СОВЕТ ДЕПУТАТОВ ГОРОДА НОВОСИБИРСКА

постоянная комиссия по городскому хозяйству

П Р О Т О К О Л

17.02.2022 № 22

|  |  |
| --- | --- |
| **Председатель:** | Кудин И. В. |
| **Секретарь:** | Полянская А. Н. |
| **Присутствовали:** | Бестужев А. В., Гудовский А. Э., Гончарова Л. В., Константинова И. И., Крайнов Е. А. Картавин А. В., Рыбин Л. Ю., Стрельников В. А., Червов Д. В., Пинус Н. И, Козловская Е. Н., Ильиных И. С. |
| **Приглашенные:** | Каверзина С. В., Титаренко И. Н., Кулинич Д. А., Хатеев С. А., Усов А. В., Бондаренко С. В., Воронина Е. А., Атякшев И. А.,Тямин Н. А., Тыртышный А. Г., Холодкова А. А., Вахрамеева Ю. Н. |
| **Отсутствовали:** | Бойко С. А., Украинцев И. С. – производственная необходимость |

**Кудин И. В.** –Добрый день, уважаемые коллеги, начинаем наше очередное заседание комиссии по городскому хозяйству!

Повестка была предварительно роздана. Если не будет возражений, предлагаю голосовать за принятие повестки дня в целом.

**ГОЛОСОВАЛИ:** **«за»** - **12 – (**Кудин И. В., Бестужев А. В., Гудовский А. Э., Гончарова Л. В., Константинова И. И., Крайнов Е. А. Картавин А. В., Рыбин Л. Ю., Червов Д. В., Пинус Н. И, Козловская Е. Н., Ильиных И. С.)

**Против** – **«0»**

**Воздержался** – **«0»**

**РЕШИЛИ:** проект решения комиссии принять в целом.

ПОВЕСТКА ДНЯ

**1.** Информация о деятельности регионального оператора по обращению с твердыми коммунальными отходами ООО «Экология-Новосибирск» в сфере обращения с твердыми коммунальными отходами на территории города Новосибирска в 2021 году и планах на 2022 год

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Докладчик:** |  |  |
| Анисимова  Лариса Александровна | - | генеральный директор ООО «Экология-Новосибирск» |

**2.** Информация об условиях концессионного соглашения в отношении объектов дорожного сервиса на территории города Новосибирска

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Докладчик:** |  |  |
| Колмаков  Денис Владимирович | - | заместитель начальника департамента инвестиций, потребительского рынка, инноваций и предпринимательства мэрии города Новосибирска |

**3.** Информация о проведении строительного контроля при реализации мероприятий по ремонту автомобильных дорог города Новосибирска

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Докладчик:** |  |  |
| Васильев Константин Александрович | - | начальник департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска |

**4.** Информация о текущей ситуации и планах по развитию сети троллейбусов и трамваев на территории города Новосибирска

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Докладчик:** |  |  |
| Никулин Михаил Юрьевич | - | заместитель начальника управления пассажирских перевозок мэрии города Новосибирска |

**Кудин И. В -** Коллеги! По нашей сформировавшейся традиции хочу Вам представить вновь назначенного директора муниципального бюджетного учреждения города Новосибирска «Городской центр организации дорожного движения» Ищенко Андрея Валерьевича. Андрей Валерьевич, рады Вас приветствовать. Хочу Вам сказать от лица всех депутатов, что, к сожалению, на сегодняшний день много вопросов к деятельности подведомственного Вам учреждения. Перед Вами стоит сложная задача, эффективно выстроить работу. Я от лица комиссии по городскому хозяйству всегда готов к обсуждению всех вопросов, будем максимально содействовать, помогать. Если Вам нужна будет помощь, телефон мой у Вас есть. Обращайтесь. Коллеги, сегодня у всех есть возможность обменяться телефонами с Андреем Валерьевичем. Далее, перед рассмотрением вопросов повестки мы заслушаем информацию об уборке города от снега. С информацией выступит Сердюк Юрий Александрович. Также в комиссию по городскому хозяйству поступало обращение Пинус Натальи Ивановны с просьбой рассмотреть вопрос об использовании реагента бионорд. Мы данное обращение направляли в департамент транспорта для работы. Сегодня просили выступить с информацией об использовании реагента бионорд Лыкова Алексея Николаевича - директора муниципального казенного учреждения города Новосибирска «Дорожно-эксплуатационное учреждение № 1». Коллеги, слово предоставляется Юрию Александровичу Сердюку. Хочу Вас проинформировать, что Юрий Александрович покинул пост начальника управления автомобильных дорог мэрии города Новосибирска. Юрий Александрович, хочу Вас поблагодарить за работу, пост Ваш сложный и ответственный. Много проблем в дорожной деятельности. Что-то удавалось решить, что-то к сожалению, нет. На новом рабочем месте мы желаем Вам только успехов. Спасибо, что сегодня пришли к нам. Далее с информацией об использовании реагента бионорд выступит Лыков Алексей Николаевич - директор муниципального казенного учреждения города Новосибирска «Дорожно-эксплуатационное учреждение № 1». Пожалуйста, Юрий Александрович, вам слово.

**Сердюк Ю. А.** - Добрый день! Норма среднемесячных осадков на февраль у нас ежегодно 18 мм, на середину января у нас выпало 11 мм с учётом закончившихся снегопадов прошлой недели, что составляет почти 60 % от нормы. В настоящий день у нас задействовано в зимней уборке 485 единиц специализированной техники, работает на улице 400 единиц, что составляет 80 %, остальные находятся в краткосрочном ремонте. Выход техники составляет от 150 днём до 225 единиц в ночную смену, привлекаем мы до 80 самосвалов сторонних организаций для вывоза снега с городских улиц. Укомплектованность водительским составом и рабочими сейчас составляет 65-67 %. В городе в этом году мы используем 10 площадок для временного складирования снега и одну снегоплавильную станцию. Еженедельно мы вывозим порядка 100 000 метров кубических с городских улиц снега на площадке временного складирования и снегоплавильную станцию. На сегодняшний день с городских улиц накопительным образом вывезено 1 250 000 метров кубических снега, по сравнению с прошлой зимой мы вывезли 1 000 850. Работа по уборке городских улиц нам предстоит ещё и в марте и в феврале, ой в апреле, я думаю, показатели по вывозу снега за этот год будут в сравнении с вывозом снега в прошлом году. В кратце по уборке улиц у меня все. Готов ответить на ваши вопросы.

**Кудин И. В**. –Юрий Александрович, пожалуйста, присаживайтесь, давайте мы сейчас заслушаем сообщение Алексея Николаевича Лыкова, потом, коллеги, любые вопросы соответственно.

**Лыков А. Н.** - Добрый день, уважаемые коллеги., что касается использования бионорда на период зимнего содержания 2021-2022 г. бюджетом учреждения были произведены закупки противогололедного материала бионорд в количестве 5500 т из них 3500 т было произведено закупки универсального, непосредственно, который используется в сухой фракции и 2000 т бионорда двухфазного - это новый материал, который мы начали осваивать совершенно недавно с 2020-го года, из них 1500 т это непосредственно сухая твёрдая фракция и 500 т это жидкая фракция. Что касается применения этого материала: на протяжении практически восьми с лишним лет мы старались улучшить содержание проезжей части применяя в своих элементах содержания противогололедные материалы различных составов и качество в первую очередь нас интересовала сторона качества. В первую очередь нас интересовала сторона обеспыливания по окончанию зимнего сезона, ибо, когда мы применяли старые классические материалы в виде песка-солёных смесей, по окончанию зимнего содержания, по окончанию зимнего сезона на дорогах города оставалось большое количество именно уплотнённого песка и измельченной его фракции, то есть пыли. Это нам доставляло большие неудобства, требуя повышенных экономических затрат и времени на уборку этих остатков содержания противогололёдных материалов. В ходе этой определённой эволюции мы переходили от одного материала к другому, что касается фрикционных составляющих, увеличивая именно крупность песчинки рабочей в составе противогололедного материала дабы уменьшить его количество которое мы распределяем на 1 м квадратный проезжей части и снизить финансовые затраты на уборку этих остатков противогололёдных материалов. На сегодняшний день вершиной этой всей эволюции в нашем городе является применение противогололедного материала Бионорд, этот материал применяется не на всей территории проезжей части города он применяется дифференцировано исключительно в центральной части нашего города - это Центральный округ, это Октябрьский район, частично применяется на участках проезжей части в Советском районе это второе ДЭУ по величине, которая работает с этим материалом, а также на центральных улицах Ленинского, Кировского, Первомайского районов. Что можно сказать об этом материале: несмотря на то что большое количество вопросов возникает при его применении и скажем так весьма такой претензионной направленности, якобы это химический реагент, он каким-то образом вреден для почв и живых организмов в том числе и животных, а также людей, находящихся в городе… На самом деле материал довольно таки безопасен, он является материалом четвёртого класса опасности в градации вредных материалов, что относится именно к мало опасным видам, которые возможно применять на улично-дорожной сети в рамках содержания проезжей части и тротуаров. Что касается химической составляющей этого материала по содержанию именно химических элементов, да, этот материал полностью химический, что касается противогололёдных материалов классического направления, которые мы обычно применяли - это комбинированные песко-соляные смеси, отсевы дробления горных пород, в которые добавляется химическая составляющая, в настоящее время мы добились содержание химической составляющей до 10 и более процентов, то если сравнивать объемы распределения этих материалов на квадратный метр итоговые за зимний сезон мы на квадратный метр проезжей части распределяем бионорда порядка 3-4 кг, тех же комбинированных противогололёдных материалов из отсева дробления горных пород, в которых находится та же самая реагентная составляющая, мы используем порядка 35-40 кг, если применить простую математику, то соотношение химической составляющей на квадратный метр, что частой, что в виде примесей в противогололёдных материалах комбинированных практически одно и тоже, но применяя именно комбинированные противогололедные материалы мы не говорим, о том, что допустим они вредны для

