



Для семи поселков
В Калининградской области
начали строить новый газопровод

ОН обеспечит голубым топливом жителей нескольких населенных пунктов Зеленоградского района (Надеждино, Широкополье, Луговское, Новосельское, Иркутское, Киевское и Привольное) и инвесторов индустриального парка «Храброво». Протяженность газопровода составит девять километров, стоимость проекта—около 18 миллионов рублей. Как сообщает руководитель компании-подрядчика, работы планируется завершить к середине сентября.

Опять от меня сбежала...

Петербургским садоводам не хватает электричек

ТРАНСПОРТ

✎ Маргарита Тилова,
Санкт-Петербург,
Ленинградская область

Дачники сетуют: этим летом добираться до приусадебных участков особенно сложно. Электрички либо вообще отменяют, либо меняют маршруты так, что они становятся крайне неудобными. Для петербурженки Валентины Редниковой, как и для многих пенсионеров, лучший летний отдых—работа в саду. Вот только дорога до любимого участка возле станции Грибное под Кировском превратилась в настоящее приключение.

— Самый простой способ—сесть на прямую электричку в направлении Невдубстроя, но несколько прямых поездов отменили, и теперь мне приходится ездить до станции 45-й километр на электричке до Мги, а там пересаживаться на другую,—рассказывает Валентина Сергеевна.

Раньше все было просто: пенсионерка садилась на станции Фарфоровская, недалеко от которой живет, и ехала прямо до дачи. Сейчас же поезда останавливаются здесь лишь два раза в неделю. Это те, что отправляются с Московского вокзала. Остальные перенесли на Ладужский. Маршрут стал менее удобным, и многие садоводы теперь добираются до своих дач так же, как Редникова,—через 45-й километр. Но особенно пересадок на этой станции таковы, что от дачников требуется ловкость, быстрота и сила. Электрички прибывают на разные платформы, виадук для тележек неудобен, и пенсионеры в нарушение всех правил безопасности переходят пути как попало, лишь бы успеть пересест.

Это лишь один пример, подобные жалобы от дачников поступают в редакцию «РГ» практически каждую неделю. По



АНАТОЛИЙ МЕВЕДЬ

большому счету причина у них одна—отсутствие согласия между железнодорожниками и местными властями.

Расписание составляется исходя из заказов субъектов РФ, объясняет генеральный директор Северо-Западной пригородной пассажирской компании (СЗППК) Антон Оленцевич. А большинство из них входят в

Некоторые дачники приноровились ехать на электричке до крупной станции, а оттуда добираться на велосипеде. Но пенсионерам такой вариант не подойдет.

нет заказа со стороны властей. А без него пригородные перевозки осуществляться не могут.

Недавно тариф на проезд в электричке по территории Ленобласти подорожал с двух рублей до 2,25 за километр. Но это все равно на 62 копейки меньше себестоимости. Плюс ко всему, по данным СЗППК, примерно треть всех пассажиров составляют льготники. Они получают билеты со значительной скидкой, а разницу компенсируют региональные бюджеты. В прошлом году Петербург и Ленобласть расплатились с компанией в полном объеме, но при такой системе, сколько будет поездов и в каких направлениях они пойдут, зависит не от пожеланий пассажиров, а от договоренностей между чиновниками и перевозчиками.

В администрации Ленобласти уже давно говорят о том, что на электричках свет клином не сошелся, и альтернативой им могут стать автобусы. Правда, внятной концепции внедрения автобусного сообщения нет. Да, разрабатывается проект единой транспортной системы с созданием пересадочных узлов, но принципиальное значение он будет иметь для жителей относительно крупных населенных пунктов. Они и сейчас могут выбирать, на чем ехать: на электричке или автобусе.

Совсем в другой ситуации обитатели маленьких садовых товариществ, которых на железнодорожных ветках Ленобласти сотни. Придут ли к каждому из них автобусы—большой вопрос. Опыт показывает, что новые точки на карте автобусных маршрутов появляются крайне редко. Причин много: сезонность, сложности с определением пассажиропотока, плохое качество дорог... Так что, пока асфальт не подошел ко всем деревенькам и садовым товариществам, огородникам остается лишь набраться терпения и ждать свою электричку.

Чур, я в домике!

СОЦЗАЩИТА

Приемные семьи Ненецкого АО получили право на субсидии для приобретения жилья.

На льготы могут рассчитывать те, кто нуждается в улучшении жилищных условий, при условии, что и родители, и дети вместе живут на территории округа, а приемные сыновья и дочери находятся в семье не меньше двух лет, объясняют в администрации региона. Еще одно непременное условие: при покупке жилья на каждого приемного ребенка должна быть оформлена своя доля.

