



КПРФ ПРЕДЛАГАЕТ...

Материалы «круглых столов» народной приёмной депутата Госдумы С.П. Обухова

* * *

Итоги социологических исследований

«ПРОБЛЕМЫ КРАСНОДАРА ГЛАЗАМИ ЖИТЕЛЕЙ»
НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ СОЦИОЛОГИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

КРАСНОДАРСКАЯ ПРАВДА
ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ, КРАСНОДАРСКИЙ ГОРКОМ КПРФ
Выпущен на территории обсуждения проекта программы КПРФ на выборах в городскую думу КРАСНОДАРА
Краснодар с КПРФ: 2015-2020

ОТЧИСЛИМ ГОРОД ДО НАТУРАЛЬНОГО КРАСНОГО!
На территории обсуждения проекта программы КПРФ на выборах в городскую думу КРАСНОДАРА

ОТНОШЕНИЕ КРАСНОДАРСКИХ К ВОПРОСАМ, ВЫНЕСЕННЫМ НА ПРЕВАРИТЕЛЬНОЕ НАРОДНОЕ ГОЛОСОВАНИЕ В РАМКАХ ПРЕДЛАГАЕМОГО КПРФ МУНИЦИПАЛЬНОГО РЕФЕРЕНДУМА

НЕ ДОПУСТИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ КОЛЛАПС В КРАСНОДАРЕ
КРАСНОДАР 2015

КАК ЭФФЕКТИВНЕЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ МУНИЦИПАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ КРАСНОДАРА?
КРАСНОДАР 2015

ПРОБЛЕМЫ ЗАЩИТЫ ИНТЕРЕСОВ ГРАЖДАН, БОРЬБА С ПРОИЗВОЛОМ В СФЕРЕ ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА ГОРОДА КРАСНОДАРА
КРАСНОДАР 2015

«НЕТ» УВЕЛИЧЕНИЮ ТАРИФОВ
КРАСНОДАР 2015

КОММУНИСТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ПРОЕКТ НАРОДНОГО МЕТРО В КРАСНОДАРЕ
КРАСНОДАР 2015

КРАСНОДАР
2015

КРАСНОДАРСКАЯ ПРАВДА



ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ. КРАСНОДАРСКИЙ ГОРКОМ КПРФ

Июнь 2015 года

ВЫНОСИТСЯ НА НАРОДНОЕ ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ КПРФ НА ВЫБОРАХ В ГОРОДСКУЮ ДУМУ КРАСНОДАРА

Краснодар с КПРФ: 2015-2020

ОТЧИСТИМ ГОРОД ДО НАТУРАЛЬНОГО КРАСНОГО!

*Какого цвета
Краснодар?*

В предвыборной программе КПРФ – обобщённые предложения жителей города, которые содержатся в сотнях обращений, поступивших в «Народную приёмную депутата Госдумы от Краснодара Сергея ОБУХОВА» и в Краснодарский горком КПРФ, а также профессиональные заключения ведущих экспертов.

Мы обещаем избирателям только то, что можно успеть сделать за ближайшие 5 лет – за срок полномочий городской Думы VI созыва. Всё, о чём настоящие единороссы евлановы и галушки только болтают, настоящие коммунисты обуховы и лузиновы, если их в новой Думе будет большинство, – смогут исполнить.



Сергей ОБУХОВ

Депутат Госдумы от Краснодарского края,
Секретарь ЦК КПРФ

Многие сотни обращений жителей города, поступивших в мою депутатскую приёмную, а также предложения представителей «Народной приёмной» в микрорайонах Краснодара стали основой для разработки проекта программы КПРФ на предстоящих выборах. Так что можно смело говорить – наша программа от земли: в ней чаяния простых краснодарцев, забота о родном городе, о каждом его уголке.

КПРФ честна перед своими избирателями – мы предлагаем вам только то, что в состоянии исполнить в течение 5 лет полномочий новой городской Думы. Я приглашаю всех жителей столицы Кубани к обсуждению нашей программы. Мы ждём от горожан интересных идей и компетентных мнений. У нас есть время, чтобы внести в неё, если потребуются, необходимые уточнения и дополнения.



Сергей ЛУЗИНОВ

Депутат Законодательного Собрания
Краснодарского края, первый секретарь
Краснодарского горкома КПРФ

Программа КПРФ на предстоящих выборах – социальный, общественный наказ нам – коммунистам от всего города. Получим 13 сентября поддержку избирателей, победим на выборах – будет с нас и конкретный спрос по каждому пункту предвыборных обязательств. Мы к этой ответственности готовы.

Представленные на суд краснодарцев программные тезисы – это не только документ горкома КПРФ и нашего партийного списка, не только программа Обухова и Лузинова, но и основа для предвыборных программ кандидатов в депутаты, которых наша партия выдвинет в каждом из 36 одномандатных избирательных округов. Получается, что сегодня вы держите в руках план развития Краснодара от нашей большой команды – команды КПРФ – и можете принять личное участие в его обсуждении.

Имущество и бюджет

Рост собственных доходов бюджета на 20% – собираем лучше. Сокращение неэффективных расходов на 20% – воруют меньше. К народной собственности относимся бережно: «Краснодарский водоканал» вернём из офшора; реестр муниципальной собственности откроем для всеобщего сведения и постоянного общественного аудита, реализуем прозрачные условия её аренды; распоряжение особо ценным городским имуществом – только через местный референдум.

Социальная поддержка

«Детям войны» – льготы по городским налогам: земельному и на имущество физических лиц (налогу на недвижимость).

- + 50 млн. рублей в год на адресную социальную помощь.
- + 10 000 новых эффективных рабочих мест для горожан.

Транспорт

Прорыв в развитии общественного транспорта: больше, качественнее, дешевле.

- + 35 новых маршрутов.
- + 15 км новых линий для современного электротранспорта. Билет – 10 рублей.

- + 100 000 новых муниципальных парковочных мест.

Расшишаем пробки: обеспечиваем связанность дорожной сети и современную логистику транспортных потоков.

Здравоохранение

- Достойная и современная медицинская помощь:
- + 320 врачей общей практики;
- + 150 врачей-специалистов;
- + 3 поликлиники.

«Льготные» лекарства – не в рецепте, а в аптеке.

Безопасность

- + К «22.00 – детям пора домой» – новый городской стандарт: «Краснодарцы не боятся отпустить детей на улицу одним».

ЖКХ

Сокращение размера платы на капремонт в 2 раза за счёт обязательного городского софинансирования и аудита фактических расходов фондов капремонта и смет. Реальная конкуренция и прозрачность деятельности управляющих компаний: публикуем официальный городской рейтинг-антирейтинг УК.

Образование

- Народное и доступное.
- + 52 детских сада.
- + 11 школ.
- + 5 300 путевок в детские оздоровительные лагеря.
- + 100 городских проектов поддержки дополнительного образования в кружках и секциях.

Градостроительство

Полное прекращение точечной застройки. Только опережающее строительство социальных и инфраструктурных объектов перед массовым строительством жилья: пока нет в микрорайоне «социалки», нет и разрешения на строительство многоквартирных домов.

Борьба с коррупцией

Каждого чиновника-коррупционера должны знать в лицо, для этого – «доски позора» на центральных площадях города: им должно быть стыдно перед собственными детьми, а другим – не повадно. Городской заказ – самый прозрачный и понятный, условия участия в торгах – реально конкурентные, а не кумовские.

Благоустройство и озеленение

Меняем подход: 50 процентов средств по статье «благоустройство» – на финансирование местных инициатив жителей.

- + 40 гектаров новых парков, оборудованных зелёных зон и особо охраняемых природных территорий.

Эффективный общественный контроль за исполнением работ по благоустройству со стороны территориального общественного самоуправления и советов домов.

Местное самоуправление

Реальное, а не бутафорское. Принимаем решения не карманом, а головой.

- + Референдумы по ключевым вопросам городской жизни.
- + Электронная демократия – дополнительный механизм участия в публичных слушаниях посредством интернет-сервисов.
- + Переход от рекомендательного характера результатов публичных слушаний – к блокирующему.



Обсуждаем. Принимаем. Голосуем. Выполняем.



**НАРОДНАЯ ПРИЕМНАЯ
ДЕПУТАТА ГОСУДЫ
С.П.ОБУХОВА**



**ЦЕНТР ИССЛЕДОВАНИЙ
ПОЛИТИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ РОССИИ**

«ПРОБЛЕМЫ КРАСНОДАРА ГЛАЗАМИ ЖИТЕЛЕЙ» НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ СОЦИОЛОГИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

КРАСНОДАР, 18 МАРТА

МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ: 14-26 ФЕВРАЛЯ 2015 Г.

ИССЛЕДУЕМАЯ СОВОКУПНОСТЬ: ЖИТЕЛИ Г.КРАСНОДАРА СТАРШЕ 18 ЛЕТ

ОБЪЁМ ВЫБОРКИ: 800 РЕСПОНДЕНТОВ

ТИП ВЫБОРКИ: РЕПРЕЗЕНТАТИВНАЯ, СЛУЧАЙНАЯ, КВОТИРОВАННАЯ ПО
ПОЛОВОЗРАСТНОЙ СТРУКТУРЕ И ОБРАЗОВАНИЮ

ОПРОС ПРОВОДИЛСЯ ВО ВСЕХ ЧЕТЫРЕХ ОКРУГАХ ГОРОДА КРАСНОДАРА

ОПРОС ПРОВОДИЛСЯ МЕТОДОМ ТЕЛЕФОННОГО ИНТЕРВЬЮ

СТАТИСТИЧЕСКАЯ ПОГРЕШНОСТЬ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 3,6%



ОТМЕНА ВЫБОРОВ МЭРА КРАСНОДАРА

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ СОБРАНИЕ КРАЯ ПРИНЯЛО ЗАКОН ОБ ОТМЕНЕ ПРЯМЫХ ВЫБОРОВ МЭРА КРАСНОДАРА.

СЛЫШАЛИ ЛИ ВЫ ОБ ЭТОМ?



ЛУЧШЕ ВСЕГО ОСВЕДОМЛЕНЫ СТОРОННИКИ «ЕДИНОЙ РОССИИ» И КПРФ, РЕСПОНДЕНТЫ, НЕ ХОДЯЩИЕ НА ВЫБОРЫ, А ТАКЖЕ ЛИЦА, ИМЕЮЩИЕ СРЕДНИЙ ДОХОД ОТ 10 ДО 30 ТЫС. РУБ., МУЖЧИНЫ С ВЫСШИМ ОБРАЗОВАНИЕМ

ЧТО ЛУЧШЕ: ВЫБОРНЫЙ МЭР ИЛИ НАЗНАЧЕННЫЙ УПРАВЛЕНЕЦ?

НА ВАШ ВЗГЛЯД, КАКАЯ СИСТЕМА ЛУЧШЕ: ПРЕЖНЯЯ (ПРЯМЫЕ ВЫБОРЫ ГОРОЖАНАМИ МЭРА ГОРОДА) ИЛИ НОВАЯ (НАЗНАЧАЕМЫЙ СИТИ-МЕНЕДЖЕР)?



СРЕДИ ГРАЖДАН, ОСВЕДОМЛЁННЫХ О ГРЯДУЩЕЙ ОТМЕНЕ ВЫБОРНОСТИ МЭРА КРАСНОДАРА, УВЕРЕННОСТЬ, ЧТО НОВАЯ СИСТЕМА ЛУЧШЕ – ВЫШЕ СРЕДНЕГО ПОКАЗАТЕЛЯ. СРЕДИ ОСВЕДОМЛЁННЫХ ВЫШЕ СРЕДНЕГО И ДОЛЯ БЕЗРАЗЛИЧНО ОТНОСЯЩИХСЯ К РЕФОРМЕ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ.

ПРИНЦИП ВЫБОРНОСТИ МЭРА АКТИВНЕЕ ПОДДЕРЖИВАЮТ МУЖЧИНЫ, СТОРОННИКИ КПРФ, ЛИЦА С ДОХОДОМ ОТ 5 ДО 10 ТЫС. РУБ. И ОТ 16 ДО 30 ТЫС. РУБ.

НОВУЮ СИСТЕМУ СИТИ-МЕНЕДЖЕРА АКТИВНЕЕ ПОДДЕРЖИВАЮТ ЖЕНЩИНЫ, СТОРОННИКИ «ЕДИНОЙ РОССИИ», ГРАЖДАНЕ С ВЫСОКИМ ДОХОДОМ 31-50 ТЫС. И БОЛЕЕ РУБ.

ГЛАВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ КРАСНОДАРА НА ФОНЕ ОБЩЕРОССИЙСКИХ

НАЗОВИТЕ ГЛАВНЫЕ, НА ВАШ ВЗГЛЯД, ПРОБЛЕМЫ В КРАСНОДАРЕ (ОТКРЫТЫЙ ВОПРОС, ДАННЫЕ АГРЕГИРОВАНЫ В КРУПНЫЕ БЛОКИ)

БЕДНОСТЬ, ОБОСТРЕНИЕ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ

16%  18% 

БЕЗРАБОТИЦА, РАЗРУХА В ЭКОНОМИКЕ

3%  13% 

БЛАГОУСТРОЙСТВО И КАЧЕСТВО СРЕДЫ ПРОЖИВАНИЯ

8%  9% 

ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

35%  8% 

КОРРУПЦИЯ И НЕГРАМОТНОЕ РУКОВОДСТВО

6%  5% 

ДРУГОЕ

1%  9% 

ПРОБЛЕМ НЕТ

2%  9% 

НЕ ЗНАЮ, БЕЗ ОТВЕТА

29%  29% 

ПО СРАВНЕНИЮ С ОБЩЕРОССИЙСКИМ СРЕЗОМ В КРАСНОДАРЕ МЕНЕЕ ОСТРЫ ПРОБЛЕМЫ БЕДНОСТИ И СОЦИАЛЬНОЙ НЕУСТРОЕННОСТИ, БЕЗРАБОТИЦЫ, БЛАГОУСТРОЙСТВА И КАЧЕСТВА СРЕДЫ ПРОЖИВАНИЯ.

В СТОЛИЦЕ КУБАНИ ОСТРЕЕ ОБЩЕРОССИЙСКОГО УРОВНЯ ОЩУЩАЮТСЯ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА И КАЧЕСТВА ДОРОГ, КОРРУПЦИИ И НЕКОМПЕТЕНТНОСТИ РУКОВОДСТВА.

ВОЗМОЖНЫЙ УРОВЕНЬ ПРОТЕСТНОЙ АКТИВНОСТИ В КРАСНОДАРЕ

ЕСЛИ ЭТИ И ДРУГИЕ ПРОБЛЕМЫ ВЫЗОВУТ АКЦИИ ПРОТЕСТА, МИТИНГИ, ВЫ ПОЙДЁТЕ НА НИХ?

ОДНОЗНАЧНО НЕТ

32%  47% 

СКОРЕЕ НЕТ

48%  32% 

СКОРЕЕ ДА

12%  15% 

БЕЗ ОТВЕТА

7%  5% 

ДА, ОБЯЗАТЕЛЬНО!

1%  1% 

КАК И ПО СТРАНЕ, УРОВЕНЬ ПРОТЕСТНОЙ АКТИВНОСТИ В КРАСНОДАРЕ РЕЗКО ПОНИЗИЛСЯ. ОДНАКО, В ОТЛИЧИЕ ОТ ОБЩЕРОССИЙСКОГО ПОКАЗАТЕЛЯ, СОМНЕВАЮЩИХСЯ ВЫХОДИТЬ ИЛИ НЕТ НА АКЦИИ ПРОТЕСТА В ПОЛТОРА РАЗА БОЛЬШЕ. ПРИ ЭТОМ В КРАСНОДАРЕ НА ТРЕТЬ МЕНЬШЕ АКТИВНЫХ ГРАЖДАН, В ТОЙ ИЛИ ИНОЙ СТЕПЕНИ ДОПУСКАЮЩИХ СВОЁ УЧАСТИЕ В МАССОВОМ ПРОТЕСТЕ.

РЕЙТИНГ ГОРОДСКИХ ПРОБЛЕМ

КАК, ПО ВАШЕМУ МНЕНИЮ, ОБСТОЯТ В ГОРОДЕ ДЕЛА С:

ХОРОШО МНЕ БЕЗ
ТЕРПИМО УЖАСНО БЕЗРАЗЛИЧНО ОТВЕТА

	ХОРОШО	МНЕ	БЕЗ	УЖАСНО	БЕЗРАЗЛИЧНО	ОТВЕТА
УЛИЧНЫМ ОСВЕЩЕНИЕМ	68	18	10	3	1	0
ОТОПЛЕНИЕМ	63	24	8	3	1	1
РАБОТОЙ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	55	26	15	1	1	2
КАЧЕСТВОМ ПИТЬЕВОЙ ВОДЫ	44	18	18	18	1	1
РЕМОНТОМ И ОБСЛУЖИВАНИЕМ ЖИЛЫХ ДОМОВ	27	37	18	12	4	2
БЛАГОУСТРОЙСТВОМ ДЕТСКИХ ПЛОЩАДОК	27	43	19	5	4	2
БЛАГОУСТРОЙСТВОМ ВНУТРИКВАРТАЛЬНЫХ ПРОЕЗДОВ И ТРОТУАРОВ	26	45	17	8	4	0
КАЧЕСТВОМ ОБУЧЕНИЯ В ШКОЛАХ	19	10	3	4	15	49
КАЧЕСТВОМ РАБОТЫ ПОЛИЦИИ	19	16	5	2	3	55
МЕДИЦИНСКИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ	11	12	23	29	6	19
ЭКОЛОГИЕЙ	8	10	3	2	15	62
НАЛИЧИЕМ МЕСТ В ДЕТСКИХ САДАХ	5	45		10	1	3
ОТСУТСТВИЕМ ОЧЕРЕДЕЙ В ПОЛИКЛИНИКАХ, СОБЕСЕ, ПЕНСИОННОМ ФОНДЕ, СБЕРБАНКЕ, ПОЧТЕ, МФЦ	3	32	19	21	9	
ПРОБКАМИ	2	4	43	50	1	0
ДОРОГАМИ	0	5	44	50	1	0

РЕЙТИНГ ГОРОДСКИХ ПРОБЛЕМ В ДИНАМИКЕ

КАК, ПО ВАШЕМУ МНЕНИЮ, ОБСТОЯТ В ГОРОДЕ ДЕЛА С:

БАЛЛ. 2015Г. БАЛЛ. 2012Г. БАЛЛ. 2010Г.

ДОРОГАМИ	85	62	
ПРОБКАМИ	84	88	
МЕДИЦИНСКИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ	62		56
НАЛИЧИЕМ МЕСТ В ДЕТСКИХ САДАХ	59	73	73
ОТСУТСТВИЕМ ОЧЕРЕДЕЙ В ПОЛИКЛИНИКАХ, СОБЕСЕ, ПЕНСИОННОМ ФОНДЕ, СБЕРБАНКЕ, ПОЧТЕ, МФЦ	56	65	
ЭКОЛОГИЕЙ	50	48	
УЛИЧНЫМ ОСВЕЩЕНИЕМ	16	22	
ОТОПЛЕНИЕМ	16		
РАБОТОЙ ДЕТСКИХ ДОСУГОВЫХ ЦЕНТРОВ	45		54
КАЧЕСТВОМ ОБУЧЕНИЯ В ШКОЛАХ	41	68	
КАЧЕСТВОМ РАБОТЫ ПОЛИЦИИ	39	75	
РЕМОНТОМ И ОБСЛУЖИВАНИЕМ ЖИЛЫХ ДОМОВ	38		49
КАЧЕСТВОМ ПИТЬЕВОЙ ВОДЫ	37		43
БЛАГОУСТРОЙСТВОМ ВНУТРИКВАРТАЛЬНЫХ ПРОЕЗДОВ И ТРОТУАРОВ	34		36
БЛАГОУСТРОЙСТВОМ ДЕТСКИХ ПЛОЩАДОК	33		22
РАБОТОЙ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	20	46	49

$I = A^2 + B - C \cdot D^2$, где I - ИНДЕКС; А - ДОЛЯ ОТВЕТОВ "ПРОБЛЕМА ВОПНИЮЩАЯ", В - ДОЛЯ ОТВЕТОВ "ПРОБЛЕМА ЕСТЬ", С - "ПРОБЛЕМА СЛАБО ВЫРАЖЕНА",

Д - "ПРОБЛЕМЫ НЕТ". КАК ВИДНО ИЗ ФОРМУЛЫ, I ВАРЬИРУЕТСЯ ОТ -200 ДО +200, где -200 - ПРОБЛЕМЫ НЕТ, +200 - ПРОБЛЕМА КРАЙНЕ ОБОСТРЕНА.

ПРИВЕДЕМ ИНДЕКС К ВИДУ 0...100: $j = (I + 200) / 400$, где j - ПРИВЕДЕННЫЙ ИНДЕКС, I - ИНДЕКС ПО ИСХОДНОЙ МЕТОДИКЕ. ТЕПЕРЬ 0 - ЭТО ПРОБЛЕМЫ НЕТ, 100 - ПРОБЛЕМА КРАЙНЕ ОСТРА

ИДЕЯ МЕТРО ДЛЯ КРАСНОДАРА

КАК ВЫ ОТНОСИТЕСЬ К ИДЕЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В КРАСНОДАРЕ?

ХОРОШАЯ ИДЕЯ, НАДО, КАК В РОСТОВЕ, НАЧАТЬ ПРОРАБОТКУ	64
ЭТО УТОПИЯ: НА МЕТРО У НАС НИКОГДА ДЕНЕГ НЕ ДАДУТ	3
МЕТРО КРАСНОДАРУ НЕ НУЖНО, СЛЕДУЕТ ПРОСТО НАВЕСТИ ПОРЯДОК В ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	9
МЕТРО КРАСНОДАРУ НЕ НУЖНО, А НУЖЕН СКОРОСТНОЙ ТРАМВАЙ	13
МНЕ БЕЗРАЗЛИЧНО	6
НЕ ЗНАЮ, БЕЗ ОТВЕТА	5

КОММУНИСТЫ
ПРЕДЛАГАЮТ ПРОЕКТ
НАРОДНОГО МЕТРО
В КРАСНОДАРЕ



О ПОСЛЕДНЕМ ИЗБРАННОМ МЭРЕ КРАСНОДАРА

ВО ГЛАВЕ ГОРОДА БОЛЕЕ ДЕСЯТИ ЛЕТ СТОИТ МЭР ЕВЛАНОВ.
КАК ВЫ ОЦЕНИВАЕТЕ ЕГО ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ?

ПОЗИТИВНО: МЕНЯ ОН ПОЛНОСТЬЮ УСТРАИВАЕТ	26
ХОТЯ К НЕМУ И ЕСТЬ ПРЕТЕНЗИИ, НО ДРУГОЙ БУДЕТ ХУЖЕ.	47
ОТРИЦАТЕЛЬНО: ОН – ПЛОХОЙ МЭР	11
НЕГАТИВНО: ЕСТЬ ГОРАЗДО ЛУЧШИЕ КАНДИДАТУРЫ	8
МНЕ ВСЁ РАВНО	2
БЕЗ ОТВЕТА	6



ПРОБЛЕМА МИГРАНТОВ

В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ В КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ ПРИЕЗЖАЕТ МНОГО МИГРАНТОВ ИЗ ДРУГИХ РЕГИОНОВ РОССИИ И БЛИЖНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ, ОСОБЕННО С КАВКАЗА И ИЗ СРЕДНЕЙ АЗИИ, ОСОБЕННО КАВКАЗА И СРЕДНЕЙ АЗИИ. КАК ВЫ К ЭТОМУ ОТНОСИТЕСЬ?

	2015 Г.	2011 Г.	2012 Г.
ПОЛОЖИТЕЛЬНО	14	15	15
ОТРИЦАТЕЛЬНО	46	56	63
НЕЙТРАЛЬНО	33	25	19
БЕЗ ОТВЕТА	7	2	3





**НАРОДНАЯ ПРИЕМНАЯ
ДЕПУТАТА ГОСУДумы
С.П.ОБУХОВА**



**ЦЕНТР ИССЛЕДОВАНИЙ
ПОЛИТИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ РОССИИ**

ОТНОШЕНИЕ КРАСНОДАРЦЕВ К ВОПРОСАМ, ВЫНЕСЕННЫМ НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ НАРОДНОЕ ГОЛОСОВАНИЕ В РАМКАХ ПРЕДЛАГАЕМОГО КПРО МУНИЦИПАЛЬНОГО РЕФЕРЕНДУМА

КРАСНОДАР, 24 ИЮНЯ

МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ: 18 мая – 6 июня 2015 г.

ИССЛЕДУЕМАЯ СОВОКУПНОСТЬ: ЖИТЕЛИ г.КРАСНОДАРА СТАРШЕ 18 ЛЕТ

ОБЪЁМ ВЫБОРКИ: 800 РЕСПОНДЕНТОВ

ТИП ВЫБОРКИ: РЕПРЕЗЕНТАТИВНАЯ, СЛУЧАЙНАЯ, КВОТИРОВАННАЯ ПО
ПОЛОВОЗРАСТНОЙ СТРУКТУРЕ И ОБРАЗОВАНИЮ

ОПРОС ПРОВОДИЛСЯ ВО ВСЕХ ЧЕТЫРЕХ ОКРУГАХ ГОРОДА КРАСНОДАРА

ОПРОС ПРОВОДИЛСЯ МЕТОДОМ ТЕЛЕФОННОГО ИНТЕРВЬЮ

СТАТИСТИЧЕСКАЯ ПОГРЕШНОСТЬ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 3,6%



ВОПРОСЫ НАРОДНОГО РЕФЕРЕНДУМА, ПРОВОДИМОГО КПРО В КРАСНОДАРЕ

РАНЬШЕ МЭР КРАСНОДАРА ИЗБИРАЛСЯ ГОРОЖАНАМИ НА ПРЯМОМ ГОЛОСОВАНИИ,
А ТЕПЕРЬ НАЗНАЧАЕТСЯ. КАКОЙ ВАРИАНТ, ПО ВАШЕМУ, ЛУЧШЕ?

	ФЕВРАЛЬ	МАЙ
ПРЕЖНИЙ	57	65
НОВЫЙ	8	21
ОБА ПЛОХИ	2	1
ПОЖИВЕМ – УВИДИМ	2	2
МНЕ БЕЗРАЗЛИЧНО	13	5
БЕЗ ОТВЕТА	18	6

КРАСНОДАРСКИЙ РЕФЕРЕНДУМ

НАШИ ЦЕЛИ

- ✓ Реальная помощь «Детям войны»
- ✓ Барьер расхищению народной собственности
- ✓ Общественная нетерпимость к коррупционерам
- ✓ Прямые выборы Главы Краснодара

ВОПРОСЫ НАРОДНОГО РЕФЕРЕНДУМА, ПРОВОДИМОГО КПРО В КРАСНОДАРЕ

КАК ВЫ СЧИТАЕТЕ, СТОИТ ЛИ ВВЕСТИ ЛЬГОТЫ
ДЛЯ «ДЕТЕЙ ВОЙНЫ», Т.Е. ВСЕХ, КТО РОДИЛСЯ С 1928 ПО 1945 ГОД?

ДА: У НИХ БЫЛО ТЯЖЁЛОЕ ВОЕННОЕ ДЕТСТВО, МНОГИЕ РАБОТАЛИ В ТЫЛУ	80
НЕТ: ГОД РОЖДЕНИЯ НЕ ГАРАНТИРУЕТ, ЧТО ВСЕ ЭТИ ЛЮДИ РЕАЛЬНО ИМЕЮТ ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОБЩЕСТВОМ	4
НЕ ЗНАЮ, БЕЗ ОТВЕТА	16



ВОПРОСЫ НАРОДНОГО РЕФЕРЕНДУМА, ПРОВОДИМОГО КПРФ В КРАСНОДАРЕ

**НУЖНО ЛИ ПРОВОДИТЬ МЕСТНЫЕ РЕФЕРЕНДУМЫ
ПО ВОПРОСАМ ПРИВАТИЗАЦИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ИМУЩЕСТВА?**

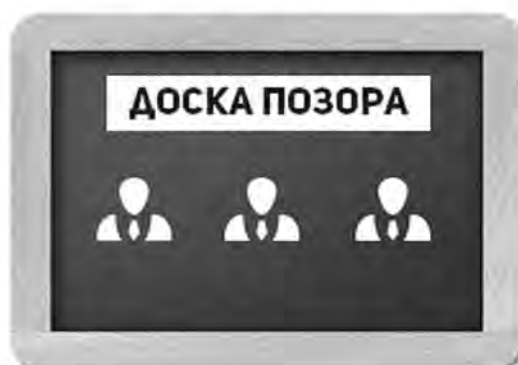
ДА: ТАКИЕ ЗНАЧИМЫЕ ВОПРОСЫ ДОЛЖНЫ РЕШАТЬ НЕПОСРЕДСТВЕННО САМИ ГРАЖДАНЕ	47
НЕТ: ЭТО СЛИШКОМ ЗАТРАТНО, ДОСТАТОЧНО БУДЕТ РЕШЕНИЯ МЕСТНОЙ АДМИНИСТРАЦИИ	26
НЕ ЗНАЮ, БЕЗ ОТВЕТА	27



ВОПРОСЫ НАРОДНОГО РЕФЕРЕНДУМА, ПРОВОДИМОГО КПРФ В КРАСНОДАРЕ

**СЛЕДУЕТ ЛИ ПОСТАВИТЬ ПО ГОРОДУ «ДОСКИ ПОЗОРА»
С ИНФОРМАЦИЕЙ О ЧИНОВНИКАХ, ПРИВЛЕЧЁННЫХ ЗА КОРРУПЦИЮ?**

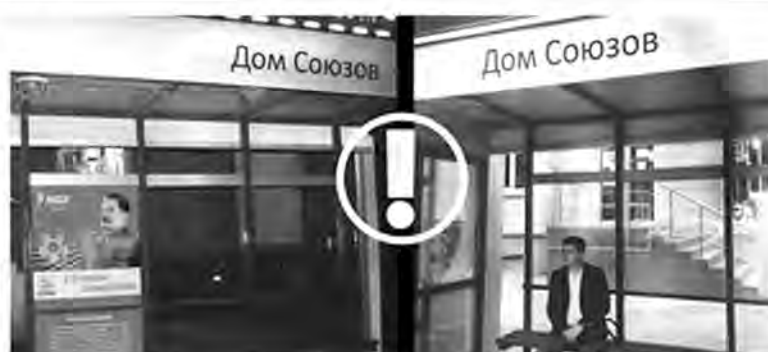
ДА	68
НЕТ	18
НЕ ЗНАЮ, БЕЗ ОТВЕТА	14



ВОПРОСЫ НАРОДНОГО РЕФЕРЕНДУМА, ПРОВОДИМОГО КПРОФ В КРАСНОДАРЕ

ПЕРЕД ДНЁМ ПОБЕДЫ НА ОСТАНОВКАХ ТРАНСПОРТА БЫЛИ РАЗМЕШЕНЫ ПОЗДРАВИТЕЛЬНЫЕ БАННЕРЫ СО СТАЛИНЫМ. СПУСТЯ НЕСКОЛЬКО ДНЕЙ ОНИ ИСЧЕЗАЛИ. НЕКОТОРЫЕ СМИ СЧИТАЮТ, ЧТО БАННЕРЫ СНЯТЫ ПО УКАЗАНИЮ ВЛАСТЕЙ. ВАШЕ ОТНОШЕНИЕ?

СНЯТИЕ ПОЗДРАВИТЕЛЬНЫХ БАННЕРОВ – ЭТО ПЛЕВОК В ДУШУ ВЕТЕРАНАМ; СЛЕДУЕТ НАКАЗАТЬ ТОГО, КТО ЭТО СДЕЛАЛ	56
БАННЕРАМ С КРОВАВЫМ ТИРАНОМ СТАЛИНЫМ НЕ МЕСТО НА УЛИЦАХ НАШЕГО ГОРОДА; ПРАВИЛЬНО ИХ СНЯЛИ	4
ЗАКОННО РАЗМЕЩЁННЫЕ БАННЕРЫ АДМИНИСТРАЦИЯ СНЯТЬ НЕ МОГЛА, НАВЕРНЯКА ЭТО ДЕЛО РУК КАКИХ-ТО ХУЛИГАНОВ	29
МНЕ ВСЁ ЭТО БЕЗРАЗЛИЧНО	2
БЕЗ ОТВЕТА	9



ВОПРОСЫ НАРОДНОГО РЕФЕРЕНДУМА, ПРОВОДИМОГО КПРОФ В КРАСНОДАРЕ

ГОРОДСКОЙ БЮДЖЕТ КРАСНОДАРА ЗАВЯЗ В КРЕДИТАХ: МЭР БЕРЁТ НОВЫЕ, ЧТОБЫ РАСПЛАТИТЬСЯ СО СТАРЫМИ. СЕЙЧАС ДОЛГ УЖЕ 6 МИЛЛИАРДОВ. ПО ВАШЕМУ МНЕНИЮ, НАСКОЛЬКО ЭТО ОПАСНО?

ЭТО ОЧЕНЬ ПЛОХО, ЗА КРЕДИТЫ ПОТОМ БУДУТ РАСПЛАЧИВАТЬСЯ ГОРОЖАНЕ, ПОВЫСЯТСЯ НАЛОГИ, СОКРАТЯТСЯ СОЦИАЛЬНЫЕ РАСХОДЫ	41
ЭТО НЕ СТРАШНО, КРЕДИТЫ – НОРМАЛЬНЫЙ ФИНАНСОВЫЙ ИНСТРУМЕНТ	11
МЭР ВПОЛНЕ КОМПЕТЕНТЕН, ОН САМ РАЗБЕРЁТСЯ, НЕ НАШЕ ДЕЛО ОЦЕНИВАТЬ	19
НЕ ЗНАЮ, БЕЗ ОТВЕТА	28



• НЕ ДОПУСТИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ КОЛЛАПС В КРАСНОДАРЕ •

28 ноября 2014 г. в Краснодаре в рамках проекта «Народная приемная депутата С.П. Обухова» был проведен «круглый стол» на тему: «Транспортные проблемы Краснодара, пути их решения». Вел заседание круглого стола член Президиума, секретарь ЦК КПРФ, депутат Госдумы С.П. Обухов.

В заседании круглого стола приняли участие представители ГИБДД, краевой и городской администраций, депутаты разных уровней, ученые и общественники.

Сергей Павлович Обухов, депутат Государственной Думы:

– Получив поддержку от Законодательного собрания края, пригласил вас и хотел вместе обсудить транспортные проблемы Краснодара и, скажем так, попытаться взглянуть на них нешаблонно. Нужно понять, есть ли у нас у всех понимание, куда мы движемся, то есть хотя бы сделать первую попытку не всё время смотреть на землю, а оглянуться вокруг и попытаться решить эту проблему стратегически, а не только оперативно.

После коллапса на улице Северной в Краснодаре депутатский корпус, да я думаю, что и администрация, получили всплеск общественных обращений. Вопросы, насколько это было продуманное решение, я сейчас не хочу касаться, наверняка мы его, если нужно, обсудим.

Я вчера за подписью Александра Николаевича Ткачёва получил его позицию по данному вопросу. Ну, прежде всего, я согласен с тем, что пишет губернатор в ответ на мой вопрос. Он написал, что одним из ключевых стратегических направлений сегодня является ориентирование населения на приоритетное использование общественного транспорта перед личным автотранспортом. Я думаю, вряд ли эта стратегическая цель может как-то оспариваться. Весь вопрос по улице Северной состоит в том, кто несёт ответственность. Я понимаю, что администрация края взяла на себя, скажем так, разруливание этой ситуации и занимается этим губернатор.

Пик общественных дискуссий по транспортной

стратегии Краснодара был в 2007–2008 годах. Тогда обсуждались проекты «Краснодарский транзит» и «Краснодарское метро». Сейчас вроде бы заявлено, что проблема метро для Краснодара неактуальна, хотя я готов предложить аргументы «за» и «против». У меня по этому поводу состоялась с губернатором и главой города дискуссия. По крайней мере, тогда мы договаривались не закрывать эту тему. И на данном «круглом столе» нужно определиться, давайте выведем эту проблему на общественное обсуждение.

Я, к своему удивлению, обнаружил, что, оказывается, Министерство транспорта РФ планирует для Краснодара совершенно другую стратегию: латиноамериканские скоростные автобусы. Эту технологию используют бедные латиноамериканские страны, хотя и они уже переходят на метротрамваи и скоростные трамваи. А вот у нас Министерство транспорта, я в данном случае говорю о федеральном, записало для Краснодара эту самую автобусную стратегию. На уровне края я, кстати, вообще не слышал дискуссии об этом.



РЖД по поводу «Краснодарского транзита» занимает просто непримиримую позицию. Каждый раз они мне пишут, что ничего здесь не будет. А когда я пишу в правительство, ведомство Дворковича мне отвечает, что РЖД не право. То есть получается, что на федеральном уровне тоже нет единого мнения. Премьер-министру Медведеву показали этот проект, но пока даже на уровне официальных писем ничего подобного нет. Да, начнется строительство железнодорожного обхода Краснодара в этом году, федералы должны начать выкупать землю под него. По крайней мере, это заложено в планах. В этом году на этот проект выделено то ли два, то ли пять миллиардов рублей. Хотя совершенно свежие ответы Дворковича говорят о том, что то, что запланировано на 2014 год по железнодорожному

обходу Краснодара, выполнено пока меньше, чем на 50%.

Понятно, что это в условиях кризиса и явного недофинансирования федерального бюджета. По нашим оценкам, отставание финансирования федерального бюджета техпрограмм составляет 1 трлн 100 млрд рублей. Вот сейчас декабрь наступит, и Министерство финансов начнет вкачивать в регионы эти деньги, а кому они в декабре нужны? Это старая проблема, и понятно, что она уже производная от всех остальных проблем. Это по «Краснодарскому транзиту». Кстати, в генплане он заявлен к 2030 году. А сколько городских дум и городских мэров к тому времени сменится у нас. То есть перспектива есть, но до 2020 года она даже не просматривается, а как выживать?

Нам говорят, что метро неперспективно. Я, кстати, посмотрел всю дискуссию, которая была в 2007–2008 годах. Департамент транспорта Кубани говорил, что если заняться метро, то это будет дешевле, чем строить все развязки. Я получил ответы по поводу метро от всех заинтересованных организаций. Вы знаете, меня просто не убедила официальная аргументация против этого проекта. Например, заявляют, что грунты мешают. Но специалисты и эксперты приводят множество подтверждений того, что это абсолютно не препятствие. Шахты глубокого залегания тоже не вопрос, когда начинаешь обсуждать это на экспертном уровне.

Самая главная стратегическая цель состоит в том, что жителям нужно комфортно передвигаться по городу. И кто бы в какую партию ни входил, каких бы взглядов ни придерживался, – все понимают это. А какое понятие комфорта? Значит, скорость передвижения внутригородская – 45 км/час. Кстати, это не моя выдумка. Это я опять же взял из материалов департамента транспорта.

В 2008 году, семь лет назад, для решения этой проблемы нужно было обеспечить 500 млрд рублей в тех ценах. Ну, если мы возьмем дефлятор, то сейчас это, наверное, больше в два раза – триллион.

Второй вопрос – метро. Что нам нужно для метро? В метро должно быть две линии, чтобы оно было эффективным и решало проблему транспортной разгрузки. «Гидрострой – центр – Юбилейный» – это одна линия, вторая – «НК – центр». По расчётам, это 10–12 км. Мэр называет цифру 1 млрд рублей, но, я думаю, это устаревшие данные. Сейчас, наверное, 3–5 млрд. В любом случае, даже если на десять умножим, будет 100 млрд. Понятно, что это не одномоментные вливания. Может быть, есть смысл тогда всё-таки ещё раз вернуться к этой общественной дискуссии.

Мне все сразу отвечают, что мы сейчас вступаем в страшный кризис, денег не будет. Но любые страшные кризисные времена проходят, и после них новая структура экономики, новые драйвера подъема, не теряем ли мы историческое время?

Благоприятную возможность развивать проект мы потеряли: мы проиграли чемпионат мира 2018 года. Я считаю, что с точки зрения инфраструктуры то, что мы не будем участвовать, – большая имиджевая потеря для Краснодара. Я пытался от Мутко добиться ответа, почему сдали Краснодар. У меня полная уверенность, что сдали его на федеральном уровне. Сказали: нечего два города развивать, хватит вам Сочи. Да и тем более ФИФА, как я понимаю, сейчас дальше ведёт политику по сокращению городов. Всё, шанс получить деньги под инфраструктурные проекты к 2018 году мы потеряли.

Но, может быть, не сильно бы мы и получили. Вот тот же Ростов. Я внимательно слежу за губернатором Голубем и несколько раз с ним встречался и обсуждал проблему метро в Ростове. Она у них тоже непростая, но, по крайней мере, они стратегически планируют это. Ростов в 2,4 раза меньше по территории, чем Краснодар. Хотя по населению больше. Кстати, один из аргументов против метро у нас – низкая плотность населения. Хотя и это вопрос дискуссии. Система аргументов, которая приводилась «за» и «против», говорит о том, что полноценной дискуссии не было. На любой аргумент «за» есть несколько аргументов «против». И на любой аргумент «против» есть несколько контраргументов «за». Давайте, по крайней мере, на каких-то площадках, пусть даже на экспертных, вернёмся к этому перспективному вопросу.

Что будет с «Краснодарским транзитом»? Что мы будем делать, если его не будет? Легкорельсовый транспорт или трамвай скоростной? Оказывается, в России нигде под эту концепцию нет легкорельсового транспорта. Даже волгоградский метротрам не соответствует мировым критериям этого вида скоростного транспорта.

Говорят, что в Краснодаре самая перспективная сеть трамваев. Но меня вот смущает, почему федеральные власти записали для Краснодара развитие не трамвая, а вот этого автобусного скоростного движения. В Латинской Америке от него отказывается, то есть даже там, где он вроде бы хорошо развит. Ну неэкономично, неэкологично это. И Венесуэла, и Колумбия уже пытаются перейти на трамваи, либо на троллейбусы, а нам Министерство транспорта федеральное, оказывается, записывает вот эти вещи.

Ну и по инвестиционным решениям. Я сравнивал, что пишет управление внутренних дел, что говорит краевой департамент, что говорит федеральное Министерство транспорта, что говорит мэр. Ну ничего не совпадает. И я здесь не специалист, чтобы навязывать, но, по крайней мере, кто-то должен свести все эти предложения, оценить эффективность, неэффективность. Как депутат Госдумы я дальше готов лоббировать, потому что без федеральной составляющей многие проблемы не решить.

У нас 15 депутатов от Кубани, давайте нагружайте, мы дальше будем ходить по министерствам

и пробивать эти проекты. Хотя я понимаю, что лоббистские возможности администрации Кубани по всем рейтингам оцениваются как самые высокие. Я даже где-то видел недавно справку, что, оказывается, наш губернатор – самый эффективный лоббист федеральных средств РФ. Ну хорошо, но давайте и другие подключатся, если не удаётся эти вопросы решать.

Следующий вопрос: что с развязкой по Старокубанской? Сначала мне Владимир Лазаревич пишет, что она не предусматривается, теперь, оказывается, это главный тренд. А потом, оказывается, мы её снова отложили, и решения не подготовлены. Тут же я получаю письма общественников о том, что это тупиковый путь инвестиций. Голова кругом идёт. Я понимаю, что эти проблемы не находятся в фокусе общественного внимания, но они будут в фокусе общественного внимания при очередном коллапсе или очередной дыре, как это произошло на Северной.

Кстати, издержки от того, что было на улице Северной, понесли все, и не было никаких выигрышей. Все проклинали власть вместе взятую и не разбирались, рекомендовала ГИБДД или не рекомендовала. Принял на себя ответственность в итоге за неправильное городское решение губернатор. Александр Николаевич отвечает мне, что от полосы мы не отказываемся, но будем рассматривать три переезда. Хорошо, давайте рассматривать переезды. Кто-то тоже должен это обсуждать.

Понятно, что городской общественный транспорт должен иметь реальный приоритет и люди должны на него переходить. Заявлена была краевой администрацией цель – 45 км/час по городу. Для этого нужно было в 2007 году 500 млрд. Мы приблизились к этой цели? Я думаю, наверное, не приблизились. Ну и тоже проблема: 1600 км дорог в Краснодаре, а загружены 350 км, и четыре улицы перегружены. Может быть, всем сконцентрировать внимание на этом?

Ну вот я хотел сказать примерно такое вступление. Давайте говорить и не отрицать необходимости оперативных решений, которые не требуют финансовых вложений. Но и давайте поднимем голову и оглянемся вокруг. Может быть, кто-то другой знает стратегические пути развития, кроме метро, «Краснодарского транзита», трамвая или скоростного автобуса. Приглашаю вас к дискуссии. Повестка дня определена.

Я очень благодарен ГУВД по краю и городу за их ответ, их письмо и предложения. Я сличил многие предложения с тем, что намеревается делать городская Дума и городская власть и с удивлением обнаружил, что к позиции ГУВД почему-то городская власть не прислушивается. По крайней мере, очень большие лакуны в тех предложениях, которые у них есть, с тем, что собирается сделать городская власть. Если у вас есть какие-то предложения, уважаемые коллеги, пожалуйста.

Александр Евгеньевич Матвеев, заместитель начальника отдела дорожной инспекции ГИБДД края:

– Последние годы в Краснодаре висит транспортная проблема, которая приобрела социальный масштаб. В течение последних лет ведётся активная застройка территории, появляются новые районы, многоэтажные застройки. Вместе с тем надо отметить, что это не сопровождается проведением соответствующих мероприятий по увеличению пропускной способности, созданию альтернативных маршрутов движения транспорта.

Эти проблемы вызывают негативное отношение населения города. Это можно посмотреть и в социальных сетях, и нам очень много жалоб поступает от жителей, тем более жалобы сейчас очень просто в электронной форме подать.

Утверждаемые проекты планировки новых районов реализуются только в части многоэтажной застройки. А предусмотренные ими новые дороги и улицы, транспортные развязки остаются пока только на бумаге. Кроме того, отсутствие практики резервирования земель для дальнейшего городского развития уличной сети приводит к застройке территории, где ранее планировали строительство общегородских магистральных улиц и дорог.

Например, перспектива развития улицы Солнечной от улицы Российской, направление автодороги М-4 «Дон», осуществляемая в настоящее время застройка в районе между улицами Домбайской и Героя Яцкова не позволяет реализовать решение генплана по строительству магистральной дороги скоростного движения.

