

## Азербайджан

### Азербайджан расширяет дорогу до госграницы с Грузией



<https://news.day.az/> 13.10.2020

В Азербайджане продолжается расширение дороги до государственной границы с Грузией, сообщает Day.Az со ссылкой на Государственное агентство автомобильных дорог Азербайджана.

Согласно поручениям и распоряжениям главы государства, в результате успешных реформ в области реконструкции автомобильных дорог, расположенных в транспортных коридорах "Восток-Запад" и "Север-Юг", за последние 15 лет протяженность дорог первой технической категории увеличилась в восемь раз, составив 890 километров.

"В настоящее время продолжается реализация проекта по расширению до четырех полос части (длиной в 130 километров) автомагистрали Гянджа - Газах - государственная граница с Грузией. Строительно-монтажные работы на трассе выполняются не прерывая комфортного и беспрепятственного движения граждан, в соответствии с требованиями "Строительных норм и правил", - говорится в информации.

Согласно проекту, общая ширина дороги составляет 27,5 метра.

В настоящее время ведутся работы по прокладке нового грунтового слоя, строительству каменной наброски и гранулированного основания, а также строительству водопроводных труб, подземных переходов и мостов.

По данным агентства, параллельно было начато строительство щебеночного фундамента и мощение асфальтобетонного покрытия. В рамках проекта будут установлены 86 автобусных остановок.

Кроме того, преимущество проекта заключается и в том, что дорожная трасса спроектирована за пределами крупных населенных пунктов.

Это один из важных аспектов безопасности как водителей, так и населения, проживающего в этих населенных пунктах.

После полной реализации проекта, проходящая с востока на запад и обратно через Азербайджан часть Великого Шелкового Пути - автомобильная дорога Баку - Алят - Газах - государственная граница с

Грузией, сыграет важную роль в расширении международных и внутренних перевозок между Европой и Азией.

### **В Азербайджане началась реконструкция автодороги республиканского значения**



<https://www.trend.az/> 15.10.2020

В Азербайджане реконструируется автодорога республиканского значения Огуз-Шеки, сообщает Trend со ссылкой на Государственное агентство автомобильных дорог Азербайджана.

По данным, в соответствии с поручениями и распоряжениями Президента во всех регионах страны идет процесс обновления и модернизации дорожной инфраструктуры. В результате этого процесса Государственное агентство автомобильных дорог Азербайджана за последние пять лет реконструировало и отремонтировало более шести тысяч километров дорог. Около 1,5 тысячи километров реконструированных дорог имеют республиканское значение.

"Среди проектов дорожной инфраструктуры, реализуемых в текущем году, особый приоритет имеют автомобильные дороги республиканского значения. Ярким примером этого является начало реконструкции автомобильной дороги Бахрамтепе-Билясувар, Уджар-Зардаб-Агджабеди и других дорог республиканского значения.

Согласно информации, еще в 70-х годах прошлого века была осуществлена реконструкция указанной дороги на части Гарамарьям-Исмаиллы и Габала-Огуз.

"Проводимые работы состоят в бурении в необходимых местах непригодного грунта, укладке новых тротуаров вдоль дорог, восстановлении существующих пешеходных дорожек, восстановлении ливнево - канализационной системы, укладке нового асфальтобетонного покрытия дороги на последнем этапе", - говорится в сообщении агентстве.

Планируется реконструкция основной части автодороги Огуз-Шеки протяженностью 31,5 километров в соответствии со второй технической

категорией. Для этого планируется провести работы по расширению проезжей части - довести ширину проезжей части до 9 метров.

### Приостановка работы общественного транспорта



<http://gazeta.az/> 16.10.2020

В Гяндже, Евлахе, Мингячевире, Ленкорани, Шеки, Ширване и Гейгеле, а также Самухском, Сабирабадском и Губинском районах с 00:00 17 октября до 06:00 19 октября, с 00:00 24 октября до 06:00 26 октября и 00:00 31 октября до 06:00 2 ноября общественный транспорт приостанавливает работу.

Об этом сообщили в государственной службе автомобильного транспорта Министерства транспорта, связи и высоких технологий.

Учитывая существующую санитарно-эпидемиологическую ситуацию, деятельность Бакинского метро в рамках особого карантинного режима будет приостановлена.

Как сообщает в пятницу *Gazeta.az*, об этом говорится в решении Оперативного штаба при Кабмине. Согласно решению, с 00:00 19 октября до 06:00 2 ноября 2020 года прекращается деятельность Бакинского метрополитена.