**Кудин И. В.** – Алексей Николаевич, я искренне верю, что вы глубоко очень знаете процесс, просто вот совсем в детали вот такие тонкие уходить не надо и сколько вам еще нужно будет времени для окончания сообщения?

**Лыков А. Н.** - Да я готов хоть сейчас закончить. Давайте таким образом построим: если есть какие-то вопросы, я готов просто на них ответить, чтобы не углублять вас.

**Кудин И. В.** – Спасибо, Алексей Николаевич, коллеги, вопросы. Наталья Ивановна, пожалуйста.

**Пинус Н. И.** - У меня вопросы касаются бионорда, я 12 января отправила на начальника департамента транспорта свое обращение, там было обозначено семь вопросов, попросила представить собственно на комиссии, ну и, собственно, я ответов на эти вопросы сегодня не услышала. Прям по порядку читать их? Да, хорошо, давайте. Значит, во-первых, я скажу чем вызван такой мой интерес к этому вопросу: ко мне поступает очень много жалоб от людей, они в прошлом году поступали, поэтому я поднимала вопрос о том чтобы провести мероприятия по бионорду, мы так его и не провели и в этом году тоже ко мне массово люди обращаются с жалобами в отношении бионорда, поэтому, собственно, этим и вызван мой такой интерес к этому препарату химическому. Первый вопрос: прошу сообщить о наличии экономической целесообразности использования химического реагента бионорд в городе Новосибирске. Каковы объективные основания принятия решения о выборе бионорда для использования на улицах города, каким документом это решение зафиксировано?

**Кудин И. В.** – Подождите секундочку, пожалуйста, я хочу уточнить. Константин Александрович, а вы в курсе этого запроса депутатского? Вам передавали его?

**Пинус Н. И.** – И мне, кстати, ответ так и не пришел. В моем понимании месяц прошел.

**Сердюк Ю. А.** - Проведены расчёты по году применения бионорда и применения старых песков речных песко-солянные смеси. Использование бионорда по году, по нашим расчётам, 130 руб. на квадратный метр, затраты использовании песко-соляной смеси - 131 руб. Дело не в одном рубле, безусловно, почему мы, как вот Алексей Николаевич рассказал про эволюцию противогололёдных материалов на территории города. Мы несколько лет назад предпринимали большие усилия, для того, чтобы исключить вот эту весеннюю пыль на улицах города, мы провели несколько исследований институтом почвоведения СОРАН проводились исследования и лаборатории СГУПС проводились исследования итоги и тех и других исследований пыль весенняя в городе почти на 90 % Мария Юрьевна меня поправит, если я ошибусь, составляет именно песок из песко-солянной смеси и продукт износа асфальта, то есть то, что мы сыпали на дороги, то мы весной и имеем. Кроме того вот в песках речных, которые мы использовали всего лишь 20 % составляющей вот этого вот песка была рабочая фракция только там фракция, которая участвовала в предотвращении скольжения, остальная часть это 80 % это была пыль мелкая, которую мы порядка 8000 КАМАЗов за сезон высыпали на улице города и потом весной доблестно старались их собрать. Теперь мы исключили вот эту песочную составляющую пыли, теперь дорожники не сыпят пыль на улицы города. Да, ее ещё много, ещё много компонентов, которые добавляют пыль на территорию города, но дорожники сейчас не делают этого. Заместить старые песко-соляные смеси на новые противогололедные материалы нам позволяет, ну бионорд, не бионорд – это просто торговая марка, есть другие аналоги, будем говорить про новые противогололедные материалы, расчеты были проведены и я вам сейчас их озвучил, что стоимость работ с применением бионорда - 130 руб., с песка, это последующая уборка весной ведь, обратили внимание, не обратили внимание: Красный проспект сейчас который у нас содержится с применением новых противогололедных материалов при выходе из зимы мы тратим одну неделю на привидение этой улице в порядок, раньше мы месяц тратили, лопатили лотки, вывозили грязь, отмывали и целый месяц у весь Красный проспект пылил. Последние годы такого нет, если я ответил на первый вопрос.

**Кудин И. В.** – Коллеги, можно я вмешаюсь Наталья Ивановна, я понимаю вы конечно беспокойно проблемой бионорда, хотя прекрасно знаете, что мы неоднократно круглые столы и расширенные заседания комиссии по гор хозяйству по этой теме проводили. Я, честно говоря, впечатлен тем, что вы сказали, что ответа не было от профильного департамента на эти вопросы. Константин Александрович, у меня к вам такая просьба просто будет: мы сейчас, я бы не хотел, чтобы это в режиме диалога просто было хоть и уважаемый депутат Наталья Ивановна, но это вот ее вопросы, вы вы могли бы совещание провести с приглашением Натальи Ивановны, Юрия Александровича, там, и, если 7 вопросов, детально по каждому подготовить ответ и проработать это, потому что мы сейчас комиссию по городскому хозяйству превратим в один вопрос бионорда и весь регламент у нас полетит, поэтому предлагаю, коллеги, тогда, Наталья Ивановна, не возражаете, если вот так мы договоримся. Константин Александрович завтра с утра или сегодня перезвонит и пригласит на совещание вот такое. Хорошо, Наталья Ивановна? Тогда переходим к повестке дня.

1. **СЛУШАЛИ:** Анисимову Л. А. **–** Проинформировала о деятельности регионального оператора по обращению с твердыми коммунальными отходами ООО «Экология-Новосибирск» в сфере обращения с твердыми коммунальными отходами на территории города Новосибирска в 2021 году и планах на 2022 год

**Кудин И.В. –** Спасибо Лариса Александровна, коллеги, любые вопросы, Наталья Ивановна, пожалуйста.

**Пинус Н. И. –** Спасибо большое, у меня есть несколько вопросов. 1 вопрос такой: скажите, пожалуйста, как меняется число тех людей, которые оплачивают по фактически собранному объему отходов, у нас же такая возможность есть?

Анисимова Л. А. – Есть

**Пинус Н. И . –** Хотелось бы понять какова динамика в этом процессе и возможно, если вдруг есть такая информация, какие, например, тарифы у этих людей, если вы обладаете этой информацией?

**Анисимова Л. А. –** Спасибо за вопрос, у нас в прошлом году было 14 ТСЖ, которые рассчитываются по факту, буквально вчера мы подписали договор с еще одним ТСЖ, подписываем вернее договор с ТСЖ Центр - Ядринцевская, 18 и юридические лица, которые у нас составляют от выручки около 28 % за три года увеличение дохода по факту произошло почти на 20%. Юридические лица строят себе площадки, ставят себе отдельные контейнеры и переходят на факт беспроблемно с многоквартирными домами возникает проблема с проведением общего собрания собственников – это первое и второе – с организацией контейнерной площадки, для того, чтобы ей не пользовались другие лица в данном доме, то есть чаще всего это огороженные дома и только ТСЖ. Заявки мы принимаем, рассматриваем, так скажу «вала» заявок не наблюдается.