В 2013 году было издано постановление Законодательного собрания Краснодарского края №477-П «О некоторых мерах по повышению безопасности дорожного движения в Краснодарском крае». Данный документ содержит поручения и рекомендации главам муниципальных образований, в том числе краевого центра, о необходимости принятия комплекса мер, направленных на эффективное снижение транспортной напряженности, минимизацию количества заторов, включающую строительство паркингов, развитие общественного транспорта, детальную проработку мероприятий по организации движения на этапе проектирования объекта массового тяготения.

В данном направлении работа проводится, но темп её с точки зрения организации движения нас несколько не устраивает.

В конце 90-х – начале 2000-х годов в краевом центре были проведены значительные изменения в организации дорожного движения в центральной части города. Улицы с двусторонним движением мы с целью увеличения пропускной возможности переводили на одностороннее движение. Это дало положительный эффект не только в центральной части. Придав улицам одностороннее движение, мы увеличили пропускную способность этих улиц. Да, создав некоторые неудобства, объезды и так далее. Но этот

путь проходили многие города, и он действительно эффективен.

Но в условиях недостаточной развитости улично-дорожной сети, отсутствия современных развязок и магистральных дорог, метод организации дорожного движения при взрывном росте уровня автомобилизации уже не в состоянии существенно повлиять на улучшение транспортной обстановки. Необходимо отметить, что проводимые администрацией изменения организации дорожного движения не всегда приводят к его оптимизации. Ну вот, к примеру, улица Северная.

В связи с организацией выделенных полос для общественного транспорта нами направлялись предложения в администрацию города, но, на наш взгляд, путём изменения организации дорожного движения, связанного с полосами общественного транспорта, мы изымаем из движения одну полосу, притом, что их там всего две или три. Нужно не просто вводить её, а потом смотреть, что получится, её нужно прорабатывать и создавать условия для того, чтобы жители могли выйти на альтернативные маршруты, изменив свой обычный маршрут, но так, чтобы он был для них приемлем.

В Краснодаре несколько существенных проблем. Это, прежде всего, наличие железнодорожных путей, которые делят наш город в центре, недостаточное количество путепроводов через эту железную дорогу.

Город так сформирован, что мы имеем всего на участке Краснодара фактически три моста через реку Кубань. Причём один из них – это федеральная трасса, которая выполняет свои функции: она соединяет центр России с черноморским побережьем. И два городских моста, один из которых двухполосный, а другой – четырёхполосный, который также задействован в схеме транзитного движения. Мостовых сооружений, на наш взгляд, не хватает.

Вот если так коротко подвести итог, то необходимо, на наш взгляд, сделать следующее. Есть первоочередные мероприятия, есть реконструктивные мероприятия. Первоочередные мы какими-то локальными небольшими средствами можем решить локально. Ну, например, наверное, все краснодарцы знают, это та же автобусная остановка на Ялтинской – Уральской, которую просто уже надо убирать, она держит поток. По городу, если так посмотреть внимательно, можно локальными мероприятиями решить какие-то локальные проблемы.

Но опыт того же города Сочи, который стоял в пробках, показал, что там были капитальные вложения федеральные для решения проблемы. Тот же дублёр Курортного проспекта, который фактически решил проблему проспекта и улицы Виноградской. Нужно двигаться этим путём. Даже если мы сейчас будем делать транспортные развязки локально, не учитывая развития подходов, что дальше в перспективе, куда мы выпускаем транспорт? Так мы просто пробки уберем здесь, но переместим на квартал дальше, и они так же будут оказывать эффект.

Борис Борисович Сухов, заместитель начальника управления по организации дорожного движения Администрации г. Краснодара:

– У нас заканчивается экспертиза развязки Старопольская – Старокубанская, и я подтверждаю слова Александра Евгеньевича, что это только начало по строительству одной из основных пересечаемых магистралей города Краснодара. Это дальнейший выход как на юг, так и на север. Сегодня эти мероприятия уже реально обсуждаются, какие-то из них делаются. Мост через реку Кубань тоже уже проходит московскую экспертизу. Сегодня проходит экспертизу сметная часть. В следующем году будет начало реализации данного проекта.

В городе ситуация довольно-таки сложная. Сложная тем, что исторически город остался совершенно тесным, совершенно не расширяется проезжая часть, дороги старые. Затраты по расширению, особенно в центральной части, просто громадные. Это всё только со сносом нужно проводить. Поэтому сегодня выбираются те маршруты, где наименьшие затраты по сносу, по переселению, по изъятию недвижимости.

Сегодня поднялся наш старый проект по соединению улиц Северной и Московской. Надеемся, в следующем году мы до конца его реализуем. Это использование путепровода через улицу Садовую и выход на улицу Московскую. Также сегодня в развитие темы по развязкам, созданию нормального передвижения и соединению магистралей обсуждается строительство развязки Солнечная – Ростовское шоссе, далее сразу же Стахановская – Дзержинского, и развитие новой магистрали, которая соединит в конце концов обход Западной и обход Восточной. Трудности громадные. Бизнес, конечно, опережает все наши планы. Там, где были коридоры, возникают какие-то объёмы. Проблем достаточно много. Но всё равно в этих условиях мы занимаемся развитием дорожной сети и сегодня уже конкретно понимаем развитие развязок двух уровней. Ну, это вкратце.

По транзиту добавлю, что наш «Краснодарский транзит» я бы переполовинил. Я бы выполнил обязательно объезд города Краснодара железнодорожным, тем более, сейчас обсуждается скоростной путь. Но железнодорожные пути, которые есть внутри города, я бы, безусловно, оставил и развил с тем, чтобы пустить здесь наземное метро. Почему? Потому что на сегодняшний день у нас в городе все близлежащие посёлки – наверное, процентов 80 их – живёт за счёт предоставляемых рабочих мест в городе Краснодаре.

И если лет десять назад это было в радиусе 50 км, то сегодня уже до ста километров. Это требует, чтобы мы воспользовались тем, что у нас железная дорога идёт практически во все направления и может активно перевозить население близлежащих районов, которое как раз и создают проблемы на въездах в город, когда у нас в часы пик ни въехать, ни выехать.

Почему такой путь по «Краснодарскому транзиту» более перспективный? Потому что уже есть путепроводы, которые развязывают автомобильный транспорт и железнодорожный транспорт. А понятно, что железнодорожный транспорт не стоит на светофоре, он движется непрерывно. Скорость движения, скорость перевозки значительно выше. И здесь, конечно, нужно обратить внимание на строительство путепроводов через железнодорожные пути. Но моё мнение по Будёнову – он вообще не нужен, он тупиковый. Он упирается в частные секторы, и некуда его вести.

По Володарского – да, реально, там есть магистрали Новороссийская – Шевченко, Ставропольская. Эти магистрали можно развивать. По Новороссийской в следующем году реконструкция. Мы из двух- и трёхполосного на участках движения проезжей части делаем четырёхполосную полноценную. У нас в планах (наверное, в 2016 год будем реализовывать) расширение улицы Шевченко.

Дальше промышленная зона, которая отсекает жителей Комсомольского микрорайона, едут через весь центр, чтобы попасть в какое-то рабочее место в северо-западной части города. А путь короткий, в десять раз короче, если пройти через промышленную зону. Въезд в промышленную зону и выезд из неё осуществляются через город, хотя рядом есть обход, на который тоже можно вывести весь грузовой транспорт, а это опять путепроводы и опять развязки. Эта тема очень нужна, на сегодняшний день она глобальная, и нужно этим заниматься.

Если говорить о деньгах, то бюджета города, я не буду кривить душой, не хватает на содержание того, что есть. Поэтому сегодня две основные программы с краевым бюджетом, в общем-то, вытаскивают ситуацию дорожную. Это в первую очередь программа по капремонту, и в особенности – «Краснодару столичный облик». Средств, которые выделяются по этим программам, не хватает, это не совсем те цифры.

Сегодня на тех площадях, которые развиваются, мы уже ведём работы по землеотводу и формированию проектной документации на строительство и коммуникаций и строительство дорог. Это те районы, которые сегодня заселяются частным сектором. Второе, на сегодняшний день частично застройщик ведёт строительство дорог к своим многоэтажным домам, частично осуществляется это мероприятие, так сказать, в паре, то есть ведутся проектирования по техзаданиям в соответствии со схемами дорог города Краснодара. Мы уже в следующем году по этим проектам планируем три улицы в новых микрорайонах. Также планируется убрать проблему транзитного транспорта, которая сегодня существует.

С.П.Обухов:

– У нас здесь есть также представители экспертного сообщества из нашего КубГТУ. Спасибо, что Вы пришли. Вы – это экспертное сообщество. Оказывается, в Краснодаре есть профильная кафедра и все должны бегать вокруг неё и спрашивать: «А как вы считаете?».

Татьяна Вячеславовна Коновалова, заведующий кафедрой организации перевозок и дорожного движения Кубанского технологического университета:

– Мы, конечно, сотрудничаем со всеми присутствующими здесь по вопросам организации дорожного движения. Может быть, не в полном объёме, но частично сотрудничаем. Здесь такой момент, что у города очень много предложений. Очень много предложений дельных. Но для того чтобы эти предложения были в системе реализованы и дали определённый эффект, необходимо комплексно подходить к решению задач.

И если мы говорим об организации дорожного движения и строительстве путепроводов, развязок, мы забываем о пассажирском транспорте – рельсовом, электрическом – то есть том, у которого есть определённые технологические особенности. Если говорить о скорости общественного транспорта в 35 км/час, я даже не знаю, можно ли такую скорость свободно обеспечить с учётом технологий перевозки.

Остановочные пункты, отстои, режим труда и отдыха водителей, и ещё очень много таких моментов, на которые должна работать транспортная система. При проектировании или оптимизации маршрутной или транспортной схемы в первую очередь необходимо задаться критерием оптимизации и понять, что это будет: время или же себестоимость. И надо рассматривать эту систему в комплексе с индивидуальным, грузовым и пассажирским транспортом.

Грузовой транспорт хоть и пытаются по времени развести по территории, но грузовой транспорт всё равно должен работать. Он должен обслуживать стройки, должен обслуживать магазины. Поэтому здесь надо рассматривать с разных позиций и создавать экспертную группу отдельную по конкретному вопросу из большого числа специалистов разных областей: экономистов, транспортников, дорожников.

То есть здесь проблема такая многоуровневая. Вот сейчас мы пытаемся её решить методом экспертных оценок. То есть каждый для себя определяет, что структурно считает нужным, как видит решение этой проблемы, и в итоге получается немного разрозненная система решений. Здесь для того чтобы выработать определённую политику, не хватает градостроительства. Эти все вопросы должны быть отражены в генеральном плане.

Для того чтобы решить любой вопрос, необходимо получить достоверную и всеобъемлющую информацию об объекте исследования. Если мы говорим о пассажиропотоке и исследуем его на основании сложившейся ситуации, то мы не можем предполагать, какой будет пассажиропоток, если будут приняты какие-то организационные методы: увеличение количества полос или увеличение скорости транспорта, то есть повышение привлекательности пассажирского транспорта. И потом, где есть пассажиропоток?

Пассажиропоток есть там, где есть маршрутная сеть. Нет маршрутной сети – нет пассажиропотока. Это не говорит о том, что пассажиропотока где-то не будет, если мы что-то создадим. Управление транспорта будет сейчас на основе мультимодальной модели создавать и изменять эту транспортную систему.

Поэтому я считаю, что необходимо до того, как принимать какое-то взвешенное решение, рассматривать комплексно систему развития города, развития территории и, конечно же, проводить исследования интенсивности транспортных потоков, развития структуры города – то есть где у нас жилые районы, где новые строятся. Необходимо создавать какой-то пошаговый план мероприятий, который сначала рассмотрит сбор исходной информации, потом постановку цели, которую мы хотим.

Цель у нас одна – всем передвигаться. Это хорошая цель, но надо ограничиться какими-то конкретными показателями, которые мы хотим достичь. И дальше смотреть этапность реализации мероприятия. Потому что если мы сделаем какую-то транспортную развязку в каком-то месте и к ней не обеспечим подъезд, то эта транспортная развязка работать не будет.

Еще в 70-ые годы XX века один ученый, который занимался развитием и созданием теории транспортных потоков в России, сказал, что «любое локальное мероприятие по организации движения – это не решение проблемы, а перенос её в другое место». Поэтому когда мы говорим о локальных мероприятиях, то они, безусловно, нужны, но они должны представлять собой какую-то систему, которая в дальнейшем повысит пропускную способность, увеличит скорость, ну и так далее.

С.П. Обухов:

– Я прочитал заявление руководства города, что к вам обратились, чтобы вы рассчитали проблемы Северной. Обратились или нет?

Т.В. Коновалова:

– Это обратился не город, а журналисты. Дело в том, что мы сотрудничаем с управлением администрации и сотрудничаем очень давно. И предоставляем студентов как рабочую силу для проведения исследований. Какие-то исследования проводятся. Но говорить о том, что это какая-то системная работа не приходится. Но тем не менее мы работаем давным-давно, и нет такого, что «вот, к нам наконец-то обратились». Наши выпускники работают в управлениях, предприятиях транспорта.

С.П. Обухов:

– То есть какого-то договора с вами нет?

Т.В. Коновалова:

– Мы только в пятницу собирались у мэра по этому поводу. Пока ещё нет.

С.П. Обухов:

– Теперь обратимся к архитекторам. Где болевая точка взаимодействия с экспертами?

Олег Владимирович Шишковский, замдиректора департамента архитектуры города:

– Хочу отметить, что существует генеральный план от 2012 года, который предусматривает развитие наше на 25 лет и в перспективе до 50 лет. Всё, о чём говорили ранее коллеги, – всё это предусмотрено в генеральном плане. У нас есть три кольца обхода города Краснодара, для того, чтобы как-то разгрузить транзитный поток. Первый – на уровне автодороги «Дон» и все остальные. Второй – чуть выше, где-то на уровне Новотитаровской. И третий – на перспективу в районе города Тимошевск. То есть эти вещи предусмотрены. Наша улично-дорожная сеть в составе генплана представлена довольно объёмным разделом, который так и называется «дорожно-транспортная сеть». Там есть транспортная схема. И в этой транспортной схеме есть то, о чём ранее говорил Борис Борисович. То есть предусмотрены все пути развития магистралей, которые должны помочь нам разгрузить как-то пробки, если мы будем следовать генплану.

То, что отметили коллеги абсолютно верно. Наша беда – это железная дорога, которая пересекает наш город практически с юга на север и в иных направлениях, а также те путепроводы, которые на сегодняшний момент существуют. У нас их не так много. Те железные дороги, которые проходят по городу и пересекаются автомобильными, это дороги местные, то есть между предприятиями. Хочу не согласиться с выступлениями коллег из ГИБДД по поводу того, что нету проработок именно по проектам планировок.

На сегодняшний момент все наши решения осуществляются на основании проекта планировок, который комплексно связан с генеральным планом. По этим проектам планировок проходят публичные обсуждения в том числе. Они выносятся на суд граждан, экспертных групп. И в этих проектах планировок предусмотрены все эти взаимосвязи, о которых говорили ранее. То есть и дороги, которые будут заходить в этот микрорайон, и внутренние дороги: внутриквартальные, транзитные через данные районы.

Борис Борисович говорил, что часть этих дорог выполняет заказчик, часть берет на себя муниципалитет по проектированию и дальнейшему строительству. В качестве такого примера можно привести Восточно-Кругликовский район. Там идёт плотное строительство сейчас. Но тем не менее эти коридоры предусмотрены. И коридоры предусмотрены не только транспортные, но коридоры для прохождения инженерных коммуникаций, которые отображены и, как бывает, застраиваются.

Но будем говорить со стороны органов архитектуры, что мы ведём контроль, и в проектную аргументацию никаким образом не может быть допущена мысль даже, что эти коридоры будут как-то застроены.

Вот одним из последних внесений в генеральный план, которое сейчас будет произведено в декабре-январе месяце, будет внесение изменения в части

Советская КУБАНЬ



Информационный бюллетень Краснодарского краевого Комитета КПРФ

КАК ИЗБЕЖАТЬ КОЛЛАПСА

В Краснодаре в рамках проекта "Народная приемная" был проведен круглый стол на тему: "Транспортные проблемы Краснодара, пути их решения". Вел заседание круглого стола член Президиума, секретарь ЦК КПРФ, депутат Госдумы С. П. Обухов. В заседании приняли участие представители ГИБДД, краевой и городской администраций, депутаты разных уровней, ученые и общественники. В Краснодаре 430 тысяч единиц транспортных средств, ежедневно в город въезжают (примерно в одно время) 150-180 тысяч автомобилей. Краснодар даже обгоняет Москву по показателю количества автомобилей на одного жителя: 437 авто на одну тысячу жителей (в Москве-417). Недавно городские власти провели подсчет. Из 10 автомобилей, которые в утренние и вечерние часы едут по городу (в часы пик), только в двух автомобилях было по два и более пассажира, в остальных авто - сидел только один водитель. Вдобавок ко всему в городе очень узкие улочки, в последние десятилетия велось "точечное" строительство, что еще больше усугубило транспортную проблему. В отличие от Москвы здесь нет метро. Ежегодно общий парк автомобилей увеличивается на 15-20 тысяч автомобилей. "Если сохранится эта тенденция, то через два-три года в нашем городе будет катастрофа", - заявил во время дискуссии представитель городской администрации М. С. Жарков. Чтобы строить дополнительные развязки, мосты, расширять дороги (а для этого надо сносить дома, куда-то переселять людей), необходимы дополнительные средства. По оценкам директора департамента строительства Краснодара Олега Вронского, в 2007 году на решение городской транспортной проблемы требовалось около 500 млрд. рублей. На строительство метро в Краснодаре - примерно 100 млрд. Эти цифры Олег Вронский называл в одном из своих интервью в декабре 2007 году. За это время проблема еще больше усугубилась, поэтому с учетом инфляции эти суммы значительно выросли. Много претензий со стороны участников дискуссии было высказано в адрес заместителя директора департамента архитектуры города О. В. Шишковского в связи с тем, что жилищное строительство в городе ведется без учета того, что вместе с жильем надо строить школы, детские сады (школы и детские сады должны быть в шаговой доступности), дороги и другую инфраструктуру. Поскольку все это только больше усугубляет транспортную проблему в городе. На это О. В. Шишковский ответил, что департамент архитектуры города "старается от этих недостатков уходить". Своими планами поделился с участниками дискуссии главный "травмвайщик" Краснодара, директор МУП "ТТУ" А. П. Панин. Надо отдать должное, что Краснодар не пошел по пути некоторых городов, где ликвидировали трамвайные линии. В Краснодаре все было сохранено и даже преумножено. А. П. Панин полагает, что в больших городах в приоритете должен быть общественный транспорт. В ближайших планах МУП "ТТУ" обновить подвижной состав на более современный. А. П. Панин считает, что транспортную проблему могло бы решить строительство линий для скоростного трамвая. Секретарь городского комитета КПРФ Краснодара А. М. Сафронов высказал претензии к работе эвакуаторов. Он заметил, что в часы пик работа эвакуаторов на узких улочках создает еще большие заторы. И эта мера по-прежнему не дисциплинирует водителей, а только вызывает их яростный протест.

«Советская Кубань»
5 декабря 2014 г.

продления трамвайных путей. Как отметили коллеги, трамвайные пути и весь электротранспорт наиболее перспективен и наиболее скоростным сейчас является. Поэтому мы планируем с нашими коллегами по транспорту, с эксплуатирующими организациями, продлить трамвайные пути по улице Московская с выходом на улицу Петра Метальникова и в дальнейшем к ростовской трассе и с выходом на «Баскет-холл». Это одно направление, которое свяжет ту часть города электротранспортом.

Второе направление, которое планируется, было отображено ранее в генплане – это продолжение трамвайных путей по улице Красных Зорь в сторону Восточно-Кругликовского. Проходила она чуть ниже улицы Жлобы. С экспертами мы смотрели, и там очень загружено, но подразумеваем, что в дальнейшем внесём предложение о продлении этого трамвайного пути с выходом на Восточно-Кругликовский район с устройством разворотного кольца где-то на уровне воздухопорного спортивного комплекса. То есть тоже есть такие намётки. И коридоры при проектировании Восточно-Кругликовского района соблюдены. Там коридор заложен для этих вещей.

Будет большая работа и финансовая в части пробок этого пути по частному сектору, но если мы не решим эту проблему, то в дальнейшем ещё больше вопросов будет. Но будем планировать, что эта магистраль как-то свяжет ещё и те районы города.

Вы знаете, что была очень острая проблема по парковкам во вновь строящихся объектах жилого комплекса. Но были внесены изменения в правила проектирования на уровне муниципалитета и городской Думы, и сейчас несколько иные нормы парковочного пространства заложены в нормативных документах при проектированиях.

На сегодняшний момент мы считаем, что если мы чётко будем следовать тем перспективным направлениям, которые отображены в генеральном плане в части развития дорожной сети, то сможем реализовать какие-то вещи для того, чтобы не было этих столпотворений, коллапсов и всего-всего остального.

Сергей Анатольевич Ендовицкий, депутат ЗСК:

– Я хочу задать вопрос к архитектуре. Скажите, пожалуйста, вот мы живем в самой большой стране в мире. Почему у нас нехватка территорий? Почему архитектура лепит дома, не предусматривая ни инфраструктуру, ни школу, ни садик, ни подъезды, ни дороги? Вы меня извините, но город у нас маленький, а мы в него всё лепим, лепим, лепим. Конечно, будут пробки и заторы. Вот мне и интересно: чем занимается архитектура в этом направлении?

О.В. Шишковский:

– Вы говорите о точечной застройке. Мы от этой практики ушли сейчас, и речь идёт о комплексном развитии, о комплексной застройке. Вы знаете, что наш город развивается на север и северо-запад, и после принятия генерального плана мы там приросли территориями. И вот именно там разрабатывает-

ся комплексная застройка, в которой предусмотрена и инфраструктура, и дорожная сеть, и транспортная сеть. О том, что вы говорите, – да, такие недостатки есть и были, но мы стараемся от них уходить, их устранять, потому что понимаем, что очень большая нагрузка в этой части на транспортную составляющую и на энергетическую, и на садики.

Что касается садиков и школ, то во всех проектах планировок, которые разработаны для новых территорий, в обязательном порядке, в соответствии с нормами, учтено количество необходимых школ, детских дошкольных учреждений. То есть эти работы выполняются.

С.П. Обухов:

– По садикам отдельная проблема. По моим оценкам, как мне кажется, у нас большие проблемы с выполнением президентского указа, но это отдельная тема. Всё-таки вот уважаемые коллеги из ГИБДД называли в пример район возле Домбайской, где у нас исчезла магистраль. Это тоже входит в план?

О.В. Шишковский:

– Я не готов сейчас обсуждать этот вопрос. Давайте мы поднимем документы, посмотрим, с коллегами свяжемся и вопрос этот решим.

Президент благотворительного фонда (Тодоренко):

– Вот мы говорим о комплексной застройке, которая должна быть. После принятия в 2013 году генерального плана развития города осталась ли она? Существует ли такая застройка в поселке Пашковском, который попал в зону высотной застройки? То есть вы учли, что будет в будущем? Не только то, что это будет зона высотной застройки, то есть частный сектор пойдет под снос? То есть вы учли дороги, которые там будут установлены, проспекты, детские сады? Есть ли генеральный план застройки Пашковки, или вы просто назначили зону и сейчас там идёт хаотичная застройка?

О.В. Шишковский:

– Я понял ваш вопрос. Если вы говорите о генеральном плане, который принят, то он, будем говорить именно так, решает цели стратегического развития муниципального образования. Там обозначены пятна застройки именно с учётом перспективного развития по видению архитекторов. Что касается вашего конкретного вопроса, то это речь идёт все-таки о проектах планировки, которые уже в соответствии с генеральным планом могут быть предусмотрены на этих территориях.

Анатолий Павлович Панин, директор МУП «КТТП»:

– Мы выполняем задачи, определённые уставом предприятия. Это пассажирские перевозки по муниципальному контракту. В Краснодаре развита трамвайная сеть – безусловно, не во всех городах такая есть сеть, это признаётся всеми экспертами и общественными организациями. И то, что она работает на благо жителей, тоже отнять нельзя.

Сегодня совместными усилиями муниципалитета и нашего предприятия сделали так, что это практи-

чески единственный вид транспорта в Краснодаре, который ходит со скоростью средней эксплуатационной больше 14 км/ч по городу. Сегодня легковые машины движутся с меньшей скоростью, исходя из ситуации с дорожным движением.

Сегодня трамвай востребован, он стал почти скоростным, будем так говорить, ну, по сравнению с другими видами транспорта. По средней скорости по городу трамвай идёт на первом месте. На это повлияло и то, что многие годы в городе трамвайные пути развивались, они были обособлены, никто не поднимал руку и не застраивал, как в других городах. Мы эти примеры уже знаем по России, когда под нож пускали трамвайное движение. И в Воронеже, и в Ростове. У нас, слава богу, до ножа не дошло. У нас всё, что есть – почти 300 единиц трамваев. Они все работают, ни на один километр пути не сократились, наоборот, есть развитие и перспектива.

По троллейбусному движению если оценку сделать, да, оно хуже, чем трамвайное, потому что в общем потоке в пробках мало востребовано, и время движения в троллейбусе такое же, как в частном транспорте. Поэтому он по своим качествам уступает трамваю. Несмотря на это, за последние 15–20 лет мы построили за счёт средств города и предприятия почти 40 км троллейбусных линий. Мы протянули в Юбилейный микрорайон троллейбусную линию, в район краевой больницы – туда, куда вообще не на чём было ездить.

Сегодня можно говорить, что мы мало сделали, но мы делали. На фоне того, что другие города снимали и убирали, мы расширялись. И это заслуга города и муниципалитета, что выдержали всё это.

Сегодня какие задачи ставятся? Развитие, безусловно. Я считал и считаю – я уже 37 лет работаю в транспорте в Краснодаре, – если предприятие не развивается, оно умирает. Те, кто говорят, что мы подождём, переждём, согласились с умиранием. Мы всегда ставили задачу что-то делать новое. Мы делали акционерную кампанию, мы делали какие-то реверансы, мы меняли систему оплаты труда, тарифную систему. Всё это направлено на то, чтобы люди чувствовали, что мы вперёд идём.

Что, я думаю, неправильно делается в городе? Ну, это не в укор власти, а просто как оно сложилось. Сегодня наблюдается бум жилищного строительства. А кто строит жильё? Инвестор. А кто трамвайные пути должен строить? Муниципалитет. Инвестор строит впереди паровоза, а муниципалитет отстаёт с финансированием и строительством. Где-то отстаёт, а где-то вообще не строит, потому что нет средств. Ну неправильно это. Неправильно, построить на 30–40 тысяч микрорайон, не проведя туда общественный транспорт. На «газелях» мы не вывезем, раньше можно было возить на «газелях», сегодня на них возить стыдно. Сегодня «газели» – позор для любого города. Сегодня есть современный транспорт, который в России изготавливается: и трамваи, и троллейбусы, и автобусы. Нужны только решения, и внедрять это.

Что сделано в Краснодаре правильно? Ну вот программа «Краснодару столичный облик» поработала. Мы впервые в прошлом году обновили почти 70 единиц подвижного состава: трамваев, троллейбусов, автобусов. Для нас это почти треть парка, не было такого рывка. В этом году я понимаю, что произошёл небольшой провал, но на следующий год вроде там, по нашим неофициальным данным, строчки есть, единственное, нужно наполнение. Сама программа-сетка совместно с муниципалитетом разработана. Как мы разрабатывали программу? Мы исходили из реалий. Часть подвижного состава провести через капитально-восстановительный ремонт, а часть обновится. Если поставить задачу обновить за один год, то мы понимаем, что ответ Дворковича будет, что денег нет и не будет. Поэтому мы пошли вперёд. Мы почти за три года почти 70 трамваев единиц провели через восстановительный ремонт. А часть получили нового.

В настоящий момент мы пришли к тому, что подвижной состав, который ходит на линии, хотя бы стал безопасным. Раньше транспорт, который отработал срок и не прошёл через капитально-восстановительный ремонт его нельзя было пускать на пассажирские перевозки. Это была тюрьма – если что случится, любой следователь придёт, скажет: «Чего это вы тут делаете? Ресурс выработан, а он работает». Поэтому сейчас мы ушли от этого.

И благодаря поддержке краевой сегодня программа идёт вперёд. Она сегодня уже шире идёт, уже желание у краевой власти есть не просто обновить подвижной состав, а завезти в Краснодар современный подвижной состав, комфортный, низкопольный, предназначенный для перевозки пассажиров.

Есть два варианта: обновлять то, на чем мы работали, или перейти на качественно-новый уровень. Так делали все города западные: они продали в Россию старые трамваи, а себе купили новые, низкопольные, с меньшим энергопотреблением и большей комфортабельностью. И за счёт этого привлекли пассажиров. Ведь пассажир не пойдёт в старый трамвай, из своей машины не выйдет. Но я выйду из своей машины тогда, когда трамвай будет чуть ли не такой, как моя машина, или лучше, ещё и быстрее идти будет, не надо платить за парковки. Вот это задача: не просто палкой перегнуть, а показать «конфетку», и люди перейдут, как это делали другие города.

Теперь что такое скоростной трамвай? Ну вы правильно сказали, вы, наверное, смотрели характеристику ЛРТ (легкорельсовый транспорт). ЛРТ – это лёгкое метро. Оно должно идти или под землёй, не имея пересечений, или во втором ярусе по эстакадам, тоже не имея пересечений. Если мы в Краснодаре готовы такое делать, тогда мы назовем этот вид транспорта скоростным трамваем. Если мы будем ездить в одном уровне по светофорам и перекресткам, то это никакой не скоростной трамвай, это обычный транспорт общего пользования, и скорость его будет ограничена технологическими возможностями: через

каждые 400 метров мы останавливаемся, нам нужно высадить-взять. Хотим увеличить скорость? Давайте через полтора километра, тогда эти полтора километра в жилой застройке люди будут идти пешком к себе домой. Они хотят этого? У нас другая задача, у нас задача – развозить людей по домам.

Сегодня трамвай может идти 75 км/ч, но за счёт перегонів 300–400 метров мы не можем её полностью реализовать. Максимум, что мы сегодня выдавили, и то благодаря решению о закрытии движения по трамвайным путям в центре города, – это 14 км/ч.

Что бы я сделал, если бы, как говорят, был бы президентом. Латать существующие дыры – это долго. Мне кажется, есть теоретические подходы, по крайней мере, нас так в институте учили. Мы берём город с населением 850 тысяч, кладём его на карту и в течение месяца-двух делаем новую транспортную схему. Да, она будет затратная, да, она будет где-то противоречить нашим сегодняшним убеждениям, что там, где не было трамвая, его надо пускать, где были маршрутки, надо пустить автобусы. Наверное, она будет такая революционная.

Но это надо делать. Если мы этого делать не будем, мы будем перемещать проблемы и будем шариком гонять эти проблемы по городу. Всё-таки нужно глобально что-то менять, ведь как-то другие города организовали общественный транспорт. Вот в Китае невыносимо двигаться, а они двигаются. В Прагу ездили наши специалисты, трамвай там ходит со скоростью 30 км/ч, все уступают дорогу, ходит как часы, наземное метро. Значит, они смогли организовать работу общественного транспорта так, что она удовлетворяет жителей города в ущерб всем.

А мы сейчас начинаем: транспорт должен ходить по расписанию, но мы ему полностью не дадим. Транспорт должен по расписанию быстро ходить, но светофор должен его держать. И, понимаете, получается, что друг друга за уши тащим, а проблема остаётся. Надо понять, что мы хотим, давайте акценты расставим. Если важна скорость общественного транспорта, давайте на неё всё заточим. Если комфортность, то комфортность. Тогда медленно будем ползать, но с кондиционерами и кофе, ехать долго, но комфортно.

Когда я с работы еду, мне надо быстрее приехать домой. Значит, всё-таки важнее время доставки из пункта А в пункт В. Если этот критерий берётся, то давайте его отрабатывать по полной программе. Тогда появятся сотни проблем, которые надо развязывать, но эту стратегию тогда надо держать.

Тимур Махмудович Кушхов, заместитель начальника управления транспорта города Краснодара:

– Анатолий Павлович очень дословно показал позицию города и предприятия касательно развития общественного транспорта. Конечно, без всей сопутствующей инфраструктуры развязать все транспортные потоки невозможно. У нас сейчас заканчивается процедура муниципальных торгов, на которой будет приобретён программный комплекс немецкой

компании. Софт так называемый, который смоделирует то, о чём говорил Анатолий Павлович, на существующую сеть наложит всю улично-дорожную сеть, остановочные пункты, то есть колоссальный объём работы.

И данный программный комплекс сделает транспортную модель. Он смоделирует движение общественного транспорта, пешеходные потоки, индивидуальный транспорт и в итоге выдаст свои рекомендации. Соответственно потребуются что-то убирать, а что-то строить новое.

Но я смотрел данный программный комплекс, естественно, почему и заинтересовала меня эта компания, которая вышла на аукцион. Она реализовывала достаточно серьёзные проекты, компания мирового уровня. Офис её находится в Дрездене. Они смоделировали и метро в Вене, и Дрезден, и Гамбург, и Цюрих.

В России тоже много проектов прошли. Но, естественно, мы будем тесно работать и с Кубанским технологическим институтом, с нашей кафедрой и факультетом в целом. У нас на выходе соглашение между администрацией города и институтом.

Более того, я бы хотел заострить внимание на том, что для нас в приоритете, комфортность или скорость передвижения. В целом, естественно, у нас есть планы. Планы очень хорошие. Планы именно развития трамвайного движения: создание новых маршрутов, закупка новых подвижных единиц. Это комфортные трёхсекционные, односекционные трамваи.

Сейчас проработка ведётся с компаниями-производителями. Также мы затрагиваем белорусских коллег, которые имеют огромный опыт. Но сейчас сказать, что этот рынок особенно переполнен, нельзя. Мы знаем, что есть крупный питерский завод. Даже он уже на Avito выставил трамвай. Такие случаи есть.

В планах есть, однозначно, закупка новых трамваев с кондиционерами, низким уровнем пола, с системой «Говорящий город». Наша задача – максимально улучшить передвижение жителей именно в общественном транспорте.

Но тут не надо заострять внимание только на трамваях, потому что трамваем у нас перевозится 70% всей численности перевезённых пассажиров. У нас есть ещё троллейбусы и автобусы. Но вы видите, что до 2008 года парк пассажирских автобусных перевозок был газельный. Сейчас, после проведения конкурсных процедур, были реализованы мероприятия по замене подвижного состава, и теперь «газелей» у нас практически не осталось. Сейчас автобусы «Hyundai», «Peugeot».

Дальше мы выходим на другой уровень, и нам надо уходить от этих автобусов средней вместимости к автобусам большой вместимости. У нас в плане было поручение Александра Николаевича Ткачёва, так что часть автобусов из олимпийской столицы Сочи будет переброшена в город Краснодар. Это будут новые комфортабельные автобусы большой

вместимости с теми же самыми критериями, которые мы сейчас выдвигаем. И это комфортный для передвижения транспорт как для маломобильных групп граждан, так и для обычных людей.

Вот такие планы развития. Однако существуют и проблемы. Все говорят, что при застройке большого комплекса ни один из застройщиков не думает о транспорте. Их позиция заключается в том, чтобы думал муниципалитет. Здесь чисто коммерческая выгода: построить, продать и до свидания. Ни один из застройщиков не обратился к управлению транспорта, к управлению по организации дорожного движения. Давайте сядем, подумаем, как бы нам завести туда транспорт, сделать конечные остановки. Водители – это же такие же люди. И мы должны создать им условия для передвижения, а также комнаты отдыха на конечно-остановочных станциях.

С.П. Обухов:

– Какая средняя скорость в городе? Вот мы услышали, что трамвая 14 км/ч, а остальная?

Т.М. Кушхов:

– Я не знаю, это сложно измерить. Она разная. В утренние часы-пик меньше: 8–9 километров в час. В межпиковое время больше – 15–20 километров, а вечером, после пика, ещё больше. Но в среднем – 10–12 км/ч. Может быть, чуть больше.

С.П. Обухов:

– 45 км/ч, которые ставили в 2008 году, мы не добились?

Т.М. Кушхов:

– Нет, 45 км/ч сейчас даже по трассе не проедешь.

С.П. Обухов:

– А теперь слово местным депутатам городской Думы

Александр Иванович Лактионов, депутат Краснодарской городской думы:

– Все здесь сидящие понимают, что проблема транспорта в городе возникла не сейчас, не вчера, не пять лет назад. Она была заложена ещё много-много лет назад. Скажем, что при том же строительстве моста, который идёт через Кубань, через Тургеневку...

Эта проблема тогда была заложена. Когда уже пускали тогда через город грузовой транспорт. Мы много обсуждаем эти проблемы и на комитете, и на «круглых столах», и на планёрных заседаниях. Городу Краснодару необходимо, чтобы разгрузить ситуацию в городе, построить минимум два-три моста через Кубань, для того чтобы транспорт вышел из города.

Большие надежды сейчас возлагаются на то, что будет строиться мост через переправу, и много транспорта пойдёт в ту сторону. Сейчас планируется сделать мост через Кубань за федеральные средства за станицей Елизаветинской. И это хорошо, потому что в городе Краснодаре своих собственных средств практически нет. У нас, как вы знаете, Краснодар – город-донор.

С.П. Обухов:

– Тут виновато федеральное законодательство, я, как представитель, говорю. Ситуация в целом не терпима по стране. Всё стекается в Москву. Она жирует. И эта общая проблема, которую все мы здесь с вами ощущаем. И я не знаю, как будет сводить концы с концами муниципалитет в следующем году. Два триллиона – общие долги.

А.И. Лактионов:

– Вот и получается, что благодаря субсидиям, благодаря нашему губернатору, мы имеем то, что имеем.

И если мы говорим о закладываемой развязке на Старокубанской, то сразу напрашивается вопрос про мост через Кубань, чтобы прямой был выезд и заезд. Опять же во что все упирается? В средства. О чём бы мы ни говорили, всё упирается в деньги. И сейчас то, что касается даже инфраструктуры городской, всё опять-таки упирается в средства и в развитие транспортной системы.

Прокладка новых линий также упирается в средства. Пожалуйста, присутствующие могут подтвердить, какие у нас долги. Мы немного уходим в сторону, но об этой проблеме не говорить – значит её усугублять. То, что мы сейчас будем предпринимать, мосты строить – всё это даст плоды лет через 20–25. И то поколение, которое лет через 30 будет руководить и жить дальше, скажет спасибо. Но нужно делать, нужно строить. Все мы это прекрасно пониманием.

Здесь мы также говорим о метро. Соединить аэропорт с Юбилейным – это уже на многие, многие годы. И будущее поколение скажет нам спасибо. Но все упирается во что? Нужно экономическое обоснование, нужно это делать. Чтобы говорить предметно, сначала нужно сказать, сколько это будет стоить. Но кто это изучал?

С.П. Обухов:

– Толком никто не изучал. Вот я вник в эту проблему: толком проблему никто не изучал. Поэтому давайте хотя бы на вербальном уровне начнём, а потом подтолкнём уже всех.

А.И. Лактионов:

– Мы должны думать не о том, что сейчас будет, а о том, что будет лет через 15–20, чтобы поколения нам потом сказали спасибо. А сейчас мы принимаем меры по латанию текущих дыр, которые образовались когда-то. Если учитывать создание города Краснодара, который казаки закладывали, то тогда ездили совсем на другом транспорте. Кто тогда думал, что век глобализации перехлестнёт все? Каждый человек хочет жить хорошо. И сейчас у нас что получилось?

На каждую семью одна машина – это уже мало. Сейчас у всех две, а есть семьи с тремя и более. Всё это накладывается. Да, принимая определённые изменения в строительстве, можно скорректировать как-то ситуацию. Почему? Потому что спрос рождает предложение. Но строительный комплекс дает

ощутимое пополнение в бюджет, поэтому и ищем тот узкий коридор, чтобы город действительно строился и развивался.

Прекрасные есть слова: «Если город строится – значит, город живёт». Да, архитектуре нужно заранее коридоры оставлять для прокладки коммуникаций, для прокладки транспорта. Это нужно всё увязывать. Но, знаете, нашему русскому народу всегда чего-то не хватает.

С.П. Обухов:

– По поводу транспорта всё-таки скажу. Вот, может, учтут это ГИБДД и городские власти. В 2011 году мне дали цифру 376164 автомобиля. В этом году, неделю назад, мне ГИБДД отвечает 376239 автомобилей. То есть за три года без изменений, что ли?

Михаил Сергеевич Жарков, начальник управления по организации дорожного движения администрации города Краснодара:

– Давайте я скажу, а то многие здесь уже говорят. Уважаемый Сергей Павлович, уважаемые участники «круглого стола». Я долго слушал своих коллег: все говорят практически одно и то же. У нас обсуждение организационно-технических проблем превращается в обсуждение социальных проблем, а потом перерастает в политические проблемы, что, конечно же, недопустимо.

Экономика должна функционировать вне зависимости от каких-либо политических влияний и должна определять не только пути дальнейшего развития и перспективы дальнейшего развития, но и шаги для достижения тех или иных поставленных целей, начиная с муниципалитета. Один из основных вопросов и проблем, как уже сказали мои коллеги, да и вы, Сергей Павлович, всё это понимаете прекрасно, – то, что всё упирается в бюджет.

Практически никто не против метро в Краснодаре. Но все со страхом думают, как это всё будет финансироваться. Построить отдельные ветки – это все реально. Но как оно будет финансироваться? Вот вы правильно сказали, что это стоит за один километр три-четыре миллиарда. Причём с учетом тех грунтов, которые есть в Краснодаре, а это большая проблема. Но строить можно на любых грунтах: на плавунах и где угодно. Это улучшит транспортную ситуацию в городе Краснодаре. Но все упирается в финансирование. Никто не хочет начать рыть, разрыть несколько улиц и бросить, потому что нет денег.

А, к сожалению, в городе Краснодаре ни один большой проект не был реализован до конца, потому что нет денег. И планы в городе Краснодаре разработаны, как я считаю, просто блестяще, для того чтобы реализовать те проекты и минимизировать те проблемы, которые мы сегодня обсуждали. Это и снижение заторовых ситуаций, это улучшение транспортного обслуживания, это увеличение комфортности для всех участников дорожного движения, в том числе и пешеходов. Городом установлены мероприятия по минимизации транспортных заторов, по улучшению дорожной ситуации в городе.

Эти мероприятия представлены в администрацию Краснодарского края. И, если мне не изменяет память, на какой-то ваш запрос или Сергея Константиновича, мы присылали ответ...

С.П. Обухов:

– Да, да. Вот у меня есть на десяти страницах ваш ответ.

М.С. Жарков:

– Да. Всё это намечено. Но всё, повторяюсь, упирается в финансирование. Это один из приоритетов, который, я думаю, должен быть реализован на уровне Государственной думы. А почему я сразу начинаю с общегосударственных вопросов? Потому что нечасто мы встречаемся с депутатом Государственной думы.

Все-таки необходимо, чтобы были стабильные, чёткие планы, добиться приоритетов финансирования бюджетов муниципалитетов, то есть проблем муниципалитета: муниципальные дороги и так далее. По сегодняшнему законодательству краевой бюджет не может вложить деньги в реконструкцию улицы Красных Партизан, потому что это муниципальная дорога.

И если сегодня краевой бюджет вложит деньги, то завтра придут ревизоры, Следственный комитет, человеку наденут наручники и посадят за нецелевое использование бюджетных средств. Поэтому, если мы говорим о развитии муниципально-транспортной сети, то мы должны наделить муниципалитеты соответствующими финансовыми ресурсами для того, чтобы они могли планировать свою деятельность, могли финансово обеспечивать себя для решения всех вопросов, связанных с движением транспорта и обеспечением транспортным обслуживанием население.

Краснодар, если мне не изменяет память, собирает порядка 120 миллиардов рублей налогов. В Краснодаре остается порядка 17 миллиардов. Диспропорция ужасная. Только десятая часть остается в городе. Поэтому правильно сказал коллега, что у нас на сегодняшний день, если брать только городской бюджет, не хватает средств даже просто на содержание дорог, не говоря уже о капитальном ремонте, реконструкции, новом строительстве.

Просто на содержание средств не хватает. Поэтому вот и долги перед Паниным. Он молодец, удержал трамвайно-троллейбусное предприятие, не развалилось оно, функционирует и сегодня даже выходит в авангард обслуживания транспортом населения.

Следующий вопрос, на который хотелось бы обратить внимание, – это как раз то, что я в начале говорил о превращении в социально-политические проблемы. Происходит это так, поэтому то, что мы сейчас говорим, не объяснено законодательством. Что такое организация дорожного движения? Это понятие, термин, направление деятельности, отрасль? Что это вообще такое? Я знаю, что уже больше года, по информации Минтранса Российской Федерации, в Государственной думе лежит закон, принципиаль-

«Новая газета Кубани» выпуск №92 3 декабря 2014 года

8

«НОВАЯ ГАЗЕТА КУБАНИ» СРЕДА,
№92 03.12.2014

КРУГЛЫЙ СТОЛ

О пробках без политики

рассуждали участники круглого стола, организованного депутатом ГД Сергеем Обуховым

В заседании приняли участие представители ГИБДД, краевой и городской администраций, депутаты разных уровней, ученые и общественники.

Надо сказать, что председательствующий сразу отметил: никаких политических целей организаторы мероприятия перед собой не ставят.

— Вне зависимости от политических убеждений все граждане Краснодара заинтересованы в том, чтобы в нашем городе жить было удобно, чтобы были решены, в том числе и транспортные проблемы, — отметил Сергей Обухов.

Как отметил начальник управления по организации дорожного движения МО г. Краснодар Михаил Жарков, в Краснодаре 430 тысяч единиц транспортных средств, ежедневно в город въезжают (примерно в одно время) 150–180 тысяч автомобилей. Краснодар даже обгоняет Москву по показателю количества автомобилей на одного жителя: 437 авто на одну тысячу жителей (в Москве — 417).

Кроме того, спикер рассказал о том, что в администрации города много планов по созданию приоритета для общественного транспорта на городских автодорогах.

Муниципальный чиновник признался, что недавний случай с выделением полосы для общественного транспорта по улице Северной это не что иное, как эксперимент, основной целью которого была попытка увеличить среднюю скорость троллейбусов автобусов и маршруток.

