



Тверь стала примером для страны

Последние обманутые дольщики СУ-155 в Твери получили свои квартиры

7 февраля новые квартиры в Твери получили сотни человек — те, кто вложил свои средства в жилье СУ-155, но не получил собственные квадратные метры в срок. Дома в микрорайоне Мамулино достраивало государство.

Тверская область стала одной из первых в России, где нашли решение проблемы долгостроя, доставшегося по наследству от разорившегося застройщика СУ-155. Напомним, что завершение строительства было взято под контроль Президента РФ и глав регионов, а его финансирование обеспечил банк «Российский капитал» при поддержке федерального бюджета. Всего на окончание проекта в Тверской области было выделено порядка 1,9 млрд рублей.

В Твери в число долгостроев с печальной судьбой попали семь домов на 1400 квартир. Четыре из них были достроены и сданы в 2016-2017 году. Последние три высотки, в общей сложности примерно на 600 квартир, завершили в конце декабря 2017 — начале января 2018 года.

На прошлой неделе дольщики в Мамулино-3 наконец-то получили ключи от своего жилья. Эта дата важна не только для владельцев квартир, но и для всей страны. Не случайно на символической церемонии передачи ключей присутствовали министр строительства и ЖКХ России Михаил Мень и губернатор Тверской области Игорь Руденя, постоянно инспектировавший стройку.

«Это исключительный случай, когда Правительство РФ по поручению Президента вмешивается в дела частной компании, которая оказалась в сложном положении. И это сделано потому, что государство не могло оставить своих граждан один на один с подобной проблемой», — резюмировал Мень, обращаясь к владельцам квартир.

Напомним, что всего в России в аналогичной ситуации оказались около 20 тысяч дольщиков, вложивших свои средства в строительство 100 объектов СУ-155, он особо отметил роль регионов в решении возникшей проблемы: «Очень многое зависит от территории. В Тверской области местная власть активна и отзывчива, постоянно контактировала с «Российским капиталом» — их конструктивное сотрудничество дало такой эффект. Мы вас будем приводить в пример. А новоселов

прошу внимательно контролировать управляющую компанию, потому что именно вы — лучший контролирующий орган».

«Для нас всех сегодня — один большой праздник», — коротко, но эмоционально выступила самая активная из дольщиц — Олеся Котова, руководитель инициативной группы, объединившей пострадавших при банкротстве девелопера людей. Она искренне благодарила всех неравнодушных к проблеме дольщиков в Твери: Президента страны, главу региона, банк и министра контрольных функций Виктора Шафорста.

Днем исполнения мечты назвал 7 февраля другой дольщик — Александр Антонов, получивший ключи из рук Михаила Меня: «Когда за нас, за обманутых дольщиков, вступились Президент и Правительство, мы поверили, что все-таки получим квартиру». Александр в ближайшее время переедет в двухкомнатную квартиру на третьем этаже — одна из комнат будет отдана его детям.

«Сегодня мы уверены, что проблема дольщиков в регионе решена, — заявил Игорь Руденя. — Теперь жители этих новостроек могут спокойно заниматься благоустройством собственных квартир. Благоустройством прилегающей территории займется город. Рядом сейчас строится новая школа, так что район будет развиваться».

Ожидается, что в 2018 году в «Южном» начнет работу современная детская поликлиника, а в 2019 году в Брусилово откроется школа на 1224 места. Микрорайоны Мамулино-3, Южный и Брусилово сейчас активно застраиваются — общая площадь жилья в возводимых комплексах составляет порядка 1 млн 400 тыс. квадратных метров.

Окончанием целой эпопеи с обманутыми дольщиками назвала сдачу домов член Общественной палаты города Твери Татьяна Слесарева: «Шли к этому дню долго. После банкротства СУ-155 более тысячи тверитян остались и без денег, и без квартир. А по всей России таких людей было более десяти тысяч. Конечно, ситуация была критическая. Но под контролем Президента и благодаря взаимодействию региональной и федеральной власти, благодаря последовательной работе по решению этой проблемы мы сегодня сдаем три новых многоэтажных дома. И я от всей души поздравляю дольщиков с новосельем».

