

**НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ В ОРЛЕ**

**Позавчера на заседании областного политсовета партии «Единая Россия» его секретарь П.А. Меркулов недвусмысленно заявил: то, что происходит сейчас с реализацией национального проекта «Доступное комфортное жилье в городах Орле и Мценске, очень похоже на саботаж.**

**12:2. КТО ВЫИГРЫВАЕТ?**

А факты таковы: из 12 земельных участков, предложенных осенью под застройку в рамках национального проекта, в Орле подготовлена документация только на 2. Во Мценске этот счет — 4:0 — не в пользу проекта.

Мценский мэр, как известно, под следствием и дает показания совсем по другим вопросам. Но вот орловский градоначальник пока на свободе, и, по всей видимости, очень скоро ему предстоит ответить депутатам «Единой России» на вопрос: почему, когда все сроки уже прошли, документы не подготовлены, а надрезок по доступному жилью практически заморожен?

Мало того, мэрия еще и взвинчивает цены застройщикам за аренду площадок. Об этом на днях заявил глава муниципального управления имуществом Ю.Н. Глазков. Юрий Николаевич похвастался при этом, что администрация смогла продать десять участков земли за 40 млн. рублей, забыв упомянуть, что почти все они были проданы коммерсантам под торговые площадки. Пример — перерегистрированный участок на бульваре Победы у магазина «Джентльмен». Какое это имеет отношение к масштабному развертыванию жилищного строительства — задаче, поставленной перед всеми уровнями власти президентом и правящей партией «Единая Россия» — непонятно.

До сих пор не внесены и изменения в городской бюджет, что является обязательным условием поступления федеральных денег в Орел. Разве эти деньги городу не нужны? Или Касьянов задумал какую-то хитрую комбинацию?

Еще факты. С начала года городом не было передано ни одного участка под многоэтажную застройку. Жилищный конвейер не терпит перебоев (строительный цикл многоэтажки — от проекта до вселения

секаются от национального проекта, очевидно. И Ю.Н. Глазков без стеснения заявляет об этом через СМИ: «Строительство — это бизнес. Если застройщики стали относиться к этому как-то иначе, значит, этот бизнес перестал их интересовать».

Но кто же сможет «потянуть» за пределы мэрии цены на аренду земли? Насколько посилен такой

такие варианты вполне реальны. И идти тут речь может о чем угодно (например, о лоббировании интересов «ближних телу» компаний), но только не о доступном жилье для горожан. Как и вполне вероятен вариант, что орловская строительная индустрия развалится, и тысячи людей будут выброшены на улицу. А это уже не игрушки.

стенания по поводу тяжелого положения муниципального транспорта готовятся повышение цен за проезд до 6 рублей. Но, позволять, еще и четырех месяцев не прошло после выборов (тогда КПРФ, приведшая Касьянова к власти, обещала избирателям не повышать муниципальным тарифы), и уже дан задний ход? На этой неделе на заседании ко-

и ТГП, тогда и цены не надо будет поднимать! А может, заодно и на ремонт городских убитых дорог деньги найдутся. Ведь нашли же на Александровский мост 52 миллиона. Жаль, что у жителей забыли спросить: что важнее — все дороги и транспорт или один пешеходный мост?

В страстном порыве наполнить городской денежный мешок касьяновские чиновники, по всей видимости, теряют ощущение реальности и адекватности. Ну как можно прокомментировать их решение взимать арендную плату за землю со спортивных сооружений? Это стадион «Динамо», спортивные школы и т. д. Где руководство этих учреждений будет брать деньги для арендной платы? С детей, которые там занимаются? Но это запрещено Конституцией!