— Резонанс, конечно, был огромный. Но в основном ведь возмущались те, кто передвигается на индивидуальном транспорте. Пенеходы даже благодарили, потому как скорость доставки из пункта А в пункт Б увеличилась почти в два раза. Кроме того, мы хотели посмотреть, как будут перераспределяться транспортные потоки по другим, альтернативным маршрутам. Нельзя сказать, что идея была неудачной, потому как водители действительно стали перемещаться на другие, менее загруженные улицы — Буденной, например. Мы не будем останавливаться на достигнутом. И планируем открыть еще несколько выделенных полос для общественного транспорта. Скорее всего, это будет улица Дзержинского. Там вся правая полоса используется как парковка. Если ее освободить, то мы только выиграем. У меня есть некоторые претензии к представителям ГИБДД. Эта служба очень плохо справляется с припаркованными в неположенных местах автомобилями. Единственный выход разгрузить город — общественный транспорт. И городские власти будут делать все, чтобы создать все условия, для того чтобы увеличить его среднюю скорость. Достижения в этой области уже есть, после того как мы запретили автомобилистам ездить по трамвайным путям. Трамвай поехал гораздо быстрее — около 15 км/ч. Можно и быстрее. Как вариант — отдать приоритет на перекрестках трамваю и сократить для него время запрещающего сигнала светофора. А также увеличить расстояние между остановочными пунктами с 400 метров до полутора километров. Но последнее вряд ли осуществимо — трамвай должен привозить краснодарцев домой.

Недавно мы посчитали, что из 10 автомобилей, которые в утренние и вечерние часы едут по городу (в часы пик), только в двух автомобилях было по два и более пассажира, в остальных авто сидел только один водитель. Вдобавок ко всему в городе очень узкие улочки, в последние десятилетия велось «точечное» строительство, что еще больше усугубило транспортную проблему. Ежегодно общий парк автомобилей увеличивается на 15–20 тысяч автомобилей. Если сохранится эта тенденция, то через два-три года в нашем городе будет катастрофа, — отметил Михаил Жарков.

О том, что городу нужны транспортные развязки и дополнительные мосты через Кубань, которые вывели бы за город весь транзитный транспорт, говорят давно. Однако, чтобы строить дополнительные развязки, мосты, расширять дороги (а для этого надо сносить дома, куда-то переселять людей), необходимы дополнительные средства.

По оценке директора департамента строительства Краснодара Олега Вронского, в 2007 году на решение городской транспортной проблемы требовалось около 500 млрд рублей. На строительство метро в Краснодаре — примерно 100 млрд. За это время проблема еще больше усугубилась, поэтому с учетом инфляции эти суммы значительно выросли.

Львиную долю из всех заработанных городом средств приходится перечислять в вышестоящие бюджеты. Достаточно сказать, что Краснодар налогов собирает около 120 миллиардов рублей. Но в городскую казну поступает лишь 17 миллиардов.

В этой связи один из участников дискуссии депутат городской Думы Александр Лактионов заметил, что «решение всех вопросов упирается в деньги, а средств в городской казне недостаточно».

Как результат, чиновники обратились к Сергею Обухову, как депутату Госдумы, с просьбой добиться приоритета финансирования муниципалитетов.

Обсудили на круглом столе и проблему дорожной инфраструктуры. В частности, речь шла о строительстве новой транспортной развязки по улице Старокубанской и новой мостовой переправе в поселок Яблоновский, и, разумеется, о «Краснодарском транзите».

Заместитель начальника департамента строительства администрации города Борис Сухов сообщил, что железную дорогу надо пустить в обход Краснодара (сейчас она проходит через весь город), а на ее месте построить наземное метро.

— Что касается Яблоновского моста, то строительство начнется уже в ближайшее время. Сейчас проект находится в стадии разработки проектно-сметной документации. В той же стадии находится и строительство развязки по ул. Старокубанской, — сказал Борис Сухов.

Представители ученого сообщества, присутствовавшие на круглом столе, также дали оценку:

— Любое локальное мероприятие не решает в целом проблему, а лишь переносит ее в другое место, если мы строим развязку на Старокубанской, то просто перемещаем проблему в другую часть города. Вот и все. К этой развязке, на мой взгляд, необходима переправа через Кубань. Для того чтобы направить весь транзитный транспорт со



Ставропольской на объездную дорогу, — отметила заместитель заведующего кафедрой организации перевозок и дорожного движения Кубанского технологического университета Татьяна Коновалова.

Много претензий участники дискуссии направили в адрес замдиректора департамента архитектуры города Олега Шишкоского. Их суть в том, что жилищное строительство в городе ведется без учета того, что вместе с жильем надо строить школы, детские сады (школы и детские сады должны быть в шаговой доступности), дороги и другую инфраструктуру. Поскольку все это только больше усугубляет транспортную проблему в городе.

Своими планами поделился с участниками дискуссии главный «трамвайщик» Краснодара, директор МУП «ТТУ» Анатолий Панин. Надо отдать должное, что Краснодар не пошел по пути некоторых городов, где ликвидировали трамвайные линии. В Краснодаре все было сохранено и даже приумножено.

Следует заметить, что в последние годы мир переживает «трамвайный бум». Снова этот экологический вид транспор-

та становится популярным. Кстати, в настоящее время в Краснодаре трамвай — это самый скоростной транспорт.

Анатолий Панин также полагает, что в больших городах в приоритете должен быть общественный транспорт. В ближайших планах МУП «ТТУ» — обновить подвижной состав на более современный. Транспортную проблему можно было решить строительством линий для скоростного трамвая. Участники дискуссии согласились с его мнением, что Краснодару необходим городской план развития транспорта.

Обухов также представил интернет-проект для представителей гражданского общества по оптимизации схемы дорожного движения в Краснодаре. Депутат предложил всем гражданам присоединиться к этому интернет-проекту и принять участие в конкурсе на самые интересные идеи и предложения по решению транспортной системы.

Владимир ПРИХОДЬКО

но новый федеральный закон «Об организации дорожного движения и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который формирует организацию дорожного движения как отдельную отрасль.

В соответствии с этим законом, предполагается мобилизовать все необходимые действия в одном законодательстве. Потому что сейчас вопросы организации дорожного движения – в Федеральном законе об автомобильных дорогах и дорожной деятельности. Законы по организации дорожного движения – в законе «О безопасности дорожного движения», в Градостроительном кодексе Российской Федерации, в конце концов, в Бюджетном кодексе Российской Федерации. Но нет своего закона об организации дорожного движения, который уже есть на Украине, в Латвии, практически во всей Европе, который чётко регламентирует деятельность, начиная от застройки микрорайонов и координации застраиваемых площадей и необходимого количества транспортной инфраструктуры и заканчивая возможностью муниципалитетов, органов муниципальной власти, региональной власти вносить изменения в вопросы, связанные с организацией дорожного движения, такие как ограничение движения грузового транспорта, выделение полос для движения общественного транспорта.

Сегодня эти вопросы критикуются. Сегодня федеральный центр начинает обсуждать ситуацию на улице Северной. И когда начали выяснять, почему такая ситуация там сложилась, все стали понимать, что не хватает дорог, не хватает денег, не хватает комфортного транспорта пассажирского для населения.

Автомобилизация населения идёт усиленными темпами, потому что все хотят благополучно жить. Поэтому на федеральном уровне надо задуматься о каких-то ограничительных мерах по автомобилизации, как это сделано в Японии или, например, в Сингапуре. Есть определённые ограничения приобретения автомобиля. У нас огромными темпами идёт автомобилизация, причем приобретается хлам, которому по 20–30 лет. И он создает угрозу безопасности соседним транспортным средствам, пешеходам и так далее и тому подобное. Эти вопросы нужно решать на федеральном уровне.

Более того, на федеральном уровне следует заниматься вопросами повышения эффективности и интенсивности существующих улично-дорожных сетей. У нас по инициативе ГИБДД и научно-исследовательских институтов взяли и изменили разметку улично-дорожной сети и вместо красной полосы стали рисовать жёлтую полосу. Я так и не понял, что это дало.

А внедрение инновационных методов... У нас проблема пересечения перекрёстка. Скапливается транспорт на перекрёстке в нарушение правил дорожного движения. И прилегающие улицы стоят, не могут освободить проезжую часть. Во всех странах уже на перекрёстках определённые разметки, кото-

рые визуально показывает водителю, чтобы он не нарушал правила дорожного движения.

Пешеходные переходы: у нас ходят только по пешеходному. В других странах уже по диагонали можно ходить, в любом направлении при определённой фазе светофора. Это сокращает проход пешехода через проезжую часть и сокращает действие запрещающих сигналов светофоров. Другая ширина полос для движения транспорта. Китай принял стандарт 2,5 метра ширина полосы, Европа по большей части работает в 2,5 метра ширины.

У нас минимум на просёлочной дороге или внутриквартальной территории 2,75 нужно сделать. А на магистральных улицах – 3,5 метра, а для общественного транспорта вообще 4 метра нужна полоса. У нас абсолютно неэффективно используется улично-дорожная сеть, которая существует. Мы можем добавить полосы движения на магистральных улицах и тем самым увеличить поток проходящего транспорта.

С.П. Обухов:

– ГИБДД может с вами не согласиться.

М.С. Жарков:

– Да у нас ГИБДД со многим не соглашается, а потом мы вынуждены всё равно делать, потому что других вариантов попросту нет.

Я вспоминаю, когда ещё Медведев был президентом Российской Федерации, в начале своего президентского срока он созвал Государственный совет по дорожным проблемам, по строительству дорог. И тогда он дал поручения Левитину срочно отработать внесение изменений в ГОСТы Российской Федерации на строительство дорог. Как вы думаете, внесены изменения? Нет! Столько лет уже прошло...

У нас сейчас ГОСТы на строительство дорог 25–30 летней давности. На дороги, которые были рассчитаны совсем на другую интенсивность движения, нагрузки. Поэтому нужно рассматривать ГОСТы на изменения параметров на строительство дорог, реконструкцию дорог.

Ну и касаясь местных проблем, я уже сказал, что разработаны мероприятия. И у нас есть основные проблемы в городе Краснодаре. Площадь Краснодара – 840 квадратных километров. Да, это действительно большая площадь. По последней переписи населения у нас зарегистрировано 835 тысяч человек, если мне не изменяет память.

С.П. Обухов:

– Выдано около 1 миллиона полисов обязательного медицинского страхования.

М.С. Жарков:

– Ну, выдали 1 миллион, но неизвестно, где эти люди проживают. Но в любой ситуации мы, как я думаю, приближаемся к миллиону или даже его переступили. То есть конкретики нет, перепись не подтверждается. Законодательно и юридически мы не считаемся городом-миллиоником.

Хоть де-юре и не считаемся, де-факто всё это существует. Поэтому мы в любой ситуации рассматри-

ваем проблемы города Краснодара исходя из той официальной численности населения. Мы берём индексацию определённую. Вам дали информацию, что есть две колонки: автомобили и транспортные средства. Так вот, в городе Краснодаре на сегодняшний день, на 1 октября текущего года, зарегистрировано только 430 тысяч единиц транспортных средств.

Город Краснодар тесно интегрирован с ближайшими населёнными пунктами Республики Адыгеи и Краснодарского края. И ежедневно с семи основных направлений в город въезжает порядка 150–180 тысяч автомобилей. Причём въезжают они практически в одно и то же время. Вот представители ГИБДД города Краснодара проводили мониторинг, ситуация действительно такая. Очень насыщена улично-дорожная сеть города Краснодара, который изначально строился не как город широких проспектов, а как казачий город: узкие улицы, коротки кварталы и так далее и тому подобное.

На сегодняшний день у нас количество зарегистрированных транспортных средств на тысячу жителей составляет 495 единиц. В Москве – 417 единиц. Это в «малой» Москве. В «большой» – 385. В Санкт-Петербурге – 365. Я не беру Владивосток, где, извините, свалка японских автомобилей. Так там ещё больше, чем в Краснодаре. Но Краснодар сегодня на первом месте по количеству транспортных средств на тысячу человек, проживающих в городе. Поэтому в любой ситуации без принятия мер через два-три года катастрофа будет неминуема. Мы просто-напросто встанем в транспортном коллапсе. Поэтому как во всем мире, во всей Европе, так и у нас здравомыслящие политики поступают следующим образом: всем мы дать преференции не можем. Всему транспортному потоку предоставить им одинаковые условия невозможно.

Можно им предоставить одинаковые условия, но тогда все они будут стоять в пробках. Как в Москве, как у нас в городе Краснодаре – десятибалльные пробки. Значит, необходимо отдавать приоритет общественному транспорту. И комплекс мер, который в городе продуман совместно с администрацией Краснодарского края, даст, я не задумываясь говорю, на сто процентов через два-три года то, что общественный транспорт заработает, если мы будем идти по пути, который наметили.

Транспорт общественный заработает абсолютно без сбоев в соответствии с разработанными графиками, по выделенным полосам, в комфортных трамваях и троллейбусах, с кондиционированием воздуха, с отоплением в зимнее время. И люди действительно переседают в большинстве на него.

Возвращаясь к проблеме на улице Северной. Ведь интернет гудел устами или пальцами людей, которые владеют личным автомобилем. Вы слышали хоть один негативный отзыв от человека, который ехал в автобусе или троллейбусе? Не было такого. Мы получили массу благодарственных писем от жителей города Краснодара, которые пользуются

общественным транспортом. Один человек, некий Гордиенко, живёт на Гидрострое, написал и говорит, что с Гидростроя он приехал в центральную часть города за 55 минут, хотя до этого ехал час двадцать – час тридцать.

То есть заметное улучшение движения общественного транспорта. Мы года два назад, кстати, тоже с ГИБДД Краснодарского края – а я с уважением к ним отношусь, там люди грамотные и компетентные, – обсуждали вопрос освобождения от личного транспорта улиц, где есть трамвайные пути. Это категорически воспринималось против, потому что мы создадим транспортный коллапс на остальных улицах. Да, мы можем перераспределить транспортные потоки, но тогда стоять у нас будут и трамваи, и троллейбусы, и весь остальной общественный транспорт.

В конце концов установили знаки, запрещающие движение транспорта по трамвайным линиям на Садовой, на Горького, на Коммунаров, на Гоголя. И сейчас, Панин не даст соврать, спустя месяца три-четыре звонит, говорит: «Михаил Сергеевич, давайте менять режим светофорных объектов. Давайте укорачивать время запрещающего сигнала светофора для трамваев, потому что у меня скорость трамваем повысилась, мне хочется ездить ещё быстрее, количество людей прибавилось, в конце концов, экономика говорит: нам нужно зарабатывать деньги. Для того чтобы ремонтировать транспорт, чтобы содержать предприятие».

Поэтому в любой ситуации создание приоритета для всех невозможно. Значит, необходимо идти по пути создания приоритета для общественного транспорта. И опять же повторяюсь: если будут реализовывать все те меры, которые намечены, я думаю, результат будет достигнут позитивный. И не к 2030 году, а в течение пяти лет ситуация в городе резко улучшится.

Что касается в целом движения транспорта. У нас действительно главная проблема и, если бы мы её решили, хотя некоторые посмеиваются над этим «Краснодарским транзитом», это был бы выход из ситуации. У нас город напополам разрезан железной дорогой. У нас восток – запад, запад – восток сообщается буквально по центральной части города на улице Северной.

Огромное количество организаций и предприятий находится и на той и на другой стороне, как и спальные районы. Поэтому сообщение транспортных средств идёт большей частью по улице Северной. Ну и ещё по улицам Ставропольская – Пестовая и Ставропольская – Вишняковой. Без решения вопроса «Краснодарского транзита» или хотя бы строительства путепроводов через железную дорогу мы не выйдем из тяжёлой ситуации по движению транспорта. И опять плюс эта улица Северная.

Сейчас как раз начали говорить, что начали действительно строить, потому что других вариантов нет. Для того чтобы не создавать проблемы для движения транспорта, нужно строить дополнительные переходы

через железную дорогу. Опять возвращаюсь к улице Северной. Это послужило в определённой степени и воспитанием для водителей нашего города.

Операция была подготовлена безупречно, мониторинг осуществлялся в течение нескольких месяцев, всю протопали улицу пешком вместе с сотрудниками ГИБДД: каждый въезд, каждый заезд, каждый выездной карман, их норматив, соблюдение – всё это было рассчитано. Единственное, в чём мы просчитались, – это в менталитете наших водителей.

Средства массовой информации каждый день информировали, чтобы использовали альтернативные маршруты: улица Будённого, улица Кузнечная. Они рядом, параллельны Северной, используйте их. Эти улицы недогружены. Мы проезжали по улице Северной, по улице Кузнечной, по улице Будённого. Я лично проезжал в автомобиле, следуя тому транспортному потоку, который шёл в направлении на выезд из города, там, где выделена была полоса.

Так вот, вам докладываю, по улице Будённого, по улице Кузнечной я проезжал этот маршрут от улицы Красной до улицы Школьной, где заканчивалась выделенная полоса, в самый час-пик максимум за 20 минут. По улице Северной я ехал до полутора часов по тому же маршруту. В течение времени семи-десяти дней – мы мониторили каждый день – транспорт начал перераспределяться. То есть на десятый-одиннадцатый день количество транспорта, который стал использовать альтернативные маршруты – улицу Будённого и улицу Кузнечную – увеличилось вдвое.

Начали люди ориентироваться, начали люди искать альтернативные маршруты объезда и решения проблем. То есть мы дали повод задуматься нашим жителям, водителям автомобилей, чтобы они остановились и подумали, где можно ещё проехать по другим маршрутам. А у нас загружена улица Красная утром и вечером, хотя достаточное количество маршрутов, параллельных улице Красной.

У нас абсолютная непредсказуемость движения транспортных потоков. Вот если бы вы здесь побыли дня три, Сергей Константинович может подтвердить, один день улица Красная забита абсолютно, а в другой день она практически пустая. Улица Школьная, улица Северная, улица Восточно-Кругликовская, улица Ялтинская – один день абсолютно не проезжаю, а в другой день проезжаю без всяких проблем. Поэтому, возвращаясь к средней скорости движения автомобильного транспорта по улично-дорожной сети, нужно проводить в связи с организацией движения транспорта целые исследования, мониторить по времени суток, по дням недели, по выходным и так далее. Сказать, сколько средняя скорость транспортного потока в городе Краснодаре, практически невозможно.

Но я ориентируюсь, что движение основного потока, если брать и час-пик и десятибалльные пробки, которые у нас существуют, к сожалению, в городе – это порядка 30–35 км/ч. На многих улицах мы сделали «зелеёную волну», «зелёную улицу», то есть

улица Северная при движении со скоростью порядка 50 км/ч проезжается полностью под зелёный сигнал светофора.

Улица Красная в точно таком же режиме работает, улица Уральская. То есть у нас внедряется и работает автоматизированная система управления дорожным движением. Мы сейчас закупили новую программу и будем внедрять современную автоматизированную систему управления дорожным движением, которая автоматическим образом поможет регулировать и перераспределять транспортные потоки.

С.П. Обухов:

– Недавно выступали в Заксобрании и говорили, что модернизация улучшит на 30% трафик.

М.С. Жарков:

– Конечно, конечно.

С.П. Обухов:

– Ну а когда она будет?

М.С. Жарков:

– Программа закуплена. В следующем году предполагает администрация муниципального образования города Краснодара реализовать действия по созданию муниципально-казённого учреждения «Центр управления муниципальным дорожным движением» и, значит, соответствующим образом разработать проект и создать центрально-управляющий пункт. То есть поставить оборудование, программный продукт уже приобретен. Это можно сделать при решении вопроса создания этого ЦУПа в течение шести-семи-восьми месяцев.

С.П. Обухов:

– А вот на Старокубанской, 86 «Центр мониторинга и управления дорожным движением»...

М.С. Жарков:

– Да, на Старокубанской, 86, действительно. У нас есть такая организация, которая называется «Специализированное монтажное эксплуатационное управление», которое занимается эксплуатацией на договорной основе. Проводятся соответствующим образом муниципальные торги, «СМЭУ» выигрывает торги и занимается обслуживанием светофорных объектов улично-дорожной сети. И они организовали у себя такой вот ЦУП, но он принадлежит хозяйствующему субъекту. А этот ЦУП должен быть муниципальным, а не принадлежать хозяйствующему субъекту, потому что завтра хозяйствующий субъект не выиграет торги на эксплуатацию светофорных объектов, закроет свой ЦУП, и на этом всё закончится. Поэтому он должен быть у муниципалитета в ведении. Это, естественно, будет совместно с батальоном дорожно-патрульной службы, с ГИБДД города, тут вопросов нет.

И мы обследовали все улицы, определили приоритеты, где нужно делать реконструкцию светофорных объектов. Всё это уже есть. Все предложения уже есть. Но, безусловно, огромное количество мероприятий запланировано по реконструкции. 350 километров, как вы правильно сказали, – это центральная часть города и дороги, связывающие цен-

тральную часть города со спальными микрорайонами: Комсомольский, Юбилейный, Фестивальный и так далее и тому подобное. И въезды-выезды в город и из города.

По въездам-выездам практически по всем основным направлениям решения уже приняты и намечены, а некоторые уже реализованы. Это реконструкция Ейского направления, сейчас проблем практически нет с въездом-выездом по Ейскому направлению. Проблемы сейчас решаются по Елизаветинскому направлению, сейчас идёт реконструкция этого направления. Там шоссе регионального значения Темрюк – Краснодар – Кропоткин со стороны Ставропольского края. Намечены меры по реконструкции Ростовского шоссе, на котором огромнейшие заторовые ситуации и большие проблемы.

Это федеральная дорога, и федералы разработали проект по реконструкции Ростовского шоссе. Проект проходит экспертизу, и в первом квартале следующего года начинают выполняться работы по реконструкции с расширением на одну полосу на участке от улицы Зиповской до построенной транспортной развязки. Запланированы и уже в план внесены мероприятия стоимостью ориентировочно 17 миллиардов рублей по реконструкции Ростовского шоссе от транспортной развязки до М-4 «Дон» с расширением до 6 полос движения, со строительством пяти или шести надземных пешеходных переходов, двух или трёх транспортных развязок. То есть здесь проблемы в направлении Ростов и Москва точно будут решаться и будут решены.

Строительство направления Юг, строительство моста четырёхполосного через реку Кубань взамен существующего двухполосного. Кроме всего прочего, по этому двухполосному мосту запрещено движение грузового транспорта, потому что он старый, износ высокий у этого моста, и мы просто не рискуем. И вся нагрузка ложится на Тургеневский мост и на улично-дорожную сеть для движения грузового транспорта.

Если кто видел, в каком состоянии улица Тургенева находится, то сразу поймет, что там ходят не только троллейбусы, но и 80-тонные грузовики. Поэтому тут даже с точки зрения содержания дорог и сохранности дорог...

С.П. Обухов:

– По мосту когда?

М.С. Жарков:

– По мосту... Проект уже на экспертизе. Значит, сейчас он проходит экспертизу, и в следующем году мост начинаем строить. И хорошо, что сделали параллельно, а не реконструкцию существующего моста, потому что как уже говорили, легче построить новое и снести старое, чем что-то там лепить и реконструировать.

Что касается движения по Восточному обходу. Федеральным Росавтодором запланирована реконструкция с увеличением пропускной мощности до транспортных развязок и фактически строительство новых транспортных развязок в районе посёлков

Знаменского, Новознаменского и в районе торгового центра «Oz Молл». Всё, что касается въездов-выездов, в комплексе с усилением федеральных органов власти, региональных органов власти, муниципалитета, при инициативе муниципалитета и поддержке вышестоящих органов власти сейчас реализуется.

В городе определены меры не только организационного характера, но и реконструктивного и строительного характера. Строительной транспортной развязки Ставропольская – Старокубанская критикуется. Действительно, это дорогостоящий проект. Но он даст, естественно, эффект. Обязательно даст эффект. Но больший эффект даст, мои коллеги абсолютно правильно говорят, мостовой переход через Кубань с выходом на М-4 «Дон» с улицами Старокубанской и Воронежской. Мы сразу на 50% минимум разгрузим улицу Ставропольскую. Мы работаем в этом направлении. Более того, на совещании у губернатора (в нём участвовал глава муниципалитета Владимир Евланов, министр строительства, архитектуры и дорожного хозяйства Жуков Валерий Алексеевич, главный архитектор края Рысин, я участвовал, участвовал архитектор города Краснодара) были определены перспективные задачи для решения проблем дорожного строительства в городе Краснодаре. Это этот мост, про который я уже говорил, это транспортная развязка Ставропольская – Старокубанская, это в будущем развязка Красных Партизан и Тургенева, это в будущем развязка улица Офицерская – Колхозная – Ростовское шоссе. Этот узел, где сходится пять дорог. Реконструкция улицы Дзержинского, где сейчас, с введением в действие двух военных городков, которые построили без спроса, без согласования с администрацией города Краснодара, возникли большие проблемы. Они строились как военные объекты, а потом все видели, что это жильё. Но экспертиза своя, жильё своё у них, земля своя. Построили. Теперь транспортные проблемы просто жесточайшие, я уже не буду говорить о коммунальных проблемах и так далее.

Поэтому принято решение по поручению главы города и проработано с администрацией края о строительстве альтернативной дороги улицы от улицы Дзержинской до улицы Волгоградской. Эта улица от Стахановской до Третьей Трудовой практически параллельна улице Дзержинского и поможет распределить транспортные потоки, разгрузить улицу Дзержинского.

Сразу вспомнил, что по улице Дзержинского тоже хотим выделенную полосу делать. Я ещё скажу коллегам из ГИБДД Краснодарского края, что мы для выделенной полосы занимаем крайнюю правую полосу, которая всё равно выведена из движения, потому что она заставлена автомобилями. А они дружно против. Если бы они так же дружно ходили и наказывали водителей, которые нарушают правила дорожного движения и стоят под знаками, запрещающими парковку, то, может быть, и не вводили бы полосы, потому что нам бы хватало места. А так

у нас крайние правые полосы заставлены автомобилями. И выделение полосы движения дисциплинирует водителя, потому что если он просто стоит в неположенном месте, штраф – 500 рублей, а когда он стоит или едет по выделенной полосе, штраф – 1500 рублей.

С.П. Обухов:

– Мы с вами не получим сначала социальную, а потом политическую проблему?

М.С. Жарков:

– Нет-нет. Мы, безусловно, будем всё это изучать вместе с ГИБДД. И в планах, перспективах мы планировали такое по ряду улиц. Поэтому улица Тургенева тоже подлежит реконструкции, и она запланирована. И ряд других объектов, которые необходимы. Вот южно-скоростной периметр, про который Борис Борисович говорил, что соединит две федеральные дороги Краснодар – Новороссийск и М-4 «Дон».

То есть здесь по перспективам развития дорожной инфраструктуры, уличной дорожной сети всё скоординировано. Всё запланировано. Всё есть. Дайте только деньги. Как в фильме «Свадьба в Малиновке», помните? «Батя, гроши». А гроши у батяки не у каждого есть.

А что касается других вопросов организации дорожного движения, мы занимаемся сейчас предметно – это, конечно, несколько смешно выглядит – организацией велосипедного движения, велосипедных дорожек на улично-дорожной сети города.

С.П. Обухов:

– Я думаю, сейчас общественники на вас набросятся.

М.С. Жарков:

– Они набросятся, потому что мы хотели быстрыми темпами. И выделенные велосипедные дорожки делать, а не совмещать их движение по тротуару, хотя ГОСТ это допускает сейчас. Но это опять стоит денег, бюджету на это нужно выделять средства. Но в планы все это включено. Создание логистических центров, перехватывающих парковок. Да, это сейчас модный термин – «перехватывающие парковки», и я двумя руками «за».

Если перехватывающую парковку построить в Санкт-Петербурге, в Москве перед станцией метро. А вы представляете, сколько их нужно, если к нам 150 тысяч въезжает с семи направлений? Просто разделите: 20 тысяч с одного направления. Пусть 10 тысяч станут на перехватывающую парковку.

Когда мы мониторили улицу Северную и другие улицы возле Северной, мы мониторили не только количество проходящего транспорта, а, кстати говоря, в часы-пик в направлении выезда из города проходит 3600 единиц транспорта. И из десяти автомобилей только в двух автомобилях сидело по два человека.

Во всех остальных автомобилях сидело по одному человеку. То есть перевозят они где-то 3700 пассажиров в час. Общественный транспорт перевозит по улице Северной в обоих направлениях 280 тысяч пассажиров в сутки. В одном направлении – 140 тысяч в сутки. Общественный транспорт работает 16 часов.

Делим 140 на 16, и получается, что в час провозится по улице Северной 8750 пассажиров на общественном транспорте. Поэтому я и говорю про негодование. В интернете появилась такая «мулька», написанная каким-то блогером: «Наконец-то я могу помахать в окно троллейбуса «Мерседесу», потому что я его обгоняю».

Меры намечены, логистический центр намечается.

С.П. Обухов:

– Мне неудобно вас прерывать, хотя очень интересно...

М.С. Жарков:

– Да-да, я завершаю. У меня огромнейшая просьба, Сергей Павлович, простимулируйте принятие закона «Об организации дорожного движения». И он сразу же решит массу проблем, согласований. Застройщик не будет уже иметь право строить микрорайон без согласования сети автомобильных дорог соответствующим параметрам в зависимости от наполняемости района с коэффициентами имения транспортных средств, которые будут у жителей.

Этот закон даст действенные конкретные меры пресечения строительства жилья в угоду только сбыта и получения прибыли. То есть социальный фактор начинает работать здесь. Хочешь строить жильё? Пожалуйста, строй, но должна быть дорога, тротуары, парковки, стоянки – всё должно быть.

С.П. Обухов:

– Спасибо, мы не только простимулируем. Я уже давал поручение и посмотрел по базе данных законопроектов в Думе – нет такого законопроекта. Он, видимо, только есть в Министерстве транспорта. То есть до Думы он ещё не дошел. Я думаю, мы с вами уточним, чтобы сейчас не затягивать время, но по крайней мере в понедельник я вернусь.

М.С. Жарков:

– Назначал Медведев Аристову Сергея Алексеевича представлять в Государственной думе по представлению этого закона. Но это было ещё в прошлом году. Возможно, из профильного комитета Думы вернули туда. Но убедительная просьба разобраться.

С.П. Обухов:

– Если внесено правительством, то оно, как правило, стоит в приоритетных законопроектах. Я это уточню и обещаю вам простимулировать в силу своих возможностей. Спасибо, у ГИБДД какие-то комментарии будут?

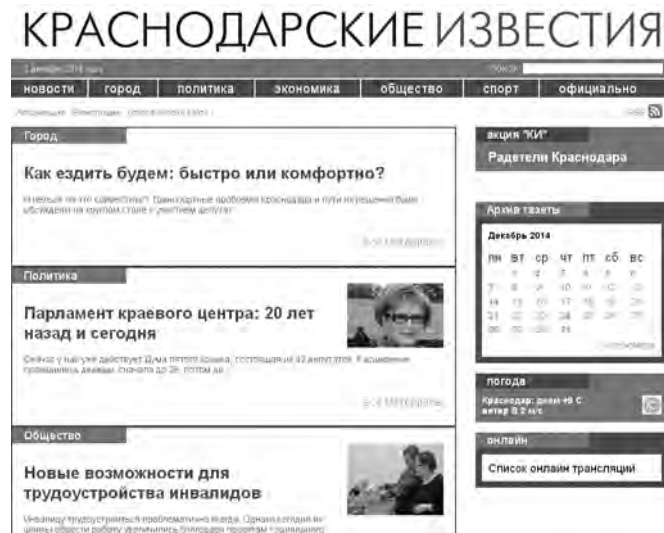
Александр Сергеевич Матвеев, заместитель начальника отдела дорожной инспекции ГИБДД Краснодарского края:

– По теме: есть одна проблема. Если раньше для ГИБДД было обязательным согласование схемы организации, проектной документации, то сейчас это необязательно. ГИБДД не участвует в госкомиссии по приёмке и т. д. То есть функция у нас сейчас надзорная.

Вот они выставили схему, мы проверили: знак стоит не так. Мы, соответственно, предписание вносим, какие-то меры принимаем. Но владелец дороги са-

КАК ЕЗДИТЬ БУДЕМ: БЫСТРО ИЛИ КОМФОРТНО?

"И нельзя ли это совместить? Транспортные проблемы Краснодара и пути их решения были обсуждены на круглом столе с участием депутата Государственной думы от КПРФ Сергея Обухова, депутатов Законодательного собрания края и городской Думы, руководителей департаментов и управлений администрации Краснодара, представителей ГИБДД и общественности. Программа "Краснодару - столичный облик" рассматривалась как возможный выход из транспортного коллапса."



- Пик общественных дискуссий о перспективе развития краснодарских транспортных артерий пришелся на 2007-2008 годы, когда обсуждалось, актуально ли строительство метро и будет ли выведена за город железная дорога. С тех пор прошло много лет, а генеральная стратегия так и не определена. Министерство транспорта России предлагает пустить по столице Кубани высокоскоростные автобусы, от которых уже отказались даже страны Латинской Америки. Меж тем население растет, автомобилей все больше, и, чтобы эта проблема не переросла из социальной в политическую, ее надо решать уже сейчас, - сказал во вступительном слове Сергей Обухов и спросил, какая сегодня средняя скорость передвижения по городу.

Представитель одной из общественных организаций заметил, что если бы депутаты Госдумы жили не в Москве, а в Краснодаре, то лучше понимали бы его проблемы, в том числе и транспортные.

Средняя скорость передвижения по городу - это то же самое, что и средняя температура по больнице. Ночью на автомобиле можно гонять со скоростью до 200 км/час, а в часы пик - стоять в пробках без движения. Однако директор МУП "КТТУ" Анатолий Панин точно знает скорость, с которой ходят трамваи. Она составляет 13-14 км/час, хотя конструкция трамваев позволяет разогнаться и до 75, да светофоры и остановки не позволяют. Городской электротранспорт не только надежен, но и становится все более современным и комфортным: только за прошлый год была обновлена треть подвижного состава, еще 50 единиц планируется приобрести в 2015 году. При этом длина железнодорожных путей не сокращается, как это происходит в других городах, а что касается троллейбусных линий, то за последнее время протянули 40 км новых.

Начальник городского электротранспорта предложил создать революционную схему городских артерий, чтобы действовать в глобальных масштабах, с опережением, а не "заносить хвосты" и не перемещать проблему пробок из одного района в другой.

Подвижки в этом направлении уже есть, сообщил заместитель руководителя управления транспорта администрации Краснодара Тимур Кушхов. С помощью германского программного комплекса Краснодар станет одним из первых в стране городов, где будет разработана транспортная схема в формате 3D. В программу внесут генеральный план города, графические изображения дорожных и маршрутных сетей, остановки, светофоры, расписание движения общественного транспорта. После чего проведут изучение пассажиропотока и разработают стратегию развития сетей и транспорта на ближайшую пятилетку.

О строительстве метро, которое разгрузило бы центр города, дискутировать можно сколько угодно, но это настолько дорогостоящий проект, что начинать его реализацию бессмысленно. С этим постулатом согласились практически все участники совещания. Есть опасность "разрыть и бросить" - из-за отсутствия финансирования, ведь бюджету города многомиллиардные суммы не потянуть.

Однако для улучшения ситуации на дорогах делается все возможное как в глобальных масштабах, так и "по мелочам", отметил начальник управления по организации дорожного движения администрации города Михаил Жарков. В следующем году начнутся строительные работы по возведению развязки Ставропольская - Старокубанская и Яблоновского моста. Ремонт действующих дорог и строительство новых во всех районах города не прекращается ни на один день. То же можно сказать о подземных переходах и парковках. Порой для сокращения "пробочного" времени достаточно расширить проезжую часть или изменить схему движения, и это по возможности делается. Старые маршрутки-"газели" по городу больше не курсируют, вместо них пришел современный транспорт, все больше предпочтение отдается автобусам большой вместимости, в Краснодар планируется перекинуть также часть "олимпийских".

Однако пересадить всех горожан на общественный транспорт невозможно, как бы этого ни хотелось. Несмотря на долгое стояние в пробках, большинство горожан предпочитает ездить в своих уютных авто с музыкой, кофе и wi-fi. Одни тратятся на оплату парковок, другие оставляют машины в неполюженных местах, и их увозят эвакуаторы. Все это влетает автолюбителям в копеечку, а в трамвай или автобус они все равно не хотят!

Кстати, об эвакуаторах. На круглом столе прозвучала мысль о том, что они все же создают больше помех движению, чем разгружают улицы. В цивилизованном мире для наказания нарушителя достаточно всего лишь прикрепить к лобовому стеклу его машины квитанцию о штрафе. Рано или поздно и мы к этому придем. Как и к тому, что станет возможно передвигаться по городу и быстро, и комфортно.

Лариса Королева
Газета «Краснодарские известия»
2 декабря 2014 г.

мостоятельно занимается организацией дорожной деятельности, в том числе организацией движения. Они самостоятельно принимают эти решения.

По той же улице Северной, когда её посмотрели, были вопросы. Дальше вот Дзержинского, если там не создавать другого направления, опять будет всё стоять. То есть нужно просчитывать эти ситуации. Та же улица Мачуги. На мой взгляд, улицу Мачуги не надо было вообще делать. Зачем там полосу от улицы Фадеева сделали? Сейчас от улицы Благоева до улицы Фадеева транспорт стоит постоянно, который раньше не стоял там.

М.С. Жарков:

– Я же не зря упоминал, что вы нам ещё и трамваи не разрешали пускать.

А.С. Матвеев:

– Ну, трамваи – это отдельно совсем. Все улицы, которые вы закрыли, – это брусчатка. Она раньше не использовалась практически автомобильным транспортом. Когда начались проблемы на Седина, транспорт пошёл туда, потому что ему нужно было как-то проехать.

Это решение правильное, и оно дало положительный эффект. Ну а эти улицы изначально не были проезжими. Транспорт потоком по ним не шёл. Я не буду вдаваться, это отдельная тема.

С.П.Обухов:

– Нам бы надо и общественников послушать. Пожалуйста, кто у нас из представителей общественных объединений?

Александр Михайлович Сафронов, секретарь ГК КПРФ г. Краснодара:

– Я представляю городской комитет КПРФ, и у нас в связи создавшимся транспортным положением в Краснодаре есть что донести до участников «круглого стола». Ситуация с транспортом в Краснодаре на протяжении последних лет постепенно ухудшалась. В общем-то, жители это отмечали, но катализатором многих проблем стали ситуации, которые вот буквально за последний год случились. Это ситуация на улице Северная, изменение движения на некоторых участках города, и граждане стали обращать внимание.

Вот по ситуации с Северной мы получили массу откликов в рамках нашего проекта «Народная приёмная депутата», и по поводу конкретной ситуации и по поводу транспортных городских проблем вообще.

Что людей интересует? Во-первых, обычный рядовой гражданин действительно глобальных проблем транспорта не касается. Его интересует масса новостей, с точки зрения специалистов, частных, но с которыми он сталкивается каждый день. Вот, допустим, по общественному транспорту у нас много просьб по регулярности движения, по поводу качества и состояния транспорта, который выходит на линию.

Элементарный пример: когда я ехал на «круглый стол» по Кубанской набережной, два троллейбуса стояли, сломались. Один под мостом, другой чуть дальше. Бывает. Я никаких претензий вам не предъявляю, тут просто вопрос о том, что волнует людей.

Когда пошёл поток писем, мы начали выяснять, и оказалось, что качественный мониторинг дорожной сети по всему городу, тот, который до граждан доходит, осуществляет компания «Яндекс». Вот это оказалось сюрпризом. Остальные службы могут полностью владеть информацией о дорожной ситуации по городу, но не дают её людям для оценки дорожной ситуации.

Обращения граждан делятся на две большие группы: обращения пешеходов, как участников дорожного движения, и обращения водителей транспорта. Что волнует пешеходов? Их волнует возможность нормально ходить по городу, что обеспечено далеко не везде. Вот элементарный пример: улица Новокузнецкая. Машины паркуются буквально прямо на тротуарах, невозможно пройти, не обтерев бока всех машин. Более того, тут говорилось о новых трамваях, что они будут удобные для инвалидов, но к нам люди с ограниченными возможностями тоже обращаются.

Представьте себе человека в инвалидной коляске, который должен пройти по улице, где тяжело просочиться пешеходу на своих ногах. Это проблема. Человек в инвалидной коляске вылезает на полосу движения и движется в транспортном потоке – вчера наши активисты наблюдали такое на Клары Лучко. Это не очень хорошо, и целый ряд обращений есть.

Что ещё касается обращений пешеходов. Так как вопросы со стоянками есть, у нас в городе много неогороженных стоянок. Большие вопросы по поводу того, что автолюбители, которые приезжают в центр города, бросают свои машины где угодно, в том числе и на детских площадках, перегружают дворы. Нет никаких ограждений.

С точки зрения водителей. Большое количество жалоб на эвакуаторы. Мы мониторили социальные сети, посмотрели обращения граждан, и большая часть людей, которые к нам обращались, с кем мы разговаривали, убеждены в их полной неэффективности. Яркий пример: перекрёсток улицы Красной и переулка Майорского. Работает два эвакуатора. Майорский – одна полоса заставлена, вторая свободна. Хорошо, подъехал эвакуатор, встало всё. Два эвакуатора работает, стоит целая улица. Забрали две машины, и через пять минут они опять там. Эти проблемы как-то нужно решать, потому что люди жалуются, и это затрудняет во многом движение.

Высказывание с места:

– В принципе, правильно проблема поставлена. У нас когда-то была схема блокировки колес. Стоит в неположенном месте автомобиль, подъезжает инспектор, ставит блокираторы на колеса, и никаких эвакуаторов.

А.Е. Матвеев, заместитель начальника отдела дорожной полиции ГИБДД Краснодарского края:

– По инициативе вышестоящих органов МВД это

нужно было тогда вычеркнуть, потому что это якобы развивало коррупцию среди персонала, милийского тогда ещё.

Потом у нас произошла реорганизация, стала полицией, честных людей появилось гораздо больше. Поэтому нужно возвращаться к блокираторам. Эвакуаторы полностью ликвидировать.

Высказывание с места:

– Я бы с вами не согласился. Не нужно никаких блокираторов. У меня есть друзья, которые живут на Западе. И мы с ними поднимали этот вопрос. Они в ужасе от наших пробок. Они говорят, сделайте, как у нас: на стекло квитанцию, штраф бешеный. И через два года эта проблема решится, и будет идеальный порядок. И не надо никаких блокираторов. Работа сотрудника полиции: налепил, записал, в базу внес. А блокираторы не нужны, это частная собственность, не дай бог повредится что-то, проблемы, суды.

С.П. Обухов:

– А у нас это не проблема администрации Краснодар?

М.С. Жарков:

– Нет, это на федеральном уровне.

С.П. Обухов:

– Понял. До 1 января напишу законопроект.

Высказывание с места:

– Вы забыли, что Запад прошел те этапы, которые мы сейчас проходим. У них и блокираторы, и эвакуаторы были. У нас эти квитанции тут же выкинут, скажут: ты мне докажи. Поэтому мы проходим все этапы цивилизационного развития. Если вдруг окажется, что сотрудник ГИБДД эту квитанцию водителю не доставлял, то предусмотреть ответственность десятикратную сотруднику ДПС и всё.

А.М. Сафронов:

– Соответственно, вот что ещё. Я не берусь судить с точки зрения реальной научной обоснованности, то есть экспертное сообщество, им, по большому счёту, виднее. Но многие граждане действительно не понимают, почему многие вещи в организации дорожного движения сделаны так, а не иначе.

Конечно, закон не обязывает проводить публичные слушания, например, по той же выделенной полосе на Северной. Но эти вопросы касаются большого количества людей. Почему бы не спросить их мнение на этот счёт? При этом устроить публичное обсуждение, пусть даже по телевизору. Но чтобы как-то люди были в курсе. Потому что многие люди не понимают, почему здесь сделано так, а не иначе.

Яркий пример: у нас есть пара обращений интересных. По улице Мира на пересечении с Октябрьской и дальше, когда улица Мира идёт в сторону вокзала, – там две полосы, одна выделенная, потом они сходятся в одну, и там пробка. Этого раньше не было. Я сам там езжу, и я раньше проезжал свободно. Сейчас сделали так. Соответственно, сейчас затор.

Почему сделано так, не совсем понятно. Я представитель общественной, в первую очередь, организации, и мне хотелось бы, чтобы с нами советова-

вались. Мы представляем людей, и не только мы. В городе достаточно большое количество общественных организаций и заинтересованных людей, которым интересно, которые готовы к участию.

Мы хотим, чтобы с нами разговаривали, хотя бы о каких-то концептуальных изменениях в этой сфере, которая затрагивает почти всех. 85% людей, по статистике, мы проводили опрос, интересуются проблемами транспорта. Я ещё, кстати, удивился, почему так мало. Должно быть 95%, потому что все так или иначе ездят.

Вот это интересные достаточно проблемы. А в рамках этих проблем с общественностью пока не разговаривают. На самом деле, этот «круглый стол» очень хороший, очень представительный. Это одно из очень-очень редких мероприятий, которые с общественностью по таким важным вопросам имеют место быть. В реальности-то этих мероприятий не много.

С.П. Обухов:

– Спасибо.

С мест:

– Согласен. С общественностью не советуемся, это не совсем правильно.

С.П. Обухов:

– Давайте сделаем поправку, больше надо советоваться.

М.С. Жарков:

– Я хотел сказать, что почаще на сайт администрации города нужно заходить, смотреть новые информационные материалы. Там создан при главе города Совет общественности, который состоит из общественников. Поэтому если вы хотите в нём участвовать, то можете, пожалуйста.

С.П. Обухов:

– У нас ещё два представителя-проектировщика. Евгений Александрович и Владимир Александрович, может быть, вы выскажите свои мнения, суждения, предложения?

Евгений Александрович Чиганцев, НПО «Гео-ИнжПроект», генеральный директор:

– Ну, если позволите, к тому, что уже озвучили, я хотел бы добавить по организации перехватывающих парковок на въездах и совмещённых с транспортными узлами. Если мы посмотрим, то в декабре наш город будет стоять в пробках не только в рабочие дни, но и в выходные дни, потому что со всего края будут съезжаться люди. И если мы организовываем в перспективе дополнительные въезды в город, то хотелось бы, чтобы предусматривались там перехватывающие парковки и сегодня рассматривался вопрос о резервировании земли для этих парковок. Вот только это хотелось бы добавить.

