в рамках нацпроекта «Экология» реализуется программа по внедрению раздельного сбора мусора, которая подразумевает, прежде всего, сортировку первичных отходов населением. Сегодня в пилотном проекте участвуют 124 дома в Дзержинском районе Перми, во дворах которых установлены контейнеры для раздельного сбора бумаги и картона. К 2024 году в раздельном сборе мусора должно участвовать 68,4% населения региона, а к 2030 году в нацпроекте ставится задача обрабатывать 100% отходов, а не менее 15% направлять на переработку.

Стоит отметить, что, по данным статистических исследований, население страны в целом положительно относится к первичной сортировке мусора. По данным исследовательского холдинга «Ромир», выведенным на основе опроса 1,5 тыс. респондентов, 88% российских граждан безоговорочно или скорее поддерживают идею собирать отходы раздельно,



Для повышения процента перерабатываемых отходов в Прикамье реализуется программа по внедрению раздельного сбора мусора

только 12% опрошенных высказались против. Два года назад такую идею одобряли 73% россиян, а 27% отзывались о ней отрицательно. Но при этом 52% опрошенных признаются, что не занимаются сортировкой мусора.

Проекты по сортировке ТКО в регионе начались еще до появления национального проекта и внесения соответствующих изменений в законодательство, при этом расходы на сбор и транспортировку отходов бизнес-структуры несли самостоятельно. Так, еще в 2013 году ООО «Буматика», которое сейчас является одним из крупнейших участников рынка, стало устанавливать на территории Перми контейнеры для раздельного сбора мусора. Сейчас компания занимается сбором и переработкой полиэтиленовой тары, металлических банок, картона, в том числе и упаковки тетрапак. Директор «Буматики» Сергей Чудинов говорит, что только установка контейнеров и предоставление скидок вряд ли поможет привлечь основную часть населения к раздельному сбору отходов. «Необходимо заниматься и разъяснительной

работой», рассказывает господин Чудинов. — Еще несколько лет назад мы заметили, что если для сортировки мусора используются обычные закрытые контейнеры, пусть даже разного цвета, то в них может оказаться все что угодно, так как люди просто не понимают, для чего они предназначены». Картонную упаковку компания перерабатывает в целлюлозное волокно, из которого производится стекловата и полиалюминий, который используется для изготовления брусчатки и черепицы. Полиэтиленовая тара перерабатывается в ПЭТ-гранулы, которые становятся сырьем для новых емкостей.

Еще одним перспективным направлением использования ТКО считается частичная переработка во вторичное твердое топливо (refuse derived fuel/RDF). В Прикамье возможность использования RDF в производственном процессе рассматривает АО «Горнозаводскцемент». В частности, альтернативное топливо может частично заменить газ в процессе изготовления клинкера, одной из составляющих цемента. Руководитель проекта Айрат Фархшатов рассказывает, что пока проект предусматривает использование в качестве топлива отходовных материалов лесной промышленности после их переработки. «Но если в Пермском крае будет производиться RDF по доступной цене, то на-

шу производственную линию можно будет использовать и для этого вида топлива», — отмечает господин Фархшатов. По его словам, интерес к этому проявлял «Горнозаводский комбинат благоустройства». Компания намерена построить в Горнозаводске мусоросортировочную станцию и мощностную станцию по переработке твердых отходов в RDF. «Они предоставили образцы RDF-топлива, которые нас вполне устроили, и если удастся наладить его производство, то предприятие сможет использовать это топливо», — пояснил Айрат Фархшатов.

По словам Дмитрия Клещева, директора по развитию ООО «Горнозаводский комбинат благоустройства», мусоросортировочную станцию планируют запустить в эксплуатацию в следующем году. «Что касается производства RDF-топлива, то для реализации этого проекта необходимы не только финансовые и технические, но и организационные решения», — пояснил он. По мнению специалиста, в RDF можно переработать лишь 25–30% от общей массы коммунальных отходов. При этом для того, чтобы проект был экономически целесообразным, нужно изготавливать от 50 тыс. тонн топлива в год. Таким образом, в год предприятие должно перерабатывать 150–300 тыс. тонн ТКО. «Это возможно только в том случае, если территориальная схема обращения с отходами будет изменена таким образом, что часть логистических потоков будет замкнута на данном производстве», — считает Дмитрий Клещев.