**О ЧЁМ ПЛАЧЕТ ПРИРОДА?**

**В нашем городе есть место, которое одновременно может служить наглядным примером созидательного и разрушительного отношения людей к своему месту обитания. Речь идет о Веселой Слободе, точнее, той ее части, которая пересекается улицей Генерала Родина, где с одной стороны расположен Орловский государственный аграрный университет, а с другой — длинная глубокая балка, которая переросла в овраг.**

Территория аграрного университета достойна восхищения. На месте бывшего пустыря расположился уникальный университетский комплекс, здесь создается дендропарк, посажены редкие, особо ценные породы деревьев и кустарников, разбит красивый цветник, есть фонтан. Для молодежи и детей имеется спортивная площадка. Здесь отдыхают молодежь и пенсионеры. Это место стало своеобразным примером уважительного отношения профессорско-преподавательского состава и студентов университета к природе. С другой стороны, это ведь и великолепный зеленый уголок Орла. Если хотить — это «зеленые легкие» областного центра. Более того, во всех странах мира вузы, университеты — это зеленые зоны культурных центров.

Однако сильнее всего контрастом представляется территория по другую сторону дороги. Она превращена в свалку. Сброс мусора идет со всех сторон. В свое время балку перегородили высокой плотной, протянулись по ней свалочную дорожку. Образовался глубокий пруд. В середине 1990-х годов вода в нем неоднократно проверялась природоохранными службами. По всем показателям ее качество отвечало требованиям к водоему рыбохозяйственного назначения.

В последнее время балку начали интенсивно засыпать. Кто принял на сей счет такое решение? И куда смотрят органы надзора?

К нам, ученым ОрелГАУ, часто обращаются жители района с вопросом, не вредно ли это. Мы отвечаем, что вредно и еще как. Ухудшение физико-химических показателей воды стало производиться после принятия решения о сбросе в зимний период счищаемого с городских улиц снега в овраг. По данным специалистов, содержание опасных веществ в нем превышает установленные нормативы в сотни, а иногда и тысячи раз. Прежде всего, опасно купаться в пруду, именно туда при снегопадании и после дождей попадают вредные стоки. Но детям ведь не запретить в нем купаться. Это тот народ, труднопонимаемый. Уже были случаи аллергии у детей и взрослых после купаний в виде сыпи и покраснения кожи.

Если срочно не прекратить сброс снега с улиц и бытового мусора, можно дожидаться и более серьезных последствий.

Мы обращаемся к руководителям коммунального хозяйства, строительной организации, жителям района и города: оставьте безобразия, творящиеся людьми! Сама природа подарила уникальный ландшафт. На свалку затречено большое средств, чуждое этой территории.

Мы призываем власти города: услышите нас!

**Г. ДУРНЕВ, А. ГУРИН, Л. СТЕПАНОВА, Н. ПАВЛОВСКАЯ, А. КНЯЗЕВ, А. АМЕЛИН.**  
*Доктора наук, профессора факультета агробизнеса и экологии ОрелГАУ.*

**САБОТАЖ ИЛИ НЕКОМПЕТЕНТНОСТЬ?**

— от 1 года до 3 лет. А в результате бездействия мэрии в этом цикле пробыта брешь, что обернется для нашего города снижением объемов ввода в строй жилья уже в следующем году на 20%. Такое падение, учитывая, что цена аренды земли растет, а квадратных метров жилья стало меньше, несомненно, приведет к росту цен на квартиры.

В то же время мэрийские чиновники (Глазков) через городскую газету (по незнанию или неопытности, умыслу?) сообщает жителям города: земельки, мол, мало, вот и продаем дорого. Это неправда. Специально под национальный жилищный проект муниципальному образованию «город Орел» было выделено 1000 га пригородной земли. Возникает предположение, что в мэрии с земелькой темнят. Логичен вопрос:

**ДЛЯ КОГО ПРИБЕРЕГАЕТ ГОРОДСКУЮ ЗЕМЛЮ КОМАНДА КАСЬЯНОВА?**

Предположения можно строить разные, но то, что сейчас крупные орловские строительные фирмы от-

«бизнес» орловским застройщикам? Вот мнение руководителя крупного строительного предприятия В.П. Матвеева: «Я двумя руками за национальный проект и ответственность за него беру. Но сейчас, когда на условия, предложенных государством, можно строить жилье по цене дешевле тысяч рублей за квадрат-

ный метр. Тогда и ипотека не будет нужна, достаточно кредита. Но у нас в городе эти условия не создаются. Мне выгоднее выкупить землю в частном секторе и построить многоэтажную «вечку». Но это будет элитное жилье, в центральных районах, для богатых. О доступности тут речи быть не может. Если же строить на предлагаемых мэрией условиях, то цены не могут взлететь за 20 тыс. руб. за квадратный метр, т. е. дорогая аренда ляжет на плечи покупателя квартиры».