Субсидия может быть предоставлена для покупки готового дома или квартиры как на первичном, так и на вторичном рынке. А ее размер в каждом случае рассчитывается индивидуально, в зависимости от количества членов семьи, учетной нормы и средней рыночной стоимости квадратного метра в конкретном муниципалитете.

Отметим, что в последние месяцы власти НАО установили це-

лый ряд льгот для приемных семей. Речь, в частности, идет о компенсации половины коммунальных платежей, а также о субсидиях на ремонт жилья и покупку мебели.

Кроме того, в текущем году увеличены выплаты из окружного бюджета. Сумма ежемесячного пособия ребенку, переданному в приемную семью,—более 8 тысяч рублей, пособие при усыновлении—20 тысяч в месяц, при усыновлении ребенка-инвалида—25 тысяч рублей.

Евгения Цинклер, НАО

➔

ЦИФРА

54

приемных семьи

насчитывается в НАО

От столицы до столицы

ИНФРАСТРУКТУРА

Ремонт федеральной трассы М10 «Россия», соединяющей Москву и Санкт-Петербург, идет с опережением графика. Во всяком случае, на территории Новгородской области.

На днях здесь был введен в эксплуатацию путепровод над автомобильной дорогой местного значения на 524-м километре. Дорожники полностью заменили полотно, установили новые ограждения, отремонтировали пролетные строения, водоотводные лотки и лестничные сходы.

Как сообщают в ФКУ «Упрдор «Россия», до конца нынешнего строительного сезона планируется завершить ремонт еще трех мостов на трассе М10 в границах Новгородской области: через реку Гремячую (403-й километр), через реку Ярынью (421-й километр) и путепровод над же-

лезной дорогой (383-й километр). Косени будет отремонтирован и мост через реку Веряжку, что на федеральной трассе Р56 Великий Новгород—Псков.

В дорожном управлении также отмечают, что уже в ближайшее время планируется сдать 15 километров обновленной трассы М10 в границах Новгородской области, а осенью—29 километров автодороги Р56.

Максим Ширшов,
Новгородская область

➔

КСТАТИ

В настоящее время на федеральных трассах в Новгородской области выполняется ремонт еще трех объектов, ввод в эксплуатацию которых намечен на 2015 год: 508—530-й километр автодороги М10, 80—90-й километр трассы Р56, а также подъезд к Великому Новгороду со стороны Санкт-Петербурга.

Пересадки не страшны

КОШЕЛЕК

В Петербурге появится единый проездной билет для всех видов городского транспорта с ограничением действия в 90 минут.

В течение этих полутора часов можно будет сколько угодно кататься на наземном транспорте, но только один раз—в метро. Отсчет времени действия билета будет начинаться с момента первой поездки, а не покупки проездного.

—Жители Петербурга жалуются на дороговизну поездок с пересадками,—объясняет председатель городского комитета по транспорту Александр Воробьев.—Иногда из-за того, что людям приходится делать две или три пересадки на наземном транспорте и ехать на метро, поездка в один конец обходится в 100 рублей. Это несправедливо.

Единый проездной «90 минут» уже действует в Москве. Там его цена составляет 50 рублей. Сколько он будет стоить в Петербурге и когда именно появится, пока неизвестно—проект в стадии разработки. Но чиновники обещают, что цена горожанам понравится..

Людмила Гализова,
Санкт-Петербург

➔

ТЕМ ВРЕМЕНЕМ

С 1 января 2015 года проезд на всех видах общественного транспорта в Санкт-Петербурге может подорожать на два рубля. То есть жетон метро будет стоить 30 рублей, билет на автобус, троллейбус, трамвай—27 рублей. Окончательного решения пока не принято, но в Смольном оценивают вероятность подорожания довольно высоко.

➔

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Виктор Степов, начальник Октябрьской железной дороги:

—По закону ответственность за организацию пригородного сообщения и обязанность финансировать его несут регионы, но они никак не хотят с этим смириться. И напирая на социальную ответственность компании, все время спрашивают: «А не хотите ли вы возить наших жителей за свой счет?» Мы делали это много лет, но ситуация себя исчерпала. Дело в том, что в 2013 году тари-

фы были полностью заморожены. Нам не дали поднять их даже на величину инфляции, и впервые за всю историю РЖД это привело к колоссальным убыткам—около 16 миллиардов рублей за первый квартал 2014 года. Поэтому на уровне правительства РФ было принято решение, что в 2015 году повышение тарифов составит до 10 процентов. А регионы должны или платить, или решать, каким образом они будут организовывать пригородное сообщение. К примеру, в Новгородской области губернатор поступил очень честно: он открыто сказал, на что у бюджета хватит денег. Была проведена значительная работа по оптимизации транспортных потоков, и на сегодняшний день сложилась схема, которая и региону по силам, и пригородной компании понятна.