

ПРОБЛЕМНЫЕ ЗОНЫ

В ПЕРМИ ПРОХОДИТ КОНКУРС ПО ИЗБРАНИЮ НОВОГО ГЛАВЫ АДМИНИСТРАЦИИ. К УЧАСТИЮ В НЕМ ДОПУЩЕНЫ ДЕСЯТЬ ЧЕЛОВЕК. В РАМКАХ КОНКУРСА ПРЕТЕНДЕНТЫ НА ДОЛЖНОСТЬ СИТИ-МЕНЕДЖЕРА ПОДГОТОВИЛИ РЕФЕРАТЫ НА ТЕМУ «СОЗДАНИЕ КОМФОРТНОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ» И ПРЕЗЕНТОВАЛИ ИХ ПЕРМСКОЙ ГОРОДСКОЙ ДУМЕ 10 ИЮНЯ. ПРОАНАЛИЗИРОВАВ ВЫСКАЗЫВАНИЯ КАНДИДАТОВ, ВГ «ГОРОДСКАЯ СРЕДА» СОСТАВИЛ РЕЙТИНГ ГЛАВНЫХ ГОРОДСКИХ ПРОБЛЕМ С УКАЗАНИЕМ ВАРИАНТОВ ИХ РЕШЕНИЯ.



БЛАГОУСТРОЙСТВО

Советник генерального директора ИК «Ермак» Андрей Агишев:

— Пермь — это грязный город, поэтому первая и самая главная проблема — чистота. Сегодня об этом говорят уже не только гости, но и жители города. Тем не менее, на мой взгляд, вопросы, связанные с чистотой, решаются быстрее остальных и без дополнительных финансовых затрат. Самый логичный и простой вариант — делегировать полномочия администрации Перми по содержанию территорий на уровень районов. Необходимо повысить их роль в решении вопросов, связанных с подготовкой конкурсов по поиску подрядчиков для содержания территорий, формирования технического задания, ведения текущего контроля. По сравнению с нынешней моделью управления, предполагающей существование «свадебных генералов» и «мальчиков для битья», такая система намного эффективнее. Городу нужны ответственные за свои территории специалисты.

Руководитель фракции «Справедливая Россия» в заксобрании края Алексей Луканин:

— Главная проблема с точки зрения городской среды — низкое качество благоустройства. Принимаемых мер недостаточно, необходимо приводить в порядок тротуары, газоны, делать ливневую канализацию, озеленять город. И не только с точки зрения красоты, а в первую очередь как элемент, препятствующий появлению пыли и грязи. Технологий «борьбы с грязью» достаточно много: от газонов в «прорезиненной» решетке, до выноса дорожной ливневой канализации в тротуарную часть улицы.



ТРАНСПОРТ

Руководитель фракции «Справедливая Россия» в заксобрании края Алексей Луканин:

— С каждым годом растет транспортная проблема: загруженность центра города, пробки. К сожалению, практика крупных мировых городов показывает только один выход из ситуации — ограничение нахождения личного автотранспорта в центре города. Необходимо строить муниципальные перехватывающие парковки, где за символическую плату пермяки смогут оставить свой автомобиль и воспользоваться общественным транспортом. Главное — не бежать впереди паровоза. То есть вначале создать условия, а потом уже вводить новые правила.

Генеральный директор КТ «Пермская ДПК» Сергей Титов:

— Несколько лет назад возникла идея восстановления муниципального автобусного парка. Имеют место реальные шаги — стремление закупить 100 автобусов в собственность муниципалитета. Но полагаю, что принципиальному решению проблемы пассажирских перевозок в городе это не поможет. Более того, это вызовет совершенно лишние проблемы для горожан. Потому что конкуренция между муниципальными автобусами и частными создаст массу неприятностей для пермяков: «паны дерутся»... Возрождение муниципального автобуса — это попытка второй раз войти в ту же реку. Это не тот случай, когда нужно возвращаться в прошлое. Сегодняшнее видение решения этой насущной проблемы — создание городского АО с контрольным пакетом у муниципалитета, с продажей-покупкой реальных акций, с выплатой дивидендов и так далее. Это — пример муниципально-частного партнерства. В рамках такого открытого акционерного общества будут решены такие проблемы, как техническое состояние, безопасность транспортных единиц, справедливая и общественно одобренная цена проезда. Муниципалитет войдет в это ОАО земель, недвижимостью и горэлектротранспортом. Перевозчики — транспортными единицами, недвижимостью.



КОММУНАЛЬНЫЕ СЕТИ

Бывший заместитель главы администрации Перми Александр Бесфамильный:

— Существующее состояние городской коммунальной инфраструктуры оставляет много причин для беспокойства. Почти 5% суммарной площади городского жилфонда не обеспечено доступом к водоснабжению и водоотведению, а 10% — доступом к горячему водоснабжению. Почти две трети водопроводных сетей, более чем три четверти канализационных сетей, пятая часть сетей теплоснабжения Перми полностью изношены и нуждаются в замене; лишь в 17 из 81 региональных столиц России состояние водопроводных сетей хуже, чем в Перми, во всех остальных городах — столицах регионов ПФО состояние канализационных сетей лучше, чем у нас, а среди всех российских региональных столиц лишь в семи городах канализационные сети изношены больше, чем в Перми. Вариант решения проблемы — пересмотр инвестиционной программы и обязательств по концессионной соглашению ООО «Новогор-Прикамье» с целью ускорения темпов замены и нового строительства водопроводных и канализационных сетей.

Руководитель фракции «Справедливая Россия» в заксобрании края Алексей Луканин:

— Незаметная на первый взгляд проблема с изношенностью сетей может привести к значительному росту тарифов на коммунальные услуги. Необходимо тщательно подходить к согласованию и утверждению отчета о реализации инвестиционных программ ресурсоснабжающих организаций. Не они, а муниципалитет должен ставить задачи и отслеживать их исполнение.



ДОРОЖНЫЙ РЕМОНТ

Врио главы администрации Перми Дмитрий Самойлов о ремонте дорог (цитируется по блогу):

— Как обычно, весна сделала актуальной «дорожную» тему. Сам езжу за рулем, поэтому все проблемы знаю не понаслышке. Справедливости ради скажу, что за последние годы в Перми построено немало современных дорог, однако, как известно, всегда хочется большего. Еще в середине апреля начали текущий или, как принято говорить, «ямочный» ремонт. Он проводится за счет уже существующих контрактов на содержание территорий районов. В планах — отремонтировать порядка 300 тыс. кв. м. Одна из основных задач — контроль за работой подрядчиков. Безусловно, управление внешнего благоустройства, районные администрации такой контроль осуществляют, но, как известно, нет жесткого контролера, чем неравнодушный житель.



МЕСТА ОТДЫХА ДЛЯ ГОРОЖАН

Первый заместитель председателя заксобрании края Игорь Папков:

— В Перми невозможно передвигаться по городу пешком, нельзя пробежаться по улицам или прогуляться по набережным. Захламленность, грязь, пассивные фасады примыкающей застройки или пространственные разрывы, пустота, отсутствие мест отдыха, несвязность и неудобство маршрутов никоим образом не стимулируют жителей на пешеходные перемещения. В части развития пространственной структуры и общественных пространств необходимо продолжить начатые проекты по улучшению связей между городом и рекой Камой. Это также относится и к потребности в зеленом пространстве более высокого качества. В городе Перми нет полноценных публичных пространств. Есть площадь перед политехническим

университетом, на которой проходили демонстрации, есть эспланада перед зданием регионального парламента, но они не создают мотивы для жизни в публичном пространстве. Публичные места должны «обязываться» системой «третьих мест», улицы — развиваться как торговые ряды (по сути, торговые центры, размещенные в квартальной сети), должна быть повышена пешеходная доступность рекреационных зон. На мой взгляд, в качестве первоочередных проектов по созданию «третьих мест» могут рассматриваться территории перед главным корпусом ПНИПУ: ликвидация стоянки, формирование парково-пешеходной зоны с местами для размещения мест встреч. Другим активным и интересным с этой точки зрения местом является пространство перед гостиницей «Урал». На этой территории может разместиться городской молодежный центр, который мог бы своим функционалом, наполнением консолидировать городские общения и связи. В нем может быть размещена библиотека с электронными, доступными информационными и образовательными ресурсами; периодически организовываться проведение публичных лекций, концертов непрофессиональных участников, постоянно действующая выставка университетских исследований и выставка городских проектов, также могут проводиться информационные и просветительские мероприятия органов власти. В центре должна быть реализована инфраструктура кафе.



ВЕТХОЕ И АВАРИЙНОЕ ЖИЛЬЕ

Бывший заместитель главы администрации Перми Александр Бесфамильный:

— К сожалению, в Перми наблюдается положительная динамика роста количества ветхого и аварийного жилья. Единственный путь решения проблемы — его снос. Если мы этого не будем делать, проблема будет нарастать по принципу снежного кома: жилье, которое на сегодня еще не является ветхим и аварийным, через пять-десять лет станет таковым. Сносить старое и ветхое жилье необходимо более быстрыми темпами, естественно, необходимо учитывать как возможности муниципалитета, так и частных инвесторов. Нужно использовать такой механизм, как государственно-частное партнерство — особенно при реконструкции микрорайонов и кварталов. Пока строители не могут самостоятельно «зайти» в такие проекты, администрация со своей стороны может помочь. Например при подготовке проектов. Если инвесторы видят перспективу, экономическую выгоду, то примут участие в реализации проектов по сносу ветхого и аварийного жилья.

Подготовила ДИНА ПОЛИНА