**Пинус Н. И. –** А скажите как изменилось число этих ТСЖ?

**Анисимова Л. А.** - Было 14, сейчас около 20, то есть не пользуется популярностью это.

**Пинус Н. И.** - **А вот я задавала ещё вопрос про тариф, *как у них тариф меняется* если у вас есть эта информация?**

**Анисимова Л. А.** - Я готова вам предоставить письменно.

**Кудин И. В. – *Давайте протокольно зафиксируем.***

**Анисимова Л. Ю.** – Я предоставлю её, причем предоставлю в соотношении с количеством проживающих. Я всегда говорила и продолжаю говорить это очень выгодно для домов компактных, малозаселенных, то есть большое количество квартир, малое количество прописанных - это чаще всего такие устоявшиеся ТСЖ, давние. Там, конечно, выгодно. Там, где дома более девяти этажей, более шести подъездов особенно в центральной части, особенно близко к железнодорожному вокзалу - это не выгодно.

**Кудин И. В.** – Спасибо, будем ждать информацию. Светлана Викторовна Каверзина.

**Каверзина С. В.** - Депутат от Советского района Спецавтохозяйство. У меня в августе-сентябре был просто шквал запросов «текут мусоровозы», то есть они берут мусор, из них начинает течь и это все начинает очень не хорошо пахнуть особенно в тёплое время суток. Можно ли с этим как-то что-то сделать, потому что обращалась в Спецавтохозяйство, говорят: «Ну что поделать это фрукты».

**Анисимова Л. А.** – Я абсолютно согласна с коллегами из Спецавтохозяйства, это, действительно, сезонная проблема. Более того это проблема наша с вами как потребителей и решена она может быть не технологически, а только тогда, когда мы у себя в хозяйстве начнём пищевые отходы увозить себе на дачу, потому что я пока не представляю как можно в современном обществе, на современном уровне развития технологий обеспечить раздельное накопление и раздельный вывоз отдельно органических отходов. К сожалению, пока это невозможно, поэтому только один способ: нам с вами в квартирах это делить и стараться в контейнер это не выбрасывать.

**Кудин И. В.** – Спасибо, Лариса Александровна, Антон Васильевич.

**Бурмистров А. В.** - Вот по поводу долгов слайд быстро так промелькнул, скажите коротко: вот в прошлом году даже горсовет принимал обращение по поводу долгов перед МУП САХ как обстоят дела, правильно ли я понимаю, что долги снижаются ну вообще расскажите поподробнее?

**Анисимова Л. А.** – Ну, рядом с вами директор МУП САХ сидит он прошлый раз высказывал претензии поэтому, я думаю, будет очень правильно дать ему слово.

**Зыков А. А. -** Здравствуйте всем! На данный момент с Экологией-Новосибирск по долгам 2019-го 2020-го года подписаны мировые соглашения, мировые соглашения исполняются в полном объеме без срывов по срокам текущие платежи Экологии-Новосибирск оплачиваются, ну вот с момента урегулирования, скажем так, всех претензий в конце прошлого года, срывов по оплате не было ни разу.

**Кудин И. В.** – Антон Васильевич, я добавлю тоже. Мы неоднократно и с мэром города встречались, и с руководством Экологии-Новосибирск, вот, и значит договорённости достигнуты и по крайней мере пока вот, как андрей Анатольевич говорит, вопросов никаких нет. Они себя ведут по партнёрски, а мы конечно на страже нашего МУПа базового, однозначно, находимся и сразу будем сигнализировать, если какие-то будут сбои. Коллеги, ещё вопросы. Сергей Валентинович Бондаренко, пожалуйста.

**Бондаренко С. В.** – Добрый джень! Я бы продолжил вот вопрос по погашению задолженности, вообще пошли устойчивые слухи о банкротстве Экологии-Новосибирск правда ли это? И второе: основная цель заключения концессии, как главная цель, была строительство мусоросжигающего завода, что-то из всего доклада я не услышал мы идём к этой цели или нет? И третий вопрос - вот первый слайд у вас эстетически красивые площадки у домов, у меня огромное количество наказов на эту тему и хотел бы попросить, нельзя ли возглавить эту работу, чтобы это был не позор дворов наших, а так сказать, эстетическое достижение: вот такие закрытые мусорной площадки с крышей и так далее?

**Анисимова Л. А.** - Начну с третьего: полностью поддерживаю, что контейнерные площадки в служении не только визуально вызывают вопрос, они ещё и в основном, в основной своей массе, вот представитель отрасли согласится, думаю, со мной сразу они построены под достаточно устаревшую технологию под боковую загрузку, под железные контейнеры, то есть они на возвышении стоят, к ним подъехать с задней загрузкой вот сейчас с пластиковыми контейнерами достаточно сложно. Конечно, мы можем возглавить это движение и с удовольствием это сделаем, с Мин ЖКХ уже согласовали эскизы совместно для Новосибирской области, но, я думаю, для города Новосибирска вот та контейнерная площадка, которая здесь представлена, мне кажется, она не совсем соответствует. Я думаю, Новосибирск может себе позволить что-то более уже современное и обязательно включающее в себя раздельные накопления, то есть мы уже сегодня должны и в том числе в новостройках предусматривать не только количественные показатели по контейнерам, а обязательно думать о том, что контейнеров должно стоять больше, потому что мы все равно идём по фракционному сбору отходов, поэтому контейнеры площадку надо заводить не на четыре контейнера, а как минимум на семь. Если у вас еще какие-то предложения есть, по какой-то там совместной программе, я думаю, мы на площадке комитета готовы обсудить и готовы в эту работу включиться - это первая часть. Вторая - по концессии: я сегодня веду речь - отчёт по региональному оператору, по концессионному соглашению было совещание, сделано предложение, я думаю, в ближайшее время какие-то решения Губернатор примет и он сам их озвучит.

**Кудин И. В.** - Я принимал участие в этом совещании от городского совета и первым замом губернатора были жёсткие сроки установлены и мы ждём обратную связь, как я понимаю, если обратной связи внятной не будет, то Владимир Михайлович четко совершенно сказал, что будем разрывать концессию, потому что ждать уже столько лет у моря погоды…

**Анисимова Л. А.** – А по первому вопросу: да, процедура наблюдения, в которую мы сейчас вошли она прописана в законе о банкротстве, но для нас эта процедура наблюдения введена для целей обеспечения деятельности как регионального оператора, для предоставления коммунальных услуги. 1 декабря были приняты решения в судах. 1 декабря были приняты решения в судах на несколько миллионов руб., мы были вынуждены обратиться в суд, поскольку закон того требует. Процедура наблюдения длится минимум семь месяцев, за эти семь месяцев мы планируем заключить мировые соглашения и к концу года из этой процедуры выйти. Все для этого делаем.

**Тыртышный А. Г.** - Лариса Александровна, вопрос вот какой: по поводу реконструкции вот этих вот контейнерных площадок, понятно, что они все находятся на придомовой территории, являются совместной собственностью жильцов и получается так, что из-за того, что вы, улучшая свою экономику, купили другие мусоровозы и почему-то жильцы должны за свой счёт делать реконструкцию этих контейнерных площадок.

**Анисимова Л. А.** – Ни в коем случае.

**Тыртышный А. Г.** - То есть вы готовы поучаствовать так сказать финансово в реконструкции этих площадок или как это будет выглядеть, расскажите, я думаю, этот вопрос будет всех интересовать?

**Анисимова Л. А.** - Вот даже на этом слайде прописаны обязанности: региональный оператор отвечает за отходы с момента погрузки. Никто, никогда не заставлял собственников менять контейнерные площадки под нашу технологию. Я поддержала уважаемого депутата, когда он сказал, что они должны быть визуально более современными, более привлекательным. Мы за. А при реконструкции видовой, так скажем, да художественной, технологические моменты решить: там сделать пандус мы это можем взять на себя, абсолютно, без проблем, но это должна быть совместная работа, никто не собирается на собственников это перекладывать первая часть, а второе - не все площадки стоят на общей домовой территории большая часть стоит на муниципальной или не разграниченной земле.

**Кудин И. В.** – Хорошо, Лариса Александровна, у меня такая просьба будет. Дело в том, что наш начальник департамента транспорта должен отбыть на совещание к Знаткову, а у нас он заявлен докладчиком по очень важному вопросу, который Наталья Ивановна сформулировала по стрпоительному контролю по ремонту дорог, вот. Коллеги, я предлагаю ещё один вопрос Светлана Викторовна задаст и мы с вопросами Ларисе Александровне закончим.