### Армения

#### Трасса Сотк-Карвачар из Армении в Карабах вновь закрыта

<https://ru.armeniasputnik.am/> 16.10.2020

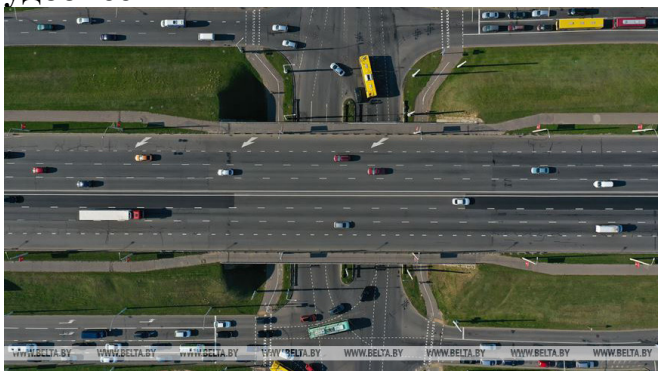
Азербайджанская армия периодически обстреливает дорогу и близлежащие населенные пункты, из-за чего передвижение по трассе временно приостановлено.

Трасса Сотк-Карвачар, соединяющая Армению с Нагорным Карабахом, закрыта из соображений безопасности, сообщает в пятницу МЧС Армении.

Это одна из дорог, обеспечивающих сухопутную связь с Карабахом. Из-за угрозы обстрелов со стороны Азербайджана движение по трассе временно приостановлено.

## Республика Беларусь

### Выезд из Минска в могилевском и гомельском направлениях сделают удобнее



<https://www.belta.by/> 10.10.2020

Выезд из Минска в могилевском и гомельском направлениях сделают удобнее. Об этом рассказал заместитель председателя Мингорисполкома Александр Дорохович во время прямой телефонной линии, сообщает БЕЛТА со ссылкой на Telegram-канал "Минск. Официально".

На Партизанском проспекте в районе станции метро "Могилевская" появится транспортный хаб. Реализовать проект намечено уже этой осенью. "Через Партизанский проспект в столицу ежедневно въезжает 58 тыс. автомобилей. Это самое напряженное направление. Для сравнения: в Минск в сутки со всех направлений въезжает 180 тыс. машин. Помимо легковых автомобилей, проспект активно используют большегрузы: мусоровозы, едущие на полигон, фуры, обслуживающие промышленные предприятия. К тому же там очень востребованное место посадки и высадки пассажиров: конечная станция метро, выезд из города в направлении сразу двух областных центров. Все это в сумме приводит к серьезной загруженности участка", - отметил Александр Дорохович.

Для улучшения логистики в части посадки и высадки пассажиров транспортные потоки решено развести. Планируется обустроить карман для общественного транспорта. Отдельная платформа будет для пассажиров

автобусов и троллейбусов, другая - для маршрутных такси. Таким образом, они не будут мешать друг другу и основному транспортному потоку.

Транспортные хабы создадут как со стороны въезда в город, так и выезда.

## **Расходы на содержание дорог вокруг Минска планируется оптимизировать**

<https://www.belta.by/> 12.10.2020

Расходы на содержание республиканских дорог вокруг Минска планируется оптимизировать. Об этом шла речь на встрече министра транспорта и коммуникаций Алексея Авраменко с коллективом РУП "Минскавтодор-Центр", передает корреспондент БЕЛТА.

Генеральный директор РУП "Минскавтодор-Центр" Василий Гледко доложил главе транспортного ведомства о выполнении социально-экономических показателей, перспективах предприятия, текущей работе. По его словам, сейчас завершается подготовка автомобильных дорог к зимнему периоду, это касается как реализации технологических мероприятий, так и подготовки техники для содержания республиканских автодорог.

"В перспективе мы планируем пересмотреть подходы к содержанию республиканских дорог вокруг Минска с целью оптимизации расходов. Начать эту работу предполагается после ввода объектов реконструкции. В первую очередь акцент будет на повышение оперативного реагирования на ситуации, возникающие в связи с содержанием дорог в зимний период", - сказал Василий Гледко.

Общаясь с трудовым коллективом, Алексей Авраменко подчеркнул, что помимо плановых мероприятий следует уделить особое внимание такой важнейшей задаче, как повышение безопасности автотрасс. Министр отметил: сейчас разрабатывается госпрограмма развития автомобильных дорог на 2021-2025 годы под названием "Дороги Беларуси". В ней предполагается сделать раздел, посвященный безопасности дорожного движения.

"Минскавтодор-Центр" - одно из ключевых предприятий, которое должно работать на упреждение. В первую очередь это касается возрастающего количества ДТП с погибшими и ранеными, а также с участием диких животных", - отметил Алексей Авраменко. По его словам, сегодня первостепенная задача - глубоко проанализировать причины происшествий и выработать меры для предотвращения таких инцидентов в будущем.

## Министр обсудил вопросы охраны труда с главой БелПрофТранса



<https://www.mintrans.gov.by/> 13.10.2020

Министр транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко провел рабочую встречу с председателем БелПрофТранса Николаем Матюком по вопросу охраны труда на предприятиях.

Целью встречи стало обсуждение дополнительных мер для недопущения фактов производственного травматизма в организациях железнодорожного транспорта и дорожного хозяйства.

Как было озвучено, по итогам первого полугодия 2020 г. целевые показатели подпрограммы «Охрана труда» в целом по Минтрансу выполнялись. Вместе с тем, Николай Матюк сообщил, что профсоюзы фиксируют рост производственного травматизма.