Условно-срочно

Необходимость раздельного накопления ТКО закрепляется и в региональной программе в области обращения с отходами на территории Пермского края на период 2018–2028 годов. Планы по внедрению этой системы привели и к изменениям во взаимоотношениях между краевым оператором в этой сфере — ПКГУП «Теплоэнерго» со структурами, оказывающими услуги по перевозке твердых коммунальных отходов. Начиная с 2018 года, с ними заключались годовые контракты, которые пролонгировались каждый год. По данным «Гордской среды», с начала текущего года допсоглашения заключаются в новой редакции, согласно которой срок

их действия составляет четыре месяца. После его истечения ПКГУП планирует предложить подрядчикам заключить новые договоры уже до конца года. Как говорят собеседники, в условиях изменений, связанных с внедрением раздельного сбора мусора, региональному оператору «необходимо просчитать новую финансовую модель и уже потом переходить к долгосрочному сотрудничеству, которое предполагает заключение трехлетних контрактов».

Напомним, в данный момент организационно территория Пермского края разделена на 13 зон, в каждой из которых работает свой оператор. По оценкам участников рынка, расходы на оплату услуг так называемых перевозчиков ТКО составляют до 70% затрат регионального оператора. Так, по данным СПАРК, сумма контрактов с организациями-транспортировщиками отходов, которые были заключены в 2018 году, превысила 4 млрд руб., а в 2019 году — 454,4 млн руб.

Основная задача перевозчиков — доставка ТКО до мест сортировки, переработки и захоронения. Сегодня в Пермском крае действует 16 точек размещения отходов, а также три мусоросортировочные станции: в Лобаново, Кульмаре и Краснокамске. Готовится к вводу в эксплуатацию мусоросортировочный комплекс при полигоне ТКО в деревне Ключики, завершается обустройство мусоросортировочной линии в Лысьве. Согласно территориальной схеме обращения с отходами, к 2024 году в регионе должны быть построены четыре так называемых экотехнопарка, где будут объединены мощности по переработке и сортировке отходов. Так, МУП «Полигон» построит экотехнопарк на территории нынешнего полигона рядом с деревней Софроны в Пермском районе, в рамках концессии будут возведены экотехнопарки в Чайковском и Соликамском городском округе. Сейчас «Теплоэнерго» занимается поиском инвесторов для реализации этих проектов. Еще один объект в Лысьве, также в рамках концессии с местной администрацией, построит ООО «Буматика». Объем концессионного соглашения составляет 426 млн руб. Таким образом, Прикамье будет разделено на четыре зоны, каждую из которых должен обслуживать свой экотехнопарк.

Экотехнический момент

Переработка и сортировка ТКО должна помочь в решении задачи сокращения объема отходов, которые захораниваются на полигонах. Сейчас туда попадает до 95% ТКО, к 2023 году этот показатель должен быть снижен до 73%. Так, на существующий полигон «Софроны» попадает около половины отходов, обрабатываемых в Пермском крае. Появление там «Экотехнопарка», согласно плану, обеспечит их переработку на уровне 60%.

Часть участников рынка считают, что необходимость вывоза отсортированных ТКО увеличивает нагрузку на перевозчиков. «Прежде всего, речь идет о транспорте», — говорит один из них. — Необходимо будет увеличивать количество рейсов, а значит и количество единиц в технопарке». По его мнению, это означает, что дополнительные расходы лягут либо на плечи компаний-транспортировщиков, либо на коммунального оператора. «Было бы неплохо, если бы какую-то поддержку оказывало государство, но пока что этого не происходит», — отмечает собеседник.

Первый заместитель министра ЖКХ Пермского края Андрей Красников с такой оценкой категорически не согласен. По его словам, согласно новым санитарным нормам и правилам, срок временного накопления твердых неотсортированных ТКО в зависимости от температуры составляет от суток до трех, после чего они должны вывозиться. В случае если жители сортируют отходы, то срок их накопления гораздо дольше. Таким образом, речи об увеличении количества рейсов для их транспортировки идти не может. «Это говорят те представители бизнеса, которые хотят увеличить маржинальность», — убежден господин Красников. При этом он отмечает, что жителям края, вовлеченным в раздельный сбор ТКО, увеличение тарифа на вывоз мусора не грозит, наоборот — они получают скидку 5%. «Когда система экотехнопарков заработает на полную мощность, то мусор станет не обузой, а ресурсом, за который бизнес будет конкурировать, так как его переработка будет приносить прибыль», — отметил заместитель министра.