**Каверзина С. В.** – Я всё-таки хочу вернуться к своему вопросу, потому что скоро лето и опять все потечёт, а какой-то техосмотр чтобы герметизацию мусоровоза всё-таки проверять, потому что одни мусоровозы из них льется, другие мусоровоза из них не льется, а жители то одни и те же и едят эти арбузы одинаково.

**Анисимова Л. А.** – Со всех льется.

**Каверзина С. В.** - Ну неправда, есть конкретная машина, с которой не льется.

**Зыков А. А.** - Мы с вами уже несколько раз на самом деле говорили, то есть нет абсолютно герметичного заднего бункера. Бункер для отходов он герметичный и все регламентные работы, ну по крайней мере, за свое предприятие, мы там проводим, но приёмочный бункер не герметичный. Один и восемь куба, ну по факту эта сетка мы что с этим можно сделать? С одного льется или не льется все очень просто: в этом нет этих отходов, которые на самом деле твёрдые коммунальные отходы у них слово твёрдые, машины не предназначены для жидких отходов.

**Кудин И. В.** – Спасибо, Наталья Ивановна, коротко.

**Пинус Н. И.** - Вот вы говорите, что мы можем на себя взять процесс обустройства контейнерных площадок. Это имеется ввиду вы можете на себя взять, если вам кто-то обеспечит эту деятельность финансированием, я правильно понимаю?

**Анисимова Л. А.** – Я сказала, что мы включимся в эту работу и готовы за свой счёт обеспечить установку пандусов, для того, чтобы контейнеры скатывались и колеса у них не ломались, то есть только вы будете реконструировать, либо что-то визуально менять, а мы в этот момент совместно с вами проведём.

Пинус Н. И. - Ещё раз, значит, вы готовы вот эту форму за свой счёт, а вот эту функцию только правильно я услышала вас?

**Анисимова Л. А.** - Мы готовы поучаствовать в разработке проекта, В установке проекта деньги. Посмотрите, пожалуйста, собственники контейнерных площадок, а пандусы мы готовы устанавливать с вами совместно.

**Кудин И. В.** – Коллеги, предлагаю принять информацию к сведению. У нас договоренность есть с региональным оператором нашим, что мы как минимум раз в пол года встречаемся и Лариса Александровна нас информирует, о том как, какие процессы, проблемы и так далее.

**ГОЛОСОВАЛИ:** **«за»** - **13 – (**Кудин И. В., Бестужев А. В., Гудовский А. Э., Гончарова Л. В., Константинова И. И., Крайнов Е. А. Картавин А. В., Рыбин Л. Ю., Стрельников В. А., Червов Д. В., Пинус Н. И, Козловская Е. Н., Ильиных И. С.)

**Против** – **«0»**

**Воздержался** – **«0»**

**РЕШИЛИ:** проект решения комиссии принять в целом.

**Кудин И. В.** – Коллеги, переходим к следующему вопросу, также хочу отметить, что рассмотрение данного вопроса предложено депутатами Кулиничем Денисом Александровичем, Титаренко Игорем Николаевичем и Пинус Натальей Ивановной. Все они приглашены на рассмотрение. Мы с Денисом Александровичем и Игорем Николаевичем были на совещании у Олега Петровича Клемешова, обсуждали сложившуюся ситуацию со строительным контролем. Есть что пообсуждать. Слово Константину Александровичу.

1. **СЛУШАЛИ:** Васильева К. А. **–** Проинформировал о проведении строительного контроля при реализации мероприятий по ремонту автомобильных дорог города Новосибирска

**Кудин И.В. –** Наталья Ивановна, пожалуйста.

**Пинус Н. И.** – Константин Александрович, я в ваш адрес направляла рекомендации от Федерального управления автомобильных дорог по организации вот этой процедуры. Планируете ли вы полностью вот эти рекомендации реализовывать?

**Васильев К. А.** – Ну я как раз и ответил, что мы именно это и планируем.

**Пинус Н. И.** – Вот эти прям берете рекомендации?

**Васильев К. А.** – Нет, ну там написано «в форме открытых электронных конкурсов».

**Пинус Н. И.** – Хорошо, но там не просто написано было в форме открытых конкурсов, там были очень четко проставлены критерии, вес каждого критерия.

**Васильев К. А.** – Ну я все их не перечислял, я же обозначил, что опыт работы, квалификация участников, наличие аккредитации и т. д. Вот как раз это там и присутствует.

**Кудин И. В.** – Наталья Ивановна, это мы заинтересованы, мы это обязательно отследим. Базовые - именно это и будет взято в работу.

**Пинус Н. И.** – Я просто еще раз уточнить, то есть вы берете вот эту рекомендацию и ее полностью реализуете?

**Васильев К. А.** – Наталья Ивановна, она рекомендация, мы в рамках этой рекомендации будем работать.

**Пинус Н. И.** – Там прям четко прописано. Вы также будете делать или нет?

**Васильев К. А.** – Еще раз говорю, мы берем эти рекомендации за основу и будем в соответствии с ними работать.

**Пинус Н. И.** – То есть по другому, правильно? Ну, за основу это очень расплывчато, что значит за основу?

**Васильев К. А.** – Смотрите, если раньше был аукцион, то конкурс, мы определились в чем разница. Мы взяли за основу и работаем в связи с этим.

**Кудин И. В.** – Слушайте, нам представят документацию и мы посмотрим.

**Пинус Н. И.** – **Конкретно тогда дайте, пожалуйста, *какие критерии вы планируете вводить, и какой вес каждого критерия*.**

**Кудин И. В. – Протокольно записываем обратиться к департаменту представить в комиссию разработанные все эти документы.** Коллеги, вопросы, Денис Александрович Кулинич, пожалуйста.

**Кулинич Д. А. –** Добрый день, уважаемые коллеги. Ну, у меня, наверное, больше не вопрос, а выступление. Хотелось бы обратить внимание, ну и, наверное, какую-то боль высказать, что все-таки крайние годы у нас выделяются довольно таки большие средства на ремонт и строительство дорог и наша задача именно подрядчику, который осуществляет ремонт и монтажные работы не допустить, чтобы какая-то просматривалась аффилированность в плане подрядных организаций, которые выполняют строительные и монтажные работы и тут же они контролируют процессы работ. Когда удс на сегодняшний день выставляет аукцион на строительный контроль, он снимает с себя полномочия не только строительного контроля, который в целом обладает довольно-таки большими полномочиями, вплоть до приостановки работ, но и часть функций заказчика. Это тоже очень важно, то есть для понимания: именно после подписания строительного контроля, приемо-сдаточных документов, именно после этой подписи оплачиваются в том числе и деньги и очень часто, то, что мы видим дорогу, но мы до конца не можем увидеть что же там под скрытыми работами. Вот именно в этом функция строительного контроля. Данная процедура она и очень активно применяется и на федеральных дорогах. Мы прекрасно видим, что у нас федеральные дороги более менее на сегодняшний день в порядке и город тоже начал наконец-то применять эту технологию. И очень важно не допустить, когда строительно-монтажная организация снижается на аукционе до 30 % по СМР, то это уже логике не поддается. А на чем же эта коммерческая организация заработает? И тут же эта же организация под другим названием участвует в аукционе на контроль. Соответственно, мы видим данную процедуру федеральными деньгами просто напросто бесконтрольной. Извините меня, когда опять же в строительном контроле участвует организация коммерческая и, все-таки, цель прибыли она тоже преследует. И снижаясь на 80 % сложно увидеть здесь какую-то прибыль. Соответственно, критерии, которые вы будете применять это действительно очень большой барьер для прохождения именно таких организаций, но не исключено, что они тоже будут преодолеваться и здесь нам уже надо будет как-то, наверное, все-таки силой убеждения общаться с подрядными организациями и чтобы они определялись: либо они строят, либо они контролируют.

**Кудин И. В.** – Денис Александрович, спасибо вам, полностью вас поддерживаю, вы очень важный вопрос подняли и Наталья Ивановна, этот вопрос очень важен для нас на самом деле, потому что миллиарды денег на ремонт дорог идут на ремонт дорог, а эффективность их использования зачастую вызывает вопросы, потому что контролёры те ещё, мягко говоря. Коллеги, я просто хочу зачитать предложения, которые в проект решения мы подготовили, чтобы у вас вообще было понимание к чему мы в итоге должны прийти. Если нужно что-то добавить, скажете. Рекомендовать департаменту транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска:

1. Обеспечить привлечение специализированных независимых организаций для осуществления функций строительного контроля на объектах ремонта, капитального ремонта, реконструкции и строительства автомобильных дорог города Новосибирска.