В связи с чем, глава транспортного ведомства акцентировал внимание на необходимость расширения практики проведения семинаров по данной теме, «Единых дней безопасности», а также усиления медицинского и технологического контроля в организациях.

«Со стороны профессионального союза осуществляется общественный контроль за соблюдением законодательства об охране труда. С учетом ликвидации ведомственного контроля нам крайне важно знать о ситуации в организациях для принятия необходимых управленческих решений. Наша совместная задача сегодня – усовершенствовать механизмы и выстроить соответствующую систему контроля», - отметил Алексей Авраменко.

Министр также подчеркнул, что данная работа включает в себя повышение эффективности проводимого общественного контроля за соблюдением производственно-технологической дисциплины. В частности, в организациях необходимо обратить особое внимание на подходы к проведению обучения и инструктажей по охране труда.

В свою очередь, начальник управления научно-технической политики Юрий Дубина проинформировал, что в настоящее время Минтруда перерабатывает основополагающие документы по охране труда. В рамках проведенных научных исследований и в связи с изменением

соответствующего законодательства Минтрансом разработаны новые редакции правил по охране труда при эксплуатации автомобильного и городского электрического транспорта и правил по охране при возведении, реконструкции, капитальном ремонте и эксплуатации автомобильных дорог.

В заключение, участники встречи договорились о налаживании обмена данными для оперативного реагирования, активизации информационной работы по предупреждению травматизма, а также принятию совместных усилий по совершенствованию нормативной правовой базы в области охраны труда.

### **Актуализированы условия участия Беларуси в партнерстве Северного измерения в области транспорта и логистики**



<https://www.belta.by/> 14.10.2020

Актуализированы условия участия Беларуси в партнерстве Северного измерения в области транспорта и логистики (ПСИТЛ). Поправка к соглашению о секретариате ПСИТЛ подписана в Хельсинки, сообщили БЕЛТА в Министерстве транспорта и коммуникаций Беларуси.

"Документом актуализируются финансовые условия участия Беларуси в деятельности объединения, направленной на развитие многостороннего транспортного сообщения в Северной Европе и в регионе Балтийского моря", - отметили в пресс-службе.

Подписание финансовой поправки гарантирует Беларуси полноправное участие в деятельности ПСИТЛ, реализацию совместных проектов, направленных на развитие транспортных связей в регионе, а также внедрение инновационных технологий.

Главной целью партнерства является совершенствование в соответствии с экологическими потребностями основных транспортных коммуникаций и логистических связей в регионе Северного измерения.

Основные приоритеты ПСИТЛ - сокращение выбросов парниковых газов, ноль дорожных смертей и серьезных травм, цифровизация, роботизация и автоматизация транспортной отрасли, новые торговые пути, в

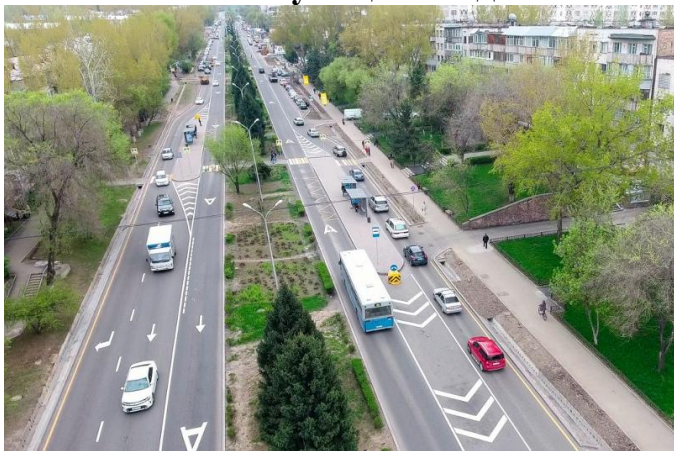
том числе Северный морской путь и сухопутное сообщение с Азией, использование лучших практик в транспортном образовании.

"Участие в ПСИТЛ позволяет не только продвигать конструктивный диалог по развитию инфраструктурных проектов на территории нашей страны, но и создает дополнительные предпосылки для развития логистических цепей взаимодействия транспортных операторов Беларуси и ЕС. Это в свою очередь позитивно сказывается на использовании географических преимуществ Беларуси как важнейшего связующего звена в быстрой и надежной доставке грузов между странами Евросоюза и ЕАЭС", - добавили в пресс-службе Минтранса.

В партнерстве Северного измерения в области транспорта и логистики помимо Беларуси участвуют Норвегия, Россия, Финляндия, Польша, Швеция, Германия, Дания, Эстония, Латвия, Литва.

## Казахстан

### Участок BRT по улице Жандосова в Алматы достроят в 2021 году



<https://www.inform.kz/> 14.10.2020

В рамках реализации проекта по реконструкции улично-дорожной сети по линии BRT выполнена реконструкция 7,7 км дорог из 8,7 км. На данный момент маршрут первого участка проходит по улицам Мустафина - Сулейменова - Жандосова - Тимирязева до улицы Желтоксан.

