

криминал Проект расчистки озера Ломпадь обернулся уголовными делами Кто мутит воду

Елена Шулепова, Калуга

В Калужской области экологическая реабилитация уникального озера Ломпадь в Людинове омрачилась коррупционным скандалом. По факту совершения коррупционных преступлений в ходе выполнения работ по очистке озера следователями СУ СКР по региону возбуждено два уголовных дела: одно — за мздоимство, второе — за дачу взятки. Преступления были выявлены сотрудниками Главного управления экономической безопасности и противодействия коррупции МВД России совместно с коллегами из Калужской области. По подозрению в получении взятки задержан ответственный работник государственного казенного учреждения — инженер управления капитального строительства, подведомственного Министерству строительства и ЖКХ Калужской области, сообщили пресс-службы силовых ведомств.

Озеро Ломпадь — крупнейший в регионе искусственный водоем, другое название которого — Людиновское водохранилище. Площадь водного зеркала — 8,7 квадратных километра, глубина — до 10 метров, длина — 16 километров, объем воды — 30 миллионов кубометров. В черте города ширина озера доходит до полутора километров. Его история начинается еще в царские времена, когда промышленником Никитой Демидовым была построена плотина. Она пережила Великую Отечественную войну, а в 1990-х дала течь. Тогда над окрестными районами нависла угроза затопления. В 2000 году началась реконструкция плотины, которая длилась шесть лет: требовалось устранить пустоты, которые вода со временем проточила в бетоне. В ноябре 2006 года плотину восстановили, потратив на строительство 85 миллионов рублей.

Но несколько лет назад над озером нависла новая угроза — экологическая. Заметим, что вместе с прилегающими угодьями озеро Ломпадь является памятником природы регионального значения. Это не только источник питьевой воды города Людиново — высокий уровень биологического разнообразия территории. «Водохранилище является частью ключевой орнитологической территории России — «Людиновские озера» — и представляет исключительную ценность для сохранения биологического разнообразия Калужской области», — уверяют экологи.

Неудивительно, что в 2019 году было принято решение о его реабилитации в рамках нацпроекта «Экология». По соглашению, заключенному правительством области с Федеральным агентством водных ресурсов, были выделены бюджетные средства. На эти деньги планировалось удалить ил, расчистить береговую линию, а также провести мероприятия по обогащению флоры и фауны водоема с целью улучшения качества воды. Надо сказать, подобный масштабный проект по улучшению общей экологической ситуации в биологических процессах в экосистеме водохранилища реализуется в регионе впервые.

В марте 2020 года Министерство природных ресурсов и экологии Калужской области и коммерческая организация заключили государственный контракт на сумму свыше 150 миллионов рублей. Как тогда же сообщали в правительстве региона, с марта по июнь проводились подготовительные работы: были созданы площадки под складирование геотубов, завезены материалы и оборудование. Первая партия микроводорослей, которые снижают уровень цветения воды, была внесена в водоем 11 июня под контролем компании — производителя хлореллы ООО «Альготек». В водоем запустили взрослых особей белого амура. В рамках экономитинга 3 сентября был проведен анализ воды, который показал ее соответствие нормам СанПин и гигиеническим нормативам, предъявляемым к водным объектам хозяйственно-питьевого и культурно-бытового водопользования. К ноябрю подрядчик, по официальной информации, выполнил 65 процентов от общего объема работ.

«Все вопросы, связанные с федеральными деньгами, будут досконально проверены. Но это не отменяет наших обязательств объяснить людям, что здесь будет сделано. Тем более что есть хорошие результаты, подтвержденные анализами и пробами», — заявил в ноябре прошлого года глава региона Владислав Шапша, приехавший в Людиново в связи с многочисленными жалобами жителей. Люди жаловались на захламленный пляж и буйные заросли по берегам. Губернатор заметил, что ход работ, их результаты, а также расходование средств будут тщательно контролироваться. «Проект должен быть реализован. И все мероприятия, которые вы провели, обязательно будут проверены со стороны правоохранительных органов. Это народные деньги, государственные деньги», — обратился губернатор к руководству подрядной организации.

По официальной информации, акты выполненных работ проверялись управлением капитального строительства области и региональным Министерством природных ресурсов на соответствие фактически выполненным объемам. К тому же качество работ также контролирует представитель ООО «Альготек» и специалисты Московско-Окского бассейнового водного управления Федерального агентства водных ресурсов. По данным на 18 марта этого года, качество воды в озере улучшилось по восьми из 12 показателей.

