

Алексей ГОРДЕЕВ:

Смотреть в одну сторону

12 марта состоялось заключительное, 57-е, заседание Воронежской областной думы IV созыва. Повестка дня включала 4 вопроса. После их рассмотрения перед депутатами выступил Алексей Гордеев.

Обращаясь к парламентариям, он поблагодарил их за поддержку и понимание, а также «ту конструктивную атмосферу, в которой депутаты областной думы сотрудничали с правительством и губернатором».

Именно она помогла нам в 2009 году смягчить негативные проявления мирового финансового кризиса, - подчеркнул Алексей Гордеев. - В результате минимизированы темпы падения объема промышленного производства и строительства. Индекс промышленного производства в области на 6,2% превышает среднероссийские показатели. Обеспечен прирост производства сельскохозяйственной продукции. Реализация областных программ стабилизировала ситуацию на рынке труда: остановлен рост безработицы, значительно сокращена задолженность по выплатам заработной платы. Нашей области удалось избежать падения доходов бюджета. Более того, регион в кризисном 2009 году сумел получить на 467 миллионов рублей больше, чем в 2008 году. По темпам роста собственных доходов мы занимаем 4-е место в ЦФО.

Губернатор назвал несколько наиболее значимых событий минувшего года в социально-экономической жизни области. Так, Воронежская область стала пилотным регионом в реализации программ развития моногородов. В частности, в рамках заключенного с Минрегионом РФ соглашения осуществляется комплексный инвестиционный план развития города Семилуки. Кроме того, в практическое русло переведено формирование Масловского индустриального парка, определены якорные инвесторы, сформирован пакет документов на развитие инфраструктуры. На эти цели выделены значительные средства из федерального бюджета.

При участии депутатского корпуса был утвержден беспрецедентно высокий бюджет инвестиционного развития области на 2010 год. Он составляет более 1 миллиарда рублей и в 3 раза превышает объем средств,

выделенных на эти статьи в экономически благополучном 2008 году. Важным фактом является то, что исполнительными органами власти в 2009 году обеспечено сопровождение более 130 инвестиционных проектов. В результате область заняла 7-е место в рейтинге инвестиционной привлекательности и вошла в десятку регионов новой волны.

Алексей Гордеев также отметил, что в течение года правительство и облдума уделяли большое внимание развитию муниципальных районов и, в частности, решению проблемы «двоевластия». На сегодняшний день это явление, по словам губернатора, порождает ответственность и благодатную почву для злоупотреблений», ликвидировано.

Говоря о выполнении социальных обязательств перед населением, губернатор особенно выделил помощь, оказанную обманутым дольщикам - они начали получать жилье. Но при этом Алексей Гордеев призвал депутатов четко понимать масштаб проблемы и, что называется, «не расслабляться» - ведь мошеннические аферы затронули около 4 тысяч граждан.

В завершение своей речи Алексей Гордеев призвал депутатов областной думы V созыва смотреть в одну сторону с правительством области:

- Хочу вновь заявить: главный принцип нашей работы - консолидировать усилия всех ветвей власти в интересах жителей. Мы открыты в формировании команды, и сохранили верность заявленному год назад принципу профессионализма и честности. Принципиальность в решении проблем земляков будет руководить всеми нашими действиями и в Воронеже, и в других городах, и в сельских поселениях, поскольку я не дело воронежцев на городских и сельских жителей. Надеюсь, что новый состав областной думы будет солидарен с правительством в понимании этих составляющих.

Пресс-центр губернатора и правительства области.

Пробки на дорогах и в умах

Транспорт | Тема заторов на воронежских улицах не теряет своей актуальности - её обсуждают водители и пассажиры, журналисты и чиновники. Действительно, нынешняя «транспортная жизнь» города становится невозможной

Николай КИСЕЛЁВ,

председатель Воронежского отделения Межрегионального общественного движения «Комитет по защите автомобилистов».

В предпраздничные дни паралич распространяется практически на все улицы города. Городские власти не упускают случая напомнить нам, что бюджетных денег на строительство новых магистралей с развязками в разных уровнях просто нет. Пробки, по их мнению, - это безвыходное положение, бороться с ними бесполезно. Так ли это?

В начале 2009 года я обратился к губернатору области с письмом, в котором со ссылками на федеральное законодательство раскрыл причины складывающегося положения: заторы - это, конечно, неотъемлемый атрибут нашего времени, но эффективно бороться с ними можно. Только нужно создать организующий орган в структуре городской власти. Областная администрация отреагировала оперативно и эффективно. Заместитель мэра Воронежа В.Кузнецов и главный «перевозчик» города Д.Крутских были срочно направлены в Самару за изучением передового опыта. Меня уведомили, что обращение принято к сведению, а в структуре городской администрации в срок до 20 августа 2009 года будет создано соответствующее подразделение. Однако решение городской думы о создании департамента организации дорожной деятельности и пассажирских перевозок было принято только в октябре 2009 года.