Так, может быть, команда Касьянова того и надо, чтобы цены взлетели? И тогда на эту жирную прикормку клонут московские актеры строительного бизнеса. А вот им и предоставят преференции, предусмотренные национальным проектом, обеспечив, таким образом, сверхприбыли. Такие или примерно

**МЭРСКИЕ «СКАЗКИ»**

В то же время из мэрии доносятся победные реляции о том, что с национальными проектами все в порядке. К 2010 году обещают оселить горожан аж 400 новыми домами. На головы горожан сыплются цифры о миллиардах рублей капложений, новых детских садах, школах, квартирах для молодых семей. Кто будет их строить, если орловские фирмы экономически не в состоянии осилить условия, предлагаемые мэрией? Мо о с к о в с к и е капитализма? Все го-

ворит за это предположение. А пир-кампания, развернутая мэрией под лозунгом «Все будет хорошо», пока делами не подтверждается. Но то, что такая кампания будет нужна, Касьянов, по всей видимости, знал еще в марте, когда в составе городской администрации появилось информационно-аналитическое управление, в штат которого были введены опытные журналисты.

А что же на деле готовит мэрия горожанам? Под шумок об успехах и

митета по экономической политике зам. мэра В.В. Еремин с жаром убеждал депутатов о необходимости повышения платы за проезд, обещав компенсировать это снижением платы в маршрутках до 6 рублей (хороша компенсация малообеспеченным, которые на маршрутках не ездят!). На том же заседании Еремин предложил отменить льготы на проезд школьникам и студентам (вот она, социальная направленная работа мэрии!), аргументировал это своим обычным «нет денег».

Еремин же третий месяц «в уши дует» горожанам: «Где ворит за это предположение. А пир-кампания, развернутая мэрией под лозунгом «Все будет хорошо», пока делами не подтверждается. Но то, что такая кампания будет нужна, Касьянов, по всей видимости, знал еще в марте, когда в составе городской администрации появилось информационно-аналитическое управление, в штат которого были введены опытные журналисты.

А что же на деле готовит мэрия горожанам? Под шумок об успехах и

**НА КОВЁР К «ЕДИНОЙ РОССИИ»**

Такая «социально направленная» политика мэрии сейчас, когда стали видны ее первые результаты, вызвала возмущение членов политсовета регионального отделения «Единой России». По словам П.А. Меркулова, в Москве перед Генеральным советом «Единой России» отчитываются все министры. На ковре уже побывали и М.Ю. Зурабов, и В.Б. Христенко. Встает вопрос о необходимости строго спрашивать с чиновников и на местах. В частности, члены орловского политсовета приняли решение заслушать председателя управления муниципального имущества г. Орла Ю.Н. Глазкова. Интересно, что ответил член «Единой России» Глазков товарищам по партии? Обещаем проинформировать читателей об этом.

По заявлению П.А. Меркулова, «Единая Россия» была инициатором национальных проектов и берет на себя ответственность за их выполнение. В этой связи в ближайшее время чиновникам предстоит отчитываться перед депутатскими фракциями единороссов, которые составляют подавляющее большинство и в городском, и в областном Совете. За конкретные дела или бездействия.

Андрей ПОМЕЛЬНИКОВ.

**РЕПОРТАЖ**

**ХОТИМ ЖИТЬ КУЛЬТУРНО**

В нашу редакцию позвонила Нина Васильевна Фролова, проживающая в Орле в доме № 41 по улице Посадской, и попросила вмешаться, чтобы помочь жильцам вернуть территорию, прилегающую к их пятиэтажной хрущёвке, в нормальное состояние. Дом находится в ведении ЖЭУ № 1, которым руководит Александр Николаевич Гудков.