М.С. Жарков:

– Сергей Павлович, прошу прощения, что вклиниваюсь. Я хотел бы, чтобы все присутствующие поняли, что перехватывающая парковка – это целый комплекс действий. И главное действие – это подать то количество общественного транспорта,

которое должно перевезти то количество людей от этой перехватывающей парковки, допустим, в центральную часть города.

А это как минимум 10–12 тысяч человек. Посчитайте, сколько нужно автобусов подать туда, чтобы в период с 7 до 9 часов утра перевезти их в центральную часть города, а где-то с 17 до 19 перевезти в обратном направлении.

С.П. Обухов:

– Автобусы ничего не решат.

М.С. Жарков:

– Автобусы ничего не решат, никакая экономика на этих автобусах не сойдётся. То есть это заведомо затратное мероприятие. И сейчас это просто модное словечко. Да, в определённых местах перехватывающие парковки играют свою роль, но приближённые к каким-либо центрам, которые могут вывезти большое количество пассажиров.

Это как станция метро. Большой поток пассажиров в течение двух часов поглотит станция метро. А подвезти всё это на общественном транспорте... Поэтому сейчас необходимо говорить, что нужно строить в городе метро, потому что перехватывающие парковки без метро никуда не пойдут.

Владимир Александрович Петров, ООО «Глобалпроект», генеральный директор:

– Вопрос по резервированию земель, на самом деле, очень актуален, потому что это мешает развитию дорог. И мы не можем реализовать какие-то решения свои, потому что идёт интенсивная застройка.

Транспортный узел и проектирование транспортных путей всё время остаются где-то позади. Естественно, те проблемы, которые у нас сейчас возникают на застроенных территориях, надо решать. Но самое главное – их надо не допустить на вновь застраиваемых.

Это то, на что хотелось бы обратить внимание. И очень важно при разработке схем транспортных потоков всё-таки учитывать то, о чём говорили вот коллеги: перспективу и нагрузку на то, что будет присоединяться уже к существующим дорогам. Это очень важно.

С.П. Обухов:

– И завершать Законодательное собрание должно, дать напутствие.

С.А. Ендовицкий, депутат ЗСК:

– Я коротко. Очень много всего было сказано. Надо повернуться всё-таки лицом к коммуникациям, дорогам, и думать насчёт красных линий и прочего.

Ну, и что бы ещё хотелось мне добавить. Из то, что сегодня говорилось, особенно мне понравилось выступление Михаила Сергеевича. Он правильно всё сказал, это всё глобально, это всё нужно делать. Мы, к сожалению, живём в таком мире, что вот мы говорим о метро, в 2007 году начали говорить и до сих пор говорим, говорим, а просвета не видно.

И вот правильно молодой человек сказал, что люди живут сейчас, им хочется сейчас. Что тут мож-

но сделать? У меня сразу такие вопросы: почему бы нам эти улицы не расширять? Вот улица Ипподромная, например. Вот она двухполосная, там вечная пробка. Раз в два-три года её делают, хотя рядом пустой кусок земли. Ну давайте её расширим? Давайте потратим немного денег и сделаем хотя бы трёхполосную. Вот о таких вещах надо задумываться, я считаю.

Второе. Мне тоже интересно, я езжу. Раньше машины парковались везде по городу, это было бесплатно. Где захотел, там и встал. Город сделал это за счёт налогов граждан. Потом пришли ребята и сказали: плати. Хорошо, заплачу, начинаю интересоваться. Оказывается, 10% от этого идёт городу, а 90% кладут себе в карман.

Я не против, пожалуйста, ну тогда обяжите построить парковки многоярусные, они же собирают деньги, они живут за счёт этого. Я говорю, что городу тоже нужно задуматься над тем, как зарабатывать деньги. Ну вот строим мы микрорайон, обяжите застройщика построить и стоянки рядом, и школы. Так и городу будет легче. А то город на себя всё взвалил и, понятно, задыхается.

М.С. Жарков:

– Можно, я прошу прощения, по платной парковке прокомментировать, потому что не совсем правильный пример.

С.П. Обухов:

– Михаил Сергеевич, сейчас он закончит, и я вам дам слово.

С.А. Ендовицкий:

– Сегодня «круглый стол» очень полезный, очень нужный, и надо делать такое чаще.

М.С. Жарков:

– Значит, по платной парковке. Ну, во-первых, принцип формирования парковочного пространства. В труднодоступных местах, местах интенсивного движения транспортных средств, в местах массового скопления граждан. Чем больше мы делаем бесплатных парковок, тем больше мы побуждаем людей приезжать на своём транспорте в центральную часть города и оставлять свои автомобили.

Поэтому выход по всему миру найден один: или платный въезд в центральную часть города, или ограничение движения транспорта в центральной части города, или создание платных парковок. Наше законодательство позволяет в настоящее время действовать только по схеме платных парковок. Поэтому город пошёл по пути создания платных парковок, в первую очередь в центральной части города, тем самым упорядочив движение транспорта, потому что у нас 70% трафика кружения автомобилей по улицам центральной части города – это поиск возможности припарковаться.

И ставят автомобили на 5–6–8–12 часов. При платной парковке кошелек не позволяет стоять 8–10 часов. Если ты приезжаешь на работу – пожалуйста, ты можешь заплатить, пусть автомобиль твой 10 часов стоит. Если не позволяет тебе коше-

лёк, садись на общественный транспорт, приезжай, сядь на общественный транспорт и уезжай домой.

Для остальной части жителей города Краснодара у нас оборачиваемость парковочного пространства возросла в 2,5–3 раза. Сейчас среднее время стоянки автомобиля составляет 2,5–3 часа. То есть человек приехал, сделал свои дела, сел в машину и уехал.

Платные парковки оборудуются абсолютно без копейки бюджетных средств. Мы провели конкурс, было три инвестора, мы заключили соглашение с тем, кто предложил наиболее удобные для нас условия. Сейчас мы не вкладываем ни копейки бюджетных средств и строим платное парковочное пространство на территории города. Сейчас уже построено 44 парковки на 2100 машиномест. До конца года будет три тысячи машиномест. А в течение двух-трёх лет – 8 тысяч.

В мире одна фирма, которая специализируется на парковках, французская фирма. Они занимаются подземными парковками. Срок окупаемости подземных парковок составляет 30–40 лет. Но это наследственный бизнес. Что касается многоярусных парковок, ни одна многоярусная парковка у нас не заполнена. У нас «Галерея» в центре города, «Кристалл» в центре заполнены на 50–70%. Все желают встать там, где работают, там, где хочется что-то купить, там, где хочется что-то сделать. Мы проводили мониторинг: в центральной части города, обрамлённой улицами Красноармейской, Северной, Фрунзе и Постовой, под знаками, запрещающими парковку, стояло 35 тысяч автомобилей. Поэтому в любой ситуации, я считаю, правильный выход – строительство и обустройство существующих платных парковок.

А.Д. Леоненко, член Краснодарского отделения КПРФ:

– Но вы отняли у людей, кто живёт там, возможность ставить свои машины.

М.С. Жарков:

– Секундочку. Насчёт тех, кто там живет. У нас есть регламент, предоставление мест резидентам, которые имеют право стоять бесплатно на этих парковках.

Что касается распределения бюджетных средств, сейчас инвестор вложил уже 85 миллионов в обустройство этих парковок. В бюджет перечислено действительно 10%. Но парковки остаются муниципальными. Он сейчас купит эти парковки и передаст их муниципалитету.

Если бы мы вкладывали средства бюджетные, мы бы никогда этих средств не нашли, и у нас бы парковок не было. Тогда бы все говорили, что замечательно, что у нас все парковки бесплатные, хочу в центр города и еду. Но выехать из него будет уже сложно.

А.М. Сафронов:

– Михаил Сергеевич, вопрос тогда по парковкам такой. Пример: улица Одесская. Если с Красной поворачивать на Одесскую, там парковочный ряд машин. Поставили знак платной парковки, ну вроде бы она должна быть платной. На прошлой неделе – я рассказываю реальную ситуацию, которая со мной

произошла, – я поставил машину, вроде как должен заплатить, подхожу к автомату, там табличка, на которой написано, что автомат не работает, заходите на такой-то сайт и т. д. и т. п.

Во-первых, за что брать деньги? Там же ничего не оборудовано, там ничего не поменяли, просто повесили знак. И вопрос второй: вот в Москве система гораздо более продумана, там везде висят камеры, там везде объясняется, как это. Я, например, просто не разобрался, я правда хотел заплатить. Но в итоге я плюнул и уехал. Я хотел заплатить – не получилось.

М.С. Жарков:

– По поводу оплаты, на некоторых парковочных пространствах на автоматах идёт перерегистрация контрольно-кассовых аппаратов, которые вставлены в этот паркомат. В период перерегистрации не может взиматься оплата, поэтому парковка бесплатна. Что касается камер для наблюдения, они предусмотрены, в городе уже работает три автомобиля, на них написано «Городские парковки», они мониторят ситуацию, отслеживают транспорт, стоящий на парковках, с периодичностью 15–20 минут.

Они проезжают, фотографируют и соответствующим образом вводят в базу данных. На всех парковках первые 15 минут бесплатно, и если 15 минут прошло и не поступила оплата, ты уже зафиксирован как нарушитель. Устанавливаются и стационарные камеры, которые будут фиксировать.

Законодательное собрание Краснодарского края приняло дополнение к административному кодексу Краснодарского края, который считает неоплату парковки нарушением, и штраф назначается до тысячи рублей.

Но схема реализации этого закона абсолютно отсутствует. Почему отсутствует? Первоначально отсутствует базовое действие. Это получение информации по зафиксированным нарушителям в базу данных о владельцах транспортных средств. То есть мы эту базу получать не можем. Эта база есть в МВД.

Губернатор написал письмо на руководителя ГУВД с просьбой дать доступ муниципальным образованияам. В настоящее время нас посылают на госуслуги, в госуслугах такого доступа нет. Мы уже пытались и через Минэкономразвития, через мэрию Москвы, но все ведёт к тому, что нужно соглашение региональных органов власти с МВД России, чтобы получить доступ к базе данных для реализации парковочного пространства.

В связи с тем, что парковочное пространство развивается по всей России, вот в этом же законе «Об организации дорожного движения» нужно прописать, или просто внести дополнения в Административный кодекс РФ о предоставлении базы данных уполномоченным структурам муниципального образования для того, чтобы могли они реализовывать функции по взиманию штрафов за нарушение правил парковки.

С.П. Обухов:

– У нас недавно были жаркие дискуссии по одному из таких законопроектов. Всё упирается в закон

о персональных данных. И, по-моему, Москва тоже что-то там просила, им не дали.

М.С. Жарков:

– И буквально ещё одна реплика. Минимальный норматив парковочного места – 15 квадратных метров, норматив офисного места – где-то 10 метров. Норма жилья на жителя Краснодара, если мне не изменяет память, 23–25 квадратных метров. Вот элементарные расчёты. 15 квадратных метров парковка – это в 1,5 раза больше нужно строить парковочных мест, чем офисных помещений. Для того чтобы 20-этажное офисное здание построить и обеспечить парковочным пространством, нужно построить 30-этажное здание парковки. Рядом с домом 20-этажным надо построить 12-ти этажную парковку, чтобы всех обеспечить парковочными местами. Поэтому всех обеспечить невозможно.

С.П.Обухов:

– Поэтому можно просто ограничить продажу автомобилей.

М.С. Жарков:

– Я об этом тоже говорил. Мы продумывали трёхъярусную парковку на Старопольской – Старокубанской. А вообще мы всё равно придём к этому. Мы придём к эстакадам. На второй уровень мы будем выходить, если не ограничим продажу автомобилей.

С.П. Обухов:

– Я так вижу, что в Краснодаре примерно та же самая ситуация, как и в Москве. Но в Москве есть метро. Мы выявили здесь, на «круглом столе», главного виновника наших бед, то есть главного идеолога, который всё тут нам организует и который продвигает все прогрессивные и регрессивные идеи. Это тоже шутка, в которой есть доля шутки. Михаил Сергеевич, я благодарю вас, что вы представили полную картину.

Я так понимаю, что те предложения, которые давали другие специалисты, всё-таки нужно учитывать. Судя по позиции той же ГИБДД, должна быть большая терпимость к их предложениям и к их рекомендациям. Очень много разрозненных предложений и понятно, что их нужно реализовывать.

Мне очень понравились идеи нашего экспертного сообщества из политеха с нашей базовой кафедры. Я рад, что вы за это тоже выступаете. Давайте начнём жить заново и посмотрим, что новая программа по организации дорожного движения нам покажет.

Понятно, что никуда не деться от проблемы хаотичной застройки – она и социальная, и политическая. Я так понимаю, что архитектура не от хорошей жизни даёт соответствующие разрешения. Я понимаю, что от собственной бедности город не приструнивает инвесторов и не заставляет их заниматься соответствующими коммуникациями. Но это тоже глобальный вопрос.

Я очень рад, что всё-таки мы распечатали тему перспективы. Сначала говорят, что не может этого быть, это не стоит обсуждать, потом чешут затылок и говорят, что, может быть, здесь всё-таки что-то есть в этих идеях, а потом говорят, что мы все об этом

твердили. То есть никуда нам не деться от перспективы 20-го, 30-го годов. Куда мы движемся: к метро, к легкорельсовому транспорту, к «Краснодарскому транзиту» или никуда не движемся? Есть собственная идеология развязок, но она глобального решения не даст. Я, как организатор, обязуюсь выработать некоторые рекомендации, которые направлю вместе с материалом, а там уже будем смотреть, как мы их будем реализовывать.

Я также обращаюсь к общественникам. У меня родилась идея, и в депутатской приёмной она уже проработана, – это интерактивный интернет-портал именно для Краснодара. Я переговорил с Федерацией автомобилистов России. Есть такой ресурс «Открытый город» (OpenTown). Они разрабатывают интерактивные предложения. Это теория малых дел, чтобы граждане сами предлагали какие-то решения. Я понимаю, что ГИБДД тоже отчитывается, а я получил отчёт: 600 управленческих решений в год, 350 перенастроек светофоров.

Ну, это объективные проблемы и никуда от них не денешься. Этим нужно заниматься. Я готов привлечь общественность и совместно с Федерацией автомобилистов объявить свой конкурс на лучшее общественное предложение по схеме, по оптимизации дорожного движения Краснодара. То есть на OpenTown будет выложено это предложение, и я хотел сделать презентацию, но уже не буду делать, данного проекта. По крайней мере, ФАР обещает лучшему эксперту, лучшему предложению соответствующие денежные вознаграждения. Я думаю, что мы пригласим и ГИБДД, и Михаила Сергеевича для оценки этих предложений и стимулирования общественной активности, чтобы нам не говорили общественники, что мы с ними не советуемся. Будем советоваться, и я такую площадку для гражданского общества готов создать.

Я признателен и городской Думе и Законодательному собранию, нашим департаментам соответствующим, краевой администрации и городской за обсуждение проблем. Я рад, что мы не политизируем этот вопрос, потому что нам всем нужно решение. Отвечать перед гражданами, избирателями будем все. Они не будут спрашивать, какого цвета у тебя партийный билет. Для нашего избирателя все мы власть. Поэтому я рад и готов к дальнейшему сотрудничеству.

Я вижу, что и диалог возможен. И, кроме того, я считаю, что должно быть как можно больше площадок. Хорошо, что есть общественный совет при главе города. Там тоже есть свои обсуждения. Но никто не мешает собирать там и другие структуры, в том числе и по линии депутатов. Поэтому вот сейчас мы с Законодательным собранием здесь проявили взаимодействие.

Чем больше площадок, чем больше обсуждений, тем меньше криков и недовольств, потому что все будут друг друга слушать и принимать на пользу решения. Ещё раз спасибо, я вас благодарю. Это было очень полезно. Я думаю, что горожане ощутят пользу от нашего нынешнего обсуждения. Спасибо.

Как не допустить транспортного коллапса в Краснодаре

Метро, проект «Краснодарский транзит», скоростные автобусы?



В Краснодаре в рамках проекта «Народная приемная депутата С.П. Обухова» был проведен круглый стол на тему: «Транспортные проблемы Краснодара, пути их решения». Вел заседание круглого стола член Президиума, секретарь ЦК КПРФ, депутат Госдумы С.П. Обухов. В заседании круглого стола приняли участие представители ГИБДД, краевой и городской администрации, депутаты разных уровней, ученые и общественники.

Сергей Обухов: Честно сказать гражданам как будем решать транспортную проблему Краснодара

«Народная приемная» пригласила видных городских экспертов на заседание «круглого стола», чтобы вместе обсудить, как решить транспортную проблему в городе. Причин стратегически, а не только оперативно. Чтобы понять, в каком направлении должны развиваться Краснодар.

В какую бы партию мы не входили, каких бы политических взглядов не придерживались — все понимают, что граждане должны комфортно передвигаться по нашему городу. По данным департамента транспорта, комфортные условия передвижения по городу — это примерно 45 км/час. Сейчас в часы «пик» город стоит, а скорость 7-8 км/час максимальная на протяжении 300 км самых перегруженных трасс Краснодара.

В 2007 году директор департамента строительства Краснодара Олег Вронский оценивал масштаб финансирования для решения городской транспортной проблемы — около 500 млрд рублей. С учетом инфляции эту цифру надо увеличить сегодня в 2-3 раза — примерно один триллион для решения транспортной проблемы Краснодара.

Губернатор Краснодарского края А.Н. Ткачев в ответе на мое обращение изложил свою позицию по решению транспортной проблемы в краевой столице. Я соглашусь с ним в том, что одним из ключевых стратегических направлений должно стать ориентирование населения на приоритетное использование общественного транспорта перед личным автотранспортом.

Пик общественных дискуссий по транспортной стратегии Краснодара был в 2007-2008 годах. Тогда обсуждались проекты «Краснодарский транзит» и «Краснодарское метро». У меня по этому поводу состоялась с губернатором и главой города дискуссия. Прозвучали веские аргументы «за» и «против» такого строительства.

По поводу строительства метрополитена я направлял запросы во все заинтересованные организации. Лично меня не убедила официальная аргументация противников этого проекта. Например, заявляя, что грунты мешают. Но специалисты и эксперты приводят множество подтверждений того, что это абсолютно не препятствие. Шахты глубокого залегания тоже не вопрос, когда начинаешь обсуждать это на экспертном уровне.

У краевой и городской власти пока нет твердой позиции по этому вопросу, поэтому мы договорились с Ткачевым и Еспа-

новым продолжить общественное обсуждение этой темы.

Удивило меня своими намерениями Министерство транспорта РФ: оно планирует для Краснодара совершенно другую стратегию решения транспортной проблемы — латиноамериканские скоростные автобусы. На мой взгляд, нам не стоит у себя в городе применять эти технологии. Даже бедные латиноамериканские страны начали отказываться от такого пути развития и переходят на метрополитен и скоростные трамваи.

Мария побуждает проект «Краснодарский транзит». РЖД по поводу «Краснодарского транзита» занимает просто непримиримую позицию. Каждый раз они мне пишут, что ничего здесь не будет. Заместитель председателя Правительства РФ Дворкович мне ответил, что РЖД не право. То есть получается, что на федеральном уровне тоже нет единого мнения по «Краснодарскому транзиту».

Наша справка

В Краснодаре 430 тысяч единиц транспортных средств, ежедневно в город выезжает (примерно в одно время) 150-180 тысяч автомобилей. Краснодар даже обгоняет Москву по показателю количества автомобилей на одного жителя: 437 авто на одну тысячу жителей (в Москве — 417). Ежегодно общий парк автомобилей увеличивается на 15-20 тысяч автомобилей.

Недавно городские власти провели подсчет: из 10 автомобилей, которые в утренние и вечерние часы едут по городу (в часы пик), только в двух автомобилях было по два и более пассажира, в остальных авто — сидит только один водитель.

Вообще-то к этому в городе очень узкие улицы, в последние десятилетия велось «точечное» строительство, что еще больше усугубило транспортную проблему. По данным УМВД России по Краснодару в 2014 г. численность населения города с учетом миграционных потоков составляла 1 млн 300 тыс. чел.

Федеральные власти обещали начать строительство железнодорожного обхода Краснодара в 2014 году, выделили деньги на эти цели. Но, как сообщил мне вице-премьер Дворкович, от запланированного на 2014 год объема работ выполнено пока меньше, чем на 50%.

Надо построить, как минимум, две линии метро, чтобы разгрузить наземный транспорт. Это 10-12 км. Сколько потребуются на это средств? Мэр называл цифру 1 млрд рублей на 1 км, но, я думаю, это уже устаревшие данные. Сейчас, наверное, 3-5 млрд. В любом случае, даже если на десять умножим, будет 100 млрд. Понятно, что это не однодневные вливания. Но нас в Госдуме 15 депутатов от Кубани, давайте нагружаем нас, мы и дальше будем ходить по министерствам и пробивать эти проекты.

Кстати, в соседнем городе Ростове-на-Дону уже определились со стратегией строительства собственного метрополитена. А ведь Ростов-на-Дону в 2,4 раза меньше по территории, чем Краснодар. Поэтому я настаиваю на том, чтобы вернуться к общественной дискуссии о перспективах решения транспортной проблемы Краснодара.

Мне могут возразить, что на дворе кризис и нет денег. Но кризис пройдет, а историческое время будет упущено. Кстати, мы уже упустили возможность дополнительного финансирования нашей городской инфраструктуры в рамках проекта «Чемпионат мира по футболу 2018 год». Надо признать, что это большая имиджевая потеря для Краснодара.

На мой взгляд, мэрия, решая транспортную проблему, должна определиться с приоритетами. В нашем городе 1600 км дорог, а из них загружены только 350 км, и четкие улицы перегружены. Может быть, всем сконцентрировать внимание на этом?

Надо обсудить: эффективно ли решение по развязке на Старокубанском кольце? Власть вроде бы взялась за реализацию этого проекта, потом отложила. Общественники мне пишут, что это тупиковый путь инвестиций.

Пока эти проблемы не находятся в фокусе общественного внимания. Но только до очередного транспортного коллапса, как это получилось при организации выделенной полосы на улице Северной. Народ крылатом, не разбираясь, и краевую власть, и городскую власть, и ГИБДД. Хотя это решение принимало городской властью без рекомендации ГИБДД и в итоге ситуацию пришлось разгребать губернатору.

Я признателен всем экспертам за готовность обсуждения проблемы. Я рад, что мы не политизируем этот вопрос, потому что всем нам нужно решение. Отвечать перед гражданами, избирателями будем все. Они ведь не спросят, какого цвета у тебя партийный билет. Для нашего избирателя все мы власть.

Чем больше будет площадок для обсуждений актуальных вопросов, тем меньше станет накал криков и недовольств, потому что все будут друг друга слушать и принимать решения на общую пользу. Но самое главное, горожане должны ощутить пользу от обсуждаемых и принимаемых нами решений. Настаиваю: нужно вернуть в центр общегородских общественных дискуссий проблему как не допустить транспортного коллапса в Краснодаре. И здесь сравнить все предлагаемые стратегические решения: метро, (Окончание на 4-й стр.)

Длинные ухабы на улице Длинной

Кто покрывает жуликов и воров?

Вот уже семь лет краснодарцы не добрым словом поминают городские власти из-за состояния дороги на ул. Длинной. Участок дорожного полотна по ул. Длинной от ул. Седина до ул. Володарского был поврежден из-за ремонтных работ еще в 2008-2010 гг.

Но как выяснили депутаты-коммунисты С.П. Обухов и С.К. Лузинов, которые по наказам избирателей разбирались в этой проблеме, нерадивых хозяйственников, воров и жуликов кто-то активно покрывает в мэрии Краснодара.

На запросы депутатов С.П. Обухова и С.К. Лузинова, кто виновник и сколько власти будет терпеть разруху, пришел очередной ответ из прокуратуры края.



Установлено, что дорожное покрытие по ул. Длинной было повреждено в результате выполнения ООО «Региогаз» муниципального контракта (19.12.2008 г.) на выполнение работ по объекту «Реконструкция котельной по ул. Казань № 18 (газопровод)», срок которого неоднократно продлевался. Заказчиком работ выступало муниципальное учреждение «Управление капитального строительства».

В 2010 году ООО «Региогаз» получило в департаменте дорожного-мостового хозяйства администрации МО г. Краснодар заказ на производство земляных работ и разрывы, согласно которому ООО «Региогаз» обязан был восстановить дорожное покрытие проезжей части. Такой ответ признал прокуратор города был дан еще в 2013 году. Однако до настоящего времени в полном объеме дорожное покрытие, как показала проверка, не восстановлено.

Вновь депутаты поднимают на ноги прокуратуру края. Ведь нарушения выявлены, но не устранены. Муниципальные средства выделены, истрачены, а дорожное полотно не восстановлено. Прошло почти пять лет с момента совершения должностного преступления. Установлены ответственные лица. Однако, сотрудники правоохранительных органов так и не предприняли действенных шагов. По сути, покрывается коррупционная деятельность.

Косвенно это признал в последнем своем ответе депутат С.П. Обухов и о. прокурора Кубани Бабаев: «Вопросы законности расходования бюджетных средств на оплату работ, проведенных ООО «Региогаз» по муниципальному контракту от 19.12.2008, в настоящее время являются предметом проверки в порядке ст. ст. 144, 145 УПК РФ. Ранее принятое процессуальное решение об отказе в возбуждении уголовного дела отменено».

Вроде бы ситуацию депутатам удалось сдвинуть с места. В настоящее время МКУ «Служба заказчика» ведется подготовка документации, необходимой для прохождения процедуры муниципальных торгов на выполнение проекта по объекту «Капитальный ремонт ул. Длинной от ул. Саровая до ул. Володарского в г. Краснодаре». Подготовлена и утверждена департаментом архитектуры и градостроительства администрации МО г. Краснодар проектная прорисовка, собраны необходимые технические условия, ведется разработка сметной документации относительно проектно-изыскательских работ.

Между тем, в связи с бездействием должностных лиц управления дорожно-мостового хозяйства администрации МО г. Краснодар, которые длительное время не принимали реальных мер к восстановлению дорожного покрытия, прокуратурой города в адрес заместителя главы администрации МО г. Краснодар внесено представление с требованием устранения выявленных нарушений и привлечения виновных должностных лиц к дисциплинарной ответственности.

Депутат Госдумы С.П. Обухов и депутат Законодательства края С.К. Лузинов держат ситуацию под контролем. Мы проинформируем читателей, когда закончится история с длинными ухабами на улице Длинной.

Иван ЖИЛИЩИКОВ, помощник депутата Государственной Думы С.П. Обухова, представитель «Народной приемной депутата ГД С.П. Обухова».

Как не допустить транспортного коллапса в Краснодаре

Метро, проект «Краснодарский транзит», скоростные автобусы?

КОММУНИСТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ПРОЕКТ НАРОДНОГО МЕТРО В КРАСНОДАРЕ



(Окончание. Начало на 3-й стр.)

проект «Краснодарский транзит» или скоростной трамвай, скоростные автобусы. Власть должна честно сказать гражданам как будет решать транспортную проблему Краснодара.

Александр Евгеньевич Матвеев, заместитель начальника отдела дорожной инспекции ГИБДД края:

«Проводимые городской Администрацией изменения организации дорожного движения не всегда приводят к его оптимизации. Так получилось, например, при выделении полосы для общественного транспорта на улице Северной».

Мы направляли в мэрию свои предложения, но они все сделали по-своему. Мы предупреждали, что все обернется дорожным коллапсом, так как для общественного транспорта изымается на дороге одна полоса, а там их всего — две-три. Надо было прежде продумать и предложить водителям другие приемлемые для них маршруты, но это не было сделано».

Борис Борисович Сухов, заместитель начальника управления по организации дорожного движения Администрации г. Краснодара:

«Надо пустить железнодорожный транспорт в обезд города в рамках проекта «Краснодарский транзит». А на месте железнодорожных путей внутри города построить наземное метро. Ведь у нас железная дорога идет практически во все направления и может активно перевозить население близлежащих районов, которые как раз и создают проблемы на въездах в город в часы пик».

Татьяна Вячеславовна Коновалова, заведующая кафедрой организации перевозок и дорожного движения Кубанского технологического университета:

«Чтобы принять взвешенное решение, надо комплексно рассмотреть систему развития города, создать поэтапный план мероприятий. Например, если мы сейчас сделаем транспортную развязку и к ней не обеспечим подъезд, то эта транспортная развязка работать не будет».

Еще в 70-ые годы XX века один ученый, который занимался развитием и созданием теории транспортных потоков в России, сказал, что «любое локальное мероприятие по организации движения — это не решение проблемы, а перенос ее в другое место». Поэтому даже локальные мероприятия должны проводиться в рамках системы».

Анатолий Павлович Панин, эксперт МУП КТТП:

«Платить существующие дыры — это долго и малоэффективно. Надо взять карту нашего города и в течение месяца

двух сделать новую транспортную схему. Революционную. Пусть эта схема будет затратной, пусть она будет в чем-то противоречить нашим сегодняшним убеждениям. Но надо пустить трамваи там, где их раньше не было, а вместо маршруток запустить троллейбусы и автобусы. Если мы это не сделаем, то так и будем гонять эту проблему шариком по городу. Все-таки нужно глобально что-то менять».

Сегодня трамвай — самый скоростной транспорт в городе. Его средняя эксплуатационная скорость больше 14 км/час. Даже легковые автомобили движутся в городе с меньшей скоростью. И нам надо обратиться к опыту других стран. Например, в Праге трамвай ходит как часы со скоростью 30 км/час, а другой транспорт уступает ему дорогу. Пражане смогли организовать работу общественного транспорта так, что она удовлетворяет всех жителей города».

Олег Владимирович Шишковский, замдиректора департамента архитектуры города:

«Мы планируем с нашими коллегами по транспорту и эксплуатирующими организациями продлить трамвайные пути по улице Московской с выходом на улицу Петра Металликова и в дальнейшем к Ростовской трассе с выходом на Баскетхолл. Мы также планируем продолжить трамвайные пути по улице Красных Зорь в сторону Восточно-Крупинского района».

Тимур Махмудович Кушков, заместитель начальника управления транспорта города Краснодара:

«Наша задача — максимально улучшить передвижение жителей именно в общественном транспорте. У нас есть план развития трамвайного движения: это и создание новых маршрутов, и закупка новых трамваев с кондиционерами, низшим уровнем пола, с системой «говорящий город»».

Но не надо заострять внимание только на трамваях, потому что трамваями у нас перевозится 70% всей численности перевозимых пассажиров. Надо развивать также автобусный и троллейбусный транспорт. В частности, надо переходить от автобусов средней вместимости к автобусам большей вместимости».

Михаил Сергеевич Жарков, начальник управления по организации дорожного движения Администрации города Краснодара:

«Краснодар сегодня на первом месте в нашей стране по показателю количества транспортных средств на тысячу человек. Без принятия чрезвычайных мер через два-три года катастрофа будет неминуема. Мы просто-напросто встанем в транспортном коллапсе».



ПРОЕКТ "КРАСНОДАРСКИЙ ТРАНЗИТ": ДЕНЕГ НЕТ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ НЕ ДОКАЗАНА

Построить отдельные ветки метро в Краснодаре — это реально. Причем, строить метро можно на любых грунтах: и на плавучих, и где угодно. Это, безусловно, улучшит транспортную ситуацию в Краснодаре.

Но как будет финансироваться этот проект? Ведь в каждый километр придется вложить три-четыре миллиарда рублей. А то ведь получится так, что разрывом улицы, а потом не окажется денег. К сожалению, в Краснодаре еще ни один большой проект не был реализован до конца, потому что нет денег».

На сегодняшний день в городском бюджете не хватает средств даже на содержание дорог, не говоря уже о капитальном ремонте, реконструкции и новом строительстве. Краснодар собирает порядка 120 миллионов рублей налогов, из них остается непосредственно в городе порядка 17 миллионов. Вот такая ужасная диспропорция».

Евгений Александрович Чиганцев, НПО "ГеоИнжПроект", генеральный директор:

«В последние годы в нашем городе ведется активное строительство многоквартирных домов, а новые дороги и транспортные развязки, утвержденные градостроительным планом, к сожалению, остаются пока только на бумаге».

Кроме того, отсутствие практики резервирования земель для дальнейшего

городского развития уличной сети приводит к застройке территории, где ранее планировали строительство общегородских магистральных улиц и дорог».

Александр Михайлович Сафронюк, секретарь ГК КПРФ г. Краснодара:

«Я представляю городской комитет КПРФ, и у нас в связи создавшимся транспортным положением в Краснодаре есть, что донести до участников круглого стола. Например, пешеходам не везде обеспечена возможность нормально ходить по городу. Так, на улице Новокузнецкой машины паркуются на тротуарах, невозможно пройти, не обтерев бока всех машин. Еще много не огороженных автостоянок в городе. Автолюбители оставляют свои машины даже на детских площадках».

А вот водители жалуются на работу эвакуаторов. Мы убеждены в их неэффективности. Они создают дополнительные помехи на дороге и только накаляют страсти в обществе».

От редакции: Полная стенограмма «круглого стола» представлена на сайте горкома КПРФ krd-kprf.ru. По итогам заседания депутат Госдумы С.П. Обухов направил в различные министерства и ведомства депутатские запросы по ключевым предложениям. Редакция «Краснодарской правды» будет информировать читателей о реакции этих ведомств».

НАРОДНАЯ ПРИЁМНАЯ ДЕПУТАТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБУХОВА СЕРГЕЯ ПАВЛОВИЧА

«ВОТ ФАКТЫ»: Реально добиться восстановления справедливости легче там, где совместными усилиями интересы жителей отстаивают депутат Госдумы и его добровольные помощники.

Дорогие Краснодарцы!

Действительно, мы все ежедневно сталкиваемся с равнодушием и произволом чиновников и ЖЭКаХашников. Депутат Государственной Думы России обладает немалыми полномочиями, чтобы противостоять этому произволу, но его влияние на исполнительную власть возрастает многократно, если он в работе сможет опираться на своих представителей в многоквартирных домах или жилых кварталах.

Предлагаю всем активным и неравнодушным жителям Краснодара **СТАТЬ НАРОДНЫМИ ПОМОЩНИКАМИ ДЕПУТАТА!**

Выберите по одному официальному представителю от каждого многоквартирного дома и жилого квартала (в частном секторе), и этот добровольный народный помощник будет представлять федерального депутата на данной территории. Ему будет поручено информировать депутата обо всех фактах нарушения прав и интересов граждан. Через него легче будет решить вопросы капитального и текущего ремонта, благоустройства, оказания материальной помощи и другие социально-бытовые проблемы.

НАРОДНАЯ ВЛАСТЬ НАЧНЁТСЯ С ВАШЕГО ДОМА, С ВАШЕГО ЖИЛОГО КВАРТАЛА, С ВАШЕЙ УЛИЦЫ!

Депутат  С.П. Обухов

Собеседование с кандидатами в народные помощники депутата Госдумы ежедневно с 11 до 16 часов, кроме выходных.
Справки по тел. 8 (861) 239-68-75. Электронная почта: sobuhov@kprf.ru.
Адрес головной Народной приёмной депутата Государственной Думы ФС РФ С.П. Обухова (фракция КПРФ): г. Краснодар, ул. Красная, д. 176, кабинет 915.

Краснодарский городской Комитет КПРФ
ул. Вишняковой, д. 69, кв. 59

Краснодарское городское отделение КПРФ
350020, г. Краснодар,
ул. Вишняковой, д. 69,
оф. 59 (остановка трамвая «стадион Кубань»)
Тел./факс
8 (861) 239-68-75
E-mail: kr.kprf@yandex.ru
Личный приём граждан:
каждый последний
пятница месяца
с 10.00 до 14.00 часов

Некоторые итоги от организатора «круглого стола»

28 ноября 2014 г. в Краснодаре под председательством депутата Государственной Думы С.П. Обухова прошел круглый стол на тему «Транспортные проблемы Краснодара, пути их решения». На «круглом столе» выступили со своим видением проблем и их решения 12 экспертов, в числе которых представители МВД и ГИБДД, администрации г. Краснодара, депутаты Краснодарского городского собрания и Законодательного собрания края, заведующая профильной кафедры КубГТУ, руководители проектных организаций. В ходе выступлений и обсуждений экспертами было названо 15 ключевых проблем развития транспорта г. Краснодара и высказано 17 предложений по их решению. Подробный перечень проблем и предложений с указанием высказавших их авторов указан в приложении 1. По высказанным предложениям направлены или готовятся депутатские запросы и обращения.

Ключевой вывод экспертов: если **не принимать экстренных мер, то Краснодару при продолжении нынешних темпов автомобилизации через два года грозит транспортный коллапс.**

В качестве **основных проблем экспертами указаны:**

1. Проблемы законодательства:

- Нужен закон «Об организации дорожного движения», который охватит все проблемы: градостроительные, нормативные, организационные, финансовые.
- Нужны новые ГОСТы на строительство дорог, мы работаем по ГОСТам 20–30-летней давности.
- Нужны меры по ограничению автомобилизации на государственном уровне.
- Нужны поправки в законодательство, позволяющие муниципалитетам иметь доступ к базе данных МВД о нарушителях правил парковки.

2. Проблемы инфраструктуры:

- Нехватка мостов через Кубань и путепроводов через железную дорогу в черте г. Краснодара. Анонсированная развязка на улице Старокубанской без моста через Кубань лишь перенесёт проблему пробок в другое место.
- Нужно ограничить использование в качестве общественного транспорта маршруток, которые только затрудняют решение транспортных проблем.
- Недостаточная комфортабельность общественного транспорта.
- Крайне низкая средняя скорость движения транспорта в городе. В часы пик только трамвай обеспечивает до 14 км/ч.
- Необходимы перехватывающие парковки на въезде в город.
- Краснодар в перспективе нуждается в собственном метро или скоростном легкорельсовом транспорте (ЛРТ).

3. Финансовые проблемы:

- Краснодар собирает 120 млрд руб. налогов, а в городе остаётся лишь 17 млрд, остальное уходит в федеральный центр. В 2005 году на решение транспортной проблемы Краснодара и обеспечение средней скорости перемещения по городу 45 км/ч нужно было 500 млрд руб. В 2015 году эта сумма может оцениваться уже в 1,5 трлн руб.

4. Проблемы взаимоотношений города и частных организаций, участвующих в градостроительстве:

- Застройщики при попустительстве администрации города не обеспечивают должное развитие инфраструктуры застраиваемых территорий.
- Территории, зарезервированные под дорожное строительство и другие объекты инфраструктуры, застраиваются, и администрация города не препятствует этому.
- Частные фирмы присваивают 90% прибыли от платных парковок, оставляя городу лишь 10%.

5. Некоторые проблемы во взаимоотношениях городского муниципалитета и краевых властей:

- недостаточный темп выполнения муниципальными властями постановления Заксобрания края №477-П «О некоторых мерах по повышению безопасности дорожного движения в Краснодарском крае».

Наиболее активными участниками «круглого стола» оказались начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара С.М. Жарков и экс-руководитель МУП «КТТУ» А.П. Панин. Они предложили **целостное видение развития городского транспорта Краснодара** (с различными приоритетами). Остальные участники дискуссии давали предложения по решению более частных транспортных проблем.

Стоит отметить, что среди высказанных мнений было очень мало противоречащих друг другу предложений. Около 90% высказанных на «круглом столе» идей и предложений носят взаимодополняющий характер. Они вполне реализуемы при наличии соответствующей политической воли, организационных усилий и финансирования.

Среди основных прорывных решений, которые могли бы обеспечить решение транспортных проблем города, **почти не было предложений сделать ставку на проект «Краснодарский транзит»**. Большинство участников дискуссии не упоминало эту идею, либо обозначило её как дополняющий, но никак не ключевой проект.

Обсуждались идеи строительства в городе **метро и легкорельсового транспорта (ЛРТ)**. Аргументированно выступил за **приоритетность для Краснодара легкорельсового транспорта (наземного метро)** замначальника отдела по организации дорожного движения администрации г. Краснодара Б.Б. Сухов. Суть его предложения в том, чтобы использовать для создания лёгкого метро уже суще-

ствующие в Краснодаре многочисленные железнодорожные пути, полностью прекратив по ним иные перевозки. Идея может иметь смысл лишь при реализации проекта «Краснодарский транзит», т.е. строительства обходящей Краснодар железной дороги. Таким образом, данная идея лёгкого метро или ЛРТ на базе железнодорожных путей жёстко взаимосвязана с «Краснодарским транзитом», перспективы которого пока не ясны. Очевидно, данный проект всё ещё носит умозрительный характер и нуждается в дальнейших разработках.

При этом явное **большинство участников «круглого стола» поддержали другой приоритет** в развитии Краснодарского транспорта, убедительно обоснованный А.П. Паниным, экс-руководителем «КТТУ», по развитию в городе **обычного трамвайного транспорта и современного автобусно-троллейбусного транспорта**. А.П. Панин озвучил большое число профессиональных предложений о том, как сделать автобусы и трамваи Краснодара комфортными, дать им приоритет при движении, и выстроил очень логичную концепцию городского транспорта.

Первый приоритет – развитие обычного трамвайного транспорта в ущерб автомобильному и всем другим видам транспорта (сегодня в Краснодаре в часы пик трамвай – самый быстрый транспорт).

Второй приоритет – закупка больших комфортабельных автобусов и троллейбусов и вытеснение ими «газелей». Здесь также оправдано приоритетное развитие возможностей движения для общественного транспорта в ущерб личному автотранспорту. Фактически **Панин предлагает нестандартный для современной России путь развития крупного города, более характерный для советских городов: ставка на самый дешёвый и экономичный электротранспорт.**

Надо отметить, что именно у Краснодара есть отличный задел для развития по этому пути: 70 процентов трамвайных путей выделено. За все «реформаторские» годы протяженность трамвайных линий Краснодара не сократилась, как в других городах, а возросла. Трамвайно-троллейбусный парк находится в удовлетворительном состоянии. **При форсировании развития трамвайного сообщения, выделении приоритета трамваям на перекрестках, повышении их скорости Краснодар сможет, по мнению Панина, избежать транспортного коллапса и наладить нормальное движение транспорта даже без строительства метро.**

Определенной альтернативой «проекту Панина» является видение транспортных проблем города руководителем профильного подразделения администрации Краснодара С.М. Жарковым. Предложения Жаркова не находятся в прямом противоречии с предложениями Панина и, очевидно, Жарков настроен на частичную реализацию «проекта Панина», т.е. на развитие трамвайного, троллейбусного и автобусного транспорта.

Однако С.М. Жарков, как видно из его выступлений, не готов сделать столь мощный акцент на этих видах транспорта, как считает необходимым Панин. Жарков видит транспортную модель Краснодара как базированную **на многих видах транспорта, без жёсткого акцента на какой-то один вид**. Он согласен с необходимостью ограничения автомобилизации города и с необходимостью развития общественного транспорта. Но при этом он, считая автомобилизацию неизбежной, уделяет большое внимание созданию платных парковок и другим вопросам развития автомобильного транспорта.

Также Жарков позитивно оценил идею строительства в Краснодаре собственного метро. Фактически «проект Жаркова» – это путь развития городского транспорта, стандартный для большинства крупных российских городов, близкий к той транспортной модели, которая есть в Москве, но с элементами «проекта Панина». Этот проект более органично вписывается в капиталистическую экономику, но является более дорогостоящим, чем «проект Панина». Если решение о реализации в Краснодаре проектов либо метро, либо ЛРТ не будет принято, у города фактически не останется работоспособной альтернативы трамвайному «проекту Панина».

Помимо этого, С.М. Жарков в своих выступлениях дал ряд важных предложений по совершенствованию федеральной законодательной базы в сфере транспорта (постановка и предложения по решению проблем 1.1 – 1.4).

Из более частных решений, которые могли бы несколько улучшить транспортную ситуацию, стоит отметить предложение замначальника отдела дорожной инспекции ГИБДД А.Е. Матвеева по переводу как можно большего числа улиц на одностороннее движение. В этом ряду – предложение С.М. Жаркова сократить ширину дорожных полос в городе до 2,5 м. (как это уже сделано в Китае и Европе), а также предложение депутата ЗСК С.А. Ендовицкого расширять дорожное полотно везде, где это возможно.

Помимо отмеченного выше концептуального расхождения между идеями А.П. Панина и С.М. Жаркова, были противоречия между предложениями Б.Б. Сухова о целесообразности развития в Краснодаре лёгкого метро и предложениями А.П. Панина, который считает, что важнее и дешевле развивать обычный трамвай. Противоречие имеет место в силу того, что лёгкое метро фактически является высокоскоростным трамваем с выделенными на отдельный уровень (надземный или подземный) рельсами. На одновременное развитие обычного трамвайного транспорта и лёгкого метро невозможно. Для этого недостаточно места в городе и недостаточно финансирования.

Также возникли противоречия при обсуждении предложений С.М. Жаркова о развитии в городе сети платных парковок. Жарков, очевидно, поддерживает это решение в силу двух причин: платные парковки ограничивают въезд в центр города и яв-

ляются дополнительной статьёй доходов городского бюджета. Однако представители КПРФ (А.Д. Леоненко) и «Единой России» (С.А. Ендовицкий) подвергли эти предложения критике, с одной стороны, за ограничение права граждан перемещаться, с другой стороны, за то, что прибыль от частных парковок на 90% уходит в карманы к частникам и не служит развитию города.

Спор по проблемам работы эвакуаторов, который вёл представитель КПРФ А.М. Сафронов с представителями администрации города, разрешился уже после «круглого стола». По запросу депутата С.П. Обухова Министерство внутренних дел РФ дало негативное заключение на ряд городских идей в этой сфере.

В целом, можно с уверенностью заключить, что «круглый стол» достиг поставленных целей. Диалог внутри экспертного сообщества и заинтересованных ведомств позволил кристаллизовать ряд общественно значимых идей и предложений. Проработка их на всех уровнях власти, общественная дискуссия позволят не допустить наступления прогнозируемого транспортного коллапса в Краснодаре.

С.П. ОБУХОВ,
депутат Государственной думы Федерального Собрания РФ
от Краснодарского края (фракция КПРФ).