Антон ПОХИЛЯК

Артур Сычев: «CityStar выпустим, когда будем готовы их обслуживать»

Директор муниципального транспортного предприятия Твери ПАТП-1 Артур Сычев рассказал нашему журналисту о том, когда «Сити Стары» выйдут на линию, в какие районы планируют пустить трамваи и почему нельзя все маршрутки в городе заменить автобусами.

— Недавно в ПАТП экспериментировали с посадочными площадками — к чему пришли в результате?

— Организацию приподнятых посадочных площадок мы обсуждали в рамках оптимизации маршрутной сети и обслуживания жителей общественным транспортом. Уже даже было принято решение начать поэтапно их монтировать — начать на обособленных участках, где это не мешает автомобилям, чтобы мы посмотрели, удобно это или неудобно и стоит ли продолжать эту тему. Прежде чем делать это на месте, сделали шаблон-макет на территории трамвайного парка и увидели, что с учетом разнотипности наших вагонов («Татра», у которой передняя и задняя части очень скошены, более-менее ровные CityStar и КТМ, которые чуть-чуть отличаются по ширине) существует проблема — зазор между краем площадки и входом в вагон, которая требует глубокого изучения. По моему мнению (и мнению наших сотрудников), то, что может привести к травмам, надо не 7, а 17 раз отмерить, прежде чем один раз отрезать. Поэтому мы пришли к выводу, что приподнятые площадки — преждевременное решение. Вернемся к этой теме, когда выйдем на однотипные вагоны (планировалось, что это будут CityStar или «Витязи»), когда определимся с инвестором и концессионным соглашением по восстановлению трамвайного движения в городе, по ремонту трамвайных путей. Мы очень плотно работаем с «Мосгортрансом», они нас пригласили в Москву обменяться опытом. Постараемся в феврале съездить и посмотреть, как там это организовано, послушаем отзывы и дальше будем обсуждать эту идею с нашими пассажирами, прежде чем принимать решения.

— А идея частного трамвая еще обсуждается, или все затихло? В прошлом году «Транспортные системы» (производитель CityStar на базе ТВЗ) говорили о готовности вложить 6 млрд рублей в концессию.

— Обсуждается. Создана рабочая группа. Совместно с их дочерней структурой будем изучать логику маршрутной сети с учетом изменения точек притяжения

своими силами заключаются в том, что ходовая тележка CityStar кардинально отличается от других трамваев. Там есть сменный элемент под названием «бандаж» (надевается на колесо). Он изнашивается. На «Татрах» и КТМ деталь протачивается и меняется у нас в парке на хорошем советском оборудовании. Это делается прямо на вагоне, без извлечения тележки из-под кузова. Конструкция тележки CityStar не позволяет это сделать. Надо полностью поднять вагон, выкатить тележку, разобрать, отдельно проточить бандажи и потом собрать обратно. Стоимость специального ремонтного оборудования — порядка 6 млн рублей. Мы включили это оборудование в план закупок, сейчас собираем коммерческие предложения от поставщиков, после этого будет объявлен конкурс. Соответственно, после проведения конкурса и поставки нужного оборудования будет произведен ремонт — и вагоны выйдут на линию.

В принципе, мы уже сейчас можем выпустить 6 из 8 вагонов (ремонта требуют два). Но если они снова сломаются, а ремонтировать их нечем, это будет еще более некрасиво. У нас достаточно «Татр» и КТМ, чтобы обслуживать 5-й маршрут. А CityStar выпустим, когда будем готовы к их текущему обслуживанию самостоятельно. В планах — не позднее июля.

Еще один момент — состояние путей. Мы проверили его совместно с «Трансмашхолдингом» (холдинг, в который входит Тверской вагонзавод) — оно находится на предельном уровне разрешенного использования. Если КТМ и «Татры» ездят по этим рельсам, как броневики, то у CityStar более тонкая, нежная конструкция, которая требует более качественного рельсового полотна. В том числе из-за этого происходит ряд поломок. Поэтому также надо решать вопрос с капитальным ремонтом путей, чтобы наши пассажиры могли нормально и комфортно ездить на CityStar.

— Расскажите подробнее о планах насчет трамвайного движения. После снятия рельсов летом мало кто верит, что какое-то развитие возможно.