Фото Вячеслава МИТРОХИНА

Как сказала Нина Васильевна, ремонта в подъездах не было уже 24 года. Во дворе грязь, мусор, спилинное ещё в прошлом году дерево, завалившийся забор и многое другое, что вызывает нарекания не только к работникам ЖЭУ № 1.



Мы побывали во дворе панельного дома на пересечении улиц Черкасской и 1-й Посадской. Это рядом с Центральным рынком, о чём даже приезжий сразу догадается по скопленному мусору на обочинах и во дворах, разбитой дороге, смуглым торговцам картошкой на перекрёстках и специфическому запаху, которым может пахнуть только неухоженная территория, прилегающая к базару.

Картина двора дома № 41, действительно, соответствует той, что была описана Ниной Васильевной Фроловой. Следы недавних земляных работ чётко просматриваются сквозь наслоившийся асфальт.

К заростающей густой травой цветочной клумбе с кустом цветущего шиповника неухожимо подползают два мусорных бака с выщипавшимся вокруг мухами, забывая зловонием единственный источник приятного запаха.

Конечно, контейнеры не сами по себе ползут на клумбы. Их ежедневно теснит общарпанный, бесхозный, поодиножники вида крытый грузовик с номерными знаками Е 9910 ОР.

— Когда ограждение было ещё целым, — говорят женщины, — то «чёрный» водитель ставил машину на обочине. После того как сменили трубы в теплолосах, он стал загонять ее в наш двор с каждым днём всё глубже и глубже. Сами видите, бабки скоро будут на клумбе.

Кстати, клумбу эту своими руками сделала Лариса Васильевна Маркина, но сейчас даже ухаживать за ней нет возможности, нужно хотя бы небольшое ограждение, а ЖЭУ не желает его делать.

О машине жители сообщали в милицию, но те отфутилли к ГИБДД, а воз и ныне там, хотя бдительные гражда-

Виктор САДОВСКИЙ.

**Деловая встреча**

**МУНИЦИПАЛЬНЫЙ АВТОТРАНСПОРТ: БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ**

Рассказывает Болеслав Ветиславович КАРАБАНОВИЧ, директор МУ ПАТП-1 (пассажирского автотранспортного предприятия):

Ситуация с муниципальными пассажирскими автобусными перевозками в г. Орле долгий период складывалась неоднозначно. Упреки в чей-то адрес бросать не хотелось бы, ведь есть вполне реальные руководители, которые относятся к необходимым бюджетным строкам, к ним мы ходим, плачем бумажки, но ситуация не меняется к лучшему, а лишь усугубляется.

Для сравнения возьмем Брянск. Там годовой бюджет на нужды автопарка — 60 млн. рублей. Да сверху плюсуют ещё 10 млн. на капремонт подвижного состава. А нам на все про все городской бюджет выделяет 10 млн. рублей. На заседании горсовета я поинтересовался: а почему же не три? Может, не стоит вообще деньги давать? ПАТП-1 продолжают финансировать по остаточному принципу ушедшей эпохи.

Мне как директору ПАТП-1 никто никогда не задавал вопрос: сколько средств требуется предприятию на месяц работы в нормальном режиме? Ответ — 10 млн. рублей: 2,5 млн. «съедает» заработная плата, 2 млн. — налоги, 3,5 млн. — ГСМ, в пределах 2 млн. — расходы на запчасти, электричество, воду, «резину» и т.д.

Областной бюджет с начала года профинансировал предприятие на сумму в 6 млн. рублей. При этом за ним остался долг ПАТП-1 в 3 млн. руб. за май текущего года по оплате льготников.

Начальник городского финансового управления недавно проинформировала, что ее ведомство дает нам средства с опережением: 6,6 млн. переведено на счет предприятия. Вопросы возникают к тем, кто закладывает эти расчеты, кто их представляет и не принимает во внимание расчеты автотранспортников-муниципалов.