Но еще 19 февраля 2021 года инженер управления капитального строительства был пойман с поличным при получении 300 тысяч рублей от представителя подрядчика. Деньги от коммерческой организации он получил через посредника — свою знакомую. По версии следствия, мзда предназначалась за то, чтобы он подтвердил объем и качество выполненных работ. Также при обнаружении нарушений исполнения контракта он не должен был применять к подрядчикам никаких мер, хотя полномочия такие у него имелись. В итоге возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного частью 5 статьи 290 УК РФ. До суда он будет под подпиской о невыезде. В отношении представителя коммерческой организации, который, по версии следствия, давал взятку, следователем СК России возбуждено уголовное дело по статье «Дача взятки в крупном размере». Он заключен под стражу. ■

Инженер управления капитального строительства был пойман с поличным при получении 300 тысяч рублей

технологии В Воронеже разработали аппарат для перемещения спутников в космосе

Буксир на спиртовом ходу

Татьяна Ткачева, Воронеж

Как ускорить вывод на орбиту техники для изучения Земли, наблюдений за погодой и состоянием посевов, придумали ученые в столице Черноземья. Сегодня тем, кто хочет запустить собственный спутник, приходится ждать около полугода. Груз копится и отправляется в космос на большой ракете-носителе. Над созданием маленьких — сверхлегких — ракет и буксиров для более оперативных и дешевых запусков бьются конструкторы из разных стран. Воронежцы предложили свой вариант.

Проект был запущен в конце 2020 года при поддержке фонда Национальной технологической инициативы. Грант на исследование выиграл Воронежский опорный университет (ВГТУ) в кооперации с научно-производственным предприятием «Интерполирис», которое ранее выполняло в основном заказы на разработки в сфере энергетики. К работе привлекли студенческое КБ «Аэрокосмические технологии». В нем числятся 10 человек — студенты и аспиранты вуза, молодые кандидаты наук.

Некоторый задел у воронежцев уже был, и в течение нескольких месяцев они просчитали конструкцию разгонного блока (буксира), который можно применять в составе ракет-носителей сверхлегкого класса. Ракета поднимет груз на базовую высоту — 500 километров, а буксир передвинет его дальше вверх на заданное расстояние. Это решение удобно для кластерных запусков, когда на одну платформу крепится группа разнокалиберных спутников, которые отделяются уже в космосе.

— Мы сконструировали разгонный блок, способный выводить космические спутники на высоту 800, 1 500 километров и на окололунную орбиту, — рассказывает технический директор предприятия, заместитель заведующего кафедрой ракетных двигателей ВГТУ Дмитрий Шматов. — Поначалу называли его СМРАД (сверхмалый разгонный аппарат доведения). Потом нашли более благозвучную аббревиатуру БОРИС — блок орбитального разведения искусственных спутников.

Аппарат получился компактным — всего метр в диаметре,



КИРИЛЛ КУХМАРЬ / ТАСС

массой от 65 килограммов (с заправленными топливными баками).

Сердце буксира — двигательная установка. Маршевый двигатель как раз отвечает за перемещение из одной точки в другую. Каким он должен быть, на чем работать — эти во-

Топливо для БОРИСа вполне доступно: этиловый спирт плюс кислород.

— От аналогов (например, разгонного блока «Тор» разработки КБ «Арсенал») наш аппарат отличается прежде всего маневренностью. А если сделать гибридную установку — с ЖРД и

— Дело в том, что сегодня те, кому нужно вывести на орбиту спутник, обращаются в «Роскосмос» и ждут своей очереди полета. Потому что носители типа «Протона» запускают только при полной загрузке головной части. С ракетами сверхлегкого класса ожидание запуска сократится до нескольких недель, — пояснил Шматов. — Мы точно знаем, кому это пригодится, ведем переговоры с потенциальными заказчиками.

Среди них и научные организации, и Центральная аэрологическая лаборатория, и агрохолдинги, которым нужно следить за состоянием полей, и компании, осуществляющие коммерческие пуски кубсатов — миниатюрных спутников для исследования космоса.

Кроме того, разработанный для космического буксира двигатель может быть использован в маленьких боевых ракетах — для борьбы с беспилотниками. Сегодня против дронов применяют пластиковые электромагнитные автоматы, которые стреляют излучением, нарушающим работу электронных приборов.

Сейчас усилия изобретателей сосредоточены на разгонном блоке. Модель маршевого двигателя в ближайший месяц пройдет стендовые огневые испытания в Санкт-Петербурге. Это самый серьезный этап в освоении и продвижении ракетно-космической техники. Если все пройдет успешно, воронежцы изготовят плотный двигатель, испытают его на базе местного АО «Конструкторское бюро химавтоматики» и через два-три года выйдут на предсерийное производство.

Вложив 30–40 миллионов рублей, можно получить буксир, готовый к запуску. Проектный образец будет стоить по-

Разработка воронежских ученых будет востребована в разных сферах деятельности — например, у метеорологов.