— В рамках концессионного соглашения мы видим три этапа. Первый — восстановление и полный капитальный ремонт путей 5-го маршрута и участка до трампарка, что-

такие исследования проводились в 2012-13 годах, проводить их положено раз в 5 лет. «Трансмашхолдинг» важно, чтобы их вагоны ездили в том городе, в котором производятся. Тверской вагонзавод сейчас благодаря московскому заказу на 300 трамваев — крупнейший производитель трамвайных вагонов (по 100 в год). Поэтому логика и потенциальная возможность заключить такое инвестсоглашение действительно есть. Сегодня оно находится в активной стадии обсуждения: как юридически это оформить, какими будут взаимоотношения между властью и инвестором и так далее. Тема не потеряна.

— Многие планы по развитию транспортной системы Твери — из 2015 года. Те же посадочные площадки, пересадочные узлы, перехватывающие парковки. С площадками поэкспериментировали, а что с другими идеями?

— Считаю, что тогда была слабо организована информационная работа с населением. Мы разработали схему, перестроили городские маршруты. Но в городе они сосуществуют вместе с межмуниципальными маршрутами. По нашей концепции, они должны были захватывать новые пассажиропотоки и улучшить транспортные связи. Но мы встретили сопротивление со стороны определенных сил — к нам стали сотнями поступать одинаковые жалобы о том, что концепция не продумана. Процесс был остановлен. А сегодня, когда мы с жителями на встречах что-то обсуждаем, они говорят — жаль, что тогда все не было выполнено в полном объеме.

Поэтому сейчас, обсуждая рабочей группой концессионное соглашение, мы говорим, что оно должно включать в себя не только рельсовый транспорт, но и быть общей концепцией всего муниципального транспорта. Чтобы подойти к той же теме пересадочных узлов, надо провести обследование, обсудить это со всеми слоями общества, чтобы сделать все правильно, красиво, понятно для всех.

— Расскажите подробнее о планах насчет трамвайного движения. После снятия рельсов летом мало кто верит, что какое-то развитие возможно.

— В рамках концессионного соглашения мы видим три этапа. Первый — восстановление и полный капитальный ремонт путей 5-го маршрута и участка до трампарка, что-

Когда дом в безопасности

Сегодня наблюдать за домом и управлять его системами можно на расстоянии. О сохранности вашего жилища позаботится «Видеонаблюдение» — одна из систем «Умного дома»

Вечером вы приехали домой, а ворота гаража сами открываются перед вашей машиной, горит приятный свет, дома тепло и уютно, телевизор показывает вашу любимую программу, на кухне ждет горячий ужин... Это вовсе не кадры из фантастического фильма, а реалии самого ближайшего будущего, которые доступны любой семье благодаря инновационной интеллектуальной системе управления «Умный дом». В ней все системы жизнеобеспечения и безопасности дома взаимосвязаны между собой и управляются искусственным интеллектом, настраиваемым под конкретные потребности и пожелания хозяина. Датчики, подключенные к интернету, автоматически распознают изменения в помещении, и система реагирует на них соответствующим образом, чтобы человеку было уютно и комфортно.

Одним из важнейших элементов «Умного дома», который позволяет обеспечить безопасность жителей и сохранность имущества, является система видеонаблюдения. Она позволяет визуальное контролировать происходящее в квартире или во дворе, в гараже или на даче.

С помощью видеонаблюдения можно присматривать за детьми или пожилыми людьми, в том числе — во дворе или на детской площадке. Владельцам загородного дома или, к примеру, контролировать ремонтные работы на территории. Автолюбители могут следить за своим автомоби-

лем на парковке или во дворе дома. А видеочамера, установленная в подъезде, позволит получить информацию о любых перемещениях около вашей входной двери или лифта.

Сегодня вовсе не обязательно самому искать и подключать к глобальной сети подходящую для видеонаблюдения камеру, ломать голову над тем, какое программное обеспечение установить для просмотра видео на компьютер или телефон. Уже существуют готовые корпоративные решения для домашнего применения, где абоненту предлагается готовый комплект из видеочамеры, необходимых приложений и защищенного облачного хранилища для видеоданных. В частности, такую услугу предлагает национальный оператор связи «Ростелеком».