«Ведутся работы по улице Жандосова от улицы Сулейменова до улицы Тлендиева. В текущем году проведены работы по выкупу земельных участков и снос строений, подпадающих под строительство транспортной инфраструктуры. Завершить строительство планируется в декабре 2021 года», - сообщили в управлении в ответ на запрос Казинформа.

Ранее сообщалось, что строительство первой очереди BRT в Алматы завершится в сентябре этого года.

Что касается второй очереди строительства BRT, то в настоящее время разрабатывается проектно-сметная документация по объекту «Строительство скоростных автобусных перевозок (САП) в городе Алматы».

На сегодняшний день ведутся работы по разработке сметной документации, после чего проектно-сметная документация будет направлена на экспертизу.

Вторая очередь BRT должна пройти по улице Желтоксан до Толе би, от Толе би на ВОАД и далее в депо в районе Nalyk Arena.

Стоит отметить, что ранее говорилось, что старт реализации второй очереди при выделении средств начнется с 2021 года.

«Мы будем заявляться и в республиканский бюджет, но это после прохождения экспертизы. Если мы берем старт в следующем году, нормативный срок строительства у нас 22 месяца. На полтора-два года он у нас продлится», - комментировал ранее заместитель руководителя управления городской мобильности Ернур Абжахан в ходе общественных слушаний.

Озвученная предварительная стоимость проекта 12 млрд. тенге.

### Какой будет дорожная отрасль Казахстана в будущем



<https://www.inform.kz/> 16.10.2020

В каком состоянии находятся отечественные автодороги на сегодня, какая работа проводится по проверке их качества и какой будет в будущем дорожная отрасль Казахстана, в интервью корреспонденту МИА «Казинформ» рассказал заместитель генерального директора РГП «Национальный центр качества дорожных активов» Даулет Аспанбетов.

- Даулет Абайханович, что вы можете сказать о наших автомобильных дорогах на сегодня?

- У нас большая страна, занимающая по территории 9-е место в мире. Но по плотности дорог у нас весьма низкий показатель. Сейчас, по официальной статистике, есть дороги общего пользования, то есть это дороги

за городом вне населенных пунктов. Протяженность этих дорог 95 тыс. км, из которых 24 тыс. км республиканского и международного значения и 71 тыс. км дорог, относятся к дорогам областного и районного значения. Также у нас около 61 тыс. км уличной дорожной сети. К примеру, улично-дорожная сеть города Нур-Султан составляет 1 тыс. км, Шымкента 3,5 тыс. км. В целом, общая сеть дороги и улиц Республики Казахстан составляет 156 тыс. км.

- А как обстоят дела с их качеством?

- Согласно официальной статистике, из 24 тыс. км республиканских дорог, 12,5 тыс. км находится в хорошем состоянии, 9 тыс. км в удовлетворительном и 3 тыс. км требует капитального ремонта. По местным дорогам, из 70 тыс. только 19 тыс. в хорошем состоянии, 32 тыс. в удовлетворительном и 21 тыс. км требуют капитального ремонта.

Проблемы, конечно, есть, протяженность большая. Ввиду того, что межремонтные работы были пропущены, то естественно, что по местным дорогам есть серьезные вопросы. Один из главных связан с ограниченным местным бюджетом.

- А по каким критериям определяется - какой участок автодороги требует проведения ремонта в первую очередь?

- Одним из критериев является протяженность сети, состояние дорог, грузонапряженность, то есть насколько дорога отвечает потребительским свойствам, сколько пользователей ездит по ней и каков состав транспорта. Если, по республиканской сети, это в основном международные трассы, в составе потока 30-40% грузовые, помимо легковых автомобилей. В городской местности в основном более 95% легковой транспорт. По районным и областным дорогам, там несколько другая структура грузопотока, где нет промышленных предприятий и нагрузки намного меньше.

Другая проблема: 90% всей дорожной сети построена в 60-ые, 70-ые года прошлого столетия, т.е. рассчитаны на грузовики того времени ГАЗ-ики и ЗИЛ-ы, тогда нормативная нагрузка была 6 тонн на ось. Сейчас, с экономическим развитием потребности и возможности транспорта значительно увеличились. Официально в Казахстане зарегистрировано более 400 тыс. большегрузных транспортных средств, из которых 60 тыс. грузоподъемностью больше 40 тонн. Теперь представьте, что по только отремонтированной дороге проедет большегруз с 3-х кратным превышением нормативной нагрузки, особенно в весенний период, то как минимум появятся дефекты, а как максимум дорога провалится под колесами. Поэтому, если не решить эту проблему на системном уровне, то отремонтированных дорог на долго не хватит.

- Ваш центр занимается проверкой качества проводимых ремонтных работ или строительства новых. Что вы можете сказать по итогам 9-ти месяцев работы, как часто наши застройщики нарушают необходимые требования?