2. При формировании конкурсной документации в обязательном порядке учитывать опыт и квалификацию привлекаемых организаций.

3. О проделанной работе проинформировать комиссию по городскому хозяйству в срок до 31.03.2022.

**Тямин Н. А**. - Константин Александрович, я прошу прощения, я вас вижу не обращайте внимание, что мы глаза в глаза друга смотрим. Я хотел поддержать и Денис Александровича и Наталью Ивановну и более, наверное, конкретно, и более эмоционально задать вопрос Константину Александровичу: доколе у нас будет наш технадзор выступать в роли защитников вот такие вот таких вот организаций, которые осваивают бюджетные деньги, как попало делают дорожное полотно в частном секторе. Выездные совещания были в присутствии вторых лиц города, где ещё подрядчик слово не может сказать и технадзор уже грудью защищает подрядчиков. Это ли не коррупционная составляющая? И сейчас совершенно конкретный вопрос: был у нас Дронов, мы получали все депутаты кучу писем и отписок, был Сердюк мы получали кучу писем и отписок по гарантиям, сейчас никого нет, Константин Александрович, либо вы берите на себя гарантии, либо обозначьте сейчас ответственное лицо, которое по весне, как только снег сойдёт, с кем нам контактировать и сотрудничать на выполнение огрехов, те которые были допущены и второй момент обращаю внимание: лично мне было гарантированно, что некачественно выполненные работы в частном секторе оплачиваться не будут, я вам докладываю, уважаемые коллеги, что все работы выполнены, оплачены и лежат бумажки, я их по-другому не назову и пользуюсь присутствием прокуратуры я хотел бы обратить на это внимание. На сегодняшний день ни один депутат не взял на себя ответственность за качество выполняемых работ, однако же денежные средства ушли и мы получили гарантийные письма. Вот, я хотел бы обратить на это внимание и очень хотелось бы, Игорь Валерьевич, на комиссии протокольно отметить этот момент и от департамента не только услышать, но и увидеть определённые действия. Спасибо.

**Васильев К. А.** - Отвечаю на ваш вопрос оперативно. Значит все, что сделано и оплачено, значит в тот момент признано, что соответствует, соответственно, есть гарантийные документы и как только снег сходит будут произведены проверки и в рамках гарантий будут предъявлены требования и они будут устраняться. Далее, для того, чтобы таких случаев было меньше, именно по этой причине и принято решение, что с этого года будет включён контроль независимый и с них мы будем спрашивать уже: как они проверяли, что они проверяли на каждом этапе. Деньги выделены, поэтому в этом году по всем дорогам, по всем работам будет независимый контроль.

**Кудин И. В.** – Спасибо, коллеги, еще не забывайте, что у нас есть внутренняя наша группа по качеству ремонта дорог, которую Александр Владимирович Бестужев возглавляет и здесь я бы тоже попросил вас принципиально жесткую позицию вас при приемке работ на округах занимать. Антон Григорьевич Тыртышный, вопрос и Игорь Николаевич Титаренко, пожалуйста.

**Тыртышный А. Г.** –Константин Александрович, ну, в моём понимании спросить со своего учреждения можно гораздо проще, чем с коммерческой конторы, которая осуществляет независимый строительный контроль. Поэтому, как мне кажется, целесообразно передавать минимальный объем полномочий, который мы не можем не передавать по закону в строительный контроль, правильно я понимаю, что есть некий минимальный объем полномочий, которые мы обязаны передать по закону независимому строительному контролю. Вопрос, что это за полномочия такие и что ещё дополнительно вы планируете кроме вот этого минимального перечня передавать независимому строительному контролю? Спасибо.

**Васильев К. А.** – Ну, во-первых, мы предлагаем и будем делать не частично, а по всем, ещё раз говорю участкам и дорогам, по всем будет независимый контроль, более того у нас есть контроль у самого застройщика производителя работ плюс УДС проверяет, у них тоже есть свой контроль и они как минимум 20 % выборочно будут на каждой дороге проводить проверки и независимый контроль. Контроль с трёх источников будет производиться.

**Титаренко И. Н.** - Добрый день, уважаемые коллеги, на самом деле исторический момент в дорожной отрасли и, Константин Александрович, огромное вам спасибо, что вы с управлением дорожным строительством всё-таки к этой практики переходите. Хотелось бы конечно надеется, что практика это будет в пользу качества новосибирских дорог, потому как все мы видим, что, как снег уходит и дороги у нас тоже вместе со снегом уплывают, но тем не менее хотелось бы остановиться на таких аспектах, как Николай Андреевич сказал и Денис Александрович. Действительно, соответствует действительности то, что аффилированные организации заходят на участие в строительный контроль это мы видим по тому же ТУАДу и там показывает, то, что и снижение там до 70-80 % понятно, что аффилированность чёрным по белому как бы и рублём сразу она заметна - это первый момент. Второй момент: сейчас, когда растает снег и у нас дороги частного сектора и тротуары, которые не были приняты, но уже были оплачены заказчиком и они тоже не отвечают, ну, я тоже не подписывал тротуары, допустим, я их не подписывал и чётко буду следить за тем, как будут исполняться гарантийные обязательства. Вот сейчас уже с этого момента нужно с подрядчиками уже начинать работу, их нужно собрать и сказать: «ребята, вам не подписали депутаты», понятно, что у нас совещательный, условно, голос мы не специалисты, но мы же не на своем мнении основывались, а на мнение жителей, если дорога плохая, тротуар негодный, не непригодной к использованию и качество и вырубки независимых организаций показали, что дорога не соответствует, мы им оплачиваем, понимаете, ну, то есть уже надо их собрать, собрать заинтересованных депутатов и сказать: «ребята вы готовьтесь, вы покажите, когда вы выходите, графики составьте своего уже гарантийного ремонта». Спасибо.

**Кудин И. В.** – Коллеги, я очень коротко, я абсолютно поддерживаю Игоря Николаевича, более того хочу вас проинформировать, что как только у нас пошло движение в этом направлении на меня буквально вчера вышел вечером представитель одного очень крупного подрядчика, я сейчас его не буду называть, с предложением, что «мы готовы взаимодействовать, мы готовы максимально работать над повышением, поставьте нам задачу». Вот это как раз то, о чем говорит Игорь Николаевич. Надо собрать, поговорить по-хорошему по-доброму, как угодно, поставить в известность, что шалости все закончились и будет жесткий контроль. Елена Алексеевна Воронина, ваш вопрос, пожалуйста.

**Воронина Е. А.** - Добрый день, у меня в принципе вопрос тоже по контролю. В этом году очень надеюсь на то, что у нас в частном секторе появятся комфортные дороги, но к сожалению до самого последнего дня пока не пошёл снег подрядчик не вышел на работу. Много раз сама лично общалась с управлением, с куратором, неоднократно поднимала этот вопрос, что время уходит. Все знали что выделены средства были достаточно поздно, но к сожалению не могли выехать даже кураторы, чтобы проверить чем занимается подрядная организация. Ответ самый главный и простой: курирует ни один район, объектов много. Вопрос о том кадровом составе, который находится в управлении дорожного строительства, потому что, если мы хотим контролировать, то на наши звонки, когда мы на месте работаем, я считаю, что тоже должна быть оперативная реакция, если это мы требуем, не требуем, мы просим «приедьте посмотрите». Потому что мне подрядчик выдавал такие вещи: что это по нормам, что это так положено делать, такие ГОСТы. Все мы видим и понимаем, что это не ГОСТы, что нас водят за нос. Я вызываю организацию, куратора «приедьте, посмотрите», к сожалению, пока он не натворит чудес – подрядчик. Потом начинаем браться за голову и думать, а что же теперь ему сделать. Спасибо.

**Кудин И. В.** – Екатерина Алексеевна, вы в следующий раз давайте мне сразу такую информацию, я умею разговаривать с чиновниками, если такие случаи будут происходить. И сам лично на контроль возьму, если не выезжают если не отвечают, это как бы уже вопрос мой, вы не стесняйтесь, включайтесь. Константин Александрович, я думаю, понял, принял. Так, депутат Александр Владимирович Бестужев

**Бестужев А. В.** – Спасибо большое Игорь Валерьевич. Уважаемые коллеги, у нас в 2021 году отработала рабочая группа и такие как раз моменты, про которые вы сейчас говорили, мы их прям на месте вместе с подрядчиками и с депутатом решали. Так что давайте в этом году включаться тоже вместе с вами будем активно, я думаю, что совместно мы изменим ситуацию в лучшую сторону. Константин Александрович, к вам вопрос. Пожалуйста, скажите на каком этапе вы собираетесь контролировать вот вы говорите «все объекты будет контролироваться», это будет по факту или это будет вот зашёл подрядчик и мы от и до контролируем весь процесс работы.