Абонент по доступной цене получает высокотехнологичный интеллектуальный сервис видеоконтроля, который входит в линейку инновационных продуктов компании под общим названием «Умный дом».

«Видеонаблюдение» — это не только стандартная видеосъемка и запись изображения, но и целый набор инструментов для управления, настройки и контроля: цифровые HD-камеры, облачная платформа обработки видео, мобильные приложения и веб-сайт.

Камеры обладают встроенным микрофоном, датчиком движения, широким углом обзора и инфракрасной подсветкой, позволяющей делать запись даже в темноте. Абонент может сам установить и активировать камеру, а также настроить «под себя» яркость, контраст и другие параметры изображения. Причем приобрести камеру может не только клиент «Ростелекома», но и пользователь любого другого интернет-провайдера.

Сервис позволяет удаленно наблюдать за объектом в

режиме реального времени, например, с компьютера, планшета, ноутбука, мобильного телефона. Нужен только интернет — домашний, мобильный или Wi-Fi.

Если в поле зрения камеры произошло какое-то движение или изменилась освещенность, запись включается автоматически, об этом пользователям в мобильном приложении отправляется уведомление. Все данные с камер сохраняются в архиве на серверах «Ростелеком» на срок от 3 до 30 дней — в зависимости от выбранного тарифа. Облачная платформа компании надежно защищена от хакерских взломов и вирусных атак. Любой фрагмент записи можно вырезать и сохранить в виде видеофайла продолжительностью до 30 минут (до 5 раз в месяц).

Внешнее видеонаблюдение от «Ростелекома» имеет и ряд других преимуществ. Личный кабинет абонента обладает удобным и понятным интерфейсом, в него можно добавить сразу несколько камер, причем установленных в разных помещениях или городах. А мобильного приложения предоставляется бесплатно.

Отметим, что сейчас подключение услуги «Видеонаблюдение» от «Ростелекома» действует на специальных условиях. Любой абонент компании может получить камеру в рассрочку и пользоваться семидневным сроком хранения записей всего за 300 рублей в месяц (со сроком действия договора не менее 2 лет). Акция «Видео за 300 рублей» продлится до 31 мая текущего года.

Подключить «Видеонаблюдение» или ознакомиться с полными условиями предоставления услуги можно по бесплатному телефону 8-800-100-0-800, на сайте <https://tvr.rt.ru/surveillance> или в центрах продаж и обслуживания «Ростелеком».



бы заодно появился маршрут от Соминки до ДСК. Второй этап — восстановление движения на ранее существовавших направлениях — Пролетарка, бульвар Цанова, проспект Победы, в том числе обсуждается возвращение трамвая до улицы Республиканской и даже до Мигалово. Третий этап — строительство новых путей, которые были заложены в Генплане, — на улице Паши Савельевой, где сейчас зеленая зона, в «Южный», поскольку там уже порядка 120 тысяч человек вообще без трамвайного движения. Это, конечно, пока планы. Все-таки строительство трамвайного пути в хорошем исполнении — это примерно 100-120 млн рублей за 1 км. На сегодняшний день вместе с закупкой вагонов на это требуется от 4 до 6 млрд рублей.

Что касается восстановления путей там, где они были недавно демонтированы (улицы Вагжанова, Советская, проспект Калинина), эти участки так и находятся на балансе ПАТП-1 как «Трамвайный путь с временно демонтированными рельсами и шпалами». Поэтому никаких специальных проектов и госэкспертиз для восстановления не надо. Можно сказать, у нас закончена первая фаза капитального ремонта — снята непригодная рельсо-шпальная решетка.

— В других городах, например, в Санкт-Петербурге, есть туристические маршруты и действующие исторические вагоны. Возможно ли подобное создать и у нас? Остались ли какие-то раритетные вагоны?

— Вагоны можно купить или сделать самим. У нас есть много «бредовых» идей в хорошем смысле этого слова. Например, запустить туристическую конку на базе старого трамвайчика, который стоял на улице Трехсвятская. Мы даже обсуждали с инженерами технические возможности. Но путей пока нет. Туристический или ресторанный вагон по одному маршруту с пассажирскими пускать нельзя — они будут друг другу мешать. Можно было бы сделать это по старым маршрутам — по проспекту Победы или Затверечью, как вариант. Пока и инвестора нет.

