

НАРОДНЫЙ ДЕПУТАТ

Андрей КЛЫЧКОВ:**«Городская власть не хочет идти навстречу москвичам, не согласным с изменением режима питания в детских садах»**

26 февраля руководитель фракции КПРФ в Мосгордуме Андрей Клычков получил ответ заммэра Москвы Леонида Печатникова по проблеме изменения режима питания в детских садах. Как следует из ответа, изменения были вызваны необходимостью соблюдения санитарных правил, а также «новыми возможностями по организации пятиразового питания».

А еще из ответа следует, что при организации питания соблюдены требования по калорийности и разнообразию, а родителям «даны подробные разъяснения по вопросам организации питания воспитанников».

«По всем вопросам и предложениям, связанным с работой образовательных организаций, родители воспитанников могут обращаться к их руководителям», — отмечается в письме Леонида Печатникова.

Ответ заммэра прокомментировал Андрей Клычков:

«К сожалению, ответ Л.М. Печатникова лишний раз говорит о нежелании городской власти идти навстречу 32 тысячам москвичей, не согласным с изменением режима питания в детских садах. Нам опять говорят, что все сделано для соблюдения требований санитарных правил, что ассортимент полдника стал более разнообразным, но ответов на главные вопросы нет. Почему режим питания изменен решением «сверху» во всех садах, без учёта мнения родителей и особенностей учреждений? Почему нельзя выдавать в полдник уплотненное питание тем детям, которые не остаются на ужин? Рассчитывает ли город сэкономить бюджетные средства? Все эти вопросы были в моем запросе, и ответов на них я не получил.

Складывается впечатление, что чиновники пытаются перевести дискуссию с главных вопросов питания детей в совершенно иную плоскость — в споры о



том, нужен ли вообще детский сад тем, кто может забрать ребенка до 17.00. Но я уверен, что по большому счету дело не в полдниках и ужинах, а в бюджетном финансировании. Почему стоимость в два раза сокращенного полдника осталась на уровне прошлого года — около 46 рублей? Получается, что вместо уплотненного полдника ввели легкий полдник плюс ужин, но стоимость выросла до 86 рублей! При этом на получение ужина заставляют писать заявления за три дня. Для чего это делается? И куда идут деньги, сэкономленные на ужинах?

Я убежден, что конфликта не было бы, если бы с самого начала вопрос изменения режима питания решался непосредственно в образовательных организациях с каждым родителем. Этого сделано не было. Сегодня, чтобы снять социальное напряжение, считаю необходимым учесть мнение всех родителей без исключения и искать способы компенсировать ужины тем детям, которые уходят раньше.

В то же время я считаю необходимым направить запрос прокурору города В.В.Чурикову, чтобы исключить коррупционную составляющую».

Николай ГУБЕНКО:**«Необходимо противостоять проникновению в Россию беженцев!»**

На заседании Мосгордумы 24 февраля признан утратившим силу столичный закон об учете иностранной рабочей силы в Москве. Закон был принят еще в 2001 году, и с тех пор в федеральном законодательстве произошли существенные изменения. Теперь большая часть вопросов регулируется на федеральном уровне, а регионы не принимают свои законодательные акты, только правовые акты исполнительных органов власти.

В то же время депутаты фракции КПРФ обратили внимание на серьезные проблемы, связанные с наплывом мигрантов. Как подчеркнул руководитель фракции КПРФ Андрей Клычков, необходимо создавать работающий механизм по учету иностранной рабочей силы, которая прибывает в регион. «Не хотелось бы ограничиваться средними данными по больнице, нужна конкретика по Москве и работа, направленная на учет мигрантов, анализ ситуации и решение проблемы», — заявил депутат.

Зампред Мосгордумы Николай Губенко поднял проблему с

заселением иностранцами отдаленных регионов России. «Те, кто следит за судьбой нашей планеты, наверняка знают о таком возможном будущем, как уничтожение части этой планеты в результате извержения Йеллоустоун, после чего погибнет Америка, а Сибирь станет курортным местом с точки зрения комфортности проживания. В Гарвардском университете есть проект заселения Сибири американцами, два проекта. Один — купить Сибирь у России за 3 триллиона долларов, второй проект — заселить ее сначала беженцами с того же Ближнего Востока, их руками построить комфортную среду, а потом переселить туда несколько миллионов процветающих американцев. Я бы попросил социальную комиссию задуматься над проектом закона и инициировать его на федеральном уровне о жестком, радикальном противостоянии проникновению к нам на территорию России тех, которых по ошибке считают беженцами», — предложил Николай Губенко.

Пресс-служба фракции КПРФ в Мосгордуме

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Что за редкостный прохвост, воскресил проект «царь-мост»?**Андрей Москвин**

Безусловно, блокада Крыма со стороны Украины не дотягивает до блокады Ленинграда в годы Великой Отечественной войны. Однако «незалежники» отрезали Крыму и воду, и электричество, и транспортный путь.

Поэтому и приходится сегодня, в мирное время, тянуть из России в Крым «дорогу жизни».

Необходимо найти грамотное решение транспортного перехода, реализовать его в наикратчайший срок, добротное — «на века» и с наименьшими материальными затратами. Казалось бы, строители, в добрый путь! Однако пока что весомые шансы на реализацию получает далеко не самый оптимальный вариант транспортного перехода между Таманью и Керчью. По мнению ряда специалистов, он затратен, рискован и небезопасен.