**Васильев К. А.** - Независимый контроль, он заключается в том, что начинается с момента начала работы до окончания.

**Бестужев А. В.** - Они все открыты, все работы мы будем видеть? Спасибо, хорошо.

**Кудин И. В.** – Спасибо, коллеги, ещё один вопрос и мы закончился с вопросами.

**Стефанов А. Б**- Добрый день, уважаемые члены комиссии я хотел бы обратить внимание, что контроль это не право это обязанность заказчиков и эту обязанность они могут в каком-то объеме, который предусмотрят сами делегировать на профильные организации, поэтому в любом случае за качеством работ отвечает заказчик и вот уже насколько он делегированные полномочия спрашивает с тех с кем заключил договор от этого будет уже зависеть непосредственно качество самих работы. У меня вот вопрос уточнение вы сказали в докладе, о том, что цена будет определяться по рыночным приложениям, ну то есть участники предлагают свои стоимостные показатели. У нас по закону, 456-е постановление оно регламентирует порядок расчёта, то есть стоимость она определяется сметным образом, то есть есть нормативы соответствующие и считаете ли вы что вот такой способ определения он более корректный и более обоснованный для того, чтобы начальную максимальную цену контракта определять, спасибо.

**Васильев К. А.** - Мы рассмотрим ваше предложение в том числе, хорошо.

**Кудин И. В.** – Коллеги, ну вот Елена Алексеевна, коллеги, ну и я же попросил уже с вопросами, ну мы просто из регламента сильно выбьемся. Коллеги, у меня какая просьба и предложение это наша общая боль, это наша общая проблема - контроль за качеством ремонта дорог. У нас есть, ещё раз повторюсь, рабочая группа это такой действенный инструмент, у нас есть депутаты на кругах, которые обеспечивают нас с Константином Александровичем обратной связью. Константин Александрович, ну вот в этом году нам как-то надо прям постараться, но именно не форме, а по содержанию и мы все к вам обращаемся, чтобы вы организовали. И, коллеги, я просто предлагаю вот от нашей комиссии по гор хозяйству, вы какие-то будете мероприятия проводить, там совещания, приглашайте, пожалуйста, вот у нас есть три инициатора. У нас есть Денис Александрович Кулинич, Игорь Николаевич Титаренко и Наталья Ивановна Пинус, приглашайте потом меньше вопросов будет, Константин Александрович, вы же сами понимаете. Пусть депутаты будут вовлечены в эти процессы, чтобы по максимуму все было прозрачно и на глазах, договорились?

**Васильев К. А.** – Договорились. Коллеги, ну самое главное, если раньше не было вообще контроля практически вы это понимаете, то на сегодняшний принять решение.

**Кудин И. В.** – Александра Владимировича, конечно, тоже включайте в мероприятия. Коллеги, я уже озвучил предложения в проект решения, голосуем.

Рекомендовать департаменту транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска:

1. Обеспечить привлечение специализированных независимых организаций для осуществления функций строительного контроля на объектах ремонта, капитального ремонта, реконструкции и строительства автомобильных дорог города Новосибирска.

2. При формировании конкурсной документации в обязательном порядке учитывать опыт и квалификацию привлекаемых организаций.

3. О проделанной работе проинформировать комиссию по городскому хозяйству в срок до 31.03.2022.

**ГОЛОСОВАЛИ:** **«за»** - **13 – (**Кудин И. В., Бестужев А. В., Гудовский А. Э., Гончарова Л. В., Константинова И. И., Крайнов Е. А. Картавин А. В., Рыбин Л. Ю., Стрельников В. А., Червов Д. В., Пинус Н. И, Козловская Е. Н., Ильиных И. С.)

**Против** – **«0»**

**Воздержался** – **«0»**

**РЕШИЛИ:** проект решения комиссии принять в целом.

1. **СЛУШАЛИ:** Колмакова Д. В. **–** Проинформировал об условиях концессионного соглашения в отношении объектов дорожного сервиса на территории города Новосибирска

**Кудин И.В. –** Вопросы, пожалуйста, Николай Андреевич, пожалуйста.

**Тямин Н. А.** – **Очень короткий, я думаю, коллегам депутатам будет интересно *перечень тех объектов, по количеству объектов есть же, как я понимаю, адреса этих объектов, явки и пороли. Вот хотелось бы в комиссию эти адреса получить, где они на перспективу будут устанавливаться.*** И второй вопрос, связанный с конечными остановочными пунктами. Есть ли у вас мысли по установке таких вот объектов на конечных остановочных пунктах? Спасибо.

**Колмаков Д. В.** – Предоставить перечень никаких проблем для нас не составит, тем более он опубликован в проектно-комплексной документации, предоставим, без вопросов.

**Кудин И. В**. – ***Протокольно зафиксируем.***

**Колмаков Д. В.** - Что касаемо конечных пунктов, нет, концессия не предусматривает установку конечных остановочных пунктов, мы все-таки хотим их рассматривать отдельно каждый, потому что экономическая ситуация, я имею в виду возможности торгового объекта в каждом КОПе разное, поэтому мы будем рассматривать отдельно. Либо путем инвестиционных договоров, либо все-таки тот механизм, который мы ранее уже внедряли – это заключение договора на размещение не стационарного торгового объекта, совмещенного с конечным пунктом.

**Пинус Н. И.** – Спасибо большое за предоставление материала скажите, пожалуйста, просто вот одной цифрой, чтобы напомнить сколько у нас этих остановочных павильонов сделаете?

**Колмаков Д. В.** - 210.

**Пинус Н. И.** - 210 и вот какой вопрос, если прошлое предложение нравилось оно там нам или не нравилось, мне, например, не нравилось, а это нравится было в общем то понятно за счет чего инвесторы будут зарабатывать средства, то здесь, я так понимаю, вот модуль тип-2, тут мы предполагаем, что в рамках оказания услуг дорожного сервиса инвестор будет зарабатывать, ну там я не знаю, банкоматы он поставит или какие-то продукты питания будет продавать, то если мы возьмем модуль тип-1, то за счет чего предполагается, что будет зарабатывать инвестор в данном случае и какого соотношение процентное в установках тип-1 и тип-2 по этой концессии?

**Колмаков Д. В.** - Да, спасибо за вопрос, я думаю, абсолютно закономерный, но финансовая модель пересчитана, департамент экономики помогал нам рассчитывать финансовую модель. Заработок концессионера будет строиться в первую очередь за счет модуля типа-2 за счет объекта дорожного сервиса и за счет предположительно, сейчас скажу, потому что сумму здесь рассчитать достаточно сложно, за счет использования того видео контента, который будет собираться оператором, все-таки я напомню: остановки предусматривают видеонаблюдение, соответственно тот оператор, который будет там работать, тот концессионер сможет собирать видео информацию, аналитику о движении, о трафике дорожном, о пассажирском трафике и т.д. В России это теперь стоит денег.

**Кудин И. В.** – Спасибо большое, Денис Владимирович. Коллеги, есть вопросы еще? Выступления? Наталья Ивановна, пожалуйста.

**Пинус Н. И. –** Я очень кратко. Я просто хочу сказать, что мы, очень это тяжело идёт, но всё-таки мы двигаемся в сторону того, чтобы у нас не только в рамках вот этой вот концессии к чемпионату мира, а мы могли делать остановки с инвестиционным участием. Здесь мы планируем, мы это обсуждаем с комитетом по рекламе и с комитетом по строительству, чтобы инвестор был заинтересован через использование рекламных площадей, я очень надеюсь, что мы это будем продвигать дальше и прошу комиссию тоже как-то содействовать этому, например, возможно посвятить этому одно из наших заседаний, поставить на рассмотрение, я думаю, что этим самым мы ещё продвинем вот эту тему, потому что мы очень долго искали как с юридической точки зрения это сделать, это казалось невозможным, потом это оказалось вроде как возможным. Давайте, пожалуйста, прошу поддержки, это позволит много многие другие остановки, которые в ужасающем состоянии у нас всё-таки как-то сделать, чтобы они тоже были современными, благодарю.