- Наше предприятие представлено в 14 областях и трех городах республиканского значения. У нас несколько видов деятельности. Одна из них – экспертиза качества и работы материалов. То есть мы осуществляем выборочную экспертизу. Мы не присутствуем постоянно на объекте. Периодично на объекты выезжаем два – три раза в месяц на каждый объект. За 9 месяцев мы отобрали и испытали более 20 тыс. проб, из которых не соответствовали нормам 4 тыс. проб, это 25% материалов. Выявлены 7,5 тыс. нарушений различной степени и тяжести. Где-то материалы используют некачественные, где-то технологические процессы нарушены или не отрегулированы, везде присутствует человеческий фактор. По итогам проверок мы рекомендовали на 1,7 млрд. тенге работ для переустройства. То есть подрядные организации в рамках собственных средств устраняют все недостатки. На 1,5 млрд. тенге уже устранены недостатки, то есть 88% от выявленных. В этом направлении мы работу усиливаем. В сферу нашей деятельности также входит диагностика и инструментальное обследование дорог.

- А какие методы проверки вы используете в своей работе, ведь дорожная отрасль не стоит на месте, в современном мире уже совсем другие требования. Насколько мы в этом отношении технически оснащены?

- Конечно, в этом отношении мы тоже стараемся не отстать от других. Ранее обследование проводилось визуально, то есть комиссия проезжала по этой дороге и фиксировала дефекты. Сейчас же у нас есть передвижные лаборатории, которые в полуавтоматическом режиме, фиксируют техническое состояние дороги - такие показатели как ровность, модуль упругости, количество дефектов. В этом году по заданию Комитета автомобильных дорог Министерства индустрии и инфраструктурного развития стоит задача проверить 16,5 тыс. км автодорог республиканской сети. Такие масштабные работы за годы независимости проводятся впервые. Например индекс ровности, который характеризует на сколько дорожное покрытие удовлетворяет требованиям по плавности передвижения транспортного средства. По этому показателю 78% из 10 тыс. км уже обследованных дорог соответствует требованиям. Еще порядка 6 тыс. км находится в работе.

Параллельно мы проводим мониторинг безопасности дорожно-транспортной инфраструктуры. Он формируется по 27 различным показателям. По итогам рассчитывается коэффициент аварийности. То есть

насколько велика вероятность риска ДТП на том или ином участке автомобильной дороги.

По этому мониторингу выяснилось, что 65% автомобильных дорог соответствует допустимым значениям, а 35% не так безопасны. Мы эту работу продолжаем и углубляемся.

- Каковы возможности ваших лабораторий?

- У нас в лаборатории проводится порядка 200 различных видов испытаний и часть из них мы сосредотачиваем на более глубоких или ускоренных испытаниях. К примеру, если у нас ранее некоторые испытания асфальтобетона занимало до 24 часов. То сейчас благодаря новому современному оборудованию результаты готовятся в течение двух часов. Это экономит драгоценное время. Мы расширяем использование не разрушающих методов контроля. Экспертиза качества дорожного покрытия включает в себя визуальный осмотр дорожного полотна, замеры ширины проезжей части и обочины, фотосъемка и видеосъемка участков дороги, исследование разметки и правильности установки дорожных указателей (при необходимости). Обязательно производится забор проб (кернов) покрытия дороги для последующего исследования образцов в лабораторных условиях. Они испытываются по целому комплексу показателей.

- Какие нарушения в основном на сегодня выявляются и какое наказание за это следует?

- Мы вне контрактных отношений и, можно сказать, независимы. Если в ходе экспертизы выявляется несоответствие нормативам, то мы сразу же выдаем рекомендации заказчику. Заказчик самостоятельно принимает решение. Мы также предоставляем результаты подрядчику, чтобы он тоже принимал оперативные решения по их устранению. У нас нет функций госконтроля и наказания. Но, сейчас мы начинаем прорабатывать вопросы контроля с привлечением общественности. Есть в законодательстве нормы, где отмечено, что любой гражданин имеет право зафиксировать какой-либо дефект и сообщить о нем в уполномоченные органы. Если этот факт подтверждается, то подрядчик или технически надзор привлекаются к ответственности – это и штрафные санкции, возможно приостановление лицензии. Но наша главная задача помогать применять правильные технические решения.

Штрафные санкции могут составлять от 500 тыс. тенге до пары миллионов. Но для застройщика дорожке переустраивать эти виды работ.

- Застройщики стали более ответственны?

- Я не могу сказать, что везде, но такая тенденция есть.

- Какая работа проводится по борьбе с коррупцией в вашей сфере?

