

а на станции приема!

цистерн берут всю вину на себя, не сдвывая при этом руководителей, - машина, мол, моя, везу стоки со своего участка. Ясно, что КоАП в борьбе с нелегалами - не панацея. В то же время на ужесточение ответственности региональные власти пока не идут, объясняя это как раз отсутствием в регионе налаженной системы приема ЖБО. В общем, нужно строить станции. Инициатива, естественно, за водоканалами. Так в НАПВВ и стали прорабатывать возможность эксплуатации таких объектов.

БЕЗ ОПАСНОСТИ ДЛЯ ЭКОЛОГИИ

В ДВК, едва подступившись к изучению нормативной базы, сразу наткнулись на трудности. Как выяснилось, строительство станций приема стоков определяли старые советские СНиПы, по которым нужно было возводить чуть ли не мини-завод с ангарами для мойки грузового транспорта, не считая множество других основных и вспомогательных помещений и оборудования. Стоимость таких объектов, по предварительным расчетам, доходила до 20 млн руб., что сводило на нет рентабельность всего процесса. С такими затратами тарифы на прием ЖБО стали бы космическими. Но вот недавно советские СНиПы были отменены. Директор по техническому развитию и экологии ОАО «ДВК» Сергей Сафонов считает, что это состоялось благодаря усилиям НАПВВ, представители которой неоднократно, в том числе на федеральном уровне доказывали необходимость либерализации слишком жестких стандартов в строительстве станций приема стоков. Однако сегодня для продвижения в этом направлении сохраняется еще одно не менее существенное препятствие в сфере законодательства об эпидемиологическом благополучии населения. Так, Санитарные правила и нормы (СанПиН) диктуют для станций 500-метровую санитарно-защитную зону (СЗЗ). Сергей Сафонов считает такое требование избыточным. «Объект в таком случае должен стоять в чистом поле», - сетует технический специалист, добавляя, что в условиях города такие нормативы вряд ли будут возможно реализовать.

Изучая европейский опыт, дзержинцы обратили внимание, что станции по приему ЖБО ставят недалеко от жилой застройки. Да и станции в российских городах и странах СНГ, выполненные по старым советским СНиПам, тоже не в чистом поле стоят. Очевидно, что СЗЗ можно сокращать. Собственно, о такой возможности на одном из недавних совещаний в региональном министерстве ЖКХ и ТЭК региона заявили представители Роспотребнадзора. В ведомстве готовы на индивидуальный подход относительно СЗЗ по каждому отдельно взятому проекту приемной станции. Кстати, практика сокращения СЗЗ уже давно обкатана в сфере строительства коммерческих объектов, например, торговых и развлекательных центров. Поэтому в НАПВВ очень надеются, что и у них не возникнет особых сложностей во вза-



Самый дешевый, но незаконный и наказуемый способ утилизации хозяйственных стоков



Современные станции, где жидкие бытовые отходы принимают без ущерба для окружающей среды и здоровья населения

имодействии с Роспотребнадзором. Тем паче, что современные станции по приему ЖБО спроектированы таким образом, что не оказывают негативного воздействия на окружающую среду и не приносят вреда здоровью населения. Многие модели станций исполнены так, что исключают даже появление неприятного запаха - прием стоков осуществляется в закрытом режиме.

А вообще, это уже давно высокотехнологичные сооружения. Сам технологический процесс, как объяснили специалисты «ДВК», заключается в механической очистке от мусора, накопления стоков и их разбавлении водой, которая затем направляется на очистные сооружения. Многие блочно-модульные станции работают без участия персонала. Взаимодействие с ассенизаторами осуществляется посредством системы автоматизированного карточного учета абонентов. За связь с диспетчерскими пунктами водоканала отвечают дистанционные системы удаленного доступа. По желанию заказчиков модульные станции оснащаются проботборниками и аналитическими приборами (рН). Это, как вы догадаетесь, необходимо для того, чтобы ассенизаторы не сливали в систему вредную химию, которая способна вывести из строя всю начинку объекта. В общем, решений в нашей стране и за рубе-

жом масса. Сейчас, как считает Сергей Сафонов, НАПВВ осталось только выбрать разработчика и найти базовый проект, который бы устроил специалистов Роспотребнадзора. После согласования с ведомством проект можно будет применять на участках водоканалов Нижегородской области.

«Строительство станций приема стоков актуально не только для Дзержинска, но и для всего региона», - отметил в общении с журналистами генеральный директор ОАО «ДВК» Андрей Рехалов. - Это поможет цивилизованно принимать стоки от жилых домов, не имеющих централизованной системы водоотведения.»

Андрей Иванович также сообщил, что сейчас предприятие находится в переговорах не только для Дзержинска по выбору участков для размещения таких объектов. Расчеты показали, что для Дзержинска достаточно будет двух станций, одну из которых планируется разместить в районе поселка Желнино, другую около Канатной фабрики. А дальше, после пуска в эксплуатацию модульных приемников, дзержинцам предстоит выстраивать работу с ассенизаторами, которых нужно еще приучить к тому, чтобы сливать хозяйственные стоки на официальных площадках, а не где попало.