Дмитрий Астахов

Равенство центра и периферии

Глава Перми представил концепцию комфортной городской среды

Мэр Перми Алексей Дёмин презентовал депутатам и общественникам свое видение комфортной городской среды. По словам градоначальника, это не только благоустроенный центр, но и другие городские районы. Общественные места и центры притяжения жителей можно организовать в каждом районе Перми. Это позволит сделать жизнь в городе более комфортной и интересной. Алексей Дёмин также поставил задачи по улучшению системы общественного транспорта, расселению ветхого и аварийного жилья.

Глава города назвал создание комфортной городской среды одним из приоритетов в работе мэрии. Об этом господин Дёмин заявил в своем программном выступлении перед депутатами городской думы. По словам главы Перми, комфортная городская среда во многом определяет темпы развития региона, а также победу или поражение в конкурентной борьбе городов за инвестиции и туристов.

«Если раньше при выборе жилья человек в основном интересовался площадью и качеством ремонта, то сейчас люди все больше обращают внимание на уют, спокойствие и безопасность окружающей территории. Город начинает восприниматься жителями как часть окружающего пространства. Таким образом, формируется запрос на одомашнивание городской среды. Если Пермь будет комфортной, а люди будут получать удовольствие от городской жизни, то в город неизбежно придут инвестиции, а также перспективные и талантливые кадры», — пояснил Алексей Дёмин.

Руководитель города обозначил две тенденции при создании комфортной городской среды: развитие единого городского центра и улучшение локальных инфраструктур. «Одна из главных задач администрации — найти золотую середину. Развитие социальной и коммунальной инфраструктуры, строительство парков и скверов, экологическое развитие — все это в равной мере должно относиться ко всем районам города», — заявил Алексей Дёмин.

По его словам, свой сквер должен находиться в каждом районе или даже микрорайоне. «И это не только зеленые насаждения, но и безопасные детские площадки, лавочки, места для занятий физкультурой и спортом. В таком случае эти скверы станут местом притяжения для жителей близлежащих домов, что позволит сделать эти пространства местом не только для отдыха, но и для общения, установления добрососедских связей», — подчеркнул глава города.

Алексей Дёмин обратил внимание и на необходимость модернизации остановок общественного транспорта. Глава Перми предложил упорядочить нестационарную торговлю и размещение объявлений на остановках. По его мнению, это не только позволит привести объекты в порядок, но и «получить дополнительные средства в бюджет».

Говоря о развитии городского центра, глава Перми назвал среди амбициозных задач для мэрии завершение благоустройства городской эспланады и формирования культурного пространства на месте бывшего завода им. Шпагина. «Тем самым мы сформируем единый городской центр», — отметил Алексей Дёмин. Как пример удачной организации общественного пространства он привел отремонтированную набережную в центре Перми.

Вместе с тем глава города отметил, что «в каждом районе можно найти общественное пространство, способное стать центром притяжения». «Возможно, сейчас на их месте расположены

пустыри или заброшенные здания. Таких точек много, и надо стараться негатив превращать в позитив — заброшенное в притягательное», — предложил Алексей Дёмин.

«Перми не хватает проектов маршруто-ориентированного благоустройства, обустройства популярных у горожан маршрутов: от школы до жилого массива, вдоль дороги к водоему или парку отдыха», — добавил глава Перми.

Также он предложил использовать при благоустройстве современные и технологичные материалы. «Конструкции из композитных материалов проще устанавливать, они более безопасны и долговечны, их не нужно красить и дешево обслуживать. К тому же высокотехнологичные материалы позволяют воплощать проекты, которые были нереализуемы», — отметил Алексей Дёмин.

Отдельно мэр остановился на содержании общественных пространств. «Везде должно быть чисто. Для поддержания территории города в порядке создаются муниципальное предприятие в центральном планировочном районе», — заявил Алексей Дёмин. Он уточнил, что предприятие будет работать в формате эксперимента. «Если дело пойдет хорошо, то эту практику можно распространить на весь город», — предложил глава города.

Алексей Дёмин подчеркнул, что все ключевые решения, касающиеся развития города, должны приниматься «в тесном взаимодействии с жителями». «Необходимо использовать различные каналы связи: газеты, социальные сети, телевидение, интернет-сайты, вести разъяснительную работу через общественные центры, проводить общественные слушания», — отметил глава города.