чти 51 миллион, серийный — около 45.

— Цель амбициозная — но за рубежом у частных космических компаний запуски идут уже второй год. «Роскосмос» настроен помогать, надо этим пользоваться. И параллельно пытаться нарастить свою базу — производственную, испытательную... — полагает технический директор «Интерполириса».

С ракетой-носителем ситуация менее предсказуемая. Объем необходимых инвестиций стартует от 450 миллионов. Вуз и относительно небольшое предприятие такими суммами не располагают. При условии господдержки проект можно реализовать в течение пяти лет.

— Варианта два. Если мы получаем предсерийный образец и работаем в кооперации с другими предприятиями аэрокосмической отрасли (благо в Воронеже они есть. — Прим. «РГ»), то потребуется привлечь 300 миллионов из бюджета и 150 миллионов добавить от себя. Если же делаем все самостоятельно, то надо строить с нуля завод, закупать оборудование, создавать инфраструктуру, нанимать людей. Тогда потребуется полтора-два миллиарда рублей государственного финансирования и примерно столько же внебюджетки, — сообщил «РГ» Дмитрий Шматов. — Но мы работаем по проекту независимо от того, есть у нас такие деньги или нет. Космос, Гагарин, ракеты, огневые испытания — то, что греет сердце, поддерживает нас в состоянии иффории. И если привлечет стороннее финансирование не удается, мы не отчаиваемся и движемся дальше на энтузиазме. ■

Российская газета rg.ru/region/cfo 13 апреля 2021 вторник № 78 (8429)

планы На знаковый дорожный объект выделяют миллиард рублей БЛИЖЕ К РАЗВЯЗКЕ

Татьяна Ткачева, Воронеж

Реконструкция Остужевской развязки начнется в столице Черноземья в 2021 году. Сложный и дорогой проект поддержали федеральным финансированием. В течение двух лет из госбюджета выделят на проект свыше миллиарда рублей. Мэрия Воронежа объявила торги для выбора подрядчика.

Улицы Остужева — один из самых важных и самых проблемных дорожных объектов на левом берегу. Здесь пролегает путь к удаленным микрорайонам новой застройки, откуда жители ежедневно ездят в город на работу. Пропускная способность улицы давно не соответствует трафику. Итог — плотные заторы в часы пик, глухое недовольство автомобилистов и пассажиров. По прогнозу специалистов, в ближайшие годы по Остужева будет двигаться более 80 тысяч машин в сутки.

Переделать транспортный узел планировали давно. Останавливало, как обычно, отсутствие денег. Наконец проект был проработан в деталях и прошел госэкспертизу. Предстоит построить 14-прольетный путепровод на 15 опорах над железной дорогой параллельно действующему виадуку, а затем реконструировать и его. Ширина обочин сооружений составит около 22 метров.

В январе 2021-го воронежский губернатор Александр Гусев обсуждал реконструкцию развязки с заместителем мини-

Объявлено, что работы начнутся за счет областного бюджета

стра транспорта РФ Андреем Костюком. По итогам переговоров было объявлено, что работы начнутся за счет областного бюджета. В текущем году на это выделят 230,2 миллиона рублей. Теперь же, как сообщил руководитель департамента дорожной деятельности региона Максим Оськин, достигнута договоренность с Минтрансом о софинансировании из федеральной казны. В 2021-м поступит 223 миллиона рублей, в 2022-м — 940 миллионов.

Согласно документации, разработанной воронежским институтом «Гипрокоммундортранс», на первом этапе необходимо передать участок от виадука через железную дорогу на улице Остужева до примыкания к развязке на пересечении с федеральной трассой М-4 «Дон». Там устроить по три полосы движения в каждую сторону, разделить встречные потоки и местные боковые проезды для упорядоченного съезда и выезда на прилегающие территории. Кроме того, современная развязка появится на пересечении улиц Остужева и Минской.

Второй этап работ должен охватить участок от Северного моста до переезда через железнодорожные пути. Дорога станет шестиполосной, будет возведена эстакада. На финальной стадии проекта предполагалось построить новый виадук на Остужева и модернизировать старый.

— Чтобы свести к минимуму неудобства для горожан, мы планируем сначала построить новый путепровод, а потом переклестить на него автомобильное движение и провести реконструкцию существующего. Для этого он будет полностью демонтирован, немного изменится конструкция. Кроме того, виадук станет шире почти на два метра. Благодаря таким решениям реализация первого этапа не должна усложнить дорожную ситуацию, — заявил мэр Воронежа Вадим Кстенин. ■

Кстати

В течение года для Воронежа будет приобретено 58 автобусов большой вместимости по схеме льготного лизинга. В 2020-м город получил 62 такие машины. Лизинговая программа позволит закрыть потребность города в крупном транспорте почти на 90 процентов. Кроме того, намечена закупка 79 пассажирских автобусов среднего и малого класса.