Приложение

Контент-анализ ключевых предложений, высказанных на «круглом столе»

№	ФИО, должность	Проблемы	стр.
1	А.Е. Матвеев, зам.нач. отдела дор. инспекции ГИБДД	При застройке не резервируется земля под дорожное строительство, ранее зарезервированные территории снова застраиваются	15
1	В.А. Петров, директор «ГлобалПроект»		34
2	А.Е. Матвеев, зам.нач. отдела дор. инспекции ГИБДД	Недостаточный темп выполнения муниципальными властями постановления Заксобрания края №477-П «О некоторых мерах по повышению безопасности дорожного движения в Краснодарском крае»	15
3	А.Е. Матвеев, зам.нач. отдела дор. инспекции ГИБДД	Нехватка мостов через Кубань и путепроводов через железную дорогу в черте г. Краснодара	16
3	А.И. Лактионов, депутат Гордумы		23
4	Т.В. Коновалова, зав. кафедрой перевозок и дорожного движения КубГУ	Сомневаюсь, что можно обеспечить скорость движения по городу более 35 км/ч в связи с технологиями перевозки (при том, что ставится цель 45 км/ч). Сейчас лишь один вид транспорта – трамвай – перемещается в Краснодаре со средней скоростью более 14 км/ч, остальные – медленнее.	17
4	А.П. Панин, директор МУП «КТТП»		20
5	А.П. Панин, директор МУП «КТТП»	Сначала инвестор строит жилой массив, а общественный транспорт или не проводится, или проводится намного позже. Так нельзя.	21
6	А.П. Панин, директор МУП «КТТП»	Сегодня маршрутки – «газели» – позор для любого города, неэффективный вид транспорта.	21
6	Т.М. Кушхов, замначальника управления транспорта г. Краснодара		22
7	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Краснодар собирает 120 млрд руб. налогов, а в городе остаётся лишь 17 млрд. При таких диспропорциях нет денег на развитие и содержание транспорта	24
8	С.А. Ендовицкий, депутат ЗСК	90% прибыли от платных парковок идёт в частные карманы, а город имеет лишь 10%	34

№	ФИО, должность	Предложения*	стр.
1	А.Е. Матвеев, зам.нач. отдела дор. инспекции ГИБДД	Переводить улицы на одностороннее движение: это повышает их пропускную способность	15
2	Б.Б. Сухов, зам. нач. отдела по организации дорожного движения администрации г. Краснодара	Сделать объездную железную дорогу вокруг Краснодара, а железнодорожные пути в городе использовать для создания наземного метро, соединяющего Краснодар с пригородами в радиусе 100 км.	16
3	О.В. Шишковский, зам.директора департамента архитектуры г. Краснодара	Трамвайный транспорт – наиболее скоростной и наиболее перспективный. Нужно развивать и продлевать существующие трамвайные пути	18
3	А.П. Панин, директор МУП «КТТП»		20
3	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара		27
4	А.П. Панин, директор МУП «КТТП»	Нужно не просто обновлять трамвайный парк, а закупать современные низкопольные комфортные трамваи с низким энергопотреблением. Когда трамвай будет комфортным, человек сам переседет на него из автомобиля.	21
5	А.П. Панин, директор МУП «КТТП»	Революционное решение: вместо маршруток – автобусы, везде, где можно, – трамваи	21
6	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Нужен закон «Об организации дорожного движения», который охватит все проблемы: градостроительные, нормативные, организационные, финансовые. Такие законы есть в большинстве стран Европы.	24
7	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Нужны меры по ограничению автомобилизации на государственном уровне.	26
7	С.П. Обухов, депутат Госдумы		36
8	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Нужно сокращать ширину полос в городе до 2,5 м., как уже сделали в Китае и Европе.	26
9	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Нужны новые ГОСТы на строительство дорог, мы работаем по ГОСТам 20–30-летней давности.	26
10	Е.А. Чиганцев, директор НПО «ГеоИнжПроект»	Необходимы перехватывающие парковки на въезде в город.	33
11	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Нужно строить метро, и только потом перехватывающие парковки.	34
12	С.А. Ендовицкий, депутат ЗСК	Нужно расширять дороги там, где это возможно.	34
13	С.А. Ендовицкий, депутат ЗСК	Город должен жёстче ставить условия организаторам парковок и застройщикам, более активно облагать их арендной платой и обязательствами по строительству инфраструктуры.	34
14	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Нужно развивать платные парковки, у города на обустройство подземных парковок нет и не будет средств.	35
15	С.М. Жарков, начальник управления по организации дорожного движения г. Краснодара	Нужны поправки в законодательство, позволяющие муниципалитетам иметь доступ к базе данных МВД о нарушителях правил парковки. Это позволит муниципалитетам взимать штрафы и навести порядок с парковками.	35

* многие формулировки предложений также содержат формулировки проблем, на решение которых направлены.

Ответы на депутатские запросы



МИНИСТЕРСТВО
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МВД России)

ул. Житная, 16, Москва, 119049
27.12.2014 № 3/81248

на № _____ от 02.12.2014

О рассмотрении депутатского запроса

Депутату Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации

С.П. Обухову



Государственная Дума ФС РФ
Дата 30.12.2014 Время 12:18
№690789-6 3.21

Уважаемый Сергей Павлович!

Министерством внутренних дел Российской Федерации в пределах компетенции рассмотрены содержащиеся в Вашем письме общественные инициативы участников «круглого стола» по проблемам предотвращения транспортного коллапса в Краснодаре.

Указанные общественные инициативы предусматривают исключение возможности задержания транспортного средства путем его перемещения при помощи другого транспортного средства в специально отведенное охраняемое место в случаях нарушений установленных правил остановки и стоянки. При этом задержание транспортного средства предлагается осуществлять с помощью блокирующих устройств.

Вместе с тем, участниками «круглого стола» не приняты во внимание положения части 1 статьи 27.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, согласно которым меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении применяются в целях пресечения административных правонарушений и, в частности, для предотвращения возможных негативных последствий правонарушений.

Учитывая высокую опасность нарушений правил остановки и стоянки для эффективной организации дорожного движения в городах, представляется, что использование блокирующих устройств окажет отрицательное воздействие на пропускную способность улично-дорожной сети.

Кроме того, аналогичные вопросы неоднократно являлись предметом рассмотрения органов законодательной власти. Так, в Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации на рассмотрении находился законопроект № 590880-6 «О внесении изменений в статью 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», предусматривающий исключение обязательного задержания транспортного средства в случае совершения административного правонарушения, связанного с неправильной остановкой или стоянкой транспортного средства, который 12 ноября 2014 г. был отклонен.

На основании изложенного реализация указанных общественных инициатив представляется нецелесообразной.

Заместитель Министра

В.Н. Кирьянов



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012
Тел.: (495) 626-10-00, факс: (495) 626-90-38
E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

26.04.2013 № СМ-13/4796

На № _____ от _____

Депутату Государственной
Думы Федерального Собрания
Российской Федерации
шестого созыва

С.П. Обухову

Уважаемый Сергей Павлович!

Министерство транспорта Российской Федерации рассмотрело Ваш запрос от 3 апреля 2013 г. № СО-VI/2-1258 о мерах федеральной поддержки по решению проблемы пробок в г. Краснодаре и сообщает.

В границах г. Краснодара проходит автомобильная дорога общего пользования федерального значения А-136 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г. Краснодару» на участке км 0+000 – км 17+878.

В целях обеспечения безопасного и бесперебойного движения автотранспортных средств на данном участке автомобильной дороги за период 2011-2012 годы выполнены следующие работы:

- устройство искусственного электроосвещения на протяжении всего участка автодороги;
- строительство транспортной развязки на км 4+700 с устройством двух надземных пешеходных переходов;
- установка направляющих устройств (катафотов светодиодных) на всех пешеходных переходах автодороги;
- строительство двух светофорных объектов на км 6+140, км 6+802.

В 2013 году заканчивается разработка проектной документации на выполнение работ по капитальному ремонту федеральной автомобильной дороги А-136 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г. Краснодару» на участке км 0+000 - км 3+800.

Выполнение капитального ремонта данного участка автомобильной дороги запланировано на 2014 год после утверждения проектной документации в установленном порядке.

Кроме того, проектом постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)» с учетом продления срока ее действия до 2020 года, внесенным в установленном порядке в Правительство Российской Федерации, предусматривается в период 2016-2020 годов реализация укрупненного инвестиционного проекта «Реконструкция подъездов от автомобильной дороги М-4 «Дон» - от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска к городам» с объемом финансирования в размере 10 000,0 млн. рублей.

В рамках указанных средств будет рассмотрен вопрос о разработке проектной документации на реконструкцию автомобильной дороги федерального значения

Государственное учреждение
Дата 30.04.2013 Время 20:36
№ 271374-6; 3.21

А-136 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г. Краснодару» на участке км 5+000 – км 15+870.

По вопросу выделения средств федерального бюджета на софинансирование строительства (реконструкции) объектов дорожного хозяйства региональной или межмуниципальной собственности, расположенных в г. Краснодаре, Минтранс России сообщает.

В соответствии с Методикой расчета размера межбюджетных субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования, предусмотренных подпрограммой «Автомобильные дороги», условия и порядок их предоставления, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2001 № 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)», межбюджетные субсидии из федерального бюджета предоставляются бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование объектов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, обеспечивающих соединение сельских населенных пунктов с сетью автомобильных дорог общего пользования, а также имеющих общегосударственное или межрегиональное значение, строительство (реконструкция) которых осуществляется во исполнение правовых актов и поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, содержащих указание на их реализацию.

В Минэкономразвития России направлены в установленном порядке предложения по предварительной оценке бюджетных ассигнований из федерального бюджета на 2014-2016 годы на реализацию мероприятий подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», в том числе предусматривающие выделение в 2014-2016 годах дополнительных бюджетных ассигнований в виде субсидий бюджету Краснодарского края в объеме 3 515,0 млн. рублей на строительство мостового перехода через реку Кубань с транспортной развязкой в г. Краснодаре с выходом на автодорогу федерального значения Краснодар - Новороссийск и Республику Адыгея во исполнение поручения Правительства Российской Федерации от 20 января 2013 г. № ДМ-П9-307. Окончательное решение по данному вопросу будет принято Правительственной комиссией по бюджетным проектировкам на очередной финансовый год и на плановый период.

И.о. Министра



С.А. Аристов



ОБЩЕСТВЕННЫЙ ИНТЕРНЕТ ПОРТАЛ

WWW.PROBKI23.NET

КРАСНОДАР: РЕШАЕМ ПРОБЛЕМЫ ПРОБОК ВМЕСТЕ

Портал **www.probki23.net** создан общественными активистами при поддержке КПРФ для того, чтобы мы сообща смогли улучшить транспортную ситуацию в нашем любимом городе.

Как это работает?

Интерактивная карта сайта позволяет каждому краснодарцу – как пешеходу, так и автомобилисту – обозначить волнующую его транспортную проблему в городе и предложить её решение тем или иным разумным образом.

Собрав воедино предложения пользователей **www.probki23.net**, компетентные специалисты выберут наиболее актуальные из них и подготовят соответствующее экспертное заключение.

Затем депутаты КПРФ начинают бомбить официальными запросами городские и региональные власти, а при выявлении нарушений законодательства – правоохранительные органы края.

Если вопрос не удаётся решить на уровне города (региона), депутаты Госдумы от Краснодарского края будут добиваться его решения на федеральном уровне (на окрик из Москвы, как известно, реагируют даже самые безнадёжные местечковые чиновники).

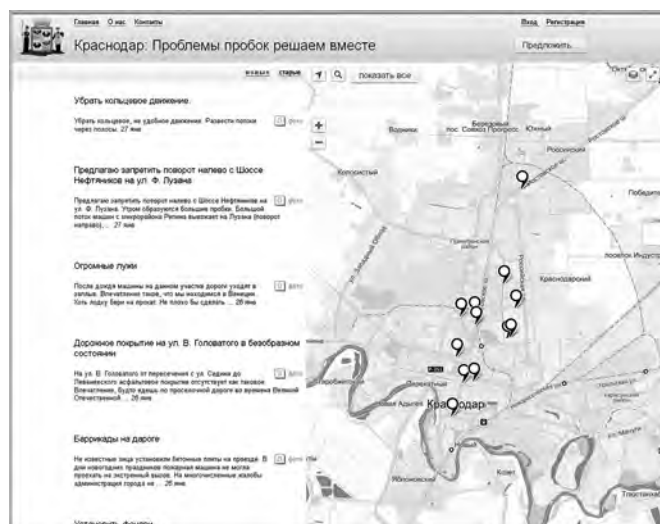
Наша цель – запустить механизм общественной активности, позволяющий краснодарцам почувствовать себя способными своей волей и смекалкой сделать более пригодной для жизни нашу общую среду обитания.

Мы не обещаем быстрого решения любой транспортной проблемы – для этого КПРФ пока ещё не имеет достаточного административного ресурса. Но мы готовы сделать всё от нас зависящее, чтобы совместно с вами реализовать разумные идеи по обустройству Краснодара.

Что ж, за работу, товарищи!

КОНТАКТЫ

Центральная приёмная депутата ГД С.П. Обухова:
г. Краснодар, ул. Красная, д. 176, ком. 915
Контактный телефон: **+7 (861) 259-3415**
Адрес эл.почты: **sobuhov@kprf.ru**



• ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ИМУЩЕСТВА – ПУТЬ К УВЕЛИЧЕНИЮ СОБСТВЕННЫХ ДОХОДОВ МЕСТНОГО БЮДЖЕТА КРАСНОДАРА •

4 февраля 2015 года в Краснодаре состоялся «круглый стол» на тему: «Повышение эффективности использования муниципального имущества - путь к увеличению собственных доходов местного бюджета». Мероприятие проводилось в рамках проекта «Народная приёмная депутата Государственной Думы С.П. Обухова (фракция КПРФ)».

В заседании «круглого стола» приняли участие депутаты Законодательного Собрания Краснодарского края, ответственные работники Администрации муниципального образования город Краснодар, представители городской прокуратуры, Главного управления МВД России по Краснодарскому краю, представители научного сообщества и общественных организаций. Отметим также, что вместе с депутатом Госдумы С.П. Обуховым заседание вели заместитель Председателя Комитета Законодательного со-

Арефьева Елена Николаевна – зам. директора департамента муниципальной собственности и городских земель МО г. Краснодар;

Залуцкий Павел Александрович – зам. начальника УЭБиПК ГУ МВД по Краснодарскому краю, подполковник полиции;

Попов Олег Александрович – Первый заместитель прокурора города Краснодара;

Андриянов Сергей Николаевич – эксперт Государственной Думы;

Ермейцев Игнатий Игоревич – эксперт Государственной Думы;

Стеценко Евгений Юрьевич – начальник отдела комплексных проверок муниципального контроля;

Каленский Павел Валерьевич – руководитель аппарата уполномоченного по защите прав предпринимателей Краснодарского края;

Бирюков Александр Петрович – КубГТУ, профессор;

Рунаева Анна Ильинична – начальник отдела правового управления КубГУ;

Зелинская Мария Владимировна – профессор КубГАУ;

Иванченко Никодим Сергеевич – руководитель местного представительства ОПORA России в г. Краснодаре;

Егорова Милена Юрьевна – Зам. начальника правового управления администрации МО г. Краснодар.



брания Краснодарского края Игорь Бондаренко и депутат Законодательного собрания края Сергей Лузинов.

Участники «круглого стола»

Обухов Сергей Павлович – депутат Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации от Краснодарского края;

Бондаренко Игорь Николаевич – зам. председателя комитета Законодательного собрания края по вопросам имущественных и земельных отношений;

Лузинов Сергей Константинович – депутат Законодательного собрания Краснодарского края;

С.П. Обухов, депутат Госдумы (фракция КПРФ) от города Краснодара:

– Добрый день. Мы проводим наш круглый стол совместно с Законодательным собранием Краснодарского края (ЗСКК). Спикер Кубанского парламента любезно делегировал на наш круглый стол депутатов. Сегодня здесь два человека представляют наш краевой парламент. Бондаренко Игорь Николаевич, заместитель председателя комитета ЗСКК по вопросам имущества и земельных отношений. И Сергей Константинович Лузинов, представляет в ЗСКК комитет по законодательству

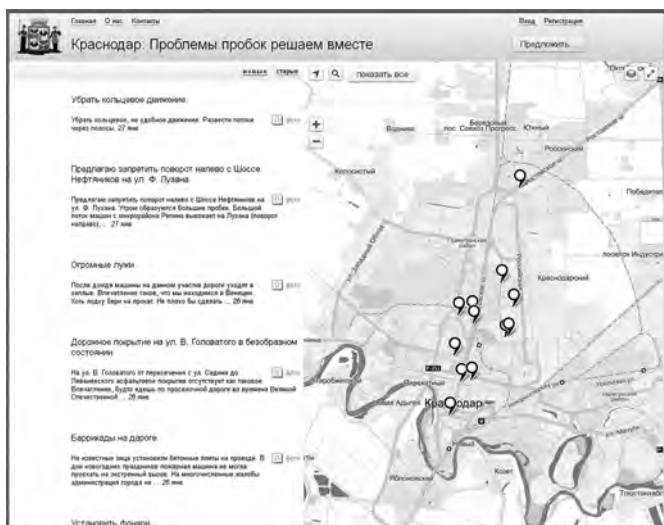
и правопорядку. Мы пригласили сюда широкий круг экспертов и должностных лиц, которые нам помогут прояснить ситуацию.

Напомним еще раз про наш проект «Депутатская приемная». Есть региональные проблемы, есть проекция этих региональных проблем на федеральное законодательство. И мне, как депутату Государственной Думы, который работает в Краснодарском крае, не безразличны те проблемы, которые так и не решаются, в том числе и федеральным центром.

Для более эффективного функционирования и муниципалитета, и региональных органов власти мы с вами проводим второй круглый стол. Вы получили стенограмму предыдущего круглого стола. Я напомним, что ряд поручений и идей, которые были высказаны, уже отработаны, либо реализуются через законодательные инициативы.

Например, если говорить по теме эвакуаторов, я получил однозначный ответ из МВД, подписанный замминистра, что та идея, которая генерировалась на предыдущем заседании, не жизнеспособна. В любом случае, как только соберется материал по этим запросам, которые были направлены по итогам предыдущего круглого стола, то я сделаю соответствующую информацию и ее всем разошлю. Также мы поступим и по итогам нынешнего заседания.

Открыт общественный портал <http://www.probki23.net/>



Мы уже написали запрос в МВД и мэрию с просьбой, чтобы под этот проект нам направили своих экспертов. Кстати, жители Краснодара высказали уже целый ряд предложений. Например, они предложили идею о расширении узких дорог, о транспортном сообщении. Но нам нужна экспертиза этих предложений.

По вопросу эффективности использования муниципальных ресурсов есть определенное интернет-решение. Здесь показывает пример Москва. Но пока оно еще не проработано полностью даже на примере Москвы, где еще только переводится вся информация про муниципальную собственность на интернет-портал, включая аренду, включая договора использования и так далее. Но это вопрос не общественный, это вопрос самого муниципалитета. Желают они открытости или не желают.



Вы получили, уважаемые коллеги, вопросы повестки дня. Еще раз подчеркну, что мы на данных обсуждениях стараемся делать экспертную оценку, чтобы подняться над всеми внутренними политическими пристрастиями, мы должны понимать, что предлагать и что делать, и что улучшать. Это, прежде всего.

С одной стороны, президент нам говорит, что не будет никакого секвестра, а с другой стороны правительство на 10 процентов нам уже урезало бюджет. Но без парламента правительство не имеет права урезать лимиты, и пока мы не приняли никакие поправки в бюджет. Но, тем не менее, уже было заявлено, что 10 процентов расходов будут урезаны.

Вопросы для обсуждения:

1. Качество учёта имущества, находящегося в муниципальной собственности.
2. Прозрачность действующего механизма учёта и оценки имущественной базы муниципального образования.
3. Эффективность управления муниципальным имуществом Краснодара.
4. Резервы доходной части городского бюджета от использования имущества, находящегося в муниципальной собственности.
5. Предложения к законодательным инициативам по укреплению экономической основы местного самоуправления, по стимулированию заинтересованности муниципалитетов в увеличении собственных доходов местного бюджета (в том числе доходов от использования имущества).

Но ведь это странно, потому что наше правительство работает по этой формуле: цена барреля нефти привязано к курсу доллара. Цена все равно крутится вокруг суммы 3600-3700 рублей. И наполняемость бюджета от этого абсолютно не меняется. Население страдает. По сути дела, налоговый маневр, который предприняло правительство, привел к тому, что обесценивание вкладов составило порядка трех с половиной - четырех с половиной триллионов рублей.

Как говорит правительство, «сжигается небольшой жирок у наших граждан». Но общая установка, что мы должны сократить на 10 процентов расходы. Хотя была со стороны президента такая договоренность, что мы не будем пересматривать расходы, автоматического секвестра не будет. Сейчас депутаты разъехались в регионы, через две недели мы опять соберемся и будем разбираться, почему такие лимиты доведены до регионов.

Я сделал такую вводную, чтобы мы понимали, что все это значит в условиях дотационного бюджета Краснодара. Понятно, что это ничего хорошего не сулит. И на прошлом заседании круглого стола представители администрации били тревогу, что федеральный центр оставляет город без налогов, без источников дохода. Так оно и есть. Но сразу оговорюсь, что программные принципы нашей партии: одну треть - федерации, одну треть - региону, одну треть - субъекту. Хотя даже в бюджетном кодексе прописано: 50% федерации и 50% на регион и муниципалитет, но этот принцип не соблюдается.



По теме муниципальной собственности в Краснодаре: сейчас у нас 25 тысяч записей об объектах муниципальной собственности. Это большой объем. Но настораживает сумма в 600 миллионов рублей, которую получает муниципальное собрание за счет неналоговых доходов, за счет использования собственности. Это не та цифра. Если считать, что дает край городу, то должно быть 4 процента. А тут 6 процентов. Возьмем в качестве примера Новосибирск, где представитель нашей партии Анатолий Локоть управляет городом. Они довели эту цифру до 12 процентов.

На мой взгляд, здесь есть два аспекта. Первый вопрос - это вопрос экономии. Да, необходимо экономить, необходимо следить за распространением коррупции, чтобы чиновники не воровали. А второй вопрос - это вопрос роста. С одной стороны надо не допустить разворовывания, а с другой надо понимать, где мы возьмем деньги для бюджета. Я боюсь, что может произойти секвестирование социальных расходов Краснодара.

Понятно, что на этом круглом столе перераспределение доходов между федерацией и субъектами федерации мы не обсудим. Хотя лишний раз высказаться по этому поводу не помешают. В Краснодаре половина доходов - это использование имущества. В других субъектах федерации, да даже по Южному федеральному округу - это порядка 80 процентов. Здесь мы выпадаем из общей тенденции.

Нужно создавать условия, чтобы муниципалитет этим занимался. И ключевой момент - разработка критериев эффективной работы для муниципалитетов. На федеральном уровне эта проблема не разрабатывается. Насколько эффективно мы используем муниципальную

собственность? Как я уже сказал, в реестре 25 тысяч позиций. Но оказалось при первом анализе, и это подтвердила прокуратура, что неправильно учитывается собственность.

Мне показалось странным, что театр «Премьера» владеет в Тихорецком районе пахотными землями. Это что же Волочкова в свободное от репетиций время пашет на тракторе?

Может быть, мне помогут мои коллеги, но я как федеральный депутат, так и не смог понять, сколько же стоит наш муниципалитет: какая собственность, какой объем, какая ее оценка? Я пытался и через налоговую службу получить ответы по земле. Они мне не сообщили, во сколько у нас она оценивается.

Какие объекты у нас в собственности - это известно, а операцию сложения никто не провел. Но, может быть, это только до меня эта информация не дошла, или я, как депутат, не разобрался. Публичная оценка активов, на мой взгляд, сегодня является серой дырой. Я готов поддержать вашу идею на законодательном уровне, чтобы был ежегодный доклад о состоянии имущества муниципального образования. Наверняка это поможет при обсуждении бюджета, при обсуждении эффективности оценки работы муниципальных образований за определенный период. Но это все же не отменяет эффективной оценки муниципальной собственности и эффективного управления муниципальной собственностью. Передаю слово представителю департамента собственности.



Е.Н. Арефьева, заместитель директора департамента муниципальной собственности и городских земель МО г. Краснодар:

— Сергей Павлович, вы абсолютно верно озвучили цифру количества зданий, сооружений и так далее, которые на сегодняшний день находятся в муниципальной собственности. Это 25800 единиц. Но помимо этого у нас еще есть линейные объекты протяженностью 4 миллиона 776 тысяч 789 метров. В реестре числятся также жилые помещения, которые еще не исключены из нежилого фонда. Помимо этого у нас еще в собственности числятся земельные участки под детскими садами, которые нам передало Министерство обороны. Их 179 на сегодня. Также у нас в реестре числятся муниципальные унитарные предприятия в количестве 377 единиц, кото-

рые также имеют имущество хозяйственного ведения. Транспортные средства и другое движимое имущество, которое отнесено к особо ценному.

По всем позициям первоначально остаточная стоимость (но она не является рыночной стоимостью) - 31 миллиард 196 миллионов 393 тысячи. Это объекты недвижимого имущества: здания, строения, сооружения. Остаточная стоимость 25 миллиардов 510 миллионов 950 тысяч. Линейные объекты - это еще 4 миллиона 734 тысячи. И остаточная стоимость 3 миллиона с небольшим.

Основополагающие факторы, влияющие на снижение поступлений в местный бюджет доходов от использования муниципального имущества

3.Отсутствие стратегического и программно-целевого подхода к управлению муниципальной собственностью

4.Неэффективность используемых форм и инструментов управления собственностью, как следствие доминирования ситуативного подхода, присутствия коррупциогенных факторов



Что я хочу сказать по линейным объектам: у нас очень много бесхозяйственного имущества, которое необходимо выявлять, ставить на учет, признавать на него право, создавать и пополнять базу имущества, которое у нас сдается в аренду ресурсоснабжающим предприятиям, за что в бюджет поступает арендная плата. Но это очень большая и кропотливая работа. И проблема эта по всей России.

Почему так происходит? Потому, что в определенные годы много сетей строилось кооперативным способом. У тех, кто создавал это имущество, сейчас нет возможности передать это в установленном порядке.

Мало кто заинтересован в том, чтобы собирать техническую документацию, платить свои деньги за это имущество и передавать его городу. И это дополнительные расходы для бюджета: мы должны заказывать техническую документацию, ставить на учет и только потом признавать право. Это очень длительный и кропотливый труд. Что касается учета имущества по городу, то я не соглашусь с тем, что эта работа ведется нами некачественно. У нас есть специальная база с информацией по всем объектам, которые числятся.

Много проблем разных из-за изменений законов в 1991 году, когда, например, дороги передавались актом приема-передачи. И из-за этого сейчас у нас не проинвентаризованы старые дороги. У нас на учете стоят только новые дороги, которые уже построили, и это часто нам ставят в вину.

Также одна из проблем - это инвентаризация деревьев. Если у нас в собственности есть, например, сквер, то в описании будет написано, какие деревья там произрастают, каких пород, в каком количестве. Но деревья вдоль дорог, лесные массивы у нас не проинвентаризованы.

С.П. Обухов:

– Но прокуратура говорила и мэр Краснодара Евланов, что в прошлом году деньги на инвентаризацию были выделены, а в этом году из-за экономии бюджета уже нет.

Е.Н. Арефьева:

– Да, и поэтому сейчас мы не можем провести полную инвентаризацию, только если привлечем работников округов, где имеются массовые насаждения, на добровольных началах. Ежегодно у нас в городе проводится инвентаризация всего имущества. Все структурные подразделения администрации, все пользователи имущества (будь то безвозмездное пользование, будь то аренда) - все они предоставляют информацию об имуществе, которое у них находится на балансе, либо на балансовом счете, если это безвозмездное пользование.

Они предоставляют карточки реестров, а мы все это отражаем в учете. Все изменения, которые касаются муниципального имущества, такие, как выбытие, списание - все это всегда отражаются в учете, все это согласуется с исполнительным органом, что необходимо по законодательству. Такая работа ведется.

На тот год плановое задание было 2 миллиарда 126 миллионов 126 тысяч рублей. Это от всех доходных частей работы департамента: аренда имущества, продажа имущества, аренда земельных участков.

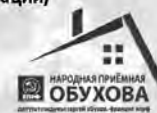
По всем пунктам у нас за тот год перевыполнение по всей доходной части. Плановое задание было 2 миллиарда 226 миллионов 126 тысяч рублей, а по факту в бюджет было получено 2 миллиарда 287 миллионов 4072 рублей. На каждый год департаменту ставится плановое задание. В доходную часть пишется сумма, которую необходимо выполнить. И по этому поводу мы ежемесячно даем отчет. А в конце идет у нас годовой отчет, который мы предоставляем главе.

Пути решения

Направление в представительный орган МСУ и публикация в СМИ ежегодного доклада местной администрации о состоянии имущества муниципального образования.

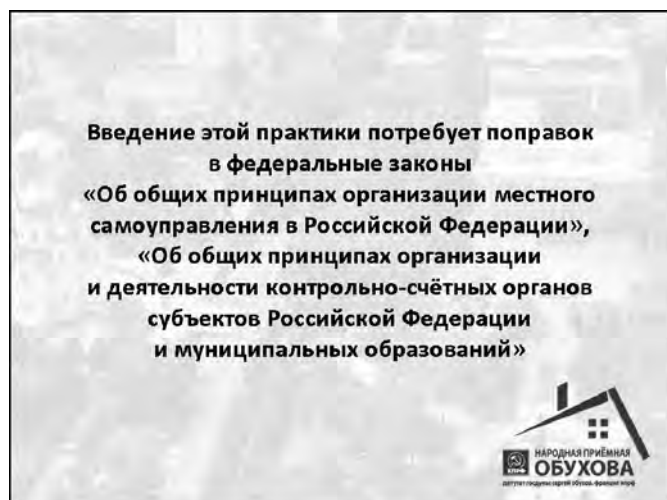
Обязательное заключение контрольно-счётного органа муниципального образования на ежегодный доклад местной администрации о состоянии имущества муниципального образования.

Оценка, данная администрации за качество управления муниципальным имуществом, должна учитываться при рассмотрении и утверждении отчёта главы муниципального образования (руководителя местной администрации) в представительном органе – т.е. стать одним из критериев этой оценки.



По аренде земли, могу сказать на сегодняшний день, заключено 10300 действующих договоров. По земельным участкам мы заработали 473 миллиона 830 тысяч рублей. Плановое задание было 465 миллионов. Это аренда земли. Еще раз повторяю, что у нас 10300 договоров аренды земли и земельных участков на сегодняшний день. Есть у нас, конечно, и проблемы в плане неплатежей. Но здесь ведется большая работа по подаче судебных исков и работа комиссии по муниципальному

ципальной собственности, которые приглашают должников и ведут с ними постоянную работу. Постоянно проводятся встречи и составляются акты сверки.



С.П. Обухов:

– Евгений Юрьевич Стеценко, какая ваша точка зрения на поднятые проблемы?

Е.Ю. Стеценко, начальник отдела комплексных проверок муниципального контроля:

– Поднятые проблемы, конечно, волнуют муниципальные образования. Разрешите, немножко рассказать, чем в принципе занимается наше управление. Наша задача - осуществлять муниципальный земельный контроль на территории города Краснодара. Вторая наша задача - это осуществлять контроль в области использования объектов муниципальной собственности: тех самых объектов, которые переданы в аренду юридическим лицам, предпринимателям. Если говорить о проблемах в этой области, то они, безусловно, присутствуют, и их достаточно много.

В цифрах я не готов сейчас озвучить, сколько у нас выявлено нарушений в области земельного законодательства. Их достаточно много. На начальном этапе мы стараемся эти нарушения максимально пресекать. Конечно, существует взаимодействие с органами муниципального земельного надзора в части самовольного занятия земельных участков. Рассматриваем, привлекаем к административной ответственности лиц, которые нарушили законодательство. Параллельно мы выявляем и пресекаем нарушения правил землепользования при застройке. Эта проблема очень актуальна и болезненна для города.

С.П. Обухов:

– А вы по ваши масштабы сможете сказать?

Е.Ю. Стеценко:

– На данный момент у нас около 500 исковых заявлений. Мы сейчас говорим не о частных земельных участках, где люди нарушают что-либо, например, возводят какие-то сооружения, поднимают уровень земельного участка и так далее. Нет, здесь имеются в виду конкретные огрехи: это многоквартирные дома, административно-офисные здания. Есть также пробле-

ма, вызванная достаточно долгим принятием судебных решений.

С.П. Обухов:

– У меня в общественной приемной большое количество жалоб в связи с самовольной застройкой. Люди жалуются, что посреди частного сектора вырастают дома.

Е.Ю. Стеценко:

– Мы отрабатываем каждую такую жалобу, но проблема усугубляется.

С.П. Обухов:

– А какой может быть механизм борьбы с этим? Можно ли усилить ответственность за такие нарушения?

Е.Ю. Стеценко:

– По статье 222 ГК РФ, самовольная постройка подлежит сносу. Однако, у судебных инстанций есть возможность узаконить этот объект. А вот увеличить ответственность для виновных лиц крайне тяжело...

Когда мы замечаем незаконный объект на стадии закладки фундамента и тут же подаем в суд, то, как правило, когда суд начнется, объект уже будет возведен. А дальше может быть принято решение о сносе, а там живут люди. Но ведь люди не виноваты, что у них оказался такой нерадивый застройщик.



О.А. Попов, первый заместитель прокурора города Краснодара:

– Эффективность использования муниципального имущества - это та проблема, которая, на наш взгляд, является одной из наиболее актуальных не только с точки зрения на доходную часть бюджета, но и с целью сокращения незапланированных расходов, сокращения коррупционных проявлений, своевременного решения социальных проблем. Учитывая то, что бюджет города Краснодара на сегодняшний день носит программный характер и имеет достаточно большой дефицит, то этому вопросу в настоящем году будем уделять повышенное внимание.

Если говорить о состоянии законности в данной сфере, то мы можем сказать, что определенные недостатки у нас здесь есть. В качестве примера приведу то, что в прошлом году нами выявлены случаи исполь-

зования муниципальной собственности с ненадлежащим образом оформленными документами и попытки преступных посягательств на некоторые объекты муниципальной собственности. Только в том году были возвращены деньги с шести объектов муниципально-го пользования в бюджет города.

Сергей Павлович, отвечая по этому театру. Был ликвидирован филиал, который осуществлял хозяйственную деятельность. Это конкретный результат практики. Эта земля была передана соответствующему муниципалитету на территории.

Один из наиболее актуальных вопросов - вопрос использования бесхозяйственного имущества. Если мы решим эту проблему, то сможем пополнить бюджет, а также решим различные социальные вопросы.

Несоответствия в реестре муниципальной собственности

2. Объект недвижимого имущества, являющийся муниципальной собственностью, передан в аренду юридическому лицу, а связанный с ним земельный участок (так же находящийся в муниципальной собственности) в аренду тому же арендатору не передан (имущество числится за казной и договором аренды не обременено).

75 объектов

Возможные причины (последствия):

сознательное уклонение от взимания арендной платы за пользование земельным участком (бюджет не получает плату за аренду земельного участка).



Второе, мы видим и серьезные проблемы, которые у нас возникают при взыскании арендных платежей за использование имущества. Несмотря на то, что работа эта ведется, по нашим данным, на 1 января задолженность за муниципальное имущество выросла практически в 3 раза.

Хотелось бы пожелать, чтобы контроль был системный. Он не должен основываться на каких-то обращениях граждан, не должен основываться на требованиях прокурора. Важно использовать системный мониторинг муниципального имущества земельных участков. Если это будет, то мы сможем своевременно выявлять факты самовольного строительства на начальной стадии, и тогда у нас не будет вопросов, связанных с обманутыми дольщиками. Мы сможем выявлять здания и сооружения, которые кем-то самовольно захвачены и используются без документов. Спасибо, что дали высказаться и хочу сказать, что со стороны органов прокуратуры на данные вопросы будет обращено повышенное внимание.

П.А. Залуцкий, заместитель начальника УЭБиПК ГУ МВД по Краснодарскому краю, подполковник полиции:

– В настоящее время руководство Министерства внутренних дел, руководство управления министерства по Краснодарскому краю акцентировало внимание в связи со сложившейся экономической ситуации

в стране на углубленную и более тщательную работу, связанную с освоением бюджетных средств. Эта работа ведется на постоянной основе. По итогам января уже выявлено 47 преступлений.

Буквально неделю назад выявлен факт серьезного коррупционного посягательства. При получении взятки в сумме 300 тысяч рублей был задержан один чиновник. В настоящий момент решается вопрос о возбуждении уголовного дела. Также ведется работа, связанная с преступлениями по хищению земли.

Большой вопрос возникает к некоммерческим садоводческим товариществам. Большое внимание также уделяется самовольному строительству. Здесь мы очень много взаимодействуем с управлением муниципального контроля администрации. Понятно, что есть сложности, связанные, в том числе и с судебными разбирательствами. В целом работа ведется, проблематику видим. Нацелены на продолжение этой работы и улучшение результатов.

Несоответствия в реестре муниципальной собственности

3. Передача земельного участка, находящегося в муниципальной собственности, в оперативное управление муниципальному автономному учреждению (МАУ), явно несоответствующему целям деятельности данного учреждения и/или виду разрешенного использования (категории земель) земельного участка.

45 объектов

Возможные причины (последствия):

прослеживается долгосрочная коррупционная схема по выводу земельного участка из муниципальной собственности в случае сознательного банкротства МАУ, взыскания имущества по суду в случае наличия кредиторской задолженности / организация нецелевого использования земельного участка, незаконного фактического пользования третьими лицами / неэффективное использование муниципальной собственности.



С.П. Обухов:

– А как вы можете оценить тенденцию в целом по вашему ведомству?

П.А. Залуцкий:

– Ситуация в целом аналогична прошлому году.

С.П. Обухов:

– Слово нашим экспертам. Сергей Николаевич преподает в нашем университете муниципального управления. Какой ваш взгляд со стороны?

С.Н. Андриянов, эксперт Государственной Думы:

– Не совсем со стороны, мы уже год занимаемся этой проблематикой. Тут уже говорили о низких показателях неналоговых доходов бюджета. Нельзя с моей точки зрения к неналоговым доходам относить доходы, получаемые в виде арендной платы с земельных участков, находящихся в муниципальной собственности. Речь идет о собственном имуществе муниципалитета, которое зарегистрировано в реестре муниципальной собственности.

Об этом говорим мы, когда заявляем, что у нас по всем доходам 670 миллионов, включая аренду, доходы и так далее.

И вот здесь есть вопросы, потому что на самом деле

доля низкая, как раз о которой говорил Сергей Павлович. Если губернатор Ткачев говорит, что нужно искать резервы, то, на мой взгляд, как раз разница между 6 процентами у нас - в Краснодаре - и 12 процентами в других городах как, например, в Новосибирске, вот это и есть те самые резервы.

Нам надо определиться с точками роста. Чтобы была база для анализа.

Несоответствия в реестре муниципальной собственности

4. Нежилое помещение явно коммерческого назначения необоснованно не сдается в аренду (не передается в хозяйственное ведение / оперативное управление), а числится за казной муниципального образования.

Возможные причины (последствия): **74 объекта**

незаконное фактическое пользование третьими лицами вне договора аренды / неэффективное использование муниципальной собственности / бюджет несет необоснованные расходы, связанные с текущим содержанием имущества казны.



Обозначу четыре позиции. Множество объектов необоснованно закреплены за казной Краснодара, в то время как имеется фактический пользователь, на которого ложится бремя расходов по содержанию имущества. Здесь, конечно, речь не идет об упущенных доходах, а необоснованных расходах бюджета. Но и не ясно, поскольку данные в реестре об основании предоставления объектов в пользование (на момент общественной экспертизы) отсутствовали, то возникает вопрос, на каком основании это пользование осуществляется? Уплачиваются ли арендные платежи? А это уже вопрос бюджета, его доходов. Либо это ошибка, либо халатность. Просто устранение этих ошибок будет полезно для казны.

Пример: помещение, длительное время занимаемое ОАО «Росгосстрах» на ул. Карасунская. Оно числится в реестре муниципального образования, а в строке балансодержатель – ноль. Выяснилось, что договор действительно отсутствовал. Надо отметить, что после нашего запроса по поводу именно этого объекта было представление прокурора.

Понятно, что казна муниципалитета - это своего рода временный отстойник, в котором имущество должно находиться в то время, пока не находится в оперативном управлении или хозяйственном ведении. Но время нахождения в казне не может быть бесконечно, если имущество не передается по целевому назначению в аренду или пользование (опять же с возложением расходов). То есть, очень смущает длительное нахождение в казне Краснодара и без указания на текущего пользователя, того имущества, которое в принципе не может содержаться без постоянного обслуживания. Пример: дамбы, плотины, КТП, ТП и т.д. Это уже вопрос эффективного решения вопросов местного значения, а в отдельных случаях – и безопасности.

При этом за казной числится не один десяток объек-

тов, пользователь которых не обозначен. Иными словами, часть объектов муниципальной собственности, составляющих муниципальную казну муниципального образования город Краснодар, пустуют, т.е. не используется в целях решения вопросов местного значения, других вопросов, отнесенных федеральным законом к ведению муниципального образования, не сдаются в аренду в целях увеличения собственных доходов местного бюджета, а финансовую нагрузку по текущему содержанию этого имущества необоснованно несёт бюджет города Краснодара. Это большая группа нежилых помещений (на первых или цокольных этажах жилых домов), ряд отдельно стоящих зданий. Речь может идти о миллионах рублей, упущенных в бюджет.

Например, помещение по улице Кирова, дом 2. Пустое помещение, которое раньше занимала строительная компания.

Мы ищем дополнительные возможности для роста и снижения издержек. Мы заинтересованы, чтобы бюджет Краснодара пополнялся.

Органом, осуществляющим управление муниципальной собственностью, неоднократно нарушался отраслевой принцип. Так, имущество, предназначенное для решения конкретного вопроса местного значения (имущество, носящее целевой характер, установленный вид разрешенного использования), передавалось МУПу, закреплялось за КУ или БУ, при отсутствии в положениях их уставов соответствующих видов деятельности.

Несоответствия в реестре муниципальной собственности

5. Нежилое помещение свободного назначения необоснованно не сдается в аренду (не передается в хозяйственное ведение / оперативное управление), а числится за казной муниципального образования.

Возможные причины (последствия): **565 объектов**

незаконное фактическое пользование третьими лицами вне договора аренды / неэффективное использование муниципальной собственности / бюджет несет необоснованные расходы, связанные с текущим содержанием имущества казны.



Пример, МАУ Краснодарское творческое объединение «Премьера» и земли с/н в Тихорецком районе. Эффективно, в ряде случаев, где просматривается эта схема, можно говорить о наличии признаков коррупции. Там, где коррупция – там, однозначно, потери бюджета. Это, конечно, не вся проблематика, связанная с управлением собственностью. Коллеги, еще меня, уверен, дополнят.

Но уже из этого напрашивается вывод: указанные недостатки, и как следствие, бюджетные потери – результат отсутствия регулярного системного контроля со стороны органов муниципального контроля, в первую очередь – Контрольно-счетной палаты. Я имею в виду отсутствие комплексных (а не точечных), полноформатных контрольных мероприятий.

Тогда бы депутатам, администрации, правоохранителям была бы видна вся проблематика качества управления имуществом муниципального образования город Краснодар. Мой вывод – это не «наезд» на КСП, а констатация факта, что у КСП отсутствует общественный и административный (законодательный) заказ на проведение плановых (ежегодных) контрольных мероприятий в сфере оценки качества управления муниципальным имуществом.

В этой связи поддерживаю идею о необходимости представления в представительный орган власти и публикации в СМИ ежегодного доклада администрации о состоянии имущества муниципального образования. Считаю, что доклад должен публиковаться одновременно с заключением на него Контрольно-счётной палаты муниципального образования.



Т.е. введение этой практики может потребовать не только поправок в Устав муниципального образования, но и в федеральные законы «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» и «Об общих принципах организации и деятельности контрольно-счётных органов субъектов Российской Федерации и муниципальных образований».

Должна быть прописана роль депутатского корпуса, общественных институтов, таких, как общественная палата, профессиональные сообщества предпринимателей, оценщиков и т.д. при рассмотрении ежегодного доклада о состоянии муниципального имущества.

По моему мнению, оценка за качеством управления муниципальным имуществом должна учитываться при рассмотрении и утверждении отчёта главы муниципального образования (руководителя местной администрации) в представительном органе. Т.е. стать одним из критериев оценки.

В завершение еще один аспект, связанный с неполной прозрачностью механизмов управления муниципальной собственностью и извлечения доходов для городского бюджета. Возьмем отчисления от прибыли муниципальных предприятий, остающиеся после уплаты ими прибыли. В 2014 году решением Гордумы 16 социально значимых предприятий освобождены от обязанности отчислять 25% прибыли в доход местного бюджета. В этой связи возникает группа вопросов, на

которые мы не имеет пока ответа.

- Если перечень определяет список из 16 предприятий, следует ли понимать, что остальные 21 МУП не являются социально значимыми? Как это может быть, если в силу закона все МУПы создаются исключительно для решения вопросов местного значения, т.е. выполняют часть публичных функций, действуют в интересах граждан?

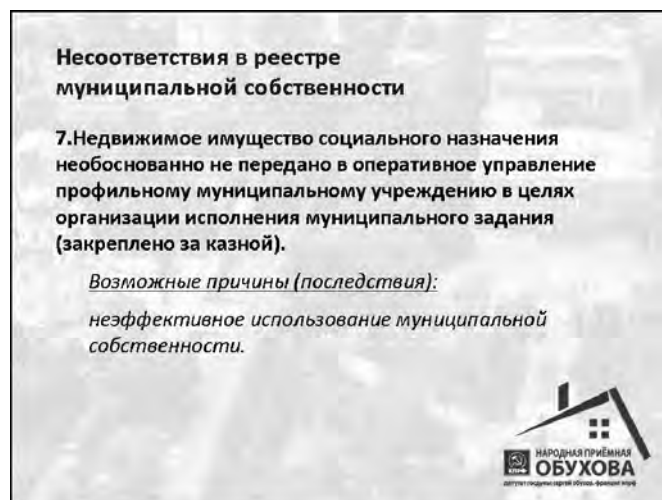
- Закрытым остается экономическое обоснование такого решения, чем компенсируются потери бюджета?

- Кто из чиновников решил, что совокупные отчисления от прибыли МУПов в размере всего 2 миллионов рублей в городской бюджет, это достаточно?

- И последний вопрос в этой части: на какие цели направляются МУПами «недоотчисленные отчисления» от прибыли и кто контролирует целевой характер этих расходов?