Владислав Шепелев

ТРАНСПОРТ

«Радар» гнет свою линию

Окончание. Начало на стр. 3

Как и в первый раз, власти наверняка постараются мотивировать свое решение заботой о развитии троллейбусного движения. И действительно, «доработка», на первый взгляд, усиливает позиции электротранспорта. Пермские инженеры настаивают на закрытии троллейбусов № 2 и 6, одновременно с этим усилив вышедшим подвижным составом маршруты № 3 и 4. А кроме этого предлагается запустить новые троллейбусные маршруты № 10 и 11 с прокладкой контактной линии от завода имени Свердлова. Вот тут-то муниципальный автотранспорт и расцветет, зацелившись на себе основной пассажиропоток города. Однако, если взглянуть на расчеты «Радара», обещающие поправить экономику троллейбусов, то становится как-то не по себе. Цифры «доработки» буквально свидетельствуют о том, что, при росте затрат на эксплуатацию троллейбусного парка, его доходы снизятся, а тарифы на перевозку пассажиров уменьшатся. Скажете, бред? В «Радаре» так, похоже, не считают. Пермяки даже разложили свои выводы в абсолютных цифрах. Так, по их выкладкам, затраты, приходящиеся в год на один троллейбус, должны вырасти с сегодняшних 5 млн 30 тыс. руб. до 5 млн 238 тыс. руб. Доходы при этом пойдут на снижение (при уровне рентабельности в 10%) с 5 млн 834,4 тыс. до 5 млн 820,4 тыс. руб. При снижении доходов пермяки настаивают и на снижении стоимости расчетного тарифа за проезд в троллейбусе с 26,1 руб. до 17,7 руб. Мы показали эти цифры профессиональным экономистам. Они были, мягко говоря, удивлены такими расчетами.

Еще более ироничным в финишной версии новой транспортной схемы выглядит результат снижения среднего времени транспортных корреспонденций. Сегодня, как следует из анализа подрядчика, дзержинцы передвигаются по городу, например, от дома до работы за 22,63 минуты, а будут, если администрация воплотит транспортную схему, на 36 секунд меньше. Значение среднего времени реализации транспортных корреспонденций в 22,27 минуты - пока самый лучший из шести предложенных «Радаром» сценариев...

И вот за такую работу, которая, по сути, ничего существенным образом не изменит в Дзержинске с точки зрения скорости и комфорта передвижения в общественном транспорте, город выложил 1,8 млн руб. И ребенку понятно, что бюджетные деньги улетели в трубу. Однако полиция до сих пор не может принять решение по возбуждению уголовного дела.

Напомним, о полной несостоятельности и антинаучности труда «Радара» заявили сразу две независимые экспертизы «Ассоциации транспортных инженеров» из Санкт-Петербурга и «Института транспортных систем» из Нижнего Новгорода, проведенные по просьбе Общественной палаты. Администрация до сих пор не может обосновать перед следствием цену муниципального контракта № 360. В том числе по этим основаниям прокуратура Дзержинска дважды отменяла постановление об отказе в возбуждении уголовного дела, подписанное начальником дзержинского УМВД Владимиром Чумазиным. Более того, чиновники не могут даже объяснить следствию, по каким причинам была снижена стоимость контракта с 2,7 млн руб. до 1,8 млн. Этот элементарный вопрос поставил в тупик даже начальника управления транспорта и связи администрации Дзержинска Вадима Тараканова, который непосредственно отвечает за взаимодействие с подрядчиком. Показания сотрудникам ОЭБиПК он дал 6 марта. Скорее всего, власти от ответа об определении стоимости услуг «Радара» уклонились потому, что прекрасно понимают, что их труд не стоит и ломаного гроша. К слову, руководитель инициативной группы «Дзержинцы за общественный транспорт» Андрей Блохин на одном из заседаний Общественной палаты заметил, что за те деньги, что администрация заплатила пермякам, он мог бы написать 17 подобных отчетов...

Вадим Щуренков

Внимание! ПОДПИСКА!

Редакция еженедельника «Дзержинское время»
продолжает подписку
на 2-е полугодие 2018 года (с октября)

ГРАФИК РАБОТЫ:
с понедельника
по четверг - с 9.00 до 18.00,
в пятницу - с 9.00 до 16.00,
суббота, воскресенье - выходные

АДРЕС РЕДАКЦИИ: пр. Ленина, 85А, 2-й этаж

такая стоимость
ТОЛЬКО в редакции

Категории подписчиков

Подписной индекс

ЦЕНА на 3 мес.

Льготная подписка
(пенсионеры, бюджетники)

40850

240 руб.

Индивидуальная подписка

40847

275 руб.

Ведомственная подписка
(организации)

40851

295 руб.