**Кудин И. В. –** Коллеги, предлагаю такой вариант. Денис Владимирович, очень хочется пожелать чтобы у вас состоялся конкурс, прошел он без последствий всяких правовых, которые мы знаем, бывают иногда в такого рода конкурсах, чтобы концессионер был достойный, серьезный, вот, а когда вы все это проведете и с организацией определитесь, которая будет все это делать. Конечно, здесь я поддержу Наталью Ивановну можно совместное заседание будет сделать с комиссией Любавского и чтобы нам презентацию сделали, рассказали как и что, как концессионер планирует все это сделать.

**Колмаков Д. В.** – Прокомментирую буквально 5 секунд, прекрасная, правильная абсолютно идея. С Хорошуновым мы тоже это проговаривали, но мы тоже проговаривали относительно возможности установки отдельных остановок не так массово, как предполагает концессионное соглашение, а единичных остановок за средства рекламодателя, ну в некоторых городах такое действительно есть, когда мало архитектурные формы или остановки ставятся за счёт средств рекламодателя, если механизм комитет рекламы нашел мы будем только рады, безусловно, поддержим и поможем, мало того и мы предлагали похожий, аналогичный механизм, когда единичные, отдельные остановки мы будем заключать инвестиционной договоры на один объект дорожного сервиса и в нагрузку две остановки, итого три объекта один – один инвестиционный договор мы апробируем эту схему, мы её точно уже запускаем, но это будет помимо концессионного соглашения. Остановок у нас много - хватит всем.

**Кудин И. В.** – Денис Владимирович, спасибо, коллеги, предлагаю перейти к процедуре голосования. Предлагаю принять информацию к сведению.

**ГОЛОСОВАЛИ:** **«за»** - **10 – (**Кудин И. В., Гудовский А. Э., Гончарова Л. В., Константинова И. И., Крайнов Е. А. Картавин А. В., Рыбин Л. Ю., Стрельников В. А., Пинус Н. И, Ильиных И. С.)

**Против** – **«0»**

**Воздержался** – **«0»**

**РЕШИЛИ:** проект решения комиссии принять в целом.

1. **СЛУШАЛИ:** Никулина М. Ю. **–** Проинформировал о текущей ситуации и планах по развитию сети троллейбусов и трамваев на территории города Новосибирска

**Кудин И.В. –** Михаил Юрьевич, спасибо, шкала НГТУ сразу чувствуется, конечно, в вашем докладе, коллеги, вопросы, пожалуйста.

**Гудовский А. Э. - Я не буду задавать никаких вопросов, чтобы в полемику не вступать, у меня к вам сразу просьба в комиссию просто *предоставьте информацию по состоянию депо, подстанции, контактной сети, потому что рассматривать электрический транспорт без вот этой составляющей просто невозможно - это первое*, второе - *вы прекрасно рассказали о троллейбусах, ну, я имею ввиду, показали все три варианта ещё, ну, я имею ввиду, по финансам. Вот к этому добавьте ещё одну колонку, а если мы автобусы поставим вместо троллейбуса какой будет, сколько денег мы должны будем потратить?* Они 12 лет проходят - это точно, вот и ещё так, так, так, ну вылетело из головы.**

**Никулин М. Ю**. – Ну мы сделаем, даже может быть можно не только автобусы на газе, но можно и на дизеле сравните.

**Гудовский А. Э. -** На дизеле не надо, именно на газо-моторе.

**Никулин М. Ю.** – Коллеги, единственное, вот, если позволите, специально взял цифру который рассчитывают нам для бруто контракта, потому что у нас сегодня есть отличный пример реальных расчётов вот наших жизненных пассажиропотока всего - это 54-й автобус, который третий год и соответственно все троллейбусы мы перевели на муниципальный контракт с 1 сентября, как раз укрупненная по всем маршрутам средняя величина. Вот смотрите, что у нас получается: стоимость одного машина-месяца работы автобуса 1 142 000 руб.; троллейбуса 877 000 руб.

**Гудовский А. Э.** – Михаил Юрьевич, вот зря вы это сказали, мы вчера с вами все это обсуждали и я вам рассказал, что стоимость автобусов в разы меньше стоимости троллейбусов и соответственно ваши вот это вот то, что вы мне сейчас рассказываете про брутто контракт, он за 12 лет весь и уйдёт. Ну чего вы рассказываете, мы же вчера это обсуждали.

**Кудин И. В. – Хорошо, протокольно фиксируем, обратимся.** Каверзина Светлана Викторовна, пожалуйста.

**Каверзина С. В. –** Михаил Юрьевич,такой вопрос примерно год назад подавали заявку в Москву на то, чтобы нам безвозмездно отдали трамвай, вот в Хабаровске в этом месяце уже объявили конкурс на перевозку этих трамваев из Москвы. Как обстоят дела у нас, и сразу тут же вопрос, сможем ли мы их обслуживать и сможем ли мы обслуживать трамваи по БКД, которые ещё более сложно.

**Никулин М. Ю.** - Светлана Викторовна, значит в Москве, действительно, мы постоянный мониторинг и связь со специалистами ведём, не все модели, которые раздает Москва они подходят нашей системе, то есть понятно, что брать вагоны бывшие в эксплуатации той модели, которые у нас, допустим, никогда не эксплуатировалась, ну извините, их даже нельзя будет использовать как комплект запчастей. Зачастую города берут вагоны целые из Москвы как комплект запчастей, потому что себестоимость гораздо выгоднее. Наши специалисты в декабре месяце по письму, ответному письму на обращение губернатора Новосибирской области к мэру Москвы Собянину выехали, потому что нам подтвердили возможность передачи части ещё трамвайных вагонов, автобусов, правда дизельных, и вагонов метрополитена, но наибольшее серьезное предложение это по вагонам метрополитена, кстати, вот специалисты оценили техническое состояние, остаточный парк трамвая тех моделей, которые пригодны нам это, буквально 5, 6 единиц. В настоящее время по оценке наших специалистов мы направили подтверждающую заявку на заинтересованность их забрать.

**Кудин И. В.** – Коллеги, вопросы, пожалуйста.

**Гудовский А. Э. -** **Не вопрос,просто *для информации тоже, пожалуйста, будьте добрый, как специалист возьмите сравните автобус, троллейбус, ну как бы что выгоднее, как выгоднее.* Только про аэродинамику не рассказывайте, хорошо? Ну может быть автобус, я просто не специалист, может я не понимаю, что троллейбус намного удобнее, безопаснее для пассажира, а автобус наоборот опасный, вот, если есть такая информация, хорошо?**

**Кудин И. В.** – Евгений Анатольевич Крайнов, потом Наталья Ивановна, пожалуйста.

**Крайнов Е. А.** - Михаил Юрьевич, воспользуюсь ситуацией, задам вопрос. Насколько реальна реализация плана проведения до ул. Краузе скоростного трамвая, который заложен был по 30-й год?

**Никулин М. Ю.** – Да, действительно в плане ПКРТИ он заложен и актуальность его не вызывает сомнения и, кстати, даже в связи с массовой застройкой и дальше вот мы обсуждали на этой неделе клюквенный массив, то есть пассажира поток там просматривается. Главная проблема это пересечение линии железной дороги, к сожалению, по СНиПам и железнодорожным и нашим пересечении в одном уровне промышленных путей не общего пользования оно практически не допускается, тем более если они находится не под прямым углом. Вот, самая главная проблема это строительство искусственного сооружения, линии туда оцениваются порядка восьми – десяти миллиардов руб.

**Пинус Н. И.** – Знаете, мне хотелось бы, чтобы сегодня мы как-то, мне хотелось бы для себя получить определённость какие-то странные такие в нашем публичном пространстве города Новосибирска отзвуки в отношении того, что якобы рассматривается направление вообще ликвидации трамваев, троллейбусов и, что якобы вот Андрей Эдуардович очень хочет, чтобы они были ликвидированы. Как-то можно, пожалуйста, мне кажется, сейчас самый лучший момент развеять эти все сомнения, если действительно у Андрея Эдуардовича есть какие-то а может быть идеи в отношении того, что он не эффективен, ещё что-то, расскажите, пожалуйста.

**Кудин И. В.** – Наталья Ивановна, секундочку, это вы с Андреем Эдуардовичем встретитесь и хочу сказать, что у нас в публичной нашей системе каких только отзвуков нет, у Андрея Эдуардовича просто есть своя позиция, он ее расскажет.

**Пинус Н. И.** - А какая позиция то?

**Кудин И. В.** - Ну вы с ним встретитесь и поговорите, это же не на комиссии будем обсуждать. Светлана Викторовна, пожалуйста, вопрос.