- Надо, во-первых, отметить, что коррупция на дороге - это значит низкое качество дорог. Потому что это все делается за счет снижения тех или иных параметров. Можно купить дешевый материал и использовать, поэтому риски очень высоки и не только на этапе строительства, но и на этапе проектирования. В прошлом году между МИИР и Агентством по противодействию коррупции бы подписан меморандум о взаимодействии в рамках которого создан проектный офис «Сапалы жол -адалдык аланы». В рамках этой работы в дело контроля привлекается общественность, активные граждане и сами сотрудники антикоррупционного агентства, которые мониторят социальные сети. За 9 месяцев нами было осуществлено 242 выезда по обращениям граждан, выявлено 300 нарушений, из которых 170 относится к грубым и значительным. Порядка 600 с лишним материалов было отобрано в ходе проверок дорожного полотна, 42% из которых не соответствовали требованиям. И в рамках работы проектного офиса на 37 млн тенге были переустроены работы. Эта работа продолжается. Нужно понимать, что дороги – это общественное благо и работу по контролю за их качеством мы сможем эффективно провести только сообща, то есть вместе с гражданским обществом. А проблемы местных дорог лучше всего знают именно местные жители и мы с ними стараемся тесно взаимодействовать по различным средствам связи, в том числе через социальные сети. Они могут всегда к нам обратиться. У нас сейчас реализуется проект «Халыктык бакылау» в рамках которого сформирована мониторинговая группы из числа общественников, журналистов, представителей партии Нур Отан. Это люди, которым не безразличны эти проблемные вопросы.

- Как на сегодня у вас обстоят дела с кадрами, молодежь к вам идет с охотой?

- Дорожная отрасль разными людьми воспринимается по-разному, некоторые думают, что это люди стоящие в жилетках на дороге. Но ведь дорожная отрасль очень широка, у нас есть и инженера и другие специалисты высшей категории. Мы сейчас стараемся привлечь молодёжь в нашу отрасль, заинтересовать их. Мы проводим лекции в школах, встречаемся с молодежью и разъясняем молодым ребятам плюсы нашей профессии. Тесно работаем с вузами, привлекаем студентов на практику. В этом году мы приняли 50 студентов на оплачиваемую производственную практику. Непосредственно работая на участке, они своими глазами видят, как все это происходит, нарабатывают практические навыки.

- Какой вы видите отрасль в будущем?

- Во-первых, надо обратить внимание на планирование, от него очень многое зависит. Как правильно выбрать, какую дорогу в первую очередь

ремонттировать. Сейчас при поддержке Всемирного банка разрабатывается система управления дорожными активами. То есть, это дорожная база, куда стекается вся информация. На основании анализа этих данных и будет формироваться приоритетность. То есть, человеческого фактора уже в выборе того или иного участка не будет. Есть еще социальная направленность, когда будет широко привлекаться общественность к выбору опять же участков для ремонта. Когда народ будет больше вовлечен в это дело, то часть проблем в планировании также снимется.

Следующий этап – это мониторинг самого процесса строительства. Постепенно весь процесс должен быть оцифрован, имеется в виду, основные моменты. Я не вижу необходимости все оцифровывать, необходимо найти ключевые точки, где это необходимо. Это возможно будут видеорекамеры, которые будут автоматически распознавать все эти нюансы или автоматизация, когда машина сама выравнивает все, что необходимо и так далее.

По нашей части мы видим, как один из элементов противодействия коррупции – прослеживаемость всех испытаний. При автоматизации многие вопросы просто отпадут. Необходимо создать систему цифровой прослеживаемости. В этом направлении мы сейчас начинаем активизироваться. Также проводится работа по минимизации коррупционных рисков.

- Что вы можете сказать по вопросу безопасности на наших дорогах?

- Это очень серьезный вопрос, который требует комплексного подхода. За годы независимости с 1991 по 2019 годы у нас произошло 432 тыс. ДТП. В них погибло 84 тыс. человек и около 500 тыс. человек получили травмы различной степени тяжести. Это большие, я бы сказал астрономические цифры сравнимые с боевыми действиями. Здесь надо сказать, что мы привыкли слышать и читать о ДТП, они стали для нас обыденностью. А на самом деле за каждым ДТП стоит большое горе. Кроме того, это большие экономические потери. Международными экспертами и банками признается, что более 3-5% ВВП мы теряем из-за ДТП. По факту мы теряем человеческий капитал, вот эти 84 тыс. человек могли бы жить и дальше работать, и приносить доход государству. Динамика снижения у нас в последнее время наблюдается, но все равно показатель очень высок. У нас средний уровень аварийности на автодорогах составляет порядка 11 на 100 тыс. населения, это много. В европейских странах этот показатель составляет 5,5 на 100 тыс. населения, в скандинавских еще меньше. Они давно над этой проблемой работают. Мы тоже постепенно движемся для решения этой проблемы, но здесь также важна общественная вовлеченность и понимание последствий. К сожалению, основная причина ДТП в Казахстане - это человеческий фактор, превышение скорости, выезд на встречную полосу. В

порыве спешки или невнимания мы забываем, что в ответе не только за собственную жизнь, но и тех, кто в салоне или соседнем автомобиле. Садясь за руль, нужно помнить, что дорога ошибок не прощает, а жизнь человека бесценна.