Мы предлагали делать что-то подобное в вечернее время, когда это не будет особо мешать движению, но пока инвесторы не видят для себя перспектив, а самому ПАТП это не потянуть.

— Вернемся к действующим маршрутам общественного транспорта. Сейчас на некоторые загруженные маршруты, которые обслуживают частные перевозчики, — например, тоб-й, «просятся» большие муниципальные автобусы. Есть ли у города возможности не отдавать какие-то маршруты перевозчикам, а обслуживать своим автопарком?

— Сегодня нет. Средний возраст парка — более 10 лет у троллейбусов и порядка 9 лет у автобусов. Даже на 12 городских муниципальных маршрутов всего 80 автобусов — это 5-6 единиц на линию. Требуется однозначная модернизация и наполнение парка. В советские времена ежегодно закупалось от 10 до 60 единиц. После 1992 года это практически прекратилось. Последняя закупка фактически была в 2014 году — 10 единиц. Все. Парк катастрофически стареет.

Поэтому чтобы пустить муниципальный маршрут большой вместимости, на который люди сами будут пересаживаться с коммерческого, нужен интервал движения 5-7 минут, а не 20-30. И никакие революции не надо — просто приобрести и наполнить транспортом большой вместимости наши маршруты. Эта задача ставится сегодня главой региона Игорем Руденей, в администрации города прорабатываются пути ее решения. Главная наша цель — предоставить жителям Твери комфортные и безопасные транспортные услуги.

— А что решили по поводу троллейбуса на автономном ходу, который тестировали в прошлом году?

— Троллейбус очень понравился пассажирам. Ни разу не сломался, хотя на линии в России он 4 года, пробег порядка 100 тысяч км. На тестовой эксплуатации очень хорошо себя показал. В отличие от обычного трол-

лейбуса, очень экономно расходует электричество — даже с учетом автономного хода и зарядки аккумулятора экономия составляет 30%. Мы сообщили всем органам власти, что можно о нем задуматься. По субсидии государства по ценам 2017 года он даже интересней, чем обычный троллейбус, — 9 млн рублей вместо 9,5 млн, а с ним можно строить абсолютно любой маршрут. Поэтому мы это тоже сейчас обсуждаем. В конце первого полугодия ждем постановления Правительства о субсидировании общественного транспорта — без этой субсидии цены намного выше. После того, как постановление появляется, начинаются запрос коммерческих предложений и организация конкурсных процедур. Мы к этому готовы и ищем дополнительное финансирование, чтобы обновить парк в максимальном объеме.

— Еще один вопрос, актуальный для пассажиров муниципального транспорта, — когда «Иволгу» можно будет пополнять онлайн или через телефон?

— Оборудование средних дверей всех транспортных средств банковским валидатором завершается. С его помощью можно расплатиться за проезд бесконтактной банковской картой или телефоном через специальные приложения. Следующий этап — установка программного обеспечения, чтобы валидаторы начали принимать оплату по «Иволге» и показывать остаток. Примерно через неделю мы начинаем тестировать удаленную запись на карту — дополнили баланс в личном кабинете, зашли в транспорт, приложили карту — и на дисплее валидатора отобразится «Полнено на столько-то рублей» — билет записан. Прикладываем второй раз — загорелась зеленая стрелочка, оплата произведена. Надеюсь, в феврале мы эту систему «победим» до конца. Кстати, знаю, что Сбербанк ведет переговоры с маршрутистами, чтобы пассажиры могли оплачивать проезд как наличными, так и картой, а также и «Иволгой».

Игорь ЕФИМОВ

Видеонаблюдение в Умном доме



Услуга Видеонаблюдения состоит из 3-х основных компонентов:

1. клиентская камера
2. облачная платформа обработки видео
3. моб. приложение и WEB-интерфейс

Записи с камер транслируются в прямом эфире и сохраняются в архиве на серверах Ростелеком

Услуга распознает движения, изменение освещенности и другие события, которые зафиксировала камера, и отправляет пользователям уведомления (e-mail, SMS, PUSH)