**Каверзина С. В. -** У меня такой вопрос в продолжение отчета мэра, там был вопрос от Хельги Пироговой «будем ли мы участвовать ещё в каких-то федеральных программах, в том числе по приобретению электротранспорта» но мэр почему-то только вот в БКД ушел, а кроме БКД мы ещё в чем-то будем учувствовать?

**Никулин М. Ю.** – Сегодня, действительно, действует только одна программа БКД, она исключительно на поставку подвижного состава без учёта инфраструктуры и в недрах Минтранса уже предварительно озвучены её новеллы, выходит программа, которая будет называться «Мобильный город», которая подразумевает не только и не столько поставку подвижного состава, но именно софинансирование инфраструктуры, вот. Либо, скажем так, будет какой-то гибрид, то есть БКД уйдёт, а будет именно программа «Мобильный город» - там не подразумевается невозвратные средства, там подразумеваются только кредитные средства, возвратные – первое, второе – значит, высказываются требования к состоянию инфраструктуры: если инфраструктура не удовлетворительна, то либо регион город за свой счёт приводит её в состояние, потом просит у федерации софинансирование на подвижной состав, либо обращается в ВЭБ с концессией с привлечением вот этих самых инфраструктурных кредитов. Работа нами ведётся давно и не первой заинтересованной, значит, компанией, которая предлагает свои услуги Новосибирску на протяжении вот тех четырёх лет, что я работаю в департаменте. На сегодняшний день партнёры ВЭБа они самые серьезные и действительно был мониторинг были подготовлены заявки 13 городов Российской Федерации не городов даже, а регионов, которые были официально направлены в Правительство Российской Федерации подтверждённые губернаторами, у нас, к сожалению, эта работа пока произошла активная только на уровне города, то есть все материалы мы с регионами посчитали, я могу о них отдельно доложить если нужно мы, кстати, подготовили на запрос уважаемых депутатов, ну мне дано поручение подготовить официальный ответ «на какой стадии сейчас находится эта работа», эти материалы были направлены, как я уже сказал, в Минтранс Новосибирской области там следующие этапы, если кратко, то требуется софинансирование из региональных или консолидированного бюджета суммы порядка двух с половиной миллиардов руб. ежегодно на протяжении всего срока концессии - 25 лет, соответственно, эти суммы необходимо подтвердить в письме губернатора, чтобы их подтвердить необходимо, понятно: Минфин, Минюст, Минэконом и Инвест совет, вот эти стадии нам надо пройти, чтобы понять. Ограничивает, коллеги, ещё то что наш регион депутаты Заксобрания приняли ограничение участия в региональный бюджет по обслуживанию концессии на уровне два с половиной процента, считаем, что конечно, это может быть препятствием для участия региона быть в крупных инфраструктурных таких проектах.

**Кудин И. В.** – Спасибо, коллеги, предлагаю ещё один вопрос Игоря Александровича Атякшева и мы заканчиваем с вопросами.

**Атякшев И. А.** - Добрый день, уважаемые коллеги, Михаил Юрьевич, ну вот вы сейчас уже затронули про ВЭБ то, что вот было у вас на слайде: расчёт по 32 000 000 000 руб. может я что-то неправильно услышал, это одно и то же?

**Никулин М. Ю.** - Это оттуда, да.

**Атякшев И. А.** - Тогда у меня вопрос скажите, пожалуйста, вот когда формировалась вот это все схема она уже утверждена на уровне города или ещё можно внести изменения, потому что, ну, мне например, тоже хотелось бы чтобы она и до Родников дошла, до Снегирей.

**Никулин М. Ю.** - Это первый этап реализации ПКРТИ, то есть это никакие не новые мероприятия, это все эти объекты, что прописаны в ПКРТИ, но в ПКРТИ они более широко, правильно вы заметили, что есть ещё линии на Снегири, Родники и здесь ещё не хватает линии, например, на левом берегу, которые есть в ПКРТИ, которая связывает юго-западный жилмассив и улицу Петухова почему их нет, потому что они очень тяжелые и жёсткие по инфраструктуре, там железные дороги надо пересекать и поэтому в первый этап не включили.

**Атякшев И. А.** - Вот у меня от этого и второй вопрос возникает ну вот у нас тоже было много вопросов по пересечению через железнодорожные пути в том числе, когда продлевали улицу Гребенщикова. Тем не менее совместно с РЖД нашли выход и улицу Гребенщикова соединили с Фадеева, то есть технически было найдено решение, был сделан соответствующий проект, вот. Насколько я понимаю это было сделать возможно, потому что там существовал переезд, если мы говорим про продолжения улицы Учительская, там тоже есть существующий переезд, может быть всё-таки есть нормативные возможности не строить там эстакаду какую-то, не строит мост дополнительно, а всё-таки технически провести продления трамвайных путей в один уровень как это есть, кстати, и в некоторых городах в том числе и в Барнауле, когда трамвайные пути просто пересекают железнодорожные ветки.

**Никулин М. Ю.** - Ну первое, к сожалению, по Фадеева в полном объеме переезд не заработал, там запрещено движение пассажирского транспорта, только пустой, на конечную едем, а что касается трамвайных путей примеры по городам Сибири практически по всем есть пересечение в одном уровне но сделаны они к сожалению ещё в советское время, когда действовали другие менее жёсткий нормативы и сделаны они все под прямым углом, это принципиально важно что угол пересечения должен быть почти 90°, поэтому мы рассматриваем пересечение на вот на Южно-чемской массив, там прямой угол с Советским шоссе там тоже есть одноколейная пути не общего пользования, на Родниках, Снегирях, к сожалению, чисто топологически все гораздо сложнее, то есть за сосновым бором надо пересечь железную дорогу.

**Кудин И. В.** – Коллеги, с вопросами закончили. Выступления, пожалуйста. Евгений Владимирович Лебедев.

**Лебедев Е. В.** - Добрый день, коллеги, коротко: Михаил Юрьевич, я вам уже ссылку скинул, мне сегодня на глаза попалась очень интересная статья, как раз в конве обсуждения вопроса. Суть в том, что у нас в столице за несколько лет, в Москве имею ввиду, похоронили самую разветвлённую в мире сеть контактную троллейбусов в надежде на то, что там будет эффективнее работать электробусы и так далее, но очень спорные выгоды электробуса и здесь приводится некая статистика, и анализ определённый, в котором значит говорится о том что, в ноябре 2021 г. на конференции «электромобили 2021» был представлен актуальный расчёт стоимости жизненного цикла автобусов, троллейбусов и электробусов из него следует, что электробус обходится гораздо дороже чем любой другой вид транспорта, любой другой. В Москве купили электробусов за и комплект зарядки за 32 миллиарда руб. Для Новосибирска это неподъемная сумма, я считаю, даже в условиях концессии здесь нам нужно взвесить определённые свои возможности и принимать решение какое-то, поэтому вопрос закрывать очень рано, надо обсуждать и всё-таки, я считаю, нам нужно исходить, прежде всего из функционала, из экономии, а не из красоты и так далее там. Современные технологии - это дороговизна.

**Кудин И. В.** – Тогда если вопросов нет, прошу голосовать по проекту решения в целом, с учетом озвученных мной предложений рекомендовать департаменту транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска. Продолжить работу:

- по поддержанию парка трамваев в нормативном состоянии;

- по обособлению трамвайных путей от прочих транспортных потоков;

- по развитию парка троллейбусов и реконструкции контактной сети.

При формировании проекта бюджета на 2023 год провести работу по выделению бюджетных средств на проведение работ по ремонту трамвайных путей в объеме не менее 7,5 километров одиночного пути ежегодно.

Уделить особое внимание работе с Правительством Новосибирской области, направленной на выделение денежных средств на обновление подвижного состава наземного электрического транспорта города Новосибирска, в том числе в рамках федеральных программ.

**ГОЛОСОВАЛИ:** **«за»** - **8 – (**Кудин И. В., Гудовский А. Э., Крайнов Е. А. Картавин А. В., Рыбин Л. Ю., Стрельников В. А., Пинус Н. И, Ильиных И. С.)

**Против** – **«0»**

**Воздержался** – **«0»**

**РЕШИЛИ:** проект решения комиссии принять в целом.

На этом заседание комиссии № 22 объявляю закрытым.

Спасибо всем за работу.

|  |  |
| --- | --- |
| Председатель комиссии  Секретарь комиссии | И. В. Кудин    А. Н. Полянская |