### Одна из самых плохих дорог в стране: когда отремонтируют трассу Кызылорда - Жезказган



<https://ru.sputnik.kz/> 16.10.2020

Давно обсуждаемая на уровне двух областей, Кызылординской и Карагандинской, а также на уровне республики реконструкция одной из самых опасных из-за плохого состояния автотрасс Кызылорда - Жезказган состоится. Проект находится на стадии подготовки документов.

"Областным филиалом нацкомпании "КазАвтоЖол" разрабатывается технико-экономическое обоснование (ТЭО) и ведутся проектно-изыскательские работы (ПИР) по проекту, - сообщили в Кызылординском областном управлении пассажирского транспорта и автомобильных дорог. - До конца года планируется получить положительное заключение государственной экспертизы, как на ТЭО, так и на ПИР, ориентировочная стоимость проекта 131,5 миллиарда тенге".

Финансирование проекта, как сообщили в акимате Кызылординской области, планируется из средств республиканского бюджета и международных финансовых организаций.

Автодорога от Кызылорды до Жезказгана – это участок трассы республиканского значения Кызылорда - Павлодар - Успенка - граница РФ. Общая протяженность участка Кызылорда – Жезказган составляет 424 километра, сообщили в управлении пассажирского транспорта и автомобильных дорог. Протяженность автодороги по территории Кызылординской области - 204 километра.

## Кыргызстан

### Первый вице-премьер-министр Артем Новиков представил коллективу Министерства транспорта и дорог нового главу Бакыта Бердалиева



<https://www.gov.kg/> 15.10.2020

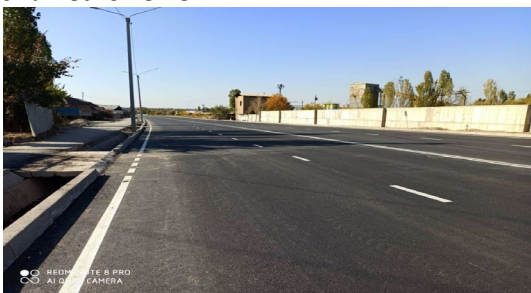
Первый вице-премьер-министр Кыргызской Республики Артем Новиков представил коллективу центрального аппарата Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики министра Бакыта Бердалиева.

Первый вице-премьер-министр зачитал Указ Президента Кыргызской Республики, согласно которому Бакыт Бердалиев назначен министром транспорта и дорог Кыргызской Республики.

Артем Новиков отметил, что дороги – это главные артерии экономического развития страны, поэтому перед новым министром стоит задача – оправдать оказанное ему доверие, обеспечив эффективную работу ведомства.

Первый вице-премьер-министр выразил надежду на то, что Бакыт Бердалиев приложит максимум усилий для улучшения работы министерства, а также найдет новый подход к системе планирования, контроля качества проектов по строительству и ремонту дорог.

### В Бишкеке завершается строительство эстакадного моста по ул. Л.Толстого



<http://kabar.kg/> 15.10.2020

В Бишкеке завершается строительство эстакадного моста и реконструкции дороги по ул. Льва Толстого. Об этом сообщают в столичной мэрии.

По их данным, контрольную проверку провел вице-мэр по строительству и архитектуре Уланбек Азыгалиев.

Вице-мэр лично проверял качество строительных работ и отметил, что не примет работу, пока не будут созданы условия для безопасного передвижения пешеходов, в особенности для людей с ограниченными возможностями здоровья.

«Вся основная работа на проезжей части завершена, остались малые, но важные доделки, дорожная разметка, установка дорожных знаков, бордюров, ирригационная система, пандусы и укладка брусчатки», - говорится в сообщении.

Городские власти также указали, что сам эстакадный мост (путепровод) длиной 95 и шириной 20,65 метров, включая тротуары, соединит западную и восточную части улицы Л.Толстого.

«Мост пройдет над железнодорожными путями. Он опирается на сваи их 60 и они возвышаются над железнодорожным полотном на 6,5-8,5 метров. На них установили балки, каждая длиной 18 метров, которые сформировали основание моста», - добавили в муниципалитете.

Отмечается, что в 2018 году мэрия Бишкека пробили ее на запад до городской границы – ул. Алыкулова. Теперь протяженность трассы достигает 15 км.

Строительством нового эстакадного моста занимается китайская корпорация «China Road & Bridges Corporation» в рамках первой фазы проекта «Развитие улично-дорожной сети» за счет гранта КНР.

## Молдова

### Глава государства проинспектировал ход ремонта участка дороги R6 Кишинев – Оргеев – Бельцы



<https://actualitati.md/> 10.10.2020

В продолжение рабочей поездки на север Молдовы президент проинспектировал ход ремонта участка дороги R6 Кишинев – Оргеев – Бельцы.

30-километровый отрезок автомобильной дороги ремонтирует турецкая компания на средства Европейского банка реконструкции и развития, сумма контракта составляет 36 млн. евро. Работы начались в марте нынешнего года и должны завершиться в марте 2022-го, к сегодняшнему дню выполнена примерно четверть плана.