Все, что сказано выше – тема для отдельного экспертного и депутатского исследования. В любом случае, важно установить, исключают ли критерии «социально значимого» МУПа, описанные в 7 разделе «Положения о порядке управления и распоряжения объектами муниципальной собственности муниципального образования город Краснодар» коррупционную составляющую, а само решение – интересам муниципального образования?

Представляется, что систематическая, а там, где нужно - точечная работа по устранению «недостатков» в работе с муниципальным имуществом, могла бы привести – даже в краткосрочной перспективе - к 2-х кратному увеличению собственных доходов муниципального образования от использования муниципального имущества.



С.П. Обухов:

– Дополнит Игнатий Игоревич. Он программист и специалист как раз в этой сфере.

И.И. Еремейцев, эксперт Государственной Думы:

– Я бы хотел дополнить Сергея Павловича и Сергея Николаевича в вопросе реестра муниципальной собственности. В прошлом году нашими специалистами был получен доступ к базе данных имущества города

Краснодара. Елена Николаевна считает, что база данных ведется хорошо и лучше, чем в других муниципальных образованиях. С этим я, скорее всего, соглашусь. Сам факт существования этой базы и работы с ней – это хорошо.

И я отмечу недостатки, которые сразу бросаются в глаза. Что нами выявлено. Мы осуществляли выборку по семи пунктам. Первый пункт: отдельные земельные участки, расположенные под объектами муниципальной собственности, не включены в реестр муниципальной собственности. Таких объектов 1220. Возможные причины - сознательное невнесение в реестр или право муниципальной собственности на земельный участок не оформлено.

базе он не предусмотрен. Оплата идет, в договоре все это указано.

И.И. Еремейцев:

– Мы не видим всей картины, и это как раз то, о чем говорил Олег Александрович, мы не можем подходить системно к решению проблемы. Возможная причина - сознательное уклонение от взимания арендной платы за пользование земельным участком (бюджет не получает плату за аренду земельного участка).

Третий пункт, передача земельного участка, находящегося в муниципальной собственности, в оперативное управление муниципальному автономному учреждению (МАУ), явно несоответствующему целям

деятельности данного учреждения или в виду разрешенного использования (категории земель) земельного участка. Это 45 объектов городской собственности.

Возможные причины - прослеживается долгосрочная коррупционная схема по выводу земельного участка из муниципальной собственности в случае сознательного банкротства МАУ, взыскание имущества по суду в случае наличия кредиторской задолженности, или организация нецелевого использования земельного участка, незаконного фактического пользования третьими лицами, или неэффективное использование муниципальной собственности.

Четвертый пункт, нежилое помещение явно коммерческого назначения необоснованно не сдается в аренду (не передается в хозяйственное ведение и оперативное управление), а числится за казной муниципальной собственности. Таких 74 объекта. Причины (последствия) - незаконное фактическое пользование третьими лицами вне договора аренды, или неэффективное

использование муниципальной собственности, или бюджет несет необоснованные расходы, связанные с текущим содержанием имущества казны.

Пятый пункт, нежилое помещение свободного назначения необоснованно не сдается в аренду (не передается в хозяйственное ведение и оперативное управление), а числится за казной муниципального образования. Таких 565 объектов.

Причины (последствия) - незаконное фактическое пользование третьими лицами вне договора аренды, или неэффективное использование муниципальной собственности, или бюджет несет необоснованные расходы, связанные с текущим содержанием имущества казны.

Шестой пункт, недвижимое имущество, требующее постоянного специального обслуживания, необоснованно закреплено за казной, не передано в хозяйственное ведение и оперативное управление муници-



Публикация стенограммы «круглого стола» на сайте KPRF.RU

Е.Н. Арефьева:

– В защиту могу сказать, что данная база началась вести недавно. И да, сейчас это проблема. Но мы эту базу постоянно совершенствуем.

И.И. Еремейцев:

– Второй пункт, объект недвижимого имущества, являющийся муниципальной собственностью, передан в аренду юридическому лицу, а связанный с ним земельный участок (также находящийся в муниципальной собственности) в аренду тому же арендатору не передан (имущество числится за казной и договором аренды не обременено). Зафиксировано порядка 75 таких объектов муниципальной собственности.

Е.Н. Арефьева:

– В арендном блоке этот расчет ведется, а в нашей

пальной специализированной организации, не сдано в аренду. Таких 353 объекта.

Причины (последствия) - ненадлежащее исполнение полномочий по решению вопросов местного значения в части организации эффективного содержания, обслуживания, эксплуатации специализированного имущества, предназначенного для решения вопросов местного значения.

Седьмой пункт, недвижимое имущество социального назначения необоснованно не передано в оперативное управление профильному муниципальному учреждению в целях организации исполнения муниципального задания (закреплено за казной). Таких объектов около 15. Причины (последствия) - неэффективное использование муниципальной собственности.

С.П. Обухов:

– Спасибо, Игнатий Игоревич. У нас есть еще эксперты, и потом нам нужно подводить итоги. Слово Игорю Николаевичу.

И.Н. Бондаренко, зам. председателя комитета Законодательного собрания края по вопросам имущественных и земельных отношений:

– Мы уже говорили о том, какие проблемы существуют с муниципальным имуществом. Их, действительно, огромное количество. Много имущества, которое у нас есть, находится в аварийном состоянии и его невозможно эффективно использовать для того, чтобы получить доходы. Но есть, на мой взгляд, такой эффективный инструмент, который увеличит эту базу муниципальных помещений.

Мы видим, что у нас сложились перекосы: количества жилья достаточно много, а инфраструктуры, которая должна обслуживать население, ничтожно мало. На мой взгляд, можно в этой нише попробовать найти какое-либо решение. И для застройщиков это будет интересно. Сейчас, в период кризиса, снижение этой арендной платы может быть для них хорошим стимулом. Я говорю именно об увеличении базы муниципальной собственности, с которой потом будет возможность у города извлекать выгоду.

На сегодняшний день, после изменений в налоговом кодексе с 1 января 2015 года отменен налог под многоквартирными домами. В итоге мы получили сильнейший перекося. Все частники платят этот налог в полном объеме. Все «малоимущие», которые живут в домах бизнес-класса, решили, что они не должны платить. Плюс к этому подключилась Москва с Московской областью и Питер. Наши большие города решили освободить от налогообложения. Уникальная ситуация сложилась.

В итоге получилось, что налог на землю и налог на имущество, а это два основных местных налога, которые на 100% идут в наши бюджеты, отменены. Удар

бюджету нанесен колоссальный. Если смотреть по Краснодару, то до трех миллиардов рублей – это выпадающая сума. По Краснодарскому краю эта сумма доходит до 9 миллиардов рублей. Была громадная работа сделана за 4 года по оформлению земли под квартирными домами по Краснодару. Мы уже процентов 70 оформили.



Где деньги лежат 19 февраля 2015 — Общество



На минувшей неделе в Краснодаре прошел круглый стол по теме «Повышение эффективности использования муниципального имущества – путь к увеличению собственных доходов местного бюджета». Встреча за круглым столом прошла в форме конструктивной и живой дискуссии, и, забегая вперед, заметим, что многие из его участников не показали потраченного времени. Тема оказалась настолько актуальной и дискуссионной, что интерес к мероприятию проявили и законодатели, и представители исполнительной власти, и руководители правоохранительных органов. В работе круглого стола приняли деятельное участие: депутат ГД Сергей Обухов, депутаты ЗСК Сергей Лукин и Игорь Бондаренко, представители прокуратуры, МВД, краснодарского еиус, администрации города Краснодара, аппарата уполномоченного по защите прав предпринимателей, общественных организаций. Сергей ОБУХОВ, депутат ГД РФ: – Мне, как депутату Государственной Думы, который работает в Краснодарском крае, не безразличны те проблемы, которые не решаются, в том числе и федеральным центром.

Рекомендуем:



«Новая газета Кубани» о «круглом столе»

Работа колоссальная, затрачены деньги из бюджета, наведен порядок, поставлено все на учет, начиная с детских площадок. Стали за землей следить, люди к этому привыкли. А сейчас говорят, что платить никто не будет. Вот все руки и опустили. Особенно это актуально для поселений типа Тимашевска, где население проживает компактно. 10% населения живет в многоквартирных домах и налог не платит, а остальное сотысячное население платит. Вы о каком хотите услышать социальном спокойствии? Здесь надо срочно принимать решение.

Или давайте посчитаем выпадающие доходы, а их подсчитать можно моментально, так как почти вся земля была оформлена, и субсидируйте нас из федерального бюджета. Но такой путь не решает проблему. Второй вариант, внести поправки в налоговый кодекс и разрешить этот налог взимать. Но там тоже много тонкостей, такие как закреплять налог не за жильцами, а за квартирами в виде кварплаты. Другого момента здесь нет.

Еще хотелось бы поговорить по наполнению бюджета сельских поселений. Мы считаем, что надо переходить на систему уплаты налога с физических лиц по месту проживания или прописки работника. Механизм есть абсолютно прозрачный – это наш пенсионный фонд.

Мы можем спокойно расписать деньги по каждому поселению. Получается не логично: работает человек в Краснодаре, получает доход в Краснодаре, налог весь

уходит в Краснодар. А сам проживает где-нибудь еще. Он там пользуется всеми социальными льготами, больницей, школой, садиком. Нагрузку социальную несет это место, а деньги получает Краснодар. И надо определиться, как мы это будем делать. Согласитесь, что это не логично. Это касается и других крупных городов.

Третий момент, мы вышли с инициативой, которая касается земельного контроля. Надо увеличить штрафы с 5 тысяч рублей за нецелевое использование земельного участка, а ввести в виде процента кадастровой стоимости и посмотрим, что потом будет происходить. Наша инициатива уже принята, в Госдуму мы ее отправили: поддержите, посмотрите. Тогда у нас нормально заработает земельный контроль. Мы сейчас пишем новый закон. Вы посмотрите его. Там будут серьезные изменения. Землеконтролем, например, нельзя будет заниматься без согласования с прокуратурой и со всеми федеральными органами. Там очень серьезная работа и закончим мы ее к сентябрю месяца.

Теперь что касается муниципалитетов. У нас дома не сдаются в эксплуатацию, следовательно, нет налога на имущество. Нам необходимо продумать механизм, чтобы муниципалитет смог определить самостоятельно ориентировочную стоимость объекта, дать эту сумму в кадастровую палату, в налоговую, и по этой сумме уже начислять налоги.

Еще серьезный вопрос, который стоит перед муниципалитетами – это работа с теми договорами, которые заключены на землю под индивидуальное жилищное строительство. Сейчас налоговый и земельный кодекс предусматривает повышающую ставку. Но к кому это применяется? Да ни к кому! На этом наполняемость бюджета процентов на 20-30 можно увеличить. И это не просто как штраф идет, а это стимул к застройщикам, чтобы они выполняли те договоры, которые подписали. Эта наша с вами работа, которая на данном этапе не выполняется.

Так же необходимо оставить в государственной собственности те предприятия, которые не мешают конкуренции. Надо смотреть, потому что в каком-нибудь сельском поселении государственным предприятием может быть даже парикмахерская. Настолько разные у нас муниципальные образования, разные поселения.

Что касается Краснодара. Сейчас ввели понятие комплексного межевания земельного участка по кварталам. Мы проводим эту работу, очень интересная тема. И если она нормально пойдет, мы снимем практически все вопросы по спорам. Также будет возможность собственнику выкупать соседние резервные участки. А это дополнительное поступление денег в бюджет.

Ну и мы, конечно, поставим на учет все наши дороги, все места общего пользования. Впереди глобальная серьезная работа, которая будет стоить много денег. К этому готовьтесь. Земельный кодекс полностью изменился и, с 1 марта, там порядка 10 категорий, которые смогут бесплатно и безвозмездно получать земельные участки. Плюс мы рассматриваем сейчас закон, который дает право предприятиям, в зависимости от успешного выпол-

нения критериев, безвозмездно получать участки для того, чтобы они увеличивали налогооблагаемую базу и создавали рабочие места. Если эти критерии выполняются, пожалуйста, получай участок и работай. Фактически, после этого пустых участков у нас не останется.

С.П. Обухов:

– Спасибо. В завершение хочу поблагодарить особенно представителей муниципалитетов. Елена Николаевна, вы внесли серьезную осмысленность в нашу работу и показали куда двигаться. Игорь Николаевич, за идею о том, чтобы те, кто платит подоходный налог, платил его по месту жительства – мы голосовали в еще декабре прошлого года в Государственной Думе. Но не будем сводить политические счеты и уточнять, какая партия его «забодала».

Я считаю, что эта идея продуктивна. Хочу сказать спасибо Законодательному Собранию Краснодарского края. У меня 22 законодательные инициативы за прошлый год. Из них 9 одобрило Законодательное Собрание Краснодарского края. И диалог доходит у нас до Государственной Думы. Но там, к сожалению, ваши коллеги так не считают. Только три закона было принято.

Я не первый раз наблюдаю, что очень много разумного идет от ЗСКК. По поводу той законодательной инициативы – вернувшись в Москву, я обязательно проверю, в каком она состоянии и как она прошла через комитеты, тем более что этот комитет возглавляет представитель нашей партии. И, если не будет большого сопротивления Администрации президента, то мы все примем.

По другим предложениям. Я думаю, что мы наберем не пять и даже не семь предложений по повышению эффективности. Я уже приводил пример интернет-портала департамента городского имущества со сведениями, какое имущество есть в собственности в городе и каково его функциональное назначение. Причем, имущество, которое сдается городу в аренду и которое передано в безвозмездное пользование. Этот интерактивный сервис, который дает возможность обратной связи и повышается вопрос прозрачности.

Я написал уже соответствующий вопрос в мэрию Москвы, чтобы получить необходимый опыт и программное обеспечение. Мне кажется, что Краснодар исходя из того реестра муниципальной собственности, по той базе, вполне готов к такой же открытости, как и Москва.

Мы все заинтересованы в увеличении доходов бюджета. Тем более, что впереди грядут трудные времена. Надо искать резервы для пополнения бюджета. В том числе резерв здесь. Правоохранительные органы свою работу делают, вмешиваться мы здесь не будем, но будем стимулировать. Я согласен с ключевым выводом: вопрос в системности. Будет системность – будет больше доходов в муниципальном бюджете и больше возможностей для реализации социальных функций.

Всем спасибо.

Выводы и предложения

4 февраля 2015 г. в Краснодаре под председательством депутата Государственной Думы С.П. Обухова прошел круглый стол «Повышение эффективности использования муниципального имущества – путь к увеличению собственных доходов местного бюджета Краснодара». В работе Круглого стола приняли участие 15 экспертов, в числе которых представители профильных департаментов администрации города Краснодара, представители МВД и прокуратуры, депутаты Законодательного собрания края, специалисты из КубГТУ и КубГУ, представители предпринимательского сообщества. В ходе выступлений и обсуждений экспертами было сформулировано более 25 основных проблем г. Краснодара при учете и содержании муниципальной собственности, а также при управлении ей и предложено 10 мер различного характера по их решению. Подробный перечень проблем и предложений с указанием высказавших их авторов указан в приложении 1.

В качестве основных проблем экспертами указаны:

1. Проблемы учета собственности:

1.1. Значительная часть собственности г. Краснодара **до сих пор не прошла инвентаризацию**. Часть этой собственности формально бесхозна. Это коммунальные сети без технической документации необходимого уровня, деревья в лесных массивах и у дорог и др. Старые дороги и земельные участки также нуждаются в инвентаризации.

1.2. Не понятна **реальная стоимость имущества Краснодара**. Остаточная балансовая стоимость не отражает ее рыночную цену.

1.3. Не хватает **прозрачности** при управлении собственностью, возможности гражданам и заинтересованным структурам регулярно получать отчеты о состоянии собственности города.

2. Проблемы управления собственностью:

2.1. Отсутствие общих (по всей России) критериев работы муниципалитетов по управлению собственностью, отсутствует нормальная система мониторинга эффективности этой работы.

2.2. Предоставление в аренду зданий без договора аренды прилегающего земельного участка.

2.3. Содержание городским бюджетом объектов коммерческого назначения без их использования или сдачи в аренду.

2.4. Длительное содержание на счету муниципалитета непрофильных активов, а также переда-

ча МУПам и др. активов, не соответствующих их профилю.

2.5. Откровенные нарушения закона, сделки по ненадлежащим образом оформленным документам и т.п.

2.6. Пассивность контрольно-счетных органов по обнаружению нарушений.

2.7. Медлительность судебных решений о признании незаконными самозахватов территории и незаконного строительства.

2.8. Часть собственности находится в аварийном состоянии и не может быть использована для получения бюджетом прибыли. Ее содержание превратилось в расходную статью.

3. Проблемы налогового законодательства, распределения налогов по разным уровням и проблема доходов бюджета:

3.1. Ожидается секвестр бюджетов всех уровней и меры вынужденной экономии.

3.2. Очень малая часть налогов г. Краснодара остается в муниципалитете Краснодара.

3.3. Отмена налога на землю и налога на имущество для многоквартирных домов лишает г. Краснодар 3 млрд. руб. в год дохода.

3.4. Краснодар получает более низкие доходы от своей собственности, чем другие города.

3.5. Спорное решение об освобождении в 2014 г. 16-ти (из 37) краснодарских МУПов от налогов в городской бюджет.

3.6. Несправедливое распределение налогов между муниципальными образованиями: житель платит налоги по месту работы, а получает социальные услуги – по месту проживания.

Как можно видеть, проблемы, представляющие третью группу, т.е. связанные с налогообложением и общим уровнем доходов бюджета, отчасти, не имеют прямого отношения к муниципальной собственности, а, отчасти, порождены проблемами из первых двух групп. Поэтому, ключевыми проблемами управления муниципальной собственностью Краснодара являются именно проблемы, собранные в первых двух группах.

Наиболее активными участниками «Круглого стола» стали депутат Госдумы С.П. Обухов, эксперты Государственной думы С.Н. Андриянов и И.И. Еремейцев, зам. директора департамента муниципальной собственности и городских земель г. Краснодара Е.Н. Арефьева и зам. председателя комитета Заксобрания Краснодарского края по вопросам имущественных и земельных отношений И.Н. Бондаренко.

С.П. Обухов, С.Н. Андриянов и И.И. Еремейцев большую часть своих выступлений посвятили формулировке проблем в сфере муниципальной соб-

ственности Краснодара. В большинстве других выступлений также чаще звучали формулировки проблем, чем возможные пути их решения. В целом, число озвученных на Круглом столе проблем в несколько раз больше числа озвученных предложений по их решению.

Пожалуй, единственным системным решением, которое позволит улучшить управление муниципальным имуществом, является **построение системы непрерывного мониторинга дел в этой сфере и обеспечение прозрачности информации** об имуществе и сделках по нему. В рамках реализации этого подхода С.П. Обухов и его коллеги по Госдуме предложили по примеру Москвы открыть интерактивную базу данных о муниципальной собственности Краснодара, доступную гражданам, и в обязательном порядке ежегодно публиковать отчеты о состоянии городской собственности. Эти отчеты должны сопровождаться заключением контрольно-счетных органов и учитываться при назначении нового руководства города.

Прозвучавшие не раз предложения усилить работу Контрольно-счетной палаты и Прокуратуры по надзору за управлением имуществом города вряд ли к чему-то приведут, т.к. не обозначены механизмы их реализации.

Наибольшее число предложенных на Круглом столе решений (50% предложений) касаются порядка и размера взимаемых налогов и штрафов, а также распределения налогов между бюджетами различных уровней. Поскольку **большая часть этих предложений в той или иной мере затрагивают интересы и сферу компетенции федерального центра**, рассчитывать на скорые продвижения в их реализации не приходится.

Лишь немногие из прозвучавших предложений касаются оперативных мер по управлению имуществом, которые могут быть сразу реализованы. Эксперты Госдумы С.Н. Андриянов и И.И. Еремейцев предложили стройную концепцию по управлению муниципальным имуществом. Наряду с мерами по прозрачности и доступности информации они предложили **не обременять казну содержанием непрофильных активов**. Как только у любого здания или помещения коммерческой направленности появляется постоянный пользователь – имеет смысл продавать ему используемый им объект. Объекты технической инфраструктуры (теплосети, плотины и проч.) должны по возможности быть переданы на баланс профильных организаций и предприятий. Уменьшение общего числа муниципальных объектов упростит управление ими и снизит коррупционные и техногенные риски. В рамках этой концепции муниципалитет, кроме основных активов, обеспечивающих его функционирование, имеет в собственности лишь временно бесхозные объекты до постановки их на баланс новым хозяином. Все эти объекты в обязательном порядке сдаются в аренду, принося

прибыль бюджету. Данная модель является эффективной моделью управления собственностью в рыночной экономике.

Другой взгляд на муниципальную собственность предложил зам. председателя комитета Заксобраний Краснодарского края по вопросам имущественных и земельных отношений И.Н. Бондаренко. Его модель больше похожа на «политику государственного протекционизма». Бондаренко призвал «оставить в государственной собственности предприятия, не мешающие конкуренции». Эта линия **явно противоречит** предложениям КПРФ и экспертов Госдумы С.Н. Андриянова и И.И. Еремейцева.

Стоит отметить, что представитель ЗСКК И.Н. Бондаренко в своем выступлении на круглом столе высказывался о проблеме муниципальной собственности не только применительно к Краснодару, но и применительно к другим муниципалитетам края. Возможно, наибольшую ценность его предложения по активному участию муниципалитета в хозяйственной жизни имеют для малых поселков и сельских поселений.

Также И.Н. Бондаренко призвал **снизить арендную ставку на землю**, привлекая этим застройщиков и расширяя налоговую базу. Данное предложение должно быть внимательно изучено.

В целом, можно заключить, что данный круглый стол положил начало важной общественной дискуссии и позволил четко обозначить основные проблемы использования муниципальной собственности в городе и, в целом, проблемы наполняемости городского бюджета. Однако, стоит признать, что пока проблем больше, чем решений. Из характера обсуждения можно предположить, что очевидные решения законодательного характера будут стопориться на федеральном уровне, а местные чиновники будут всячески саботировать попытки наладить честное и прозрачное управление городской собственностью.

Экспертное сообщество по данной проблеме не сформировано. Общественного контроля нет. Вероятно, некоторые из специалистов по данной тематике из «заинтересованных» учреждений сами вовлечены в цепочки недобросовестных сделок и оказывают нелегальные «консультации» или прямое содействие фирмам-нарушителям законодательства для извлечения теми прибыли из городской собственности в ущерб бюджету. Но эта гипотеза требует проверки со стороны правоохранительных органов.

Сами же правоохранительные органы пока действуют по данной проблеме разрозненно, фиксируя лишь частные, а не системные нарушения законодательства.

Прошедший круглый стол «Народной приемной депутата С.П.Обухова» - это первая попытка общественного аудита в столь деликатной сфере как управление муниципальной собственностью. Именно здесь идин из ключевых резервов пополнения городского бюджета и решения острых социальных проблем Краснодара.

Некоторые проблемы, требующие первоочередного решения

№	ФИО, должность	Проблемы	стр.
1	С.П. Обухов, депутат ГД	Грядущий секвестр бюджета на федеральном, региональном, муниципальном уровнях на 10% и необходимость поиска источников доходов для выполнения социальных обязательств	48
2	С.П. Обухов, депутат ГД	Малая часть собираемых налогов остается в муниципальном образовании, а собираемость оставляет желать лучшего	49
3	С.П. Обухов, депутат ГД	Краснодар получает более низкие доходы от своей собственности, чем другие города	49
4	С.П. Обухов, депутат ГД	Отсутствуют критерии работы для муниципалитетов (по всей России), отсутствует нормальная система мониторинга эффективности работы по управлению муниципальной собственностью	49
5	С.П. Обухов, депутат ГД	Не понятна реальная стоимость имущества города Краснодара. Перечень есть, оценки стоимости - нет.	49
6	С.П. Обухов, депутат ГД	Непрофильные активы. Театр "Премьера" владеет в Тихорецком районе пахотными землями	49
6	С.Н. Андриянов, эксперт ГД		53
7	Е.Н. Арефьева, зам.директора департамента муниципальной собственности и городских земель г. Краснодара	Много бесхозного имущества. Его нужно выявлять, делать техническую документацию, ставить на учет, признавать право. Прежде всего, это коммунальные сети, сооруженные ранее кооперативами.	50
8	Е.Н. Арефьева, зам.директора департамента муниципальной собственности и городских земель г. Краснодара	В 1991 г. многие дороги передавались городу по упрощенной процедуре и не прошли нормальную инвентаризацию. Сейчас на учете стоят только новые, построенные дороги	50
9	Е.Н. Арефьева, зам.директора департамента муниципальной собственности и городских земель г. Краснодара	Деревья вдоль дорог и в лесных массивах - также не проинвентаризированы (в отличие от деревьев в скверах)	50
10	С.П. Обухов, депутат ГД	В прошлые годы город выделял деньги на инвентаризацию имущества, а в 2015 г. из-за экономии - не выделил	50
11	Е.Ю. Стеценко, начальник отдела комплексных проверок муниципального контроля	По крупным нарушениям правил землепользования и застройки (многоквартирными домами, офисными помещениями) лежит около 500 исковых заявлений	51
12	Е.Ю. Стеценко, начальник отдела комплексных проверок муниципального контроля	Медленное принятие судами решений по незаконной застройке. Пока иск доходит до рассмотрения в суде, объект уже построен	51
13	О.А. Попов, первый зам.прокурора г. Краснодара	Есть случаи использования муниципальной собственности по неправильно оформленным документам, преступные посяательства на собственность	51
14	О.А. Попов, первый зам.прокурора г. Краснодара	Задолженность за муниципальное имущество за 2014 г. возросла почти в 3 раза	52
15	С.Н. Андриянов, эксперт ГД	Множество объектов необоснованно закреплены за казной Краснодара, в то время как имеется фактический пользователь, которому было бы оправдано передать эту собственность. Несколько сот таких объектов	53
15	И.И. Еремейцев, эксперт ГД		55
16	С.Н. Андриянов, эксперт ГД	Часть имущества передается в пользование с нарушением профильного и отраслевого принципа МУПу (КУ, БУ), у которого в уставе данный вид деятельности не значится, как профильный. Выявлено 45 таких объектов	53
16	И.И. Еремейцев, эксперт ГД		55

№	ФИО, должность	Проблемы	стр.
17	С.Н. Андриянов, эксперт ГД	Отсутствие системного мониторинга, должного контроля со стороны счетной палаты	53
17	О.А. Попов, первый зам.прокурора г. Краснодара		52
18	С.Н. Андриянов, эксперт ГД	В 2014 г. 16 из 37 МУПов освобождены от 25% налога в бюджет города. Нет обоснования, почему именно эти 16 МУПов и куда пойдут сэкономленные ими средства	54
19	И.И. Еремейцев, эксперт ГД	1220 земельных участков под объектами муниципальной собственности не оформлены как муниципальная собственность	55
20	И.И. Еремейцев, эксперт ГД	Согласно данным базы данных муниципального имущества г. Краснодара, 75 объектов переданы в аренду, а земельные участки под ними - нет	55
21	И.И. Еремейцев, эксперт ГД	74 объекта явно коммерческого назначения необоснованно не сдаются городом в аренду	55
22	И.Н. Бондаренко, зам. председателя комитета Заксобраний края по вопросам имущественных и земельных отношений	Много имущества находится в аварийном состоянии и не может быть использовано для извлечения дохода	56
23	И.Н. Бондаренко, зам. председателя комитета Заксобраний края по вопросам имущественных и земельных отношений	Фактическая отмена налога на землю и налога на имущество для многоквартирных домов лишает г. Краснодар 3 млрд. руб. в год дохода, а Краснодарский край - 9 млрд. руб.	56

№	ФИО, должность	Предложения*	стр.
1	С.П. Обухов, депутат ГД	Надо треть налогов оставлять в муниципалитете, треть - в регионе и треть отдавать в федеральный центр. Это законодательная инициатива фракции КПРФ в Госдуме	49
2	С.П. Обухов, депутат ГД	Нужен ежегодный отчет о состоянии имущества муниципального образования. На этот отчет должно быть заключение контрольно-счетных органов. Итоги отчета должны учитываться при назначении главы муниципалитета	49
3	С.Н. Андриянов, эксперт ГД	Имущество, особенно, требующее расходов по содержанию, не должно находиться в казне города вечно. Оно должно передаваться на баланс профильных пользователей	53
4	И.Н. Бондаренко, зам. председателя комитета Заксобраний края по вопросам имущественных и земельных отношений	Надо разрешить муниципалитетам взимать с многоквартирных домов налог на имущество и землю	56
5	И.Н. Бондаренко, зам. председателя комитета Заксобраний края по вопросам имущественных и земельных отношений	Нужно, чтобы человек платил налог по месту проживания, где он пользуется социальными благами, а не по месту работы	56
6	И.Н. Бондаренко, зам. председателя комитета Заксобраний края по вопросам имущественных и земельных отношений	Надо увеличить штрафы за нецелевое использование земельных участков, привязать размер штрафа к проценту кадастровой стоимости земли	57
7	И.Н. Бондаренко, зам. председателя комитета Заксобраний края по вопросам имущественных и земельных отношений	Муниципалитет должен получать налоги от сдаваемых в эксплуатацию домов	57
8	И.Н. Бондаренко, зам. председателя комитета Заксобраний края по вопросам имущественных и земельных отношений	Нужно снизить арендную плату за землю для расширения налоговой базы. Это будет интересно застройщикам	56
9	И.Н. Бондаренко, зам. председателя комитета Заксобраний края по вопросам имущественных и земельных отношений	Нужно оставить в государственной собственности предприятия, не мешающие конкуренции	57
10	С.П. Обухов, депутат ГД	Нужен открытый интерактивный реестр муниципальной собственности, как это уже есть в г. Москве. Нужна прозрачность в решении этих вопросов	57

• ПРОБЛЕМЫ ЗАЩИТЫ ИНТЕРЕСОВ ГРАЖДАН, БОРЬБА С ПРОИЗВОЛОМ В СФЕРЕ ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА ГОРОДА КРАСНОДАРА •

Экспертный круглый стол «Народной приемной депутата Госдумы С.П.Обухова»

В Краснодаре 20 мая 2015 г. состоялся круглый стол, посвященный защите прав потребителей услуг предприятий жилищно-коммунального комплекса - «Проблемы защиты интересов граждан, борьба с



произволом в сфере жилищно-коммунального хозяйства города Краснодара».

Организатором круглого стола выступил депутат Государственной Думы ФС РФ, член Президиума, секретарь ЦК КПРФ, доктор политических наук **С.П. Обухов**. Также в дискуссии приняли участие первый секретарь Краснодарского горкома КПРФ, депутат Законодательного собрания Краснодарского края, кандидат экономических наук **С.К. Лузин**ов, председатель комитета по ЖКХ, депутат городской Думы Краснодара **В.Я. Буренков**, а также представители правоохранительных, надзорных и регулирующих ведомств Краснодарского края, представители ресурсоснабжающих организаций, эксперты и гражданские активисты.

Открывая заседание, руководитель проекта «Народная приемная» С.П. Обухов, обозначил в презентации ряд проблем, которые сегодня наиболее беспокоят граждан в сфере ЖКХ. Статистика обращений в «Народную приемную», а их в последние месяцы поступило около тысячи, весьма показательна. Например, в общем объеме жалоб граждан на нарушения в вопросах тарифов на электроэнергию, качество услуг энер-

госнабжения 15% обращений. На безобразия в сфере теплоснабжения приходится 17% жалоб, водоснабжение – 13%, а по газу – 7%. При этом по благоустройству придомовых территорий больше всех нареканий – 29% жалоб. На проблемы с капитальным ремонтом обращается внимание в 17% обращений граждан.

С.П.Обухов обратил внимание **на наиболее кричащие проблемы, на которых больше всего обращают при встречах в краснодарских дворах**. Это нарушения прав граждан при оплате общедомовых нужд, проблемы установления дифференцированных нормативов теплопотребления в различных типах домов. Много проблем и в целом организации общественного контроля за этой сложной сферой. Стон идет и при оплате дополнительных квитанций за капитальный ремонт.

Докладчик отметил, что поданным экспертов профильного комитета Госдумы из-за злоупотреблений

в этой сфере ежегодно государство и общество несут потери в более чем 160 млрд руб. Причем из-за технической безграмотностью специалистов потери достигают около 85 млрд.руб в год – это 53% от общих потерь. Именно поэтому круглый стол, т.е. профессиональное обсуждение накопившихся в отрасли проблем, актуальны как никогда.

Депутат Госдумы обратил внимание на такую ключевую проблему как отсутствие координации в защите прав граждан многочисленных надзорных и контролирующих органов. Свои полномочия по защите прав граждан в сфере ЖКХ осуществляют:

- Органы прокуратуры (в защиту неопределенного круга лиц);
- Государственная жилищная инспекция (в виде предписаний об устранении выявленных нарушений);
- Управлениями Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (в виде привлечения к административной ответственности);
- Региональными энергетическими комиссиями (в виде привлечения к административной ответственности). Нередко возникает ситуация, описываемая народной поговоркой – «у семи нянек дитя без глаза».

Докладчик привел типичный пример для Краснодара – незаконную, на его взгляд, индексацию управляющими кампаниями тарифа на содержание и ремонт, которую они ставят в зависимость от прогнозных показателей инфляции, определяемыми Минэкономразвития России. Несколько дней назад на дверях подъездов многоквартирных домов обслуживаемых ООО "ГУК Краснодар" снова появились объявления о такой индексации. К сожалению,

ни прокуратура, ни Жилинспекция не вступились за граждан. Пока только «Народная приемная» защищает их интересы в этом вопросе.

Хотя в других регионах действия управляющих компаний по индексации тарифа на содержание и ремонт признаны незаконными: Арбитражным судом Воронежской области, Восьмым арбитражным апелляционным судом, Четырнадцатым арбитражным апелляционным судом, Арбитражным судом Еврейской автономной области, Арбитражным судом Кемеровской области, Федеральным Арбитражным судом Северо-западного округа. Видимо, на Кубани правоохранительные органы ждут, когда кто-то другой обратится в суды в защиту интересов граждан.

С.П.Обухов обратил внимание и на проблему фактической переплаты краснодарцами за услуги водоснабжения и водоотведения. Администрация Краснодара дополнила тариф специальной инвестиционной надбавкой. Ключевой задачей инвестиционной программы по реконструкции, развитию и модернизации системы водоснабжения ООО «Краснодар Водоканал» на 2007-2013 годы ставилось снижение процента потерь воды с 39 до 25 процентов. Однако краснодарцы в 2015 году оплачивают в составе тарифа на холодную воду 37 процентов потерь. Более того, за период с 2006 по 2015 год процент потерь воды, учтенных органом ценового регулирования при установлении тарифов в сфере холодного водоснабжения для ООО «Краснодар Водоканал» увеличился с 27,25% до 37%. Ключевой вопрос: куда ушли миллиарды, заплаченные краснодарцами на выполнение инвестиционной программы?

В соответствии с действующим законодательством индикаторы выполнения инвестиционной программы публиковались на официальном интернет-портале администрации, несоответствие заявленным задачам тем не менее осталось незамеченным.

Отдельно остановился депутат С.П.Обухов на проблеме начисления платы за общедомовые нужды. Абзацы второй и третий пункта 44 Правил № 354 закрепляют в качестве общего правила положение, что распределяемый между потребителями объем коммунальной услуги, предоставленной на общедомовые нужды за расчетный период в многоквартирном доме, оборудованном общедомовым прибором учета, не может превышать объема коммунальной услуги, рассчитанного исходя из нормативов потребления. Решением общего собрания собственников многоквартирного дома может быть принято решение об оплате вместо управляющей компании объема коммунальной услуги свыше норматива. Порядок принятия такого решения определен статьями 44-48 Жилищного Кодекса Российской Федерации. Правилами № 354 предусмотрен только такой порядок принятия решения о сверхнормативной оплате.

Однако пункт 4.6.2. договора управления ООО «ГУК Краснодар находящегося в публичном доступе содержит положения, согласно которым собствен-

ники оплачивают коммунальную услугу на ОДН в полном объеме без учета Абзаца второй пункта 44 Правил № 354.

Почему молчит прокуратура? Представляется сомнительным, что собственники, имея возможность платить меньше, принимают решения платить больше из своего кармана снимая такую обязанность с коммерческой организации управляющей компании.

С.П.Обухов особо отметил проблемы, возникающие в связи с так называемыми платежами за капитальный ремонт.

На встречах граждане спрашивают: почему в Краснодарском крае плата за капремонт более 5 руб. за квадратный метр, а в Ленинградской области – 2 руб.

Отвечая, что КПРФ принципиально голосовала против этих законов, перекладывающих на граждан капремонт домов, вместе с тем депутаты от партии ищут источники сокращения таких тарифов.

Вот, например, очевидное противоречие и путь сокращения ненужных расходов регионального оператора капремонта.

Нормативное регулирование технической эксплуатации жилищного фонда предусматривает, что ответственные лица обязаны в установленном законодательством порядке принимать, хранить и передавать техническую документацию (пункт 27 Правил содержания общего имущества в многоквартирном доме, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 13.08.2006 № 491).

Однако, согласно информации с сайта реформа ЖКХ на страницах многих многоквартирных домов в разделе работ по содержанию как в плане так и в выполненном имеется строка изготовление технического паспорта. Почему это должны оплачивать за счет собранных взносов на капремонт, если управляющие компании должны были давно сделать эти паспорта? На лицо противоречие краевого закона и двух постановлений Правительства Российской Федерации.

Следует отметить, что тема капитального ремонта получила на круглом столе неожиданное продолжение. **Представители администрации Краснодара буквально взбудоражили всех присутствующих информацией о том, что нынешний размер ежемесячной платы за капремонт экономически не обоснован. И для того, чтобы региональный оператор смог проводить полноценные капитальные ремонты необходим тариф 21 руб. за квадратный метр, т.е. должен быть увеличен почти в 4 раза.**

В ходе круглого стола депутат С.П.Обухов сообщил о своей законодательной инициативе – инициировать обращения как депутатов Заксобрания Кубани, так и Государственной Думы по введению моратория на повышение тарифов на услуги ЖКХ, которые власть собирается повышать с 1 июля 2015 г.

Эксперты – участники круглого стола

Обухов Сергей Павлович – депутат Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации от Краснодарского края



Лузинов Сергей Константинович – депутат Законодательного собрания Краснодарского края, первый секретарь Краснодарского горкома КПРФ

Бедрин Игорь Владиславович - заместитель руководителя департамента цен и тарифов РЭК Краснодарского края

Буренок Вячеслав Яковлевич – депутат городской Думы Краснодара

Голдобина Лариса Анатольевна - эксперт Роспотребнадзора по Краснодарскому краю

Горин Виктор Алексеевич - эксперт в сфере ЖКХ

Дацко Марина Сергеевна – представитель Теплоэнерго (ОАО Атэк)

Забелин Павел Андреевич - начальник отдела по противодействию преступности в сфере ЖКХ УЭБиПК ГУ МВД по КК

Исаев Владимир Николаевич – эксперт в сфере ЖКХ

Капустникова Галина Константиновна - заместитель директора по сбыту, краснодарский Водоканал

Карнаухов Андрей Сергеевич – эксперт в сфере ЖКХ, юрист

Крутых Надежда Евгеньевна – представитель ОАО НЭСК

Лазарев Александр Александрович - заместитель руководителя департамента ЖКХ Краснодарского края

Машникова Нина Александровна - специалист департамента ЖКХ Краснодарского края

Нина Александровна Машни-

кова - специалист департамента ЖКХ Краснодарского края

Новиков Евгений Юрьевич - эксперт по финансовой деятельности в сфере ЖКХ

Пикова Жанна Олеговна – эксперт Госжилинспекции Краснодарского края

Саввина Зинаида Анатольевна – представитель РЭП 32

Савенкова Марина Ивановна - начальник отдела экономического обеспечения, мониторинга, анализа и прогнозирования Госжилинспекции Краснодарского края

Синицин Андрей Валерьевич - ИО начальника отдела тарифообразования, краснодарский Водоканал

Соколов Евгений Григорьевич - помощник председателя комитета Законодательного собрания Краснодарского края (комитет по вопросам промышленности, строительства и жилищно-коммунального хозяйства)

Томшина Ольга Геннадьевна – представитель ОАО Краснодартеплосеть

Устенко Борис Васильевич - член экспертного совета комитета ЗСК по вопросам промышленности, строительства и жилищно-коммунального хозяйства

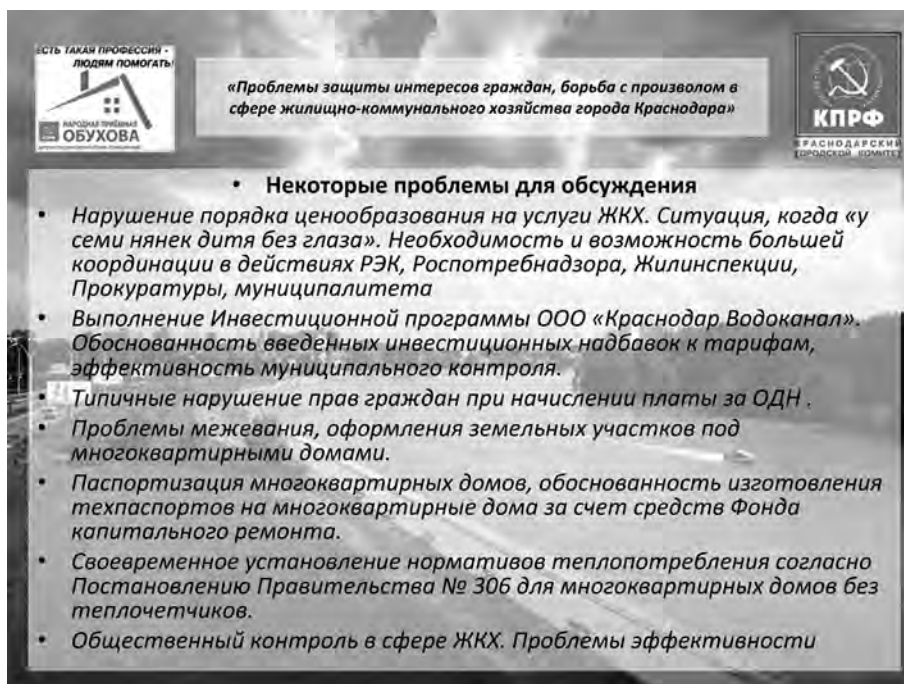
Христенко Надежда Петровна - председатель совета многоквартирного дома

Цуканов Юрий Васильевич – технический директор ГУК Краснодар

Чайников Александр Павлович – заслуженный работник ЖКХ Кубани, эксперт

Шибалкин Игорь – представитель «Народной приемной», юрист

Ниже публикуется предлагаемый проект законодательной инициативы по мораторию на рост тарифов ЖКХ и стенограмма круглого стола.



Из стенограммы круглого стола
«Проблемы защиты интересов граждан,
борьба с произволом в сфере жилищно-
коммунального хозяйства города Краснодара»

Сергей Павлович Обухов (депутат Государственной Думы): Добрый день, уважаемые коллеги, дорогие товарищи! Мы проводим с вами круглый стол в рамках «Народной приемной депутата С.П.Обухова». Здесь присутствуют представители 3-х уровней депутатов. Мы взаимодействуем и решаем общие задачи. Мы здесь собрались, чтобы обсудить, какие проблемы на уровне города, на уровне Краснодара, присутствуют в сфере жилищно-коммунального хозяйства. Я много хожу по дворам, общаюсь с простыми гражданами, избирателями. Очень много проблем узнал на основании этих встреч. Очень много противоречий между федеральным и муниципальным законодательством. Также необходимо больше координации между действиями РЭК и Роспотребнадзора, прокуратурой и так далее. Эту тему мы наверняка должны обсудить. Тревожит проблема с «Краснодар Водоканалом» в выполнении инвестиционной программы, я об этом позже скажу. Вычислили мы и нарушения в начислении оплаты гражданами за общедомовые нужды. Даже Хованская, председатель комитета ЖКХ в Государственной Думе, назвала Краснодар и Сочи в числе передовиков по нарушениям. Всем нам общими усилиями следует искать выход. Проблемы межевания, проблемы паспортизации многоквартирных домов, своевременное установление нормативов теплопотребления и в завершение проблема общественного контроля в сфере ЖКХ – это основные проблемы, о которых мы поговорим.

По данным экспертов профильного комитета Госдумы, из-за злоупотреблений в этой сфере ежегодно государство и общество несут потери в более чем 160 млрд руб. Причем из-за технической безграмотности специалистов потери достигают около 85 млрд рублей в год – это 53% от общих потерь. Именно поэтому круглый стол, то есть профессиональное обсуждение накопившихся в отрасли проблем, актуален как никогда.

Сейчас на подъездах стали появляться объявления, что с 1 июля произойдет индексация тарифов ЖКХ, которую организует всеми нами любимый ГУК Краснодар. Я как депутат Государственной Думы, опираясь на определенную правовую позицию, считаю, что проводить индексацию без согласия жителей нельзя. Соответствующее письмо из Минэнерго, на основании которого эта индексация делалась, оно отозвано. По моим прикидкам, около 2-х тысяч домов, где проведена индексация, она произведена неправильно. Понимаю, что Роспотребнадзор занимает определенную позицию в этом вопросе. Прокуратура тоже высказала половинчатую позицию. Все ждут судебной практики. Судебная практика в этом вопросе также обширна. На мой взгляд, без согла-

сия собственника проводить индексацию незаконно и нельзя. И некоторые суды подтверждают эту точку зрения. Есть сейчас несколько дел, которые рассматриваются в Верховном Суде. Мыждемся их решения и уже от этого будем смотреть. У меня одна точка зрения, у управляющей компании другая. И спор может разрешить только суд. Будем ждать и решать эту проблему в судебном порядке.

Также важная проблема – это фактическая переплата краснодарцев за услуги водоснабжения и водоотведения. Администрация Краснодара дополнила тариф специальной инвестиционной надбавкой. Ключевой задачей инвестиционной программы по реконструкции, развитию и модернизации системы водоснабжения ООО «Краснодар Водоканал» на 2007-2013 годы ставилось снижение процента потерь воды с 39 до 25. Однако краснодарцы в 2015 году оплачивают в составе тарифа на холодную воду 37% потерь. Более того, за период с 2006 по 2015 год процент потерь воды, учтенный органом ценового регулирования при установлении тарифов в сфере холодного водоснабжения для ООО «Краснодар Водоканал», увеличился с 27,25% до 37%. Ключевой вопрос: куда ушли миллиарды, заплаченные краснодарцами на выполнение инвестиционной программы? В соответствии с действующим законодательством индикаторы выполнения инвестиционной программы публиковались на официальном интернет-портале администрации, несоответствие заявленным задачам тем не менее осталось незамеченным.