«Современная, комфортная городская среда должна представлять людям возможность управлять городом и процессами



в нем. Для этого есть онлайн-контроль за стройками, сайт «Управляем вместе», инстаграм губернатора и мэра. Так, на портале «Управляем вместе» жители города сами выбрали концепцию и элементы благоустройства скверов на улице Яблочкова и в 66-м квартале эспланады. Эту успешную практику я предлагаю продолжать и расширять», — предложил Алексей Дёмин.

Кроме заседания думы, глава Перми поделился своим видением комфортной городской среды на круглом столе, посвященном городской инфраструктуре. По словам Алексея Дёмина, комфортная городская среда — «это безопасные дороги, удобный транспорт, наличие мест отдыха».

«Город работает в каждом направлении, но все равно есть проблемы, которые необходимо решать. Так, серьезные изменения произошли в транспортной сфере, и теперь мы дорабатываем транспортную модель, исходя из пожеланий жителей. Несмотря на масштабный ремонт и строительство дорог, состояние

отдельных участков, а также перегрузка дорог выступают сдерживающими факторами развития краевой столицы», — отметил господин Дёмин.

Начальник департамента транспорта администрации Перми Анатолий Путин поделился планами по улучшению работы общественного транспорта. По словам чиновника, планируется проработать несколько направлений: развитие маршрутной сети, строительство новых и обустройство существующих остановочных пунктов, а также создание единого центра развития транспортных сервисов.

Одним из приоритетных направлений в развитии городской среды Алексей Дёмин назвал обеспечение комфортных условий проживания и переселение людей из аварийного жилья. Начальник управления жилищных отношений Наталья Киселева сообщила, что общая площадь аварийного жилищного фонда в Перми ежегодно растет. Однако для сокращения этого показателя реализуется две программы по расселению граждан.

Начальник управления жилищной политики министерства строительства Пермского края Фаина Минх заметила, что к решению проблемы можно привлечь инвесторов, заинтересованных в вовлечении в оборот земельных участков, которые сегодня заняты аварийным жильем.

Госпожа Минх добавила, что в городе уже есть успешный опыт такого партнерства. «Это так называемые договоры о развитии застроенных территорий. Ранее в Перми было заключено и реализовано 17 соглашений с инвесторами. Это позволило вовлечь в решение проблемы внебюджетные источники и увеличить темпы ликвидации аварийного жилья», — пояснила Фаина Минх и уточнила, что в федеральное законодательство внесены изменения, расширяющие возможности для комплексного развития территорий.

В конце мероприятия Алексей Дёмин предложил продолжить диалог. «Уверен, что это не последний круглый стол, на котором мы обсудим проблемы

городского хозяйства. Вскрывая проблемы, обсуждая их, разбирая по частям, будем находить пути решения», — предложил глава города. Поступающие от экспертного сообщества предложения лягут в основу скорректированной стратегии социально-экономического развития Перми.

Региональный координатор федерального проекта «Единой России» «Городская среда» Михаил Борисов отметил, что глава Перми уделяет инфраструктуре особое внимание. «Ближайший крупный проект — строительство нового участка улицы Крисанова и расширение улицы Плеханова. Это позволит связать три района города, уменьшить пробки. Жители уверены, что новый глава города, как опытный хозяйственник, уделит большое внимание содержанию районных территорий. Впереди большой объем работы, и команда главы должна оказать полное содействие в решении всех вопросов», — считает Михаил Борисов.

Политический консультант Людмила Ознобишина отмечает, что Алексей Дёмин стремится максимально вовлечь в принятие решений городскую общественность. «Этот привычный тезис глава города уже подтвердил, собрав ТОСы города в максимально широком представительном составе. На мероприятии проблемы не только обсуждались, но и уже фактически обозначались их решения», — сказала госпожа Ознобишина.

Эксперт подчеркнула также, что Алексей Дёмин обращает внимание не только на развитие центра Перми. «Пермь — это 70 километров вдоль Камы, разделена на правое- и левобережную части, имеет большое количество обособленных микрорайонов. То, что эта «правда жизни» прозвучала в докладе, вместо привычной «консолидаций усилий», заслуживает положительной оценки», — резюмировала Людмила Ознобишина.