### **Масштабный инфраструктурный проект в Комрате. В муниципии асфальтируют сразу три дороги**



<https://gagauzinfo.md/> 10.10.2020

Масштабный инфраструктурный проект реализовывается в муниципии Комрат. Капитально будут отремонтированы дороги в асфальтовом покрытии сразу на трёх улицах.

Уже завершился ремонт дороги по улице Суворова. Подрядная организация приступила к капитальному ремонту дорог на других участках. Об этом новостному portalу Gagauzinfo.MD рассказал заместитель примар Комрата Георгий Сары.

«Работы заканчиваются по улице Гаврилюка, затем приступят к асфальтированию дороги по улице Чкалова. Будем асфальтировать всю маршрутную улицу для удобства наших жителей и водителей. В общей сложности будет уложено 24 тысячи квадратных метров асфальта», - сказал Георгий Сары.

Строительство новых дорог выполняется качественно и с соблюдением современных технологий и всех норм. В общей сложности в Комрате будет отремонтировано еще 5,5 километров дорог на трёх улицах.

На эти цели будет израсходовано порядка 6 миллионов леев. На ремонт дорог 3 миллиона выделено из Дорожного фонда, более миллиона - за счёт программы «Хорошие дороги для всех», а оставшаяся часть - из статьи бюджета по благоустройству муниципии.

## Таджикистан

**До конца года на дороги Душанбе выйдут 300 новых автобусов и 100 троллейбусов**

<http://news.tajweek.tj/> 13.10.2020

В Душанбе из Беларуси завезены 60 бесконтактных троллейбусов, произведенные на заводе «Белкоммунмаш» (модель 32100D). В ближайшее время в столицу поступит еще 40 таких троллейбусов, сообщил «Азия-Плюс» информированный источник в администрации мэра столицы Таджикистана.

Бесконтактные троллейбусы, закупленные мэрией Душанбе, могут ездить как с помощью троллейбусной электросети, так и в автономном режиме. Сохраненной энергии в батареях хватает на расстояние до 15 километров.

Источник подчеркнул, что Душанбе стал первым городом в Центральной Азии, по дорогам которого такие троллейбусы начали курсировать впервые.

Кроме того мэрия закупила еще 300 новых пассажирских автобусов в том числе двухъярусных, которые в ближайшее время выйдут на дороги города.

В то же время мэрия Душанбе столкнулось с проблемой нехватки водителей для новых автобусов и троллейбусов.

На сегодняшний день столице в срочном порядке нужны порядка 200 водителей автобусов и троллейбусов имеющих водительское право категории «Д» и не менее трёхлетний стаж.

На работу принимаются только жители Душанбе, зарплата от 1,5 тыс. сомони, сообщают в мэрии.

Белорусские бесконтактные троллейбусы начали курсировать в Душанбе с мая 2019 года. Их пассажироместимость составляет 90 человек, количество сидячих 22, длина кузова 11,93 м, а ширина - 2,55м. В троллейбусах также есть система пожаротушения, система видеонаблюдения с функцией записи и хранения информации, кондиционирование.

Троллейбусы имеют систему «книлинг» (пол в нём опускается до уровня земли, чтобы легко было входить и выходить) и пандусы (аппарель) для пассажиров с ограниченными возможностями.

О закупке первых четырех таких троллейбусов было сообщено в середине января прошлого года.

Тогда сообщалось, что четыре троллейбуса, каждый по цене примерно в \$250 тыс., были закуплены в рамках проекта "Развитие общественного транспорта города Душанбе" при финансовой поддержке ЕБРР: 50% денежных средств это грант, а 50% - кредит.

## Узбекистан

### На столичных дорогах появятся электробусы за 3,2 млрд. сумов



<https://uz.sputniknews.ru/> 15.10.2020

В общей сложности на транспортные средства планируется потратить 976 миллиардов сумов, 30,5 миллиарда сумов - на зарядные станции.

Специалисты министерства транспорта разработали проект постановления Кабмина, который предусматривает приобретение до конца 2023 года 300 электробусов.

Столичный хокимият начнет закупать транспортные средства в следующем году. Ежегодно администрация будет приобретать по 100 единиц техники. Вместе с тем будут приобретены и зарядные станции.

Стоимость одного электробуса составляет примерно 3,2 миллиарда сумов, зарядной станции - 101 миллион сумов. В общей сложности на транспортные средства планируется потратить 976 миллиардов сумов, 30,5 миллиарда сумов - на зарядные станции.

Напомним, в марте в Ташкенте начали тестировать китайский электробус, который комплектуется в Казахстане, а стоимость его составляет от 380 до 400 тысяч долларов.

А в начале сентября прошлого года в Ташкент был доставлен первый электробус, произведенный компанией "Белкоммунмаш". Транспорт начал курсировать по улицам столицы в тестовом режиме.

Представители "Тошшахартрансхизмат" заявили, что уже можно говорить об экономической эффективности данного вида транспорта. В частности, в сравнении с дизельным топливом данная эффективность превышает средние показатели в более чем 5 раз, с метаном - 3,5 раза.