Человеческое мышление инертно. Все новое, непривычное мы встречаем в штыхы. Когда мы говорим о транспортном переходе, переправе, то обязательно представляем себе мост — наплавной, висячий, арочный.

Но мост, и только мост...

Идея построить мост через Керченский пролив владели умами еще древних греков. Но был построен только в советское время. В 1943 году Красная армия захватила плацдарм в Крыму северо-восточнее Керчи и удерживала его до полного освобождения полуострова. На нейтральной полосе лежали большие запасы цемента и мостовых металлоконструкций, завезенных гитлеровцами. Немцы планировали построить автодорожный мост, выводящий их с тылу на Кавказ. Мост не построили, а вот материалы оставили. ГКО — во главе со Сталиным принял решение возвести мост железнодорожный.

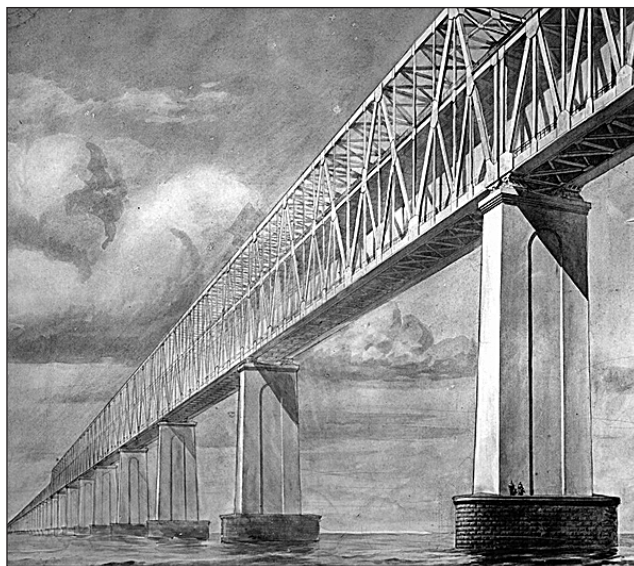
Мост длиной 4,5 км был построен в военное время, в 1944 году, всего за 6,5 месяцев. Первая свая была забита 24 апреля 1944 года, а 3 ноября того же года по мосту пошел первый поезд. Однако в конце февраля 1945 года, когда начался ледоход, ледяные поля со стороны Азовского моря двинулись к выходу в Черное море, в Керченский пролив, прямо на мост. Их расстреливали из орудий, бомбили с самолетов, сбрасывали связки толковых шашек с самого моста. Ничего не помогло. Сорок две опоры, не выдержав всего лишь полуметрового слоя льда, рухнули. Мост решили не восстанавливать. Вместо него заработала паромная переправа.



Сегодня взяты за проект заставляет политика. Никто не спорит, транспортный переход строить надо. Но почему именно мост? Почему, например, не создание заглубленного в землю тоннеля?

Ведь проект Керченского моста, одобренный правительством, по мнению ряда специалистов — это очередной проект по закапыванию бюджетных денег в стройки, не отвечающие государственным интересам. Керченский мост, каким бы прочным он ни был, — это временная, не решающая комплекса проблем, а наоборот, их усугубляющая. Не понимать очевидных вещей — совершать государственное преступление в угоду лоббируемого строительного бизнеса.

Автор альтернативного проекта — Юрий Севенард, доктор технических наук, академик Водохозяйственной академии. Он имеет бесценный опыт сооружения ленинградской дамбы, которая возвышается над водой на 6,58 метров. Под большими «воротами», где проходят корабли, сделали тоннель, по три полосы в каждом направлении. В России аналогов такому сооружению нет. Тоннель оборудован 47 системами безопасности, включая пожароподавление, тушение и дымоудаление, противогололед, «естественное» освещение лампами разной мощности. Между



двумя отсеками тоннеля пролегает эвакуационный коридор. В случае пожара стенки смогут выдерживать высокие температуры (до 1000 С°) минимум сутки. С учетом уникального опыта академика Севенарда и предлагается строить неподвластные никаким стихиям одновременно энергомост, газопровод, водовод и транспортный переход между Керчью и Таманью. Технология отработана.

Предлагаемая им концепция строительства Тамань-Керченского транспортного перехода предполагает сооружение подводного транспортного путепровода (тоннеля) под судовым ходом длиной 2000 метров и открытых подходов путей в составе двухколейной железной дороги и шестиполосной автострады.

Данное решение имеет ряд очевидных преимуществ по сравнению с мостом. Прежде всего, срок строительства всего комплекса не превышает трех лет. А его стоимость почти в два раза ниже. Сэкономленные средства могут быть использованы для реконструкции самого СКК и строительства необходимых для Крыма электростанций.

Отсутствие мостовых конструкций обеспечит свободный проход судов и любых плавсредств без ограничения их высоты выше ватерлинии без необходимости трансформации сооружения. К тому же обеспечивается практически полная неуязвимость от случайных, в том числе природных, и преднамеренных действий, включая военные.

Может быть, стоит еще раз вернуться к обсуждению концепции транспортного перехода? В любом деле должна быть состязательность.

На рисунках — Сталинский проект Керченского моста