Обнадеживает лишь то, что новая городская власть к нам прислушивается и понимает, что выделяемая на год сумма для автоперевозок — крохи.

Возможно, для несведущего человека подобные цифры перечисленных нам денег покажутся внушительными. Если же эти деньги разделить на 90 тысяч льготников, которых мы перевозим, получаются по 8 руб. с копейками на проезд одного пассажира в МЕСЯЦ. И это наша постоянная нагрузка в течение всего года. Да плюс нагрузка сезонная — дачные маршруты. Кстати, маршрут маршрута рознь. Иная дачная поездка обходится предприятию отнюдь не в 8 руб. Взять Салтыки или Новоселовский поворот, где реальные затраты на проезд в одну сторону выливаются в 20 рублей на пассажира.

У простых горожан, даже у некоторых руководителей, бытует мнение: почему, дескать, не провести лишнего человека, автобус-то все равно идет? Можно. Более того, мы считаем: старшему поколению необходимо помогать — они это заслужили всей своей трудной жизнью. Но давайте помогать за счет государства, как и положено, а не за счет муниципального предприятия. А то выходит: набивается полный салон пассажиров, автобус покорно следует по маршруту. А за топливо платить — нечем, водителю платить — нечем (за последние несколько лет зарплата водителя ни разу не повышалась — нет средств. Наши квалифицированные кадры в массовом порядке уходят в частный извоз). Возникает вопрос: а почему бы и

властям не повернуться к ПАТП-1 лицом? Если они действительно хотят сохранить в Орле муниципальный пассажирский автотранспорт. Нужен — вкладывайте средства.

3 а 9 лет автопарк ПАТП-1 из 190 машин доведен постоянным недофинансированием до 145 единиц техники. Это с учетом всех затраченных нами усилий по его сохранению, с учетом нашего кузовного цеха, где «оживляем» «убитый» транспорт по третьему заходу, покупки на собственные средства «базушиных» автобусов, которые мы ставим на колеса...

Но это не спасает. Подвижный состав самортизирован на 92% — критический предел давно переижд. «Гармошка» (Икарус-280) — по 25 лет, ЛиАЗам — по 12, КавЗикам — по 14. Гарантийный срок службы машин не превышает 8 — 10 лет. Иногда они буквально «сыплются» по дороге.

Может ли быть по-другому? В 2002 году область предоставила беспроцентный кредит на покупку 10 ПААЗиков. В 2004-м закупила еще 16. В 2005 году подвижного состава не обновлялся. А машины не могут быть на ходу вечно, внутренние ресурсы исчерпаны, автопарк потихоньку вымирает.

Аналогичном предприятии в Брянске в 2004 г. передано 10 машин большой вместимости. В 2005-м — 27, опять же больших, автобусов (ЛиАЗ3-525Б). В этом году запланирована передача 10 машин, из которых 5 уже в парке.

Почву из-под ног пассажирского предприятия выбивает и неизменный в течение четырех лет тариф. Сравним цены с городами-соседами на одну автобусную поездку: 5 рублей — в Брянске; 6 рублей — в Туле, Смоленске, даже промышленном Липецке (причем в Липецке пенсионеры ездят на общем основании); 7 рублей — в Курске. У нас в Орле — до сих пор 4 рубля. Я не ратую за повышение тарифа, но если оставлять его на прежнем уровне, будьте добры, компенсируйте наши затраты! Если не доверяют нам деньги, — пожалуйста, сами оплачивайте счета за топливо и прочие издержки.

Кстати, ПАТП-1 постоянно проверяют: из сметной палаты, контрольно-ревизионного управления, налоговых инспекций — за год раз по пять. Имеется и фактический результат проверок за несколько послед-

них лет — разница в 17 проездных билетов (которые, к тому же, распространялись через ЖЭУ).

Камеи преткновения среди прочих причин надо искать и в неопределенности организации автоперевозок, которую, считая, давно необходимо упорядочить в законе о пассажирском транспорте, но в законе о пассажирском транспорте ТТУ нами разрабатывается маршрутная сеть, уточняется и планируется совместно с администрацией города претворить ее в жизнь.