Следующая крупная проблема – это проблема начисления платы за общедомовые нужды. Абзацы второй и третий пункта 44 Правил № 354 закрепляют в качестве общего правила положение, что распределяемый между потребителями объем коммунальной услуги, предоставленной на общедомовые нужды за расчетный период в многоквартирном доме, оборудованном общедомовым прибором учета, не может превышать объема коммунальной услуги, рассчитанного исходя из нормативов потребления. Решением общего собрания собственников многоквартирного дома может быть принято решение об оплате вместо управляющей компании объема коммунальной услуги свыше норматива. Порядок принятия такого решения определен статьями 44-48 Жилищного Кодекса Российской Федерации. Правилами №354 предусмотрен только такой порядок принятия решения о сверхнормативной оплате. Однако пункт 4.6.2. договора управления ООО «ГУК Краснодар», находящегося в публичном доступе, содержит положения, согласно которым собственники оплачивают коммунальную услугу на ОДН в полном объеме без учета второго абзаца пункта 44 Правил № 354. Почему молчит прокуратура? Представляется сомнительным, что собственники, имея возможность платить меньше, принимают решения платить больше из своего кармана, снимая такую обязанность с коммерческой организации управляющей компании.

Еще одна важная проблема – это проблема межевания. Эта проблема федеральная. До 1 июля 2008 года все это должно было быть произведено. А с чем мы сталкиваемся сегодня из-за этого опоздания? Граждане сами пытаются решить эту проблему. А муниципалитет с 1 марта отменил бесплатную постановку на кадастровый учет. На мой взгляд, это неправильно и незаконно, поэтому эту проблему также нужно обсуждать.

из пустующей квартиры, а когда начинаешь выяснять, чья это квартира, то оказывается, что она никому не принадлежит. Анализируя муниципальную собственность, мы обнаружили около 300 пустующих объектов. Я думаю, что на эту проблему следует обратить тоже особое внимание. Еще одна проблема, которая вызывает напряжение в городе - это отсутствие парковочных мест. Особенно это заметно в новых районах. Не обращать на это внимания мы не имеем права.



Статистика обращений в «Народную приемную», а их в последние месяцы поступило около тысячи, весьма показательна. Например, в общем объеме жалоб граждан на нарушения в вопросах тарифов на электроэнергию, качество услуг энергоснабжения - 15% обращений. На безобразия в сфере теплоснабжения приходится 17% жалоб, водоснабжение - 13%, а по газу - 7%. При этом по благоустройству придомовых территорий больше всех нареканий - 29% жалоб. На проблемы с капитальным ремонтом обращается внимание в 17% обращений граждан. На мусор жалоб мало, около 1%.

Я попрошу выступить уважаемых представителей правоохранительных органов.

Также я бы особо отметил проблемы, возникающие в связи с так называемыми платежами за капитальный ремонт. На встречах граждане спрашивают: почему в Краснодарском крае плата за капремонт более 5 рублей за квадратный метр, а в Ленинградской области - 2 рубля. КПРФ принципиально голосовала против этих законов, перекладывающих на граждан капремонт домов, вместе с тем депутаты от партии ищут источники сокращения таких тарифов. Вот, например, очевидное противоречие и путь сокращения ненужных расходов регионального оператора капремонта. Нормативное регулирование технической эксплуатации жилищного фонда предусматривает, что ответственные лица обязаны в установленном законодательством порядке принимать, хранить и передавать техническую документацию (пункт 27 Правил содержания общего имущества в многоквартирном доме, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 13.08.2006 № 491). Почему это должны оплачивать за счет собранных взносов на капремонт, если управляющие компании должны были давно сделать эти паспорта? На лицо противоречие краевого закона и двух постановлений Правительства Российской Федерации.

Еще я столкнулся с тем, что у нас в городе много пустующих муниципальных квартир. Этой проблемой, на мой взгляд, следует заинтересоваться МВД. Это я узнал из разговоров с жителями. Например, заливают

из пустующей квартиры, а когда начинаешь выяснять,

Павел Андреевич Забелин (начальник отдела по противодействию преступности в сфере ЖКХ УЭБиПК ГУ МВД по КК): Всем добрый день. Сергей Павлович, я полностью согласен с теми проблемами, которые Вы выделили. Сфера ЖКХ является приоритетной в системе МВД. На сегодняшний момент поставлено на учет порядка 49 преступлений по всему Краснодарскому краю. С начала года нами был проведен анализ, благодаря которому были выделены предприятия, которые имеют большую недоимку. В настоящий момент возбуждено 6 уголовных дел по данному вопросу. По вопросам водоканала нами сейчас проводится проверка по данному направлению. Мы сработали на опережение. Материал подготовлен и направлен в следственный комитет. На этой неделе будет решен вопрос о возбуждении уголовного дела в отношении высокопоставленных чиновников города Краснодара по статье 286. Вкратце такая ситуация.

С.П. Обухов: Спасибо. Вы говорите об уголовных делах по неплатежам?

П.А. Забелин: Да, совершенно верно. Это статья 199 пункт 2.

С.П. Обухов: А что по вопросу задержки платежей управляющими компаниями?

П.А. Забелин: Да, такая проблема есть. Зачастую эта проблема носит гражданско-правовой характер, потому что большинство заявлений от населения но-

сит характер проблем между собственниками жилья и управляющими компаниями. Они не согласны с политикой, которую проводит управляющая компания. А нарушений уголовного кодекса данные действия не несут в себе. Что касается тарифов: в настоящее время нами было подготовлено соответствующее указание в городские и районные органы по проведению анализа работы. Необходима сверка с теми тарифами, которые установлены РЭКом и теми, которые применяются по факту в городах и районах нашего края, с целью выявления незаконного увеличения тарифов. На этой неделе уже будет подготовлен этот анализ.

С.П. Обухов: Спасибо. Сейчас давайте послушаем Госжилинспекцию.

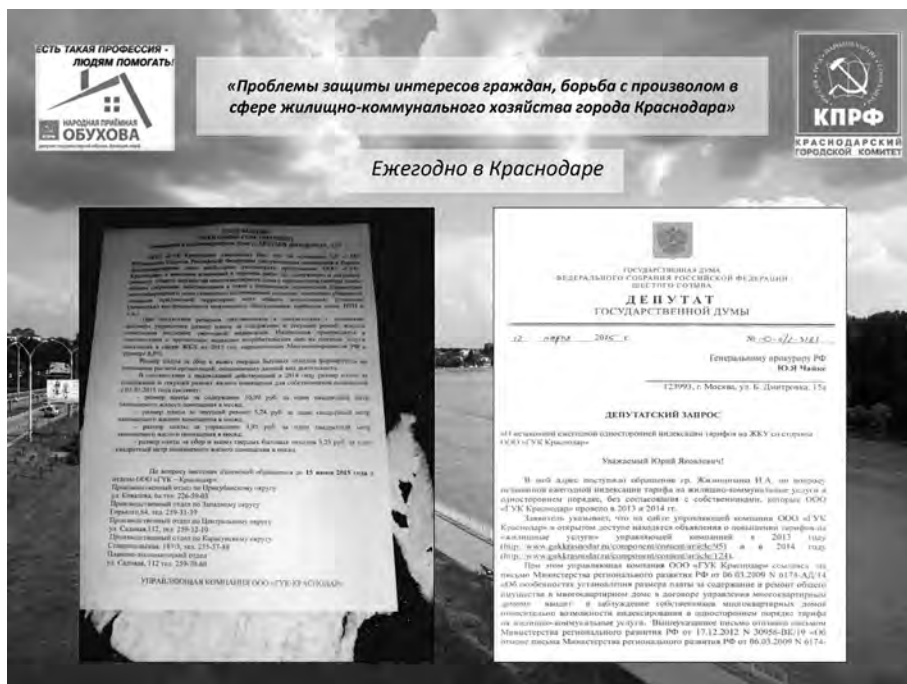
Марина Ивановна Савенкова (начальник отдела экономического обеспечения, мониторинга, анализа и прогнозирования Госжилинспекции КК): Я хочу сказать о нескольких типичных заявлениях, с которыми обращаются к нам граждане. По вопросу начисления платы за общедомовые нужды. В ходе рассмотрения жалоб и проведения проверок основным нарушением является сверхнормативное распределение общедомовых нужд. Распределение общедомовых нужд сверх установленного Региональной энергетической комиссией норматива без принятия соответствующего решения собственников многоквартирных домов. Зачастую отсутствует решение собственника о начислении и распределении полного объема общедомовых нужд. Это первая проблема, с которой мы сталкиваемся и которую мы проверяем.

Следующая проблема, которая возникает при распределении общедомовых нужд - это расчет площади многоквартирного дома. Зачастую не учитывается площадь нежилых помещений, которые имеются в многоквартирном доме. Зачастую у этой площади есть владелец, но часто он не установлен. Мы считаем, что такая позиция неправильная, у собственников и управляющей компании есть возможность рассчитать площадь этих помещений.

Следующая проблема - это договора между управляющими компаниями и ресурсно-снабжающими организациями. Между ними установлен один период снятия показаний общедомовых приборов учета. Снятие индивидуальных учетов прибора осуществляется другим сроком. Понятно, что период один и тот же - 30 дней, что там, что там. Но при этом потребление в эти периоды абсолютно разное, что также сказывается на начислении платы за общедомовые нужды. Это основные проблемы, с которыми граждане обращаются к нам. По данным нарушениям проводятся проверки и выдаются предписания.

С.П. Обухов: То есть здесь никакого федерального вмешательства нормативного не нужно?

М.И. Савенкова: Данные моменты урегулированы законодательством, поэтому эти вопросы можно оставить без вмешательства со стороны федеральной и краевой власти. Однако есть моменты, на которых мне хотелось бы остановиться более подробно. Связаны они с тем, что отдельные вопросы начисления платежей за коммунальные услуги - они не урегулированы законодательно в принципе. Это вопросы начисления оплаты за электроэнергию при наличии двухтарифного общедомового счетчика и разнотарифных индивидуальных счетчиков. В этом случае ряд компаний производит расчет по общедомовому счетчику, потом рассчитывает индивидуаль-



ное потребление без учета тарифной составляющей. И получается, что объем платы, которая предъявляется населению, выше, чем расчетный объем по общедомовому тарифному счетчику. Такая ситуация возможна.

С.П. Обухов: Кто это должен урегулировать? Постановление правительства?

М.И. Савенкова: Это надо вносить изменение в постановление правительства 354. Мы со своей стороны обращались в Минстрой, но каких-то действенных разъяснений или изменений не получили.

С.П. Обухов: А был какой-то официальный документ?

М.И. Савенкова: Да, конечно

С.П. Обухов: Тогда нам надо с вами связаться. Мы дадим этому документу «новую жизнь».

М.И. Савенкова: Спасибо. Есть еще две проблемы, которые возникают при проведении расчетов. Это расчеты за тепловую энергию при установлении нормативов тепловой энергии на отопительный период, допустим, продолжительностью 7 месяцев. Отопление подается, фактически, 6 месяцев. Население при этом рассчитывается за все 7 месяцев.

То есть услуга фактически не оказывается, а население ее оплачивает. Это тоже необходимо решать на уровне правительства. И третья проблема - это отсутствие вообще правового регулирования при наличии индивидуального теплового пункта, либо самостоятельного приготовления горячей воды и отопления, а также наличие индивидуальных счетчиков у каждого в квартирах. Данный порядок расчета законодательно вообще не предусмотрен при таком наборе приборов учета.

С.П. Обухов: Спасибо, Ваша позиция здесь понятна. Я готов вмешаться и запросить позицию федеральных ведомств. А сейчас хочу попросить выступить РЭК.

Игорь Владиславович Бедрин (заместитель руководителя департамента цен и тарифов РЭК КК): Добрый день, Сергей Павлович, добрый день, участники круглого стола. Я хотел бы остановиться на нормативах, так как Вы этот вопрос уже постави-

вучу Чайникову, заслуженному работнику системы ЖКХ.

Александр Павлович Чайников (заслуженный работник ЖКХ Кубани): Я хочу поздравить всех жителей Краснодара. Мы с вами победили, благодаря решению суда, которое первое было в 2008 году, а второе в 2010. Но мы с Сергеем Павловичем только сейчас добились ответа, что же там было за решение в 2010 году. А решение было по вопросам незаконного изъятия у жителей города Краснодара оплаты за отопление. Получилось, что у жителей Краснодара незаконно изъняли 66 миллионов рублей. Сейчас мы получили это решение и можем забрать назад незаконно изъятые средства. Для примера, моих там денег 625 рублей 15 копеек. Но эти деньги взяли и передали на какой-то расчетный счет в ООО «ГУК-Краснодар». Те, кто в этих делах хоть немножко разбирается, знает, что никакого расчетного счета у меня там как у гражданина никогда не было и нет. У

меня может быть только лишь лицевой счет. Это частная проблема, но она касается всех жителей города Краснодара. Поэтому я прошу, чтобы выяснили, кто незаконно, не согласовав со мной, перевел мои деньги на какой-то расчетный счет. И получается, что 66 миллионов рублей исчезли.

С.П. Обухов: Может нам ГУК сможет дать ответ на этот вопрос?

Юрий Васильевич Цуканов (технический директор ГУК Краснодар): Я предполагаю, что это банковская ошибка. Деньги были зачислены на ваш лицевой счет. Я не вижу здесь проблемы. Если Вы хотите, мы можем вернуть Вам эти деньги на любой счет, только предоставьте нам его. Эта проблема технически решается.

С.П. Обухов: Спасибо. Слово эксперту по ЖКХ, юристу Андрею Сергеевичу Карноухову.

Андрей Сергеевич Карноухов (эксперт по ЖКХ, юрист): Павел Андреевич скромно умолчал, что в 2014 по факту злоупотребления управляющей компании полномочиями было возбуждено уголовное дело и доведено до суда в упрощенном порядке, так как руководитель признал свою вину и получил штраф. То есть эту работу видно. Сергей Павлович поднял вопрос о техпаспортах, которые делаются за счет фонда капитального ремонта. У нас, как Сергей Павлович правильно сказал, управляющая компания является обязанным лицом, которое следит за актуальностью технических паспортов и осуществляет их восстановление за счет собственников из графы содержания в случае, если они отсутствуют. Этим управляющие компании и занимались по 120 домам, которые попали в капитальный ремонт в 2014-2015 годах совершенно на законных основаниях. У



ли. В соответствии с постановлением 13/80 правительства, предусмотрена возможность продления действия нормативов, установленных органами местного самоуправления до первого июля 2016 года. Нами это было сделано, и продлены нормативы, которые сейчас здесь. Однако мы считаем, что норматив - это не панацея. Мы считаем, что в городе буксует исполнение 261 федерального закона в части установки общедомовых приборов учета. Исходя из положений законодательства, мы давно уже были должны решить эту проблему. Но, к сожалению, что есть, то есть. Понятно, что есть дома, где установка общедомовых приборов учета невозможна и экономически нецелесообразна, поскольку действительно большая нагрузка ляжет на граждан. Но если мы будем брать, например, девятиэтажки, то установка общедомовых приборов учета решит многие проблемы. Это все, что я хотел сказать.

С.П. Обухов: Спасибо. Слово Александру Павло-

нас был принят местный закон субъекта капитального ремонта, в статью 26 которого были внесены работы, которые могут выполняться за счет фонда капитального ремонта. Туда была внесена возможность восстановления актуализации техпаспортов за счет фонда. Однако мы видим тот факт, что обязанным лицом в таком случае является управляющая компания. Об этом нам говорит 491 постановление, пункт 27 которого существует с 2006 года. Эта же норма дублируется в стандарте управления многоквартирными домами, статья 4. Она повторяет эту норму и дополняет ее. На лицо здесь замена обязанного лица по актуализации и восстановлению технической документации на другое юридическое лицо.

С.П. Обухов: Управляющие компании может и рады, что законодатели оставили им такую лазейку. Какой выход? Писать в прократуру? Поправки вносить?

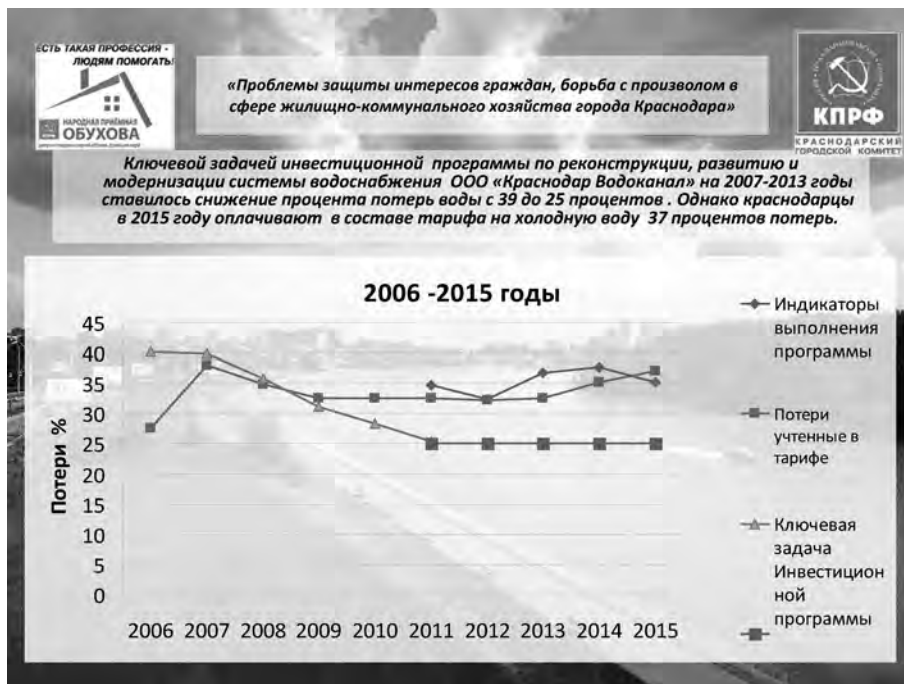
А.С. Карноухов: Безусловно, нужно обратить внимание на этот факт и принять соответствующие меры.

Нина Александровна Машникова (специалист департамента ЖКХ Краснодарского края): Я хотела бы начать с базового вопроса, с размера взноса. Сейчас он составляет 5 рублей 32 копейки. Этот взнос был пролонгирован на 2015 год. Это экономически не обоснованный, искусственно заниженный размер взноса, который составляет 70% от федерального стандарта, установленного постановлением правительства на 2014 год. Чтобы граждане не впали в состояние агрессии и не выступили против этой системы, было принято такое решение, которое не соответствует федеральному законодательству, поскольку есть методические рекомендации Минстроя по расчету этого самого взноса. Волевым решением было принято решение о таком вот взносе.

С.П. Обухов: То есть на 2 рубля как в Ленинградской области мы не тянем?

Н.А. Машникова: Нет, даже 5 рублей это очень мало. По рекомендациям Минстроя и нашему расчету, сумма взноса в доме со всеми благоустройствами должна составлять 21 рубль. И мы пойдем на это, мы постараемся добиться, чтобы взнос в этом году уже составлял 21 рубль, иначе никаких ремонтов у нас просто не будет. Поэтому говорить о том, что в составе взноса есть учет составления техпаспорта, является необоснованным. Ничего там не учитывается. Что касается неправомерности или правомерности установления техпаспортов за счет установления средств фонда капитального ремонта, да, действительно, в соответствии с жилищным кодексом есть перечень работ по капремонту, которые

должны производиться за счет средств этого фонда. Есть ряд работ, которые субъект может закрепить своим законом, которые также могут производиться за счет средств фонда капитального ремонта. И это не закрытый перечень. Мы можем установить любые виды работ. При составлении этого перечня мы руководствовались необходимостью проведения технической инвентаризации, осуществления мониторинга технического состояния жилищного фонда, так как с 1 января 2013 года у нас вообще отсутствует техническая инвентаризация жилищного фонда и обязательного изготовления техпаспортов. Это сейчас обязательным не является. Это может осуществ-



вляться только по заявлению собственника и за его счет. Поэтому заставить кого-то изготавливать техпаспорт за счет средств фонда капитального ремонта никто не может. Говорить о том, что жестко нарушаются права собственников, нельзя. Но так как с 1 января 2013 года составление техпаспортов не является обязательным, то мы можем выйти с инициативой исключить из закона этот вид работ. Кому это пойдет на пользу, я не знаю, но мы будем действовать в рамках федерального законодательства. Что касается 2014 года, то, действительно, в краткосрочном плане на 2014 год предусмотрено, что в отношении каждого дома будет изготовлен техпаспорт. Однако следует понимать, что это производится за средства господдержки. Здесь краткосрочный план реализации региональной программы на 2014 год осуществляется без участия средств фонда капитального ремонта.

А.С. Карнаухов: Извините, я вас перебую. У нас есть постановление правительства 416, которое установило стандарт управления многоквартирным домом. А этот стандарт обязывает управляющую компанию следить за актуальным состоянием технической документации, в том числе и техпаспорта. А вы говорите, что данные работы будут выполнены не за счет собственников, а за счет бюджета.

Н.А. Машникова: Это не совсем так. Я просто немного не понимаю, вы не хотите, чтобы техпаспорта изготовляли?

С.П. Обухов: Мы лихорадочно ищем, как снизить ваши 5 рублей 32 копейки, а Вы нам говорите, что будет 21.

Н.А. Машникова: Нет, 5 рублей 32 копейки никакого отношения к этому не имеют. У нас есть поддержка государства через субсидии, которые мы направили в 2014 на изготовление техпаспортов. Согласно всем нормативным документам, эта поддержка может использоваться на все виды работ, которые определены законом. Однако из-за отмены обязательного изготовления техпаспортов вопрос о сохранении в статье 26 краевого закона будет

не происходит, поэтому раздел 9 Жилищного Кодекса будет претерпевать значительные изменения. Сейчас люди платят, мы должны выполнять какие-то действия. А потом примется закон, который все это переиначит. А у нас идет принцип общего котла. Мы соберем со всех, потратим на ремонт нескольких домов и влезем в огромные долги. А ответственность несет краевой бюджет. С одной стороны, мы не можем не производить ремонты, потому что мы уже продекларировали это, мы уже собираем деньги. А с другой стороны, вот получится такая ситуация, что собранные деньги пойдут на ремонт незначительного количества домов, которые никогда эти деньги не отдадут. Это финансовая пирамида, которая экономически очень и очень шаткая.



Вячеслав Яковлевич Буренок (председатель комитета по ЖКХ, депутат городской Думы Краснодара): У меня вот какой вопрос.

Мы собираем 5.32 с того года. Никто не говорил, что, оказывается, мы должны платить больше. Сейчас вы называете 21 рубль. Или вы тогда ничего не считали, или же дело в другом? Я смотрю, что сумма, которую вы хотите сделать, в 4 раза больше предыдущей. То есть вы посчитали, сколько не платит людей, а платит 25-30%. Дальше они же и будут платить, только в 4 раза больше, а остальные могут не платить. То есть вопрос о том, как получить деньги от тех, кто не платит, вы не ставите. Я, как обыкновенный житель Краснодара, понял, что вы хотите за счет вот этих

рассмотрен. Основной вопрос это все-таки размер взноса. Сейчас получается такая ситуация: собираемость около 26%. Сейчас мы просто не можем делать ремонт. У нас просто нет на это денег. При 5.32 любой дом за весь срок действия программы по 2043 год не сможет накопить даже на один серьезный вид работ. Вот и все. Поэтому мы сделаем все так, как полагается в соответствии с федеральным законодательством. В первый год, когда мы установили 5.32, представители прокуратуры нам писали, что неправомерно установлен данный тариф, не произведен расчет надлежащим образом, а в 2015 году они уже соглашались и говорили, что не надо его рассчитывать по той методике, пусть останется 5.32. Но, по сути, сейчас эта система не рабочая. Эта претензия к федеральному законодательству, так как она требует кардинального пересмотра. Было внесено два законопроекта: один Хаванской, другой Минстроем. Но они почему-то зависли, хотя было обещано рассмотреть их до января текущего года, а никаких сдвигов нет. На прошлой неделе нас посетил Степашин и сказал, что эта проблема общероссийская. По сути дела нигде нормальной реализации

30% продолжать собирать деньги и закрывать дырки от тех, кто не платит сейчас.

Е.В. Машникова: Однозначно, что если не будет работы с населением, то не будут платить и те 30%. Не будут платить никто. И все это свернется. 21 рубль – это тот подходящий тариф, который позволит провести комплексный ремонт и то не сразу, а в течение всего действия программы.

В.Я. Буренок: А как вы сейчас планируете собрать недостающие деньги с 70%? Какими действиями? Какими законами?

Е.В. Машникова: Для этого создана специализированная организация. В каждом субъекте свой региональный оператор. Работа с неплательщиками – это громадный объем работы и в основном это судебная практика. В связи с этим возникает множество нюансов. Должен быть огромный штаб юристов. И из-за такого огромного количества неплательщиков процесс этот будет идти весьма и весьма неоднозначно.

В.Я. Буренок: А вот представьте ситуацию: человек взял и эту квитанцию выкинул. И вы потом ни в одном суде не докажете, что эту квитанцию он по-

лучал. Сегодня почтальоны под роспись ничего не отдают. Давайте, может, поговорим с управляющей компанией и включим эту плату за капремонт в общую квитанцию за услуги ЖКХ?

Ю.В. Цуканов: Если взять полностью квитанцию, которую предоставляем мы собственникам, и рассмотреть, то от 60% до 70% будут услуги коммунального хозяйства: вода, электричество, теплоснабжение, горячее водоснабжение и так далее. Если мы выйдем на 50% вместе с капитальным ремонтом, то мы будем обязаны эти 50% сразу отдавать за эти коммунальные услуги. Еще 20% мы недобираем и попадаем под ответственность. Любой поставщик услуги может обратиться в органы правоохранительные с возбуждением последующих дел. И, самое главное, не остается ни копейки на обслуживание домов текущее. Я уж молчу, что отдать в фонд будет тоже нечего.

С.П. Обухов: Но вам предложили попробовать эту схему на паре домов и посмотреть, пойдет эта схема или нет.

Ю.В. Цуканов: Не пойдет эта схема.

В.Я. Буренок: Но есть крепкие ТСЖ, которые собирают деньги даже за капремонт. Надо начать с них. Надо менять психологию людей и показывать, что надо платить за капремонт.

Е.В. Машникова: Мы работаем в этом направлении. Но сейчас он почти не решаемый. Никто не согласится включать в свою платежку, потому что потом за это будут брать деньги. А еще за расщепление платежа банк берет комиссию. А это 30 рублей с одной платежки. Но мы до этого не дойдем. Я вам больше скажу, у нас есть 2 способа формирования фонда. Либо через регионального оператора, либо на своем счете. Пожалуйста, платите на свой спецсчет, контролируйте и так далее. С января этого года владельцем спецсчета может стать управляющая организация. Мы ожидали большой отток от регионального оператора, что управляющие компании будут брать к себе эти потоки. Но нет, вообще не хотят управляющие компании. Им не нужны никакие дополнительные функции.

Ю.В. Цуканов: Дело в том, что решение о спецсчете должны принимать собственники, и они должны поручить открыть компании спецсчет. Ни одного решения к нам не поступало. Люди пока не видят в этом смысла.

С.П. Обухов: Я бы хотел уточнить по цифре в 21 рубль. Она не предусматривает никакого государственного участия. Мы исходим из принципа, что вся забота за капитальный ремонт перекладывается на плечи собственника, и отсюда выплывает ваш пресловутый 21 рубль?

Е.В. Машникова: Возможность государственной поддержки всегда существует, она предусмотрена статьей 91 Жилищного Кодекса. Но в 2014 году это было в рамках 185 закона. В этом году тоже планировалось финансирование за счет дополнительных средств, но Министерство финансов Российской Федерации перераспределило эти средства на другие цели. То есть в этом году господдержки у нас уже, скорее всего, не будет. А позиция края – денег нет. Но основная позиция – все за счет собственников. Государство может быть в этом поможет. Но рассчитывать на это при формировании размера взноса нельзя.

С.П. Обухов: Спасибо большое, я сделаю небольшой комментарий, почему я так все расспрашивал.



Пришли данные по муниципальным и региональным бюджетам. Здесь мы, федералы, виноваты. Расходы на ЖКХ в региональных бюджетах резко сокращены. Они сокращены и в федеральном бюджете в 2015 году. Первая статья, которая попала под секвестр в связи с падением цен на нефть, – это статья ЖКХ. По прогнозу Высшей Школы Экономики, в следующем квартале пойдут под секвестр и социальные расходы. ЖКХ – это у нас первая ласточка. Потом пойдет уже социалка. Понятно, что этот вопрос мы здесь не обсуждаем, это вопрос общегосударственный. Можно сколько угодно удивляться этому 21 рублю, но нужно понимать, что это реальная потребность. Этот 21 рубль нужно где-то найти. И это должна сделать либо федерация, либо регион. Но регион тоже при дефицитном бюджете. По моим оценкам, через три года в принципе возможен дефолт в Краснодаре, так как мы уже сейчас берем кредиты, чтобы выплатить проценты. Миллиард собираемся взять в кредит для бюджета. Это общегосударственная проблема – преддефолтное состояние региональных бюджетов. А сфера ЖКХ – эта та сфера, где будут в первую очередь экономить. Очень хорошо, что вы это

мне разъяснили. Я как депутат буду поднимать этот вопрос на федеральном уровне, что что-то нужно делать. Государство должно нести ответственность в сфере капитального ремонта, как бы оно ни хотело нести эту ответственность. Спасибо вам большое за это разъяснение. Слово юристу Сергею Сергеевичу Яковлеву.

Сергей Сергеевич Яковлев (юрист): Здравствуйте. Я хотел бы поднять проблему постановки земельных участков на кадастровый учет под многоквартирными домами. Согласно Жилищному

кодексу, за включение в договоры пунктов, ущемляющих права потребителя, а также за непредставление информации как о договоре, так и о месте работы управляющих организаций. Вопросы начисления мы, в соответствии с 59 Федеральным законом, передаем в Государственную жилищную инспекцию.

С.П. Обухов: А можете сказать, насколько люди часто к вам обращаются по вопросам начислений?

Л.А. Голдобина: По начислениям проблема очень остра. Примерно половина жалоб у нас на начисления. В первом квартале этого года только в наш отдел поступило 227 обращений, но если учитывать все отделения Роспотребнадзора по краю, то их намного больше. И половина направлена в адрес Государственной жилищной инспекции.

С.П. Обухов: Большой объем жалоб на непредставление информации или граждане не знают, что нужно к вам обращаться?

Л.А. Голдобина: На непредставление информации небольшой объем обращений. Как правило, граждане прилагают договоры управления или платежные документы. И мы, исходя из того, какая информация людьми предоставляется, делаем анализ этих документов и в случае нарушения привлекаем к ответственности.

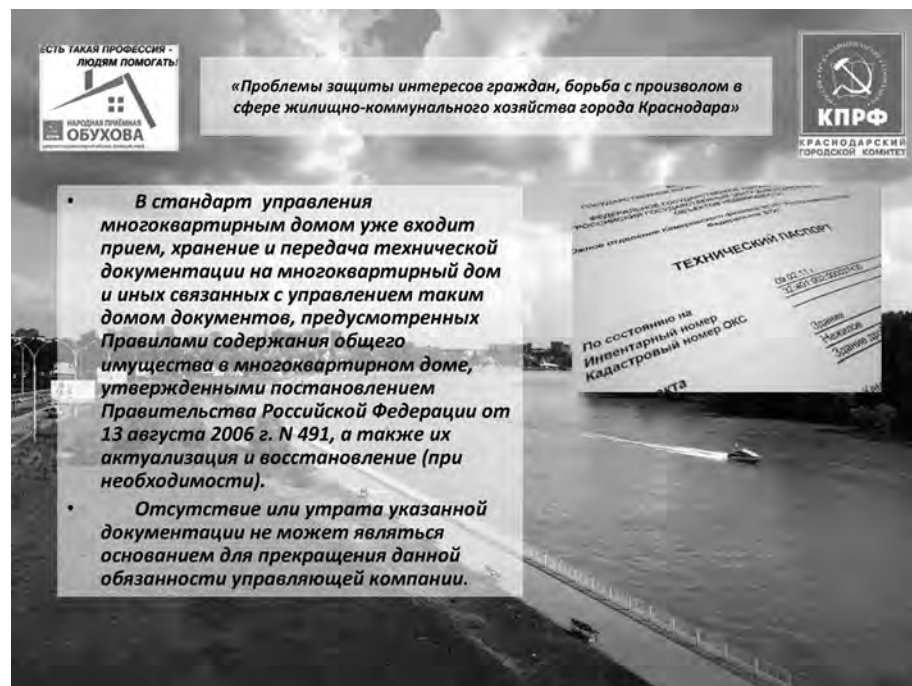
Самый большой объем жалоб по начислениям, но это не наша компетенция.

С.П. Обухов: А невыгодные условия договора?

Л.А. Голдобина: Условия, ущемляющие права потребителей, они содержатся в договорах. Как правило, это безальтернативная подсудность, а также указание неправильных сроков. Срок ответа потребителю по обращению на качество коммунальных услуг составляет 3 дня по 354 постановлению. А в договоре пишут, что мы вам ответим через 30 дней. Это нарушение, и за это мы привлекаем к административной ответственности.

С.П. Обухов: Спасибо за ваши пояснения. Слово эксперту в банковской сфере.

Евгений Юрьевич Новиков (эксперт по финансовой деятельности в сфере ЖКХ): Добрый день. Формирование доходной части у банков отобрано сложно, следовательно здесь можно только предпринять какие-то шаги в оптимизации этих расходов для простых плательщиков. Основная масса людей использует протоптанную дорожку – это поход в «Сбербанк» и оплату там по квитанциям. Как рекомендацию, я могу предложить оплату через персональные страницы через интернет. Это существенно позволяет сокращать расходы. Если так «Сбербанк» берет 3% комиссию, то при оплате через интернет



Кодексу, с момента постановки жилищного участка на кадастровый учет, он является общедолевой собственностью собственников квартир. До этого момента он является муниципальной собственностью, хотя муниципалитет фактически не имеет права им распоряжаться. Как известно, в Краснодаре отменили постановление о бесплатном формировании этих земельных участков. Рыночная стоимость для жильцов около 50-70 тысяч рублей. Существует пробел в праве: законодатель устанавливает обязанность органов местного самоуправления по формированию этих участков, но не нормирует, за счет муниципалитета ли это делается. Почему это пробел? Потому что арбитражная практика показывает, что люди обращаются, а им отказывают. Да, есть обязанность, но, что она бесплатная, нигде не сказано. Если внести поправки, чтобы это делалось за счет местного бюджета, то не будет тогда вопросов.

С.П. Обухов: Ясно, спасибо. Хочу предоставить слово Роспотребнадзору.

Лариса Анатольевна Голдобина (эксперт Роспотребнадзора по КК): Добрый день. Дело в том, что жилищное законодательство не регламентирует нашу деятельность. Мы рассматриваем обращения потребителей с точки зрения «Закона о защите прав потребителей». Мы компетентны только привлекать к ответственности за непредставление информа-

по нормативам объемами. И тариф рассчитывается именно на этот объем. Потери - это более производственный показатель, который более характеризует качество работы предприятия. И он рассчитывается по-разному только из-за изменения законодательства. Одна из составляющих – это нормативы потребления водоснабжения и водоотведения. При пересмотре пересматриваются и потери. Например, мы из скважины добыли литр воды, а реализовали 0.5 литров. Следовательно, оставшиеся 0.5 литров – это потери. Мы их не можем реализовать. Мы судились по вопросам пересмотра нормативов, потому что

граждан занимает 9%. Относительно других эта цифра небольшая.

И.В. Бедрин: Я бы хотел, чтобы Вы прокомментировали ситуацию с исполнением 261 закона.

Галина Константиновна Капустникова (заместитель директора по сбыту Водоканала): Относительно выполнения 261 ФЗ. Мы плотно работаем с этим вопросом. Управляющие компании, ТСЖ – все имеют необходимые приборы учета. Практически все дома 5 и более этажей у нас имеют приборы учета. Вопросы возникают, где малоэтажная застройка, а также где отсутствует техническая возможность

установки приборов учета. Но законодатель разрешил не устанавливать эти приборы учета, где отсутствует их техническая возможность установки. В этом плане, я считаю, мы выполняем 261 ФЗ. «ГУК Краснодар» сам активно работает в вопросах установки приборов учета. У нас есть также своя служба, которая занимается выполнением установки этих приборов учета.

Игорь Шувалкин (представитель «Народной приемной депутата С.П. Обухова», юрист): Недавно мне на глаза попала выписка из единого государственного реестра в отношении ООО «Краснодар-Водоканал». Я с удивлением обнаружил, что в доле уставного капитала Водоканала

заложена в Европейском банке реконструкции и развития. Это английский банк и наш водоканал почему-то находится в залоге у банка. Как я понимаю, был взят кем-то у этого банка кредит. Либо самим водоканалом, либо каким-то лицом от имени водоканала. В связи с этим вопрос: стоимость кредита или проценты по нему отражены в тарифах, которые оплачивают граждане? Хочу обратить ваше внимание, что кредит брался в 2012 году, а в конце 2014 года произошел обвал рубля, а следовательно выплаты процентов должны в рублевом эквиваленте возрасти. Отражается ли это в тарифах или не отражается?

А.В. Сеницын: В тарифах отсутствуют какие-либо проценты по кредитам. Я вам не могу сказать конкретно по этому кредиту, но любые затраты, включенные в тариф, проходят анализ в Управлении цен. Регулятор необоснованные затраты исключает из тарифов.

С.П. Обухов: Спасибо. У нас еще не выступил НЭСК. Им слово. А то жалоб на их работу хватает.

Надежда Евгеньевна Крутых (представитель НЭСК, начальник службы): Я конкретных жалоб к энергосбыту не услышала. Общедомовые нужды мы распределяем в соответствии с постановлением. Иногда к нам есть обращения от Жилинспекции и от



считаем, что наши интересы были ущемлены в вопросе утверждения этих нормативов. Чуть-чуть эти нормативы были снижены, спасибо РЭК. Нормативы должны стимулировать установку приборов учета у граждан. Установка приборов учета должна защищать интересы граждан, это их защита перед любой ресурсоснабжающей организацией и управляющей компанией. Но установка приборов учета лежит на самом потребителе. Это его зона ответственности. По выполнению производственной программы необходимо отметить, что сейчас постановлением правительства туда включены и утверждаются показатели энергетической эффективности, качества и другие показатели работы водоканалов. Наш водоканал, как вы уже говорили, получает жалоб на воду мало. Потребитель часто не может понять, где проблема. Например, идет от воды запах серы. Недавно к нам с такой жалобой обратился потребитель. У нас есть диспетчерская служба, которая принимает жалобы потребителей. Далее эта жалоба направляется на рассмотрение в лабораторию. Лаборатория выезжает и делает несколько замеров воды на протяжении разного времени. Результат анализа потом передается потребителю, где четко показаны результаты анализа. Хочу еще раз отметить, что тариф на водоснабжение и водоотведение в плате

правоохранительных органов, но мы все разбираем и улаживаем. Тарифы устанавливает Региональная энергетическая комиссия, поэтому тут у нас все обосновано. Если у нас есть общедомовой счетчик, то мы вычитаем лицевого счета и раскидываем остаток в соответствии с площадью квартиры. То есть все у нас в соответствии с федеральными законами. По оснащению общедомовыми приборами учета: работы производятся. Но это больше не к нам, а к НЭСК-электросети больше. Многоквартирные дома в порядке плановой работы оснащаются. И общедомовой счет и счет потребителя остается у нас, никаких изменений в законодательстве пока не предусмотрено.

С.П. Обухов: Спасибо большое. Будем завершать, слово Вячеславу Яковлевичу.

В.Я. Буренок: Спасибо за хорошую встречу. Сергей Павлович, мне кажется, что у нас многие проблемы возникают из-за того, что люди в министерствах сидят совершенно безграмотные, которые издают дурацкие законы. Оказалось, все просто. Им говорят, что надо придумать какой-то закон, они его заявляют на тендер, побеждают какие-нибудь профессора, которые придумывают определенный механизм, в котором потом нам очень сложно разобраться. И всех все устраивает, все продолжают получать зарплату. Нет специалистов, которые поработали бы «внизу» и что-то своими руками и глазами видели. В этом главная проблема.

С.П. Обухов: В завершение у нас выступит эксперт Горин Виктор Алексеевич. Прокомментируйте, пожалуйста, шумовую ситуацию.

Виктор Алексеевич Горин (эксперт): Я хочу отметить, что в городе у нас два аэродрома: гражданский аэродром Краснодара и военный аэродром. Гражданский аэродром находится в 15.1 километрах от железнодорожного вокзала, а военный - в 5.1 километрах от железнодорожного вокзала. Вокруг аэродромов существует зона ограничения жилой застройки. Это все определяется инструкциями, которые есть на каждом аэродроме. И вокруг аэродрома существуют зоны ограничения жилой застройки. Зоны следующие: зона Г, где запрещено строительство жилья; зоны В и Б, где жилье строится с оговорками; зона А, где полностью разрешено строительство жилья без ограничений. Даже если внутри построенного помещения уровень шума из-за шумоизоляции не превышает допустимых значений, но сам дом построен в месте, где высокий уровень шума, – то это нарушение. Зонирование гражданского аэродрома было сделано еще в 1994 году, больше оно не изменялось. Технологии поменялись, поменялись типы воздушных судов, а зоны остались

прежние. Гражданская авиация идет по пути строительства менее шумных самолетов. Хотя в нашей стране только один самолет, который соответствует международным нормам по шуму. Все остальные не соответствуют. Но еще большая проблема с военным аэродромом. Зонирование для него осуществлялось в 1995 году, а технология с того времени сильно изменилась. Зоны вокруг него можно сжимать и решать строительство.

С.П. Обухов: Спасибо. Обратим внимание на это. Теперь слово ЗСК.

Представитель ЗСК: Все те вопросы, которые сегодня обсуждались, постоянно обсуждаются в комитете. Тот же закон о капитальном ремонте. Неоднократно в него вносились корректировки, и я думаю,

Инфографика на тему проблем защиты интересов граждан в сфере ЖКХ. В центре — фотография женщины, закрывающей уши руками, что символизирует проблему шума. Слева — текст о превышении уровня шума и запрете размещения объектов в шумовой зоне. Справа — логотип КПРО (Краснодарский городской комитет по защите прав потребителей).

ЕСТЬ ТАКАЯ ПРОФЕССИЯ — ЛЮДЯМ ПОМОГАТЬ!

«Проблемы защиты интересов граждан, борьба с произволом в сфере жилищно-коммунального хозяйства города Краснодара»

КПРО
КРАСНОДАРСКИЙ ГОРОДСКОЙ КОМИТЕТ

- **Расчетный максимальный уровень шума в зоне «Г» в ночное время превышает 75дБ А, в дневное время-85 дБ**
- **В шумовой зоне Г размещение объектов жилищно-гражданского назначения запрещено, за исключением административных и научно-исследовательских организаций при условии обеспечения необходимой звукоизоляции конструкций их наружного ограждения.**

СанПиН 2.1.2.2645-10, СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03
ГОСТ 22283-88 «Шум авиационный. Допустимые уровни шума на территории жилой застройки и методы его измерения».

что еще будут вноситься. Комитет получает большое количество жалоб по всем направлениям, которыми он занимается. Мы в курсе событий. Я считаю, что государство, заботясь о людях, не должно уходить из этой сферы. Это главное. Финансирование проблем, которые есть в жилищно-коммунальном хозяйстве, должно исходить от государства. Даже в тяжелые 90-ые годы государство и краевой бюджет, в том числе, находили средства, чтобы компенсировать межтарифную разницу. Теперь этих денег почему-то нет. В свое время выделялись большие средства на то, чтобы строить новые магистральные водоводы, новые водозаборы за счет именно федеральных средств, за счет краевых средств. В настоящее время государство ушло от этих проблем, перекладывая это все на плечи населения. Я понимаю, что государство занимается обороной, но этот вопрос не менее важен, так как от него напрямую зависит социально-политическая обстановка. В последнее время и так был резкий рост цен на все виды продовольствия, товаров и услуг. Вот эта проблема финансирования жилищно-коммунального комплекса должна быть в поле зрения государства.

ЕСТЬ ТАКАЯ ПРОФЕССИЯ - ЛЮДЯМ ПОМОГАТЬ!
НАРОДНАЯ ПРИЁМНАЯ
ОБУХОВА
СЕРГЕЯ ПАВЛОВИЧА

«Проблемы защиты интересов граждан, борьба с произволом в сфере жилищно-коммунального хозяйства города Краснодара»

КПРФ
КРАСНОДАРСКИЙ ГОРОДСКОЙ КОМИТЕТ

- Зимнее содержание улично-дорожной сети в г.Краснодаре в 2015 году обошлось бюджету более чем 136 миллионов рублей.
- Снег с дорожных покрытий города по составу загрязнений весьма специфичен
- Снег, собираемый с дорожных покрытий города, относится к отходам, которые необходимо очищать и обеззараживать.
- На месте складирования снега планируется возведение многоквартирных домов.

все жители дома ходили и платили квартплату именно туда. С 2009 года никто даже не заметил, что мы стали платить туда, потому что ничего не поменялось. Ни директор, ни кассир, ничего не изменилось. Узнали мы, что эта компания у нас управляющая только в 2011 году. Вывод такой, что эти протоколы оказались фальшивыми. Сейчас возбуждено уголовное дело против жительницы нашего дома, которая предоставила подложный документ. И такая ситуация много где еще. И защиту в городе мы не получили. Помог нам только Сергей Павлович Обухов.

С.П. Обухов: Мы для этого и собрались все вместе, чтобы обсудить все вопросы и понять где у нас проблемы. Какие выводы я сделал по итогам встречи. Самое

С.П. Обухов: Спасибо. Мы с вами едины по этому вопросу. Государство не должно уходить из сферы ЖКХ. И это не тема круглого стола, а тема государственной политики. Но когда мы выделяем из бюджета 300 миллиардов и голосуем в поддержку фондового рынка, фондовый рынок эти 300 миллиардов не заметил, проглотил и никакой поддержки не оказалось. А если бы эти 300 миллиардов были выделены на сферу ЖКХ, они бы сыграли значительную роль. Это вопрос государственных приоритетов. При огромных расходах на оборону, мы все равно видим большие резервы нашего бюджета. Это федеральная проблема. Спасибо, что вы затронули эту тему. Я передаю слово Надежде Петровне Христенко. Она председатель совета дома. С этого уровня у нас еще не было взгляда.