Тем временем

В Воронеже идут огневые испытания штатной камеры ракетного двигателя РД0124МС, предназначенного для второй ступени перспективной отечественной ракеты-носителя космического назначения «Союз-5». Установку изготовили в Центре ракетного двигателестроения (входит в интегрированную структуру во главе с НПО «Энергомаш» госкорпорации «Роскосмос»). «С первой попытки мы получили положительный результат и достигли намеченных целей по отработке камеры. Это подтверждает верность конструкторских решений и эффективность внедряемых новых технологий», — подчеркнул директор АО «Конструкторское бюро химавтоматики» Сергей Ковалев. Ракетный двигатель РД0124МС работает на жидком кислороде и нафтиле. Установка состоит из двух блоков на общей раме. В составе каждого блока — две камеры. Двигатель обеспечивает качание камер в двух плоскостях, а также работу при выключении одного из блоков, в том числе на пониженном режиме тяги.

следем за ситуацией Ярославские власти прислушались к пассажирам общественного транспорта

Тарифы отрегулируют

Элина Труханова, Ярославль

В Ярославле представили новую маршрутную сеть общественного транспорта, подкорректированную после жалоб горожан.

Напомним, планы ярославской мэрии по реорганизации маршрутной сети городского пассажирского транспорта, озвученные в самом конце 2020 года, вызвали у горожан недоумение и негодование. Представленная тогда сеть транспортных маршрутов оказалась кардинально изменена, и, главное, из нее исчезли так называемые сквозные маршруты, когда люди на одном автобусе, без пересадки добирались в отдаленные районы города. Вместо длинных маршрутов власти предложили сделать более короткие, а для того чтобы пересадки были максимально удобными — создать пересадочные узлы и ввести бесплатный пере-

садочный тариф, действующий один час.

Учтя места размещения остановок, а также реальные интервалы движения транспортных средств, ярославцы признали идею провальной и активно высказывали свое мнение всеми возможными способами. В интернете была даже создана петиция против плохо продуманных, на взгляд пассажиров, действующих реформаторов. Витогесрокинедвижения новой маршрутной сети были сведены, а сама она отправилась на доработку, которая завершилась лишь в начале апреля.

— С декабря прошлого года наши специалисты организовали работу по сбору и анализу замечаний и предложений жителей города, — пояснил мэр Ярославля Владимир Волков. — Наибольшее количество обращений было связано с необходимостью сохранения основных беспересадочных маршрутов. Мы постарались учесть все пожелания в новой схеме, та-

кая задача была поставлена губернатором области Дмитрием Мироновым. Наша задача — создать комфортные условия для пассажиров и перевозчиков.

Новая схема, по информации мэрии, заработает с июля. Кроме того, с середины лета маршруты с нерегулируемым тарифом (а это большинство маршруток) переведут на регулируемый тариф, то есть стоимость проезда там будут устанавливать мэрия и областной департамент ЖКХ, энергетики и регулирования тарифов. Как следствие — в этих автобусах будут действовать льготы.

По информации мэрии, 26 автобусных маршрутов с нерегулируемым тарифом будут заменены на 29 с регулируемым. Еще 57 маршрутов продолжат работать по прежним схемам движения. Власти рассчитывают, что отмена маршрутов нерегулируемого тарифа не скажется на пассажирах, поскольку

вместимости и количество подвижного состава будет соответствовать существующей потребности. С другой стороны, переход общественного транспорта на муниципальные контракты поможет ввести четкий механизм регулируемой маршрутной сети, чтобы каждая единица транспорта шла точно по расписанию, а каждый пассажир смог заблаговременно спланировать свою поездку и уехать в любую точку города. Потому что, объясняют в управ-

лении городского пассажирского транспорта, интервалы движения и расписание на большинстве маршрутов нерегулируемого тарифа не соблюдаются, а вечером многие перевозчики вообще не выходят в рейсы.

К слову, представленная схема вновь устроила далеко не всех ярославцев. Но в мэрии заявили, что в течение года она будет тестироваться, а замечания и предложения по новой маршрутной сети принимаются и рассматриваются. ■

Комментарий

Александр Федоров, председатель общественной палаты Ярославля:

— Новая схема транспорта изменена с учетом пожеланий жителей и профессионального сообщества. Принципиально важно, что транспортные предприятия будут работать по единым правилам перевозки пассажиров. Необходимо отметить, что работа на этом не заканчивается, после начала действия новой транспортной схемы будут также рассматриваться все замечания.