Кроме частного извоза в городские пассажирские перевозки вмешивается «Орелавотранс», хотя по закону о пассажирских перевозках, закону Орловской области о пассажирских перевозках они должны начинать работу с автовозка и заканчивать определенным населенным пунктом. Даже в случае, если выполняется муниципальный заказ.

Не от подобной ли искусственно созданной неразберихи, аксиотажно лозе пассажиров на «наваристых» участках трасс и происходит постоянные ДТП по вине «газелистов»? Важен и другой момент. Известно: для нужд Орла достаточно 300 — 350 «Газелей». На улицах города их 700. Перегруженность трасс — тоже факт.

О недобросовестной конкуренции. Неравные условия существования двух альтернативных видов транспорта толкает в одном аспекте такового: месячный налог с одной муниципальной машины варьируется в пределах 12 — 13 тысяч рублей в зависимости от ее вместимости (большой, средней, малой). Частник за тот же срок платит налог в размере 1200 рублей.

Известны и причины, по которым сохраняется подобная ситуация: во-первых, она выгодна определенной группе лиц, которые являются владельцами парков частных маршруток и откровенно лоббируют интересы собственного бизнеса;

во-вторых, власти уповают на частного перевозчика, якобы способного полностью решить проблемы автоперевозок.

Но с частником спрос небольшой. Власть в Томске, Воронежске серьезно обожглись, целиком положившись на «газелистов» и были вынуждены в экстренном порядке исправить вышедшие из-под контроля ситуацию, реанимируя и укрепляя муниципальный пассажирский автотранспорт.

Иногда «газельный» бум, когда каждый третий автомобиль в транспортном потоке был маршруткой. Это сопровождалось всеми проблемами, резко возросшим числом ДТП, крупная авария кривая урвава загазованности. Встала проблема сокращения частного сектора до разумных пределов (не более 20% от общего числа) с одновременным восстановлением былых позиций общественного городского транспорта.

Департамент транспорта администрации действует следующим образом: уточнил количество маршруток, необходимых для обслуживания населения в городе. Распределил маршруты среди частных перевозчиков на конкурсной основе. Те, кто остался за бортом, не имели права занимать городские маршруты. Для тех, кто проигнорировал решение комиссии и выходил на трассу, специально созданы 10 «летучих» бригад, которые проверяли и проверяют «леваков», составляют протоколы и штрафуют на основании областного закона. Новое нарушение — новый штраф.

Кстати, ни в одной стране мира пассажирские автоперевозки не производятся на микроавтобусах, за исключением России.

Наша справка  
Во всем цивилизованном мире муниципалитет наделен правами регулировать рынок пассажирских автоперевозок, отвечая за организацию транспортного обслуживания. В Европе, Америке пассажирские перевозки в городах осуществляются в основном муниципальным транспортом. Частные перевозчики могут претендовать лишь на очень ограниченную часть рынка — ту, что осталась не занятой муниципальным транспортом. В Нью-Йорке на автомагистралях — примерно 8,6% частников.

Омск пережил «газельный» бум, когда каждый третий автомобиль в транспортном потоке был маршруткой. Это сопровождалось всеми проблемами, резко возросшим числом ДТП, крупная авария кривая урвава загазованности. Встала проблема сокращения частного сектора до разумных пределов (не более 20% от общего числа) с одновременным восстановлением былых позиций общественного городского транспорта.

Департамент транспорта администрации действует следующим образом: уточнил количество маршруток, необходимых для обслуживания населения в городе. Распределил маршруты среди частных перевозчиков на конкурсной основе. Те, кто остался за бортом, не имели права занимать городские маршруты. Для тех, кто проигнорировал решение комиссии и выходил на трассу, специально созданы 10 «летучих» бригад, которые проверяли и проверяют «леваков», составляют протоколы и штрафуют на основании областного закона. Новое нарушение — новый штраф.

Кстати, ни в одной стране мира пассажирские автоперевозки не производятся на микроавтобусах, за исключением России.

Анна ЗЕЛЕНКЕВИЧ.