Надежда Петровна Христенко (председатель совета дома): Я бы хотела рассказать о проблемах многоквартирных домов, с которыми столкнулась я. В 2013 году у нас был избран совет дома. Дом был заселен в 1992 году. До 2013 года у нас не было ни одного собрания в доме. Однако когда я была избрана председателем совета дома и принесла документы в РЭК, то начались проблемы. У нас якобы была какая-то женщина председателем совета, но документально это нигде не подтверждено. Мы обнаружили, что за это время было якобы проведено 6 общих собраний. И в 2009 году мы якобы выбрали РЭП-32 в качестве управляющей компании. То есть они у нас были в качестве ремонтно-эксплуатационного предприятия. И

главное – это шоковое состояние по ситуации с капитальным ремонтом. Я предполагаю поговорить в комитете в Госдуме по этому вопросу, потому что эта проблема не краснодарская, а федеральная. Я благодарен представителям Росжилинспекции и Роспотребнадзору, которые указали на несоответствия, которые нужно решать. Мы готовы всячески стимулировать и РЭК, чтобы он был на защите интересов жителей, и тех, кто платит по этим тарифам. Я благо-

ЕСТЬ ТАКАЯ ПРОФЕССИЯ - ЛЮДЯМ ПОМОГАТЬ!
НАРОДНАЯ ПРИЁМНАЯ
ОБУХОВА
СЕРГЕЯ ПАВЛОВИЧА

«Проблемы защиты интересов граждан, борьба с произволом в сфере жилищно-коммунального хозяйства города Краснодара»

КПРФ
КРАСНОДАРСКИЙ ГОРОДСКОЙ КОМИТЕТ

- Недовольство жителей связано с некоторыми обстоятельствами:
- 1. Придорожные парковки обустроятся там, где ранее были бесплатные места для парковки (уширения дороги, дорожные «карманы» и т.п.). Т.е. фактически новые места для парковок не создаются (либо их создание незаметно).
- 2. Почему кто-то должен платить за парковку, если парковка – это часть дороги, которая принадлежит городу и находится в общем пользовании?
- 3. Плата за парковку поступает не городу, а Оператору Парковки (ООО Городские Парковки).

дарю и экспертов, которые здесь высказались. Мы, к сожалению, далеко не всегда используем потенциал экспертный. Поэтому, как говорится, добро пожаловать. Привлечение экспертов – перспективное направление и для общественного контроля. Поэтому работаем, не политизируем эти проблемы. Главное – это решать их. Всем спасибо.



ПРОТИВОСТОЯТЬ ПРОИЗВОЛУ УПРАВЛЯЮЩИХ КАМПАНИЙ

Что эксперты КПРФ выяснили на круглом столе по проблемам ЖКХ

В Краснодаре «Народная приемная» депутата Госдумы С.П. Обухова созвала экспертов на очередной «круглый стол». На этот раз специалисты и представители общественности обсуждали тему «Проблемы защиты интересов граждан, борьба с произволом в сфере жилищно-коммунального хозяйства города Краснодара».

В дискуссии приняли участие первый секретарь Краснодарского горкома КПРФ, депутат Законодательного собрания Краснодарского края, кандидат экономических наук С.К. Лузин, председатель комитета по ЖКХ, депутат городской Думы Краснодара В.Я. Буренков, а также представители правоохранительных, надзорных и регулирующих ведомств Краснодарского края, ресурсоснабжающих организаций, эксперты и гражданские активисты.

Открыл заседание руководитель проекта «Народная приемная» С.П. Обухов, он обозначил в презентации ряд проблем, которые сегодня в большей мере беспокоят граждан в сфере ЖКХ. Статистика обращений в «Народную приемную», а их в последние месяцы поступило около тысячи, весьма показательна. В общем объеме количество жалоб на качество услуг энергоснабжения составило – 15%, теплоснабжения – 17%, водоснабжения – 13%, газоснабжения – 7%, благоустройство придомовых территорий – 29%, проблемы с капитальным ремонтом – 17%.

С.П. Обухов обратил внимание на такую ключевую проблему, как отсутствие координации в защите прав граждан многочисленных надзорных и контролирующих органов. Типичный пример, когда управляющие компании незаконно проводят индексацию тарифов, и только после депутатских обращений С.П. Обухова жилищная инспекция и прокуратура обращают внимание на эту проблему.

Депутат отметил и нежелание контролирующих органов защищать интересы краснодарцев в ряде вопросов. В частности, администрация Краснодара дополнила тариф за услуги водоснабжения и водоотведения «инвестиционной надбавкой». В ООО «Водоканал» ушли миллиарды рублей, заплаченные краснодарцами на выполнение инвестиционной программы. А цель – сокращение потерь воды – так и не достигнута. Если в начале выполнения программы краснодарцы в тарифе оплачивали 29 проц потерь, то в 2015 – аж 39.

Много вопросов у граждан возникает по начислению платы за общедомовые нужды (ОДН) и по платежам за капитальный ремонт. Почему, например, в Краснодарском крае плата за капремонт 5, 32 руб. за квадратный метр, а в Ленинградской области – 2 рубля? Эксперты «Народной приемной», кстати, предложили меры, как сократить затраты.

Сергей Павлович подчеркнул, что КПРФ принципиально голосовала против законов, перекладывающих на граждан обязанность за капремонт домов.

Депутат-коммунист сообщил о своем законодательном предложении инициировать обращения в Правительство как депутатов Заксобрании Кубани, так и де-



путатов Госдумы по введению моратория на повышение тарифов на услуги ЖКХ, которые власть собирается повышать с 1 июля 2015 года.

Тема капитального ремонта получила на круглом столе неожиданное продолжение. Специалист департамента ЖКХ Краснодарского края Н.А. Машникова буквально взбудоражила всех присутствующих информацией о том, что нынешний размер ежемесячной платы за капремонт экономически не обоснован.

«По рекомендациям Минстроя и нашему расчету, сумма взноса в доме со всеми благоустройствами должна составлять 21 рубль за квадратный метр. И мы пойдем на это, иначе никаких ремонтов у нас просто не будет, – твердо заявила чиновница. – Господдержки по капремонту у нас в этом году, скорее всего, не будет. Позиция края – денег нет. Основная позиция – все за счет собственников. Государство возможно и поможет, но рассчитывать на это при формировании размера взноса нельзя». Фактически предлагается увеличить тариф почти в 4 раза (!).

От таких «запросов» по росту тарифов оторопели даже представители городской Думы. А представители общественности вообще пошли в атаку на чиновницу из городской администрации.

Начальник отдела по противодействию преступности в сфере ЖКХ УЗБПГ ГУ МВД по Краснодарскому краю П.А. Забелин представил обзор правонарушений в сфере ЖКХ. Он согласился с тем перечнем проблем, которые озвучил в своем докладе депутат С.П. Обухов. На учете краевого управления МВД находится 49 преступлений в сфере ЖКХ. «В начале года мы провели анализ предприятий ЖКХ, которые имеют большую недоимку. В настоящий момент возбуждено шесть уголовных дел по данному вопросу. Шестую проверку по «Водоканалу». Мы здесь сработали на опережение. Материал подготовлен и направлен в Следственный комитет. Решается вопрос о возбуждении уголовного дела в отношении высокопоставленных чиновников города Краснодара по статье 286 УК», – рассказал представитель МВД.

Сотрудник правоохранительных органов признал, что в крае существует

проблема по вопросу задержки платежей и завышению тарифов управляющими компаниями. «Нами было подготовлено соответствующее указание в городские и районные органы по проведению анализа тарифов с теми, которые установлены РЭК и теми, которые применяются по факту в городах и районах нашего края. Скоро такой анализ будет завершен», – пообещал П.А. Забелин.

И.В. Савенкова из Госжилинспекции привела несколько типичных проблем, которые приходится решать, защищая интересы жильцов: «В ходе рассмотрения жалоб и проведения проверок основным нарушением является сверхнормативное распределение ресурсов на общедомовые нужды (ОДН), – отметила Мария Ивановна. – Причем без принятия соответствующего решения собственников многоквартирных домов».

Особо представитель Госжилинспекции отметила типичное нарушение со стороны управляющих компаний – это неучет площади нежилых помещений, которые имеются в многоквартирном доме. В итоге владельцы магазинов или офисов перекладывают свою часть расходов на ОДН на жильцов.

И.В. Бедрин, заместитель руководителя департамента цен и тарифов РЭК Краснодарского края, критиковал администрацию Краснодара за то, что в городе буксует исполнение ФЗ-261 в части установки общедомовых приборов учета. «Исходя из положений законодательства, мы давно уже были должны решить эту проблему... Понятно, что есть дома, где установка общедомовых приборов учета невозможна и экономически нецелесообразна, поскольку действительно большая нагрузка ляжет на граждан. Но если мы будем брать, например, девятиэтажки, то установка общедомовых приборов учета решит многие проблемы и сократит расходы жильцов».

Гражданский активист, заслуженный работник ЖКХ Кубани А.П. Чайников информировал общественников, что при поддержке депутата С.П. Обухова удалось сдвинуть с мертвой точки проблему компенсации гражданам незаконной оплаты за отопление за прошлые годы. «Получилось, что у жителей Краснодара незаконно изъяли 66 миллионов рублей. Сейчас мы получили решение суда и можем забрать назад незаконно изъятые средства», – отметил Александр Павлович. Кстати, представитель ООО ГУК Краснодар заверил участников круглого стола, что компания примет необходимые меры по исполнению решения суда.

Подводя итоги круглого стола, его участники сформулировали конкретные предложения для «Народной приемной», властей Краснодара как лучше защищать интересы жителей, не допускать произвола управляющих компаний и ресурсоснабжающих организаций.

Игорь ШИБАЛКИН,
Представитель
«Народной приемной».



Сносить или не сносить военную поликлинику на Гидрострое?

Очень много обращений и жалоб жителей микрорайона Гидростроителей поступает в «Народную приемную» депутата Госдумы С.П. Обухова на работу местной поликлиники № 27.

Она одна на весь микрорайон, поэтому врачи просто физически не справляются с огромным потоком людей. С учетом активного строительства и ввода в эксплуатацию в районе новых домов, проблема может стать катастрофической. Эту болевую точку жители микрорайона в очередной раз подняли на недавней дворовой встрече с депутатом С.П. Обуховым.

Выходом из критической ситуации с медобслуживанием на Гидрострое могло бы стать передача городу недостроенной поликлиники Министерства обороны по ул. Невкипелого и ее достройка. Но, к сожалению, решением Арбитражного суда Краснодарского края от 11 февраля 2015 года Министерство обороны России обязали снести возведенный объект. Постановлением Арбитражного суда апелляционной инстанции от 24 апреля 2015 года решение оставлено без изменения и вступило в законную силу. Администрации города выдан исполнительный лист.

По просьбе граждан, депутат С.П. Обухов взял на себя миссию Краснодара и Министерства обороны. Он направил депутатские запросы министру обороны России С.К. Шойгу, врио главы администрации (губернатора) Краснодарского края В.И. Кондратьеву и мэру города Краснодара В.Л. Евланову.

Суть депутатского запроса, рассмотреть вопрос о возможности заключения мирового соглашения между Администрацией города (она выступала истцом в Арбитражном суде) и Министерством обороны РФ с целью передачи здания недостроенной поликлиники по ул. Невкипелого из фонда Министерства обороны РФ в муниципальную собственность города Краснодара. И в дальнейшем завершение строительства этой поликлиники.

Сергей ЯКОВЛЕВ,
Представитель
«Народной приемной»
на Гидрострое.



Как вернуть незаконно изъятые средства за отопление

Члены ТСЖ «Солнечный остров-2» в трехлетней судебной тяжбе в Первомайском суде выиграли процесс о незаконном изъятии с жителей города дополнительных оплаты за отопительный период 2006–2007 гг.

Решение Первомайского суда от 24 февраля 2010 года касалось домов, где нет приборов учета тепловой энергии. Однако решение суда оставалось неисполненным до 2015 года. И только благодаря вмешательству депутата Госдумы С.П. Обухова дело сдвинулось с места.

Для получения излишне изъятых денежных средств необходимо:

1. Председателям Советов домов или равнозначным им лицам обратиться к собственникам жилья или нанимателям с просьбой представить копии личных паспортов (при наличии) даты регистрации по фактическому адресу проживания в искомый период – 2006–2007 гг.)

2. Эти копии документов председателю Совета домов должны представить в ООО «ГУК-Краснодар» для решения вопроса о возврате противоправно изъятых денежных средств.

Александр ЧАЙНИКОВ,
Эксперт по вопросам ЖКХ,
Помощник депутата Госдумы,
Заслуженный работник ЖКХ Кубани.



Специалист департамента ЖКХ Н.А. Машникова взбудоражила всех информацией о планах власти поднять плату за капремонт с 5,32 до 21 руб. за кв. метр

Проект

Вносится в порядке
Законодательной инициативы
Депутатом Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации
С.П. Обуховым

ОБРАЩЕНИЕ
ДЕПУТАТОВ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО СОБРАНИЯ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ
К ПРЕЗИДЕНТУ РОССИИ В.В. ПУТИНУ,
ФЕДЕРАЛЬНОМУ СОБРАНИЮ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА Д.А. МЕДВЕДЕВУ,
К ОРГАНАМ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Мы, депутаты Законодательного Собрания Краснодарского края, собравшись на очередное заседание законодательного органа государственной власти субъекта Российской Федерации, выражаем крайнюю встревоженность и обеспокоенность повышением цен на коммунальные услуги.

Не секрет, что экономические трудности, переживаемые в настоящее время нашей страной, больше всего ударили по социально уязвимым слоям населения, в первую очередь, по пожилым людям, пенсионерам, то есть как раз по тем, кто своими силами, трудом и талантом на протяжении многих десятилетий ковал мощь и силу державы.

Повышение тарифов на услуги ЖКХ усугубляет кризис во всех отраслях страны.

Дальнейший рост цен на услуги ЖКХ без учета реальных доходов населения усилит социальную напряженность в обществе.

Новое повышение цен на коммунальные услуги в России традиционно происходит с 01 июля текущего года, однако Росстат уже зафиксировал рост цен на ЖКУ за январь-апрель 2015 года в целом по стране на 1,4%¹.

В 2014 году за этот же период тарифы ЖКХ увеличились на 0,4%., однако к концу года их рост достиг 9,4 %. Это означает, что с 01 июля текущего года должен произойти очередной резкий скачок цен в указанной сфере.

Так, в Краснодаре тариф основного поставщика воды (ООО «Краснодар Водоканал») увеличивается (на питьевую воду) более чем на 20 % (с 23,93 до 28,85 рублей за кубометр), а на водоотведение – почти на 22 % (с 14,15 до 17,26)².

Указанные показатели значительно превышают 14-ти процентный рост, установленный для Краснодарского края Приказом Федеральной службы по тарифам от «11» октября 2014 г. № 228-э/4 «Об установлении предельных индексов максимально возможного изменения действующих тарифов в сфере водоснабжения и водоотведения, в среднем по субъектам Российской Федерации на 2015 год».

Тарифы на горячую воду и отопление должны возрасти практически на 8,5 % (с 3008,39 до 3263,27 рублей за Гкал)³.

Рост цен на электроэнергию приблизится к 10 % (с 3,76 до 4,12 рублей за кВтч по одноставочному тарифу)⁴.

Розничная цена газа в размере увеличится на 4 % (с до 5,26 рублей за 1 кубометр)⁵.

Кроме того, ожидается вырастание тарифов и на иные жилищно-коммунальные услуги. Так, например, тариф на вывоз ТБО подскочит без малого на 17 % (с 932,20 до 1089,14 рублей за тонну)⁶.

Стоит также отметить, что собственникам квартир теперь необходимо из своего кармана формировать Фонды капитального ремонта общего имущества многоквартирных домов. Так правительство окончательно перекладывает проблемы ЖКХ на плечи граждан.

Новый виток цен коснется каждой российской семьи, ежемесячно оплачивающей жилищно-коммунальные услуги.

Однако из-за снижения мировых цен на нефть, торгово-экономических санкций, введенных против России западными странами, и бюджетного напряжения всех уровней доходы трудящейся части населения РФ сократились. Поэтому планируемое в 2015 году повышение тарифов ЖКХ представляется совершенно неприемлемым.

Убеждены, что подавляющее большинство жителей Российской Федерации положительно оценят Ваше решение взять под контроль тарифы на услуги ЖКХ, а так же наложить мораторий на повышение цен на ЖКУ, особенно холодную и горячую воду, отопление, газ и электричество в 2015 году.

Депутаты Законодательного Собрания Краснодарского края обращаются с призывом к Президенту России, Федеральному Собранию Российской Федерации, Председателю Правительства, органам власти субъектов Российской Федерации поддержать нашу позицию.

¹ <http://www.rosbalt.ru/business/2015/05/06/1395777.html>

² http://krd.ru/upravlenie-tsen-i-tarifov/elektronnyy-sbornik-1-07-2013/tarify_zhkh/tarify_vodosnab_organ/ooo_krasnodar_vodokanal/

³ Приказ региональной энергетической комиссии - департамента цен и тарифов Краснодарского края от 15.12.2014 № 53/2014-т.

⁴ Приказ региональной энергетической комиссии - департамента цен и тарифов Краснодарского края от 17.12.2014 № 74/2014-э.

⁵ Приказ региональной энергетической комиссии - департамента цен и тарифов Краснодарского края от 17.12.2014 № 11/2014-газ.

⁶ http://krd.ru/upravlenie-tsen-i-tarifov/elektronnyy-sbornik-1-07-2013/tarify_zhkh/tarif_muk_2012/

Выводы и предложения

20 мая 2015 г. в Краснодаре под председательством депутата Государственной Думы С.П. Обухова прошел круглый стол, посвященный защите прав потребителей услуг предприятий жилищно-коммунального комплекса «Проблемы защиты интересов граждан, борьба с произволом в сфере жилищно-коммунального хозяйства города Краснодара».

В работе круглого стола приняли участие 26 экспертов, в числе которых представители Законодательного собрания Краснодарского края, депутаты городской Думы Краснодара, а также представители правоохранительных, надзорных и регулирующих ведомств Краснодарского края, представители ресурсоснабжающих организаций, гражданские активисты. В ходе выступлений и обсуждения экспертами было сформулировано 16 основных проблем города Краснодара по вопросу защиты интересов граждан в сфере ЖКХ, а также предложено 10 мер различного характера для решения этих проблем. Подробный перечень проблем и предложений с указанием высказавших их авторов указан в Приложении 1.

В качестве основных проблем экспертами были указаны:

1. Проблемы, напрямую затрагивающие граждан:

1.1. Нарушения в начислении платы за общедомовые нужды. Даже председатель комитета ЖКХ в Государственной Думе назвала Краснодар и Сочи в числе передовиков по нарушениям.

1.2. Неправильно и незаконно произведена индексация тарифа за управленческие услуги ООО ГУК Краснодар в около 2-х тысячах домов, так как письмо от Минрегиона, на основе которого эта индексация делалась, отозвано. А судебная практика однозначна – такие решения управляющих кампаний незаконны. Но Прокуратура, Роспотребнадзор в Краснодарском крае стоят на стороне ООО ГУК Краснодар, а не пострадавших потребителей услуг ЖКХ

1.3. Очевидна переплата краснодарцами услуг водоснабжения и водоотведения, так как, несмотря на включение в тариф инвестиционной надбавки, не было выполнено уменьшение потерь воды до 25%.

1.4. Не решена проблема фактической отмены бесплатной постановки земельных участков под домами на кадастровый учет, что нарушает права граждан – жителей многоквартирных домов.

1.5. Недостаточное количество парковочных мест, особенно в новых районах. Строительство нового жилья ведется хаотично, без строитель-

ства и обустройства социальной инфраструктуры.

1.6. Массовая переплата населением за услуги отопления, так как расчеты на оплату формируются заранее, и они не всегда соответствуют фактическому потреблению услуги.

2. Проблемы, связанные с управляющими компаниями:

2.1. Задержка платежей управляющими компаниями ресурсно-снабжающим организациям.

2.2. Неправильный расчет площади нежилых помещений, из-за чего происходит сверхнормативное распределение общедомовых нужд на граждан. Жители оплачивают издержки фирм-арендаторов.

2.3. Разный период снятия показаний общедомовых приборов учета у управляющих компаний и ресурсно-снабжающих организаций, что ведет увеличению платы за общедомовые нужды.

2.4. Задержка исполнения 261 Федерального Закона в части установки общедомовых приборов учета.

3. Проблемы, связанные с капитальным ремонтом:

3.1. С точки зрения жильцов высокий и непрозрачный тариф за капитальный ремонт. С точки зрения властей он, наоборот, слишком низкий. Якобы для осуществления в полной мере программы капитального ремонта тариф должен составлять 21 рубль против 5 рублей сейчас. Тариф не прозрачен, проверить невозможно.

3.2. Низкий уровень сбора платы за капитальный ремонт – около 26%.

3.3. Незаконно в тариф включены расходы управляющих кампаний за техпаспорта многоквартирных домов, хотя эту свою обязанность УК должны были выполнить своевременно. По сути, в тариф на капремонт заложена повторная оплата техпаспортов за счет жильцов.

4. Муниципальные проблемы, которые могут влиять на увеличение произвола в сфере ЖКХ:

4.1. Наличие около трехсот пустующих объектов коммерческой недвижимости в муниципальной собственности (из анализа реестра муниципальной собственности).

4.2. Ранее муниципальное предприятие ООО "Краснодар-Водоканал" приватизировано под обещания модернизации и резкого повышения эффективности и качества услуг. Цели приватизации не достигнуты. Более того, доля уставного капитала ООО "Краснодар-Водоканал" заложена в «Европейском банке реконструкции и развития» в связи с взятым кредитом. Из-за обвала валюты платеж по кредиту возвращается с огромными потерями в рублях. Это может привести к необоснованному увеличению тарифов на водоснабжение и водоотведение.

5. Федеральные проблемы:

5.1. Потери в сфере ЖКХ ежегодно составляют более 160 млрд руб. 53% из них (85 млрд руб. в год) - из-за технической безграмотности специалистов.

5.2. Сокращение расходов на ЖКХ в региональных и федеральном бюджетах. Постепенный уход государства из этой сферы, что полностью перекладывает все заботы в сфере ЖКХ на плечи и карман граждан.

Наиболее активными участниками «Круглого стола» стали депутат Госдумы С.П. Обухов, начальник отдела экономического обеспечения, мониторинга, анализа и прогнозирования Госжилинспекции КК М.И. Савенкова и специалист департамента ЖКХ КК Н.А. Машникова, которые обозначили наибольшее количество проблем и предложили пути их решения.

Большинство проблем возникают из-за недостаточного правового регулирования, на что особенно обратила внимание М.И. Савенкова. Она предложила **внести изменение в постановление правительства 354 по вопросу начисления оплаты за электроэнергию при наличии двухтарифного общедомового счетчика и разнотарифных индивидуальных счетчиков**. Госжилинспекция КК уже обращалась по этому вопросу в Минстрой, однако ответ так и не был получен. Также М.И. Савенкова отметила необходимость разработки правового регулирования порядка расчета оплаты при наличии индивидуального теплового пункта, либо самостоятельного приготовления горячей воды и отопления. С.П. Обухов также предложил законодательную инициативу с целью закрепления изготовления техпаспортов за счет управляющих компаний, а не за счет взносов на капремонт.

Среди предложений, которые облегчат жизнь гражданам и поспособствуют дальнейшему устранению практики перекладывания ответственности, стало предложение юриста С.С. Яковлева **о внесении поправок в постановление правительства, чтобы продолжалась бесплатная постановка земельных участков на кадастровый учет за счет местного бюджета**. На сегодняшний момент существует пробел в праве, так как законодатель устанавливает обязанность органов местного самоуправления по формированию этих участков, но не уточняет, за чей счет это делается.

Актуальным является предложение эксперта в сфере ЖКХ В.А. Горина по пересмотру зонирования аэропортов города Краснодара. Зонирование

было осуществлено в 1994 году для гражданского аэродрома и в 1995 году для военного. С этого времени изменились технологии и типы воздушных судов, что существенно снизило уровень шума. **Это позволяет сжать это зонирование и разрешить строительство в новых районах, где зачастую строительство ведется сейчас незаконно.**

Львиную долю дискуссии занял вопрос о капитальном ремонте. Сейчас тариф составляет 5 рублей 32 копейки, что, по мнению ряда участников дискуссии, является существенным ударом для карманов граждан. Специалист департамента ЖКХ КК Н.А. Машникова, напротив, заявила, что такой тариф является заниженным. Нормальный тариф, по ее словам, должен составлять 21 рубль. Только тогда возможно осуществление капитального ремонта домов в полной мере. Большая проблема также с собираемостью даже этих 5 рублей 32 копеек: только 26% граждан их платит за капремонт. **С.П. Обухов заявил, что уход государства из этой сферы станет настоящей ошибкой, и он, используя все возможные трибуны, будет проталкивать идею субсидирования государством этой сферы.**

Участниками круглого стола была предложена программа по включению в тестовом режиме платы за капитальный ремонт в общие квитанции, что существенно может увеличить собираемость. Однако звучали и серьезные возражения – гражданам из-за неприятия платы за капремонт могут вообще прекратить оплачивать и другие коммунальные платежи.

Также С.П. Обуховым была высказана точка зрения о том, что индексацию тарифов без согласия жителей проводить нельзя. Однако эта тема не нашла своего развития в рамках дискуссии. Контролирующие организации и управляющие компании попытались ее замолчать.

Из-за продолжительности дискуссии по другим проблемам не была детально рассмотрена и заявленная проблема по малому количеству парковочных мест на придомовых территориях.

В целом, можно заключить, что данный круглый стол был полезен всем участникам. Произошла та самая координация между всеми контролирующими органами, на отсутствие которой жаловались участники дискуссии. Также был начат диалог внутри экспертного сообщества и заинтересованных ведомств власти, прозвучали основные мнения и предложения. Помимо этого, уже сейчас обозначились основные перспективные подходы к решению проблем в сфере ЖКХ.

Некоторые проблемы, требующие первоочередного решения

№	ФИО, Должность	Проблемы	стр.
1	С.П. Обухов, депутат ГД	Повсеместные нарушения в начислении платы гражданам за общедомовые нужды, низкая роль контролирующих и правоохранительных органов в борьбе с этой проблемой	65
2	С.П. Обухов, депутат ГД	Потери в сфере ЖКХ ежегодно составляют более 160 млрд руб. Около 53% из этого (85 млрд руб. в год) - из-за технической безграмотности специалистов. Государство и муниципалитеты устранились от решения этой проблемы	65
3	С.П. Обухов, депутат ГД	Неправильно произведена индексация тарифа на управленческие услуги в около 2-х тысячах многоквартирных домов в Краснодаре. Прокуратура, Росжилинспекция и Роспотребнадзор устранились от решения этой проблемы	65
4	С.П. Обухов, депутат ГД	Краснодарцы переплачивают за услуги водоснабжения и водоотведения. Прокуратура не обращает внимание на эту проблему. Муниципалитет поощряет нарушение ООО «Водоканал» своих обязательств.	65
5	С.П. Обухов, депутат ГД	Отмена бесплатной постановки домов на кадастровый учет из-за лазеек в правоприменении.	66
6	С.П. Обухов, депутат ГД	Наличие около трехсот пустующих объектов коммерческой недвижимости в муниципальной собственности.	66
7	С.П. Обухов, депутат ГД	Отсутствие парковочных мест на придомовых территориях	66
8	П.А. Забелин, начальник отдела по противодействию преступности в сфере ЖКХ УЭБиПК ГУ МВД по КК	Задержка платежей управляющими компаниями ресурсоснабжающим организациям	66
9	М.И. Савенкова, начальник отдела экономического обеспечения, мониторинга, анализа и прогнозирования Госжилинспекции КК	Сверхнормативное распределение общедомовых нужд из-за неправильного расчета площади многоквартирного дома, так как часто не учитывается площадь нежилых помещений, арендуемых фирмами	67
10	М.И. Савенкова, начальник отдела экономического обеспечения, мониторинга, анализа и прогнозирования Госжилинспекции КК	Разный период снятия показаний общедомовых приборов учета между управляющими компаниями и ресурсно-снабжающими организациями, что ведет к увеличению платы за общедомовые нужды	67
11	М.И. Савенкова, начальник отдела экономического обеспечения, мониторинга, анализа и прогнозирования Госжилинспекции КК	Переплата населением за отопление	67
12	И.В. Бедрин, заместитель руководителя департамента цен и тарифов РЭК КК	"Букует" исполнение 261 ФЗ в части установки общедомовых приборов учета	68
13	Н.А. Машникова, специалист департамента ЖКХ КК	Низкий тариф по сбору платы за капитальный ремонт не покрывает потребности из-за сокращения субсидирования государством отрасли ЖКХ. Необходим тариф в 21 рубль против 5 рублей в настоящее время (если не будет господдержки)	69
14	Н.А. Машникова, специалист департамента ЖКХ КК	Низкий уровень сбора платы за капитальный ремонт в Краснодаре - около 26%	70
15	С.П. Обухов, депутат ГД	Необоснованное и серьезное сокращение расходов на ЖКХ в региональных и федеральных бюджетах	71
16	И. Шувалкин, юрист, представитель "Народной приемной депутата С.П. Обухова"	Доля уставного капитала ООО "Краснодар-Водоканал" заложена в "Европейском банке реконструкции и развития" в связи с взятым кредитом. Из-за обвала валюты платеж по	74

№	ФИО, должность	Предложения *	стр.
1	С.П. Обухов, депутат ГД	Необходимо больше координации между действиями РЭК, Роспотребнадзора, Росжилинспекции и Прокуратуры в защите прав граждан. Из-за этого в Краснодаре тотальные нарушения прав граждан в сфере ЖКХ и произвол Управляющих компаний.	65
2	С.П. Обухов, депутат ГД	Запретить проводить индексацию тарифов ЖКХ без согласия жителей	65
3	С.П. Обухов, депутат ГД	Закрепление создания техпаспортов за счет управляющих компаний, а не за счет взносов на капремонт	66
	А.С. Карнаухов, эксперт по ЖКХ, юрист		68
4	М.И. Савенкова, начальник отдела экономического обеспечения, мониторинга, анализа и прогнозирования Госжилинспекции КК	Внести изменение в постановление правительства 354 по вопросу начисления оплаты за электроэнергию при наличии двухтарифного общедомового счетчика и разнотарифных индивидуальных счетчиков	67
5	М.И. Савенкова, начальник отдела экономического обеспечения, мониторинга, анализа и прогнозирования Госжилинспекции КК	Необходимо разработать правовое урегулирование порядка расчета оплаты при наличии индивидуального теплого пункта, либо самостоятельного приговаривания горячей воды и отопления	68
6	Н.А. Машникова, специалист департамента ЖКХ КК	Необходима работа с неплательщиками, а для этого нужен огромный штаб юристов, а следовательно - увеличение финансирования	70
7	С.П. Обухов, депутат ГД	Опробовать схему включения платы за капитальный ремонт в платежные квитанции на нескольких домах	71
8	С.П. Обухов, депутат ГД	Государство должно нести ответственность в сфере капитального ремонта, а не перекладывать эту ответственность на региональную власть	72
9	С.С. Яковлев, юрист	Внесение поправок в постановление правительства, чтобы продолжалась бесплатная поставка земельных участков на кадастровый учет за счет местного бюджета	72
10	В.А. Горин, эксперт в сфере ЖКХ	Из-за изменения технологии и типа воздушных судов необходимо изменить зонирование вокруг аэропортов в сторону их сжатия и разрешения строительства	75

* многие формулировки предложений также содержат формулировки проблем, на решение которых направлены.

• ДОСТУПНОЕ ДОШКОЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ – КАЖДОМУ РЕБЕНКУ! •

Предложения КПРФ по решению проблемы нехватки мест в детских садах Краснодара

На политическом консультативном совете при главе Краснодара секретарь Краснодарского горкома КПРФ, представитель «Народной приемной депутата С.П. Обухова» А.М. Сафронов выступил с основным докладом по проблеме обеспечения доступности дошкольного образования в краевой столице. Он представил анализ проблемы и конкретные предложения КПРФ.



Задачи доклада:



Охарактеризовать систему образования в городе

Подвести итоги развития за прошедший период

Раскрыть планы развития отрасли

Выдать рекомендации Партии в рамках развития отрасли

Исполнение «майского» указа Президента под большим вопросом

КПРФ в России является самой прогрессивной общественной силой, которая во главу угла ставит интересы Человека. Коммунисты во все времена уделяли вопросам образования приоритетное значение. Так, после Великой Октябрьской Социали-



Базой доклада послужили:



1. ФЗ «Об образовании»

2. Краевые НПА

3. Отчет об основных итогах развития Краснодара

4. Программа социально-экономического развития

5. МЦП «Комплексное развитие МО в сфере...»

• Ответы органов власти на запросы депутатов



Позиция КПРФ в области образования



ВКПБ решила уникальную по историческим меркам задачу – победила неграмотность в течение жизни одного поколения



Ни до ни после подобного опыта человечество не знало!

ческой революции коммунисты в кратчайшие сроки победили неграмотность в стране. И даже во время Великой Отечественной Войны в СССР открывались новые детские сады, школы и даже ВУЗы. Это ли не свидетельство прогрессивности коммунистических идей, их полезности для общества! Всем свершениям и победам СССР мы обязаны, прежде всего, советскому учителю.



Население города:



Показатель	2010	2011	2012	2013	2014 (оценка)	2014 г. к 2010 г., в %
Количество жителей	634,1	651,2	671,2	693,3	697,4	107,6
В возрасте 0-6 лет	58,0	58,7	61,7	66,0	69	119,0
В возрасте 7-13 лет	42,5	47,6	49,6	51,9	52,4	123,3
В возрасте 14-15 лет	13,6	14,1	13,5	13,3	14,7	108,1
Бюджет города, млн руб	13931,6	16967,9	19558,6	22025,5	24667,3	177,1
Ввод в действие жилых домов, тыс кв м	1013,1	1078,0	1566,3	1304,0	1719,0	169,7

Население Краснодара постоянно растет. По официальным данным, к началу 2015 года оно насчитывало 897 тысяч человек, а, по мнению независимых экспертов, больше миллиона. Соответственно, как снежный ком нарастает проблема нехватки мест в детских садах.



Система дошкольного образования



Всего ДОУ – 159

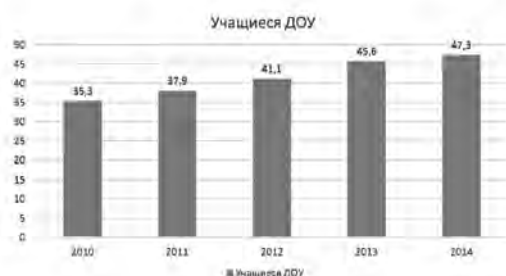
Негосударственные ДОУ – 11

Государственные ДОУ – 4

ИТОГО ДОУ – 174 (175?)



Численность детей в ДОУ

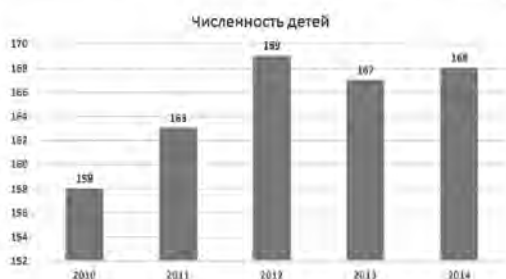


Рост за 5 лет на 33,9 процента

Одним из первых документов, который подписал Владимир Путин, вступив в должность президента страны, стал указ «О мерах по реализации государственной политики в области образования и науки». К 2016 году доступность дошкольного образования для детей 3-7 лет должна быть стопроцентной - таков один из ключевых пунктов этого указа.



Число детей на 100 мест



Пока негативную тенденцию переломить не удастся!

Но очереди в детские сады сохранились. В настоящее время в России детские сады посещают 5,5 миллионов ребятишек, еще два миллиона дошкольников стоят в очереди.

По российскому законодательству, в частности по закону 131 «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ», дошкольное образование относится к ведению местных властей, поэтому задача обеспечения 100% доступности дошкольного образования легла на плечи муниципалитетов.

В зависимости от регионов ситуация по стране отличается. Во-первых, в каких-то регионах население растет, а где-то сокращается. Соответственно, и разная потребность в количестве мест в дошкольных учреждениях.

Во-вторых, за период реформ единой стратегии развития дошкольного образования так и не сложилось. Все было отдано на откуп местной власти. Кто-то из руководителей проявил дальновидность и хозяйственную мудрость, сохранив дошкольные учреждения, а где-то они были проданы коммерче-

ским структурам или вовсе снесены в угоду застройщикам жилой или коммерческой недвижимости.

Не остался в стороне от этих процессов и Краснодар – столица Кубани. В Краснодаре в начале 10-х годов этого века сложилась острая ситуация нехватки мест в дошкольных образовательных учреждениях, что всерьез обеспокоило Краснодарских коммунистов – членов городского отделения КПРФ.

С каждым днем проблема обостряется!

Городская власть длительное время игнорировала проблему доступности дошкольного образования. По данным органов государственной статистики, новые места в дошкольных учреждениях практически не создавались в период с 2009 по 2013 гг. В то же время, по данным управления образования города, в очереди на получение места в детский сад ежедневно регистрируется 250 человек. В результате снизился уровень охвата детей дошкольным обра-



Охват детей также упал

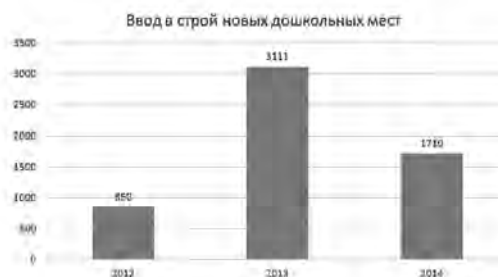


зованием до 76,5 процентов на начало 2015 года. Численность детей-учащихся в дошкольных учреждениях за 5 лет выросла на 33,9 процента. Судя по всему, за счет уплотнения групп, увеличения численности детей в группах до 35-45 человек. Детские сады сегодня переполнены. В среднем на 100 мест приходится 168 ребятишек.

По данным администрации города, в 2014 году снизились темпы ввода в строй новых мест в детских



Снижаются темпы введения новых мест



РЕЙТИНГ ГОРОДСКИХ ПРОБЛЕМ

КАК, ПО ВАШЕМУ МНЕНИЮ, ОБСТОИТ В ГОРОДЕ ДЕЛА С:

	НИЧЕГО НЕ СЛУСИТСЯ	ПОЛОЖИТЕЛЬНО	ПОЛОЖИТЕЛЬНО	ПОЛОЖИТЕЛЬНО	ПОЛОЖИТЕЛЬНО	ПОЛОЖИТЕЛЬНО
УЛИЧНЫМ ОСВЕЩЕНИЕМ	58	18	10	3	1	0
ОТОПЛЕНИЕМ	63	24	8	3	1	1
РАБОТОЙ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	55	25	15	1	1	2
КАЧЕСТВОМ ПИТЬЕВОЙ ВОДЫ	44	18	18	18	1	1
РЕМОНТОМ И ОБСЛУЖИВАНИЕМ ЖИЛЫХ ДОМОВ	27	37	18	12	4	2
БАЛАНСИРОВКОЙ ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	27	43	19	5	4	2
БАЛАНСИРОВКОЙ ВНЕШНЕГО ТРАНСПОРТА	26	45	17	8	4	0
КАЧЕСТВОМ ОБРАЗОВАНИЯ В ШКОЛАХ	19	10	3	4	15	48
КАЧЕСТВОМ РАБОТЫ ПОЛИЦИИ	19	16	5	2	3	55
МЕДИЦИНСКИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ	11	12	23	29	6	19
ЭКОЛОГИЕЙ	8	10	3	2	15	62
НАЛИЧИЕМ МЕСТ В ДЕТСКИХ САДАХ	5	45	10	1	1	3
ОТСУТСТВИЕМ ОЧЕРЕДИ В ПОЛИКЛИНИКАХ, СОБЕС. ПЕНСИОННОМ ФОНДЕ, СЕРВАНКЕ, ПОЧТЕ, МОЩ.	3	32	19	21	9	
ПРОБКАМИ	2	4	43	50	1	0
ДОРОГАМИ	0	5	44	50	1	0

садах почти в 2 раза – 1710 против 3111 (в 2013 году). В настоящее время в Краснодаре в очереди в детские сады стоят - 13732 человек (самый высокий показатель в крае). По данным опроса, проведенного Центром исследования политической культуры России, проблема достигла такой остроты, что вошла в список наиболее общественно значимых для жителей Краснодара,

РЕЙТИНГ ГОРОДСКИХ ПРОБЛЕМ В ДИНАМИКЕ

КАК, ПО ВАШЕМУ МНЕНИЮ, ОБСТОИТ В ГОРОДЕ ДЕЛА С:

	2013	2014	2015
ДОРОГАМИ	85	62	
ПРОБКАМИ	84	88	
МЕДИЦИНСКИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ	62		56
НАЛИЧИЕМ МЕСТ В ДЕТСКИХ САДАХ	59	73	73
ОТСУТСТВИЕМ ОЧЕРЕДИ В ПОЛИКЛИНИКАХ, СОБЕС. ПЕНСИОННОМ ФОНДЕ, СЕРВАНКЕ, ПОЧТЕ, МОЩ.	56	65	
ЭКОЛОГИЕЙ	50	48	
УЛИЧНЫМ ОСВЕЩЕНИЕМ	16	22	
ОТОПЛЕНИЕМ	16		
РАБОТОЙ ДЕТСКИХ ДОСУГОВЫХ ЦЕНТРОВ	45		34
КАЧЕСТВОМ ОБРАЗОВАНИЯ В ШКОЛАХ	41	68	
КАЧЕСТВОМ РАБОТЫ ПОЛИЦИИ	39	75	
РЕМОНТОМ И ОБСЛУЖИВАНИЕМ ЖИЛЫХ ДОМОВ	38		48
КАЧЕСТВОМ ПИТЬЕВОЙ ВОДЫ	37		43
БАЛАНСИРОВКОЙ ВНЕШНЕГО ТРАНСПОРТА	34		36
БАЛАНСИРОВКОЙ ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	33		22
РАБОТОЙ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	20	46	49

Обеспокоенные родители приходят на прием к представителям законодательной власти и в «Народную приемную депутата Госдумы С.П. Обухова». Родители жалуются на невозможность устроить своего ребенка в детский сад. Направляются депутатские запросы в органы муниципальной и государственной власти, а также в органы прокуратуры. Были случаи, когда прокуратура в суде требовала ответа от администрации города за ненадлежащее исполнение обязанностей по обеспечению детей местами в дошкольных учреждениях.

Системные риски и предложения КПрФ

Краевые и местные чиновники заявляют, что к 1 января 2016 года сумеют ликвидировать очередь в детские сады, но у членов Краснодарского отделения КПрФ есть на этот счет обоснованные сомнения.

Городская власть длительное время игнорировала эту проблему, поэтому в некоторых районах города сложилась просто катастрофическая ситуация. Например, в районе улицы Российской за последнее время было построено около ста многоквартирных домов, но при этом ни одного детского сада. Возникают вопросы, кто согласовывал строительство, почему не договорились с застройщиками о создании соответствующей инфраструктуры?

Сегодня во многих детских садах формируются группы по 40 человек, но в таких условиях вести образовательный процесс очень затруднительно. Напомним, что в советское время на 18 детей было 2 воспитателя и нянечка.

Городским властям необходимо активнее готовить предложения и «включаться» в государственные и региональные программы по развитию системы дошкольного образования. Были случаи, когда Краснодар подавал



заявки на включение в программы финансирования в числе последних и получал финансирование по остаточному принципу. Но никто не наказал за это нерасторопных городских чиновников.

Сегодня проблема нехватки мест в детских садах частично решается за счет групп семейного воспитания и детских садов в цокольных этажах новостроек. Но такие помещения не приспособлены для ведения образовательной деятельности с дошкольниками (вопросы горячего питания, санитарии и прочее).

Все эти проблемы, по нашему мнению, могут помешать городским властям выполнить указание Президента к 1 января 2016 года, поэтому Краснодарское городское отделение КПрФ будет внимательно следить за развитием ситуации. Коммунисты настаивают на том, чтобы было качественное дошкольное образование, мы обязаны его обеспечить нашим детям!

Центральный Комитет КПРФ
ВЕСТНИК
ОРГАНИЗАЦИОННО-ПАРТИЙНОЙ
И КАДРОВОЙ РАБОТЫ

ВЫПУСК №11 (255): 10 июля 2015 года

В НОМЕРЕ:

МАТЕРИАЛЫ «КРУГЛЫХ СТОЛОВ» НАРОДНОЙ ПРИЁМНОЙ ДЕПУТАТА С.П. ОБУХОВА
НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ СОЦИОЛОГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Содержание

Проект программы КПРФ на выборах в городскую думу Краснодара	2
Проблемы Краснодара глазами жителей	3
Отношение краснодарцев к вопросам, вынесенным на предварительное народное голосование в рамках предлагаемого КПРФ муниципального референдума	9
Не допустить транспортный коллапс в Краснодаре.....	13
Повышение эффективности использования муниципального имущества – путь к увеличению собственных доходов местного бюджета Краснодара.....	47
Проблемы защиты интересов граждан, борьба с произволом в сфере жилищно- коммунального хозяйства города Краснодар	62
Доступное дошкольное образование – каждому ребенку!	84

ОТДЕЛ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПАРТИЙНОЙ И КАДРОВОЙ РАБОТЫ
Заместитель Председателя ЦК КПРФ В.Ф. Рашкин

127051, г. Москва, Малый Сухаревский пер., д.3, стр.1
Ответственные за выпуск – **С.И. Васильцов, С.П. Обухов**
Литературный редактор – **Р.И. Тхагушев**
Технический редактор – **Ю.П. Ляшук**
Оформление, верстка – **Ю.П. Ляшук, Е.С. Морозова**
Корректор – **Н.Г. Веселова**
Коллажи – **С. Наумова**

Подписано в печать 7 июля 2015 года
Тираж 150 экз.