Директором был назначен всё тот же г-н Крутских. Почему в городе не нашлось другого специалиста с высшим профильным образованием и опытом работы по специальности, осталось загадкой: ведь наша Лесотехническая академия уже 10 лет готовит спецов по организации дорожного движения! Однако доверили решение жизненно важной для всего города проблемы человеку, который был генеральным директором перевозочной фирмы («Автолайн»), потом стал менеджером. Как его специальность стыкуется с теорией и практикой повышения пропускной способности дорог, знали, очевидно, только депутаты. Как бы то ни было, департамент должен теперь разрабатывать мероприятия по организации движения транспорта и пешеходов, внедрения современных технических средств организации движения.

Перед глазами опыт Самары: через неделю после создания там аналогичного департамента в Интернете появился его сайт. Руководитель представил свою команду, разъяснил задачи, предоставил каждому жителю города возможность свободно высказывать свои замечания и предложения. Это позволило только за первые два месяца собрать от заинтересованных граждан информацию о наличии более 700 недостатков в содержании дорог, знаков, светофоров. Причём не только собрать, но и организовать работу по их устранению в установленные законодательством сроки!

Воронежцам, к сожалению, даже через пять месяцев после создания «суперкоманды» по борьбе с пробками не только не удалось узнать результат полугодовой работы, но даже персональный состав департамента. В одном из недавних интервью Крутских, наконец-то, признал, что в городе появилась структура, которая займётся «разруливанием пробок». Далее он обнадёжил, что к лету его подчинённые подготовят некоторые «рацпредложения». За сим поставил точку. Поэтому возникает закономерный вопрос: чем же эти господа занимались все последние месяцы? Даже президенты отчитываются о первых результатах своей работы спустя 100 дней! А эти через год только обещают «предложения»...

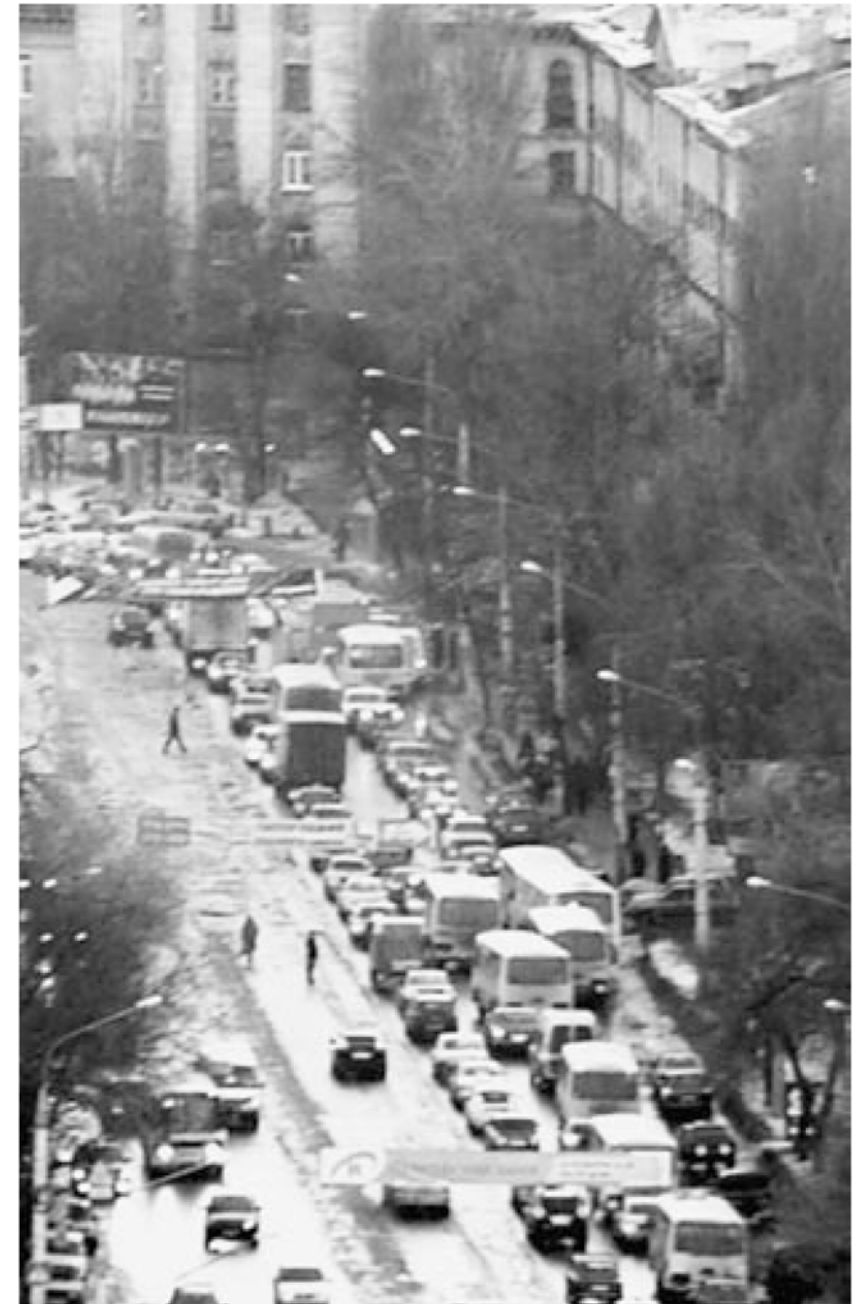
Пока чиновники раскачиваются, бюджетные деньги продолжают «успешно осваиваться» во имя удлинения наших заторов. Почему специалистам и общественности не дают возможности заблаговременно знакомиться с проектами, вносить замечания и предложения? Да потому, что нет никаких проектов и никакого экономического обоснования! Нет единой дислокации дорожных знаков. Всё делается наобум. Сколько гореть зелёному и красному - определяется, глядя в потолок. Именно поэтому любой новый светофорный объект у нас - только увеличение протяжённости и длительности заторов.

Можно привести примеры просто каких-то вредительских решений, искусственно создающих заторы на дорогах: светофоры на пересечении ул. Жукова и бульвара Победы, разметка у памятника «Танк», введённая водителем в ступор прошлой осенью. Километры двойной сплошной линии разметки, запрещающей повороты во

дворы, по ул. Жукова и Лизюкова, «опыты» с введением (ликвидацией) одностороннего движения по всему городу (ул. Чайковского, Киевская, 20 лет ВЛКСМ, у Остужевского рынка, на привокзальной площади). Добавьте сюда полную инфантильность (случайно ли?) властей в вопросах околотротуарных стоянок (в первую очередь - автомобилей-такси). Гаишники в упор не хотят замечать машины с самопальными «шашечками», заполнившие остановки общественного транспорта и пешеходные переходы. Таксующие останавливаются, где хотят, невзирая ни на какие знаки, а гаишники такого наглого самоуправства почему-то не замечают. Впрочем, «не замечают» до определённого момента. Недавний приезд премьер-министра показал, что вечером из центра города можно спокойно уехать безо всяких пробок! А всё потому, что в тот день ГАИ занялась исполнением своих непосредственных обязанностей: быстро разогнала всех водителей из мест, где запрещена остановка. И в мгновение ока улицы в центре города стали в два раза шире!

Последние пять лет власти постоянно твердят о необходимости «оптимизации маршрутной сети» и сокращения количества «Газелей». Однако ничего не делается. «Газели» лениво заменяются ещё более тесными и такими же бесполезными для городских перевозок «Фордами». «Оптимизация сети» похожа на мышиную возню: маршруты то удлиняют на 1-2 остановки, то укорачивают. Да ещё буквы в номерах маршрутов меняют. Тут тебе и № 3, и 3Б и 3В, и 3КВ, и 3КИ... Но как нельзя было уехать с ул. 45-й Стрелковой дивизии или от «Процессора», так и сейчас всё на том же месте. Как ходили по ул. Плехановской почти полсотни маршрутов, так и остались на месте. А вместе с ними продолжают опасные гонки по «встречке», высадки-посадки пассажиров посередине проезжей части.

Покупка новых троллейбусов - «пир во время чумы». Потратить бюджетные миллионы - нехитрое дело. А дальше-то что? Полупустые троллейбусы тоже стоят в этих пробках (зачастую увеличивая их из-за отключений сети). Наблюдая подобную картинку, господин Крутских с готовностью заявляет, что люди, мол, не хотят в троллейбусах ездить! Да хотя бы они! Только ездить, а не стоять в



пробках! Реализация генплана через 20 лет, ожидание федеральных трасс в миллиарды рублей на строительство развязок в разных уровнях - это хорошо. Но что делать сейчас? Ставить машины на прикол от безысходности? Это мы могли сделать и без нового департамента! Есть другой вариант: спросить с ответственных руководителей результаты их работы. Иначе странно получается: город в коллапсе, и никто не виноват в этом.

Как человек, прошедший школу Московского автодорожного института (МАДИИ готовит специалистов по ОДД с 1974 года), могу с уверенностью сказать, что повысить пропускную способность любого нашего перекрёстка можно за несколько дней кропотливой работы инженерной мысли. Все теории и практические пособия давно написаны, программное обеспечение разработано. Только никто их нынче не читает и не применяет...