

№ 36 (297)

Информационный бюллетень местного самоуправления

Издается АСДГ по [соглашению](#) с ОКМО с февраля 2008 г.
При участии «[Системы подготовки кадров, поддержки и
сопровождения органов местного самоуправления РАНХиГС](#)»

18 ноября 2014 г.
выходит еженедельно по вторникам

Тема номера:

«Общественный пассажирский транспорт и устойчивая мобильность в современных условиях»

— [20-21 ноября 2014 года в городе Красноярске состоится конференция АСДГ «Общественный пассажирский транспорт и устойчивая мобильность в современных условиях»](#)

— [В Адыгее появится социальное такси для инвалидов](#)

— [Проезд в крымском общественном транспорте подорожает с 2015 года](#)

— [Музейные троллейбусы прошли парадом по улицам Москвы](#)

— [По столице Хакасии будут курсировать низкопольные троллейбусы](#)

— [Барнаул: Яндекс запустил приложение для отслеживания транспорта](#)

— [Калининградский трамвай: гордость и предубеждение](#)

— [Комсомольск-на-Амуре: трамваи станут экономичнее](#)

— [Пересадочная карта начнет действовать на всем городском пассажирском транспорте Красноярска](#)

— [Ежегодно магаданские автобусы и маршрутки перевозят более 7 миллионов пассажиров](#)

— [В Нальчике появятся троллейбусы, которые будут ездить без проводов](#)

— [В Новосибирске появилась первая остановка с подогревом скамейки](#)

— [Омск: администрация и предприниматели развивают социальное партнерство в транспортной сфере](#)

— [Петрозаводчане вышли на митинг за сохранение троллейбусов](#)

— [Общественный транспорт Рязани: скрытые возможности](#)

— [В общественном транспорте Тамбова появились электронные табло, сообщающие названия остановок](#)

— [Томичи смогут узнать о прибытии электротранспорта через СМС](#)

— [Жители Улан-Удэ смогут отслеживать перемещение транспорта в режиме on-line](#)

— [Новый вид услуг намерены предложить хабаровчанам компании, работающие в сфере пассажирских перевозок](#)

ОКМО

119606 г. Москва, пр-т Вернадского, д.84, корп. С, оф.2250
Тел. (499) 956-98-04, факс (499) 956-09-23
OFFICE@RNCM.RU, WWW.RNCM.RU

АСДГ

630099 г. Новосибирск, ул. Вокзальная магистраль, 16
Тел. (383) 223-85-00, факс 227-11-08
PRESS@ASDG.RU, WWW.ASDG.RU

СОДЕРЖАНИЕ

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ НОВОСТИ	5
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	5
— <i>Прописался на даче — место в очереди на жилье потерял</i>	<i>5</i>
МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО	5
АССОЦИАЦИЯ СИБИРСКИХ И ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ГОРОДОВ	5
— <i>Информационное сообщение «Об итогах конференции АСДГ «Состояние и перспективы развития системы муниципального образования в свете требований современного законодательства»</i>	<i>5</i>
— <i>20-21 ноября 2014 года в городе Красноярске состоится конференция АСДГ «Общественный пассажирский транспорт и устойчивая мобильность в современных условиях»</i>	<i>7</i>
— <i>27-28 ноября 2014 года в городе Новосибирске состоится конференция АСДГ «Проблемы современного градостроительства в муниципальных образованиях Сибири и Дальнего Востока»</i>	<i>7</i>
— <i>Новости информационной сети АСДГ (ИС АСДГ)</i>	<i>7</i>
НОВОСТИ РЕГИОНОВ	7
Республика Адыгея	7
— <i>В республике появится социальное такси для инвалидов</i>	<i>7</i>
Республика Бурятия	8
Улан-Удэ	8
— <i>Жители столицы Бурятии смогут отслеживать перемещение общественного транспорта в режиме реального времени</i>	<i>8</i>
Республика Дагестан	8
Совет муниципальных образований	8
— <i>Совет завершил цикл семинаров по вопросам местного самоуправления</i>	<i>8</i>
Республика Кабардино-Балкария	8
Нальчик	8
— <i>В муниципалитете появятся троллейбусы, которые будут ездить без проводов</i>	<i>8</i>
Республика Карелия	9
Петрозаводск	9
— <i>Петрозаводчане вышли на митинг за сохранение троллейбусов</i>	<i>9</i>
Республика Крым	9
— <i>Проезд в крымском общественном транспорте подорожает с 2015 года</i>	<i>9</i>
Республика Хакасия	9
Абакан	9
— <i>По столице Хакасии будут курсировать низкопольные троллейбусы</i>	<i>9</i>
Алтайский край	9
Совет муниципальных образований	9
— <i>Как повысить зарплаты сельских глав</i>	<i>9</i>
Барнаул	9
— <i>Яндекс запустил приложение для отслеживания транспорта</i>	<i>9</i>
Забайкальский край	10
Чита	10
— <i>Сити-менеджер: качество работы муниципалитета должно быть визитной карточкой нашего города</i>	<i>10</i>
— <i>Управляющие компании — к ответу</i>	<i>11</i>
Красноярский край	12
Красноярск	12
— <i>Пересадочная карта начнет действовать на всем городском пассажирском транспорте</i>	<i>12</i>
— <i>Красноярцы смогут следить за движением общественного транспорта с мобильного телефона</i>	<i>12</i>
Хабаровский край	12
Комсомольск-на-Амуре	12
— <i>Александр Подойницын: трамваи станут экономичнее</i>	<i>12</i>

Хабаровск	13
— Новый вид услуг намерены предложить хабаровчанам компании, работающие в сфере пассажирских перевозок ..	13
— В администрации утверждена программа «Развитие инженерной инфраструктуры города Хабаровска на 2014-2020 годы»	13
Ивановская область	13
Совет муниципальных образований	13
— Совет обсудил порядок применения арбитражными судами обеспечительных мер	13
Иркутская область	14
Братск	14
— Депутаты Думы города считают необходимым подготовить обращение в адрес Правительства Иркутской области об уменьшении минимального размера взноса на капитальный ремонт общего имущества в многоквартирных домах	14
Саянск	14
— Администрация города проводит работу по заключению соглашений о социально-экономическом сотрудничестве	14
Калининградская область	14
Калининград	14
— Калининградский трамвай: гордость и предубеждение	14
Курганская область	15
Совет муниципальных образований	15
— Десятипроцентное повышение зарплаты сельских глав	15
Магаданская область	15
Магадан	15
— Ежегодно магаданские автобусы и маршрутки перевозят более 7 миллионов пассажиров	15
Новосибирская область	16
Новосибирск	16
— Дмитрий Рогозин пообещал Анатолию Локтю поддержать новосибирскую оборонку	16
— В городе появилась первая остановка с подогревом скамейки	16
Омская область	16
Омск	16
— Исполнение бюджета за 9 месяцев 2014 года обсудили в администрации города	16
— Омские маршрутки: 15-летний диалог властей и перевозчиков	17
— Администрация и предприниматели развивают социальное партнерство в транспортной сфере	18
— Городской департамент транспорта анализируют интенсивность транспортных потоков	18
— Игорь Антропенко предложил установить для студентов льготную стоимость проездных	18
Рязанская область	18
Рязань	18
— Общественный транспорт: скрытые возможности	18
Самарская область	19
Тольятти	19
— Депутаты против повышения платы за проезд в общественном транспорте	19
Свердловская область	20
Екатеринбург	20
— Мэрия пообещала не поднимать стоимость проезда в общественном транспорте	20
— Бюджет на три года показали общественности	20
Тамбовская область	20
Тамбов	20
— В общественном транспорте появились электронные табло, сообщающие названия остановок	20
Томская область	20
Томск	20
— В муниципалитете обследуют улично-дорожную сеть и пассажиропоток	20
— Томичи смогут узнать о прибытии электротранспорта через СМС	20
— Томское социальное такси повысило эффективность работы	21

— Томские школьники рассказали представителям власти о своих проектах	21
Челябинская область	21
Челябинск.....	21
— В челябинских маршрутных такси вводится билетная система.....	21
Москва	21
— Музейные троллейбусы прошли парадом по столице.....	21
Севастополь	22
— В Севастополе снижена цена на проезд на пассажирских катерах.....	22
МЕСТНОЕ САМОУПРАВЛЕНИЕ ГЛАЗАМИ СМИ	22
«Коммерсант».....	22
— Муниципалитеты поделятся полномочиями с регионами.....	22

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ НОВОСТИ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

— Прописался на даче — место в очереди на жилье потерял

Законопроект, который закрепляет право граждан на регистрацию в домах, расположенных на дачных и садовых участках, рассматривают депутаты Госдумы. Одно из важных нововведений в том, что при прописке на такой жилплощади гражданин автоматически будет исключен из очереди на получение жилья. Хотя документ уже и был принят в 1-м чтении, некоторые депутаты отметили, что это норма несправедлива, так как садоводческое общество не является населенным пунктом, а значит прописанный на его территории гражданин не сможет получить медицинское обеспечение и образование. Например, с некоторых пор право на первоочередной прием в первые классы общеобразовательной школы имеют дети, прописанные на территории, которая закреплена за учебным заведением. Кроме того, на рассмотрении находятся еще несколько законодательных инициатив. В частности, предлагается облегчить бремя расходов дачников при оплате счетов за газ и электроэнергию.

МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

АССОЦИАЦИЯ СИБИРСКИХ И ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ГОРОДОВ

— Информационное сообщение «Об итогах конференции АСДГ «Состояние и перспективы развития системы муниципального образования в свете требований современного законодательства»

13-14 ноября 2014 года в городе Новосибирске состоялась конференция АСДГ «Состояние и перспективы развития системы муниципального образования в свете требований современного законодательства» с участием руководителей и специалистов, курирующих вопросы образования в муниципалитетах Сибири и Дальнего Востока. Конференция была организована Ассоциацией сибирских и дальневосточных городов совместно с Главным управлением образования мэрии города Новосибирска. В мероприятии приняло участие более 150 представителей сферы образования различных уровней: Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, региональных органов исполнительной власти Новосибирской области, органов местного самоуправления муниципальных образований Сибири и Дальнего Востока. В ходе двухдневной работы конференции был рассмотрен ряд наиболее острых вопросов сферы «муниципальное образование», среди которых: реализация Федерального закона от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации»: полномочия муниципалитетов в сфере образования; приоритетные направления государственной политики в муниципальной системе общего образования в контексте Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации»; Федеральный государственный образовательный стандарт: возможности, проблемы, перспективы реализации; информатизация муниципальной системы образования в контексте требований ФГОС; изменения организационного формата учреждений образования: последствия и перспективы; реализация воспитательной компоненты в образовательном про-

странстве города; приоритетные направления государственной политики в муниципальной системе дошкольного образования в контексте Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации»; вариативность решения проблем доступности и качества дошкольного образования; особенности внедрения федеральных государственных образовательных стандартов дошкольного образования; частно-государственное партнерство в муниципальной системе дошкольного образования; развитие профессиональных педагогических компетенций современного учителя; профессиональный стандарт педагога как ресурс современного образования; новые формы повышения квалификации. Городские инновационные проекты; система социальных мер поддержки работников отрасли: привлечение и закрепление молодых специалистов. В рамках конференции состоялась выставка достижений образовательной сферы города Новосибирска, где были представлены лучшие практики реализации муниципальной политики в области образования. Как отметил мэр член Совета АСДГ, мэр Новосибирска Анатолий Локоть открывая пленарное заседание конференции, решение вопросов образования всегда было приоритетным для городских властей: «Сегодня в Новосибирске работают более 500 муниципальных учреждений образования, коллективы которых стараются отвечать запросам общества, интересам и требованиям жителей города. Сфера образования является одной из ключевых для муниципалитета. Поддержка отрасли определяется, прежде всего, бюджетной политикой города. Треть средств городской казны направляется на финансирование системы образования. Сегодня, когда бюджет на следующий год формируется в непростых условиях, сфера образования по-прежнему остается в приоритете». Начальник Главного управления образования мэрии Новосибирска Наталья Копаева в ходе доклада, отметила, что в системе образования Новосибирска в рамках меняющегося законодательства основным приоритетом остается повышение доступности, эффективности и качества образования: «Важнейшим ресурсом для этого является технологический ресурс, связанный с развитием всей инфраструктуры образования. В нашем городе немало сделано в данном направлении — сегодня работают 131 школа, 17 гимназий, 18 лицеев, 17 школ с углубленным изучением отдельных предметов, 15 коррекционных и 13 вечерних школ, 249 детсадов и 46 учреждений дополнительного образования. В них обучается и воспитывается более 240 тысяч детей». Как заявила Н.Копаева, за последние три года в Новосибирске обновлена и усовершенствована материально-техническая база образовательных учреждений: реконструированы и капитально отремонтированы шесть школ, построена новая школа на жилмассиве «Родники», сделаны пристройки к трем школам. Полным ходом идет ремонт и оснащение строящихся и действующих объектов образования мебелью, учебно-лабораторным оборудованием, спортивным инвентарем, компьютерной техникой и др. В рамках реализации городской и областной программ, обеспечивающих доступность услуг дошкольного образования, за последние три года построено и реконструировано 39 детских садов на 8120 мест. Еще около трех тысяч мест для дошколят были обеспечены за счет создания групп в школах, групп кратковременного пребывания др. До конца 2014 года будут открыты еще девять детских садов на 2513 мест. По словам Н.Копаевой, в последнее десятилетие-

тие в системе образования страны происходят серьезные изменения и процессы модернизации. С принятием федерального закона № 273 «Об образовании в Российской Федерации» отрасль должна отвечать новым требованиям. В законе определены государственные основы и принципы политики в области образования, разграничиваются и регулируются компетенции разных уровней управления образованием, закрепляются нормы и правила существующей образовательной системы. Новым законом заложены ориентиры дальнейшей модернизации образования с учетом специфики обучения и воспитания в различных типах образовательных организаций, закреплено право выбора учащимися образовательного учреждения, индивидуального образовательного маршрута. В законе признается особый статус педагогических работников, предусматриваются меры по повышению их профессионального уровня, престижа педагогической профессии. «С принятием нового федерального закона дошкольное образование становится полноценным уровнем общего образования, — пояснила начальник Главного управления образования мэрии Новосибирска. — Оно признано равным начальному общему и среднему образованию. С января 2014 года вступили в силу федеральные стандарты дошкольного образования. Их испытание продолжится в течение трех лет. За этот период руководители и педагоги дошкольных учреждений изучают стандарты, скорректируют учебные планы и программы, повысят квалификацию. В Новосибирске в качестве пилотных площадок для перехода на новые стандарты определены 39 детских садов. В новосибирских школах по новым образовательным стандартам сегодня обучаются уже более 68 тысяч детей — это ученики 1-4 классов. В отдельных школах, ранее бывших экспериментальными площадками, по-новому учатся и 5-7 классы. В целом переход на новые образовательные стандарты должен завершиться к 2020 году». С 2011 года в Новосибирске успешно реализуется проект по созданию специализированных классов естественно-научного, математического, инженерно-технического направлений. Педагоги тщательно подходят к созданию программ, сочетающих в себе учебную, воспитательную, творческую и проектную деятельность, работу по укреплению здоровья школьников и развитию их индивидуальных способностей. В свете новых стандартов и закона наряду с учебной деятельностью меняется и отношение к воспитанию. В связи с этим особое внимание уделяется гражданско-патриотическому и духовно-нравственному воспитанию. Так, сегодня в школах Новосибирска созданы органы ученического самоуправления, более 200 патриотических объединений школьников, 160 музеев и др. В докладе «Закон об образовании: приоритетные направления государственной политики в области общего образования», депутат Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации 6-го созыва по Новосибирской области, заместитель председателя комитета по образованию Ирина Мануйлова рассказала о полномочиях органов местного самоуправления в контексте федерального закона «Об образовании в Российской Федерации». По словам парламентария сегодня системы образования различных регионов существенно отличаются, в некоторых регионах (в числе которых и Новосибирская область), поэтому сегодня важно отладить механизмы тиражирования наиболее передовых и эффективных практик в сфере образования, особенно на местном уровне.

Анализ тенденций современного образования представила в своем выступлении Анна Молокова, заведующая ка-

федрой начального образования НИПКиПРО, доктор педагогических наук, доцент. Говоря о российском образовании, А. Молокова отметила, что сегодня следует стимулировать активность педагогической общественности, бизнеса, науки к ответственному обсуждению проблем, а самое главное, к высказыванию различных предложений по улучшению качества образовательных систем — с целью успешной реализации тенденции демократизации образования. Еще одна важная тенденция — реализация преемственности в системе общего образования — здесь необходимо консолидировать усилия всех педагогических коллективов по решению вопросов проектирования образовательного процесса на разных уровнях, развитию единой для всех уровней информационно-образовательной среды, преемственному применению современных образовательных технологий, реализации системно-деятельностного подхода. «Это также тенденция, связанная с реализацией инклюзивного образования и развития одаренности школьника. — Необходимо системное формирование общественной толерантности и опора на образовательные организации специалистов в области коррекционного и специализированного образования. Здесь же поэтапное повышение квалификации педагогических работников — оно также должно быть продуманно, нормативно и финансово обеспечено, необходимо усилить внимание не только к процессу, но и к результатам профессионального развития педагогов», — отметила А. Молокова. А. Молокова выступила с предложением создать в рамках секции АСДГ «Муниципальное образование» систему поддержки инновационных проектов, реализуемых муниципальными системами образования, обсудить возможность совместного финансирования членами ассоциации инновационных разработок в педагогической сфере, ведь такой подход позволил бы консолидировать усилия, оптимизировать затраты муниципалитетов на построение эффективной модели «новой школы». О приоритетных направлениях государственной политики в муниципальной системе дошкольного образования города Хабаровска в контексте Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации» рассказала Ольга Тен, начальник управления образования города Хабаровска. Как отметила О. Тен, консолидированный годовой бюджет отрасли «Образование» Хабаровска в 2014 году составил — 6 млрд руб., 38% от всего городского бюджета. Сегодня в Хабаровске работает 84 детских сада. За последние пять лет система дошкольного образования увеличена на 28 учреждений. В детских садах для детей с особыми образовательными возможностями создана безбарьерная среда (пандусы, автобусы для перевозки детей, дистанционное обучение), реализуются специальные программы. Детские сады города оснащены новым технологическим, медицинским, спортивным, игровым оборудованием, мебелью, подключены к сети Интернет, имеют современное компьютерное, презентационное оборудование, собственные сайты. Как заявила О. Тен, в городе осуществляется социальная поддержка педагогических кадров. Педагогам муниципальной системы образования мэром города выделено 159 служебных квартир. Все учителя обеспечены планшетными компьютерами. Ежегодно из средств муниципалитета на развитие творческого и профессионального потенциала педагога выделяется около 10 млн руб. В 2014 году среднемесячная заработная плата педагогических работников муниципальных детских садов достигла 31200 руб. Заведующая отделом здоровья и развития детей Городского центра развития обра-

зования и здоровья «Магистр», доцент Новосибирского государственного педагогического университета Татьяна Яковенко в докладе «Современные аспекты развития системы дошкольного образования», рассказала о проблемах и перспективах системы дошкольного образования на муниципальном уровне. По словам Т.Яковенко, сегодня дошкольное образование выходит на новый уровень и становится базой обучения и воспитания ребенка в будущем. Вопросы информатизации образовательного процесса освятил в своем докладе директор по развитию региональных образовательных проектов компании «Азбука: Сибирь и Дальний Восток» Александр Сафиулин. Он акцентировал свое внимание на реализации требований Федерального государственного образовательного стандарта в части учебно-методического и информационного обеспечения основной образовательной программы в 2015 году. Как отметил А.Сафиулин сегодня крайне важно образовательным учреждениям проводить мероприятия по апробации применения электронных учебников в образовательном процессе посредством построения электронных школьных библиотек, проведению пилотных проектов по переходу на электронные учебники. Кроме того, по словам А.Сафиулина, педагогам необходимо изучать возможности электронных учебников, проходить специальное обучение в Институтах Развития Образования по вопросам, связанных с применением электронных учебников, изучать опыт других городов и регионов. По завершении пленарного заседания конференции стартовала работа круглых столов в рамках трех секций: «Реализация государственной политики в сфере дошкольного образования», «Формирование современной муниципальной модели общего образования в условиях реализации Федерального закона от 29.12.2012 №273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», «Развитие кадрового потенциала муниципальной системы образования в современных условиях». В ходе работы секции участники конференции смогли познакомиться с передовыми практиками в области муниципального образования. В рамках второго дня работы, участники конференции познакомилась с работой передовых учреждений образования города Новосибирска: школа, детский сад, учреждения дополнительного образования детей. В заключении конференции были подведены итоги двухдневной работы, избрано правление секции АСДГ «Муниципальное образование», сформирован итоговый документ — резолюция, который будет направлен в федеральные органы власти.

— 20-21 ноября 2014 года в городе Красноярске состоится конференция АСДГ «Общественный пассажирский транспорт и устойчивая мобильность в современных условиях»

Программа конференции предполагает участие заместителей глав администраций, руководителей структурных подразделений по вопросам управления и функционирования общественного транспорта и пассажирских перевозок администраций муниципальных образований Сибири и Дальнего Востока, а также руководителей муниципальных и частных предприятий, работающих в сфере оказания транспортных услуг по перевозке пассажиров. На конференции планируется заслушать и обсудить доклады и сообщения специалистов, работающих в сфере транспортного обслуживания населения, обменяться опытом, провести дискуссию в рамках круглого стола «Создание благоприятных условий для осуществления транспортной деятельности». С целью изучения опыта по модернизации и капитально-восстановительному ремонту подвижного

состава предполагается посещение Красноярского электровагоноремонтного завода.

— 27-28 ноября 2014 года в городе Новосибирске состоится конференция АСДГ «Проблемы современного градостроительства в муниципальных образованиях Сибири и Дальнего Востока»

К участию в конференции приглашены представители органов местного самоуправления, курирующие вопросы архитектуры и градостроительства, главные архитекторы муниципальных образований Сибири и Дальнего Востока. Также предполагается участие представителей федеральных органов власти, представителей предприятий-разработчиков и поставщиков программно-технических решений для градостроительной сферы, а также экспертов в области архитектуры и градостроительства. На конференции планируется рассмотреть следующие вопросы: 1. Роль органов архитектуры в социально-экономическом развитии муниципальных образований. 2. Новеллы в градостроительном законодательстве. 3. Градостроительное регулирование зонированием территорий. 4. Комплексный подход к развитию застроенных территорий. 5. Взаимодействие органов архитектуры с населением, практика и проблемы организации и проведения публичных слушаний и другие проблемные вопросы отрасли. В рамках конференции планируется проведение круглого стола, на котором в режиме дискуссии предлагается обсудить наиболее актуальные вопросы во сфере архитектуры и градостроительства. Ознакомиться с программой мероприятия, а также подать заявку на участие можно на [сайте конференции](#).

— *Новости информационной сети АСДГ (ИС АСДГ)*

ИС АСДГ подготовлены очередной [Анонс № 36/14](#) нормативно-правовых и распорядительных актов органов местного самоуправления РФ поступивших в ИС АСДГ, а также [Перечень № 830](#) нормативно-правовых и распорядительных актов органов местного самоуправления РФ поступивших и включенных в информационно-компьютерный банк АСДГ «Материалы местного самоуправления Российской Федерации» от 13.11.14.

НОВОСТИ РЕГИОНОВ

Республика Адыгея

— В республике появится социальное такси для инвалидов
В Адыгее услугами специально создаваемой службы такси скоро сможет воспользоваться любой житель республики, относящийся к категории социально незащищенного населения. Кроме того, в местный бюджет заложены средства на приобретение двух новых троллейбусов с подъемниками для инвалидов по программе «Доступная среда». Об этом было заявлено на заседании регионального штаба общественного движения Общероссийского народного фронта, который за круглым столом собрал представителей исполнительной и законодательной власти, общества инвалидов-колясочников, чтобы обсудить проблемы людей с ограниченными возможностями здоровья.
- При администрации Майкопа уже создана рабочая группа, на контроле которой находится около 20 объектов для инвалидов, — сказала вице-премьер Адыгеи Наталья Широкова. — И эти позитивные изменения будут продолжаться в рамках программы «Доступная среда» на 2013-2015 годы государство выделяет порядка 60 млн руб. на нужды колясочников. Но нужно отметить, что здесь стоит не только вопрос финансирования, нам нужны и организационные решения. По мнению заместителя председате-

ли общественной организации «Союз инвалидов-колясочников Адыгее» Ольги Карапетян, создание службы социального такси поможет решить целый ряд проблем. — Даже если мы сейчас найдем работодателя, готового принять инвалида-колясочника на работу, возникает вопрос, как добраться, — сетует зампреда этой организации. — Колясочник не всегда может воспользоваться общественным транспортом. По ряду причин электробус тоже для нас не годится. Поэтому общественники предложили свой проект, и власти его поддержали. В качестве такси будет использоваться «Газель», специально оборудованная подъемником. Такой автомобиль беспрепятственно доставит инвалида до объектов медицинского, социального, бытового обслуживания населения. Организаторы проекта рассчитывают на помощь водителей-волонтеров. Примечательно, что накануне общественники провели в Майкопе рейд, попытавшись проверить на себе доступность различных учреждений и ведомств для людей с ограниченными возможностями. Итог такой: количество социальных объектов, оборудованных пандусами, за два года увеличилось, как и число работодателей, готовых взять на работу инвалидов. Но улучшения видны, если к вопросу подходить формально, считают специалисты. — За исключением социальных объектов сегодня многие здания в Майкопе не адаптированы к условиям безбарьерной среды, — поясняет сопредседатель регионального отделения ОНФ Люсинэ Шишева. — В такой ситуации создание социального такси для людей с ограниченной мобильностью очень своевременное решение.

Республика Бурятия

Улан-Удэ

— *Жители столицы Бурятии смогут отслеживать перемещение общественного транспорта в режиме реального времени*

Российский рынок навигационных услуг стремительно эволюционирует от масштабных инфраструктурных проектов в сторону создания на их основе сервисной экосистемы и предоставления услуг конечным пользователям. Навигационно-информационные сервисы на базе технологий ГЛОНАСС сегодня позволяют пассажирам общественного транспорта следить за его перемещением в реальном времени, а диспетчерам контролировать транспорт на маршрутах, распределяя его в зависимости от пассажиропотока и дорожной ситуации. Подобную комплексную систему сгорским транспортным интернет-порталом и информационными табло на остановках создал в Улан-Удэ «СпейсТим холдинг». Внедрение навигационных технологий позволило повысить комфорт, удобство и общую безопасность пассажиров на транспорте. Для пассажиров Улан-Удэ создан информационный портал, позволяющий отслеживать перемещение общественного транспорта, оснащенного оборудованием ГЛОНАСС, в режиме реального времени. Такую же функцию выполняют информационные табло, установленные на городских остановках. Теперь жители Улан-Удэ могут более эффективно распоряжаться своим временем, ожидая прибытия автобусов. Контролирует работу общественного транспорта Служба контроля пассажирских перевозок Улан-Удэ. В диспетчерском центре развернута система контроля пассажирского транспорта Улан-Удэ, основу которой составляет программное обеспечение ST PassengerPro. Система обеспечивает выполнение самых актуальных транспортных задач: диспетчеризация, контроль и управление, учет и анализ работы пас-

сажирского транспорта, работающего по фиксированным маршрутам и графикам. В режиме реального времени в диспетчерский центр поступает информация о работе транспортных средств: скорость, направление движения, местоположение и выполнение рейсов, возникновении внештатной ситуации на дороге и т.д. Установленное на муниципальный транспорт ГЛОНАСС оборудование позволяет прогнозировать точное время его прибытия на остановки, а также обеспечивать регулярность и интервальность следования по маршрутам. Диспетчеризация также помогает повысить трудовую дисциплину водителей: соблюдение скоростных режимов, режимов труда и отдыха.

Республика Дагестан

Совет муниципальных образований

— *Совет завершил цикл семинаров по вопросам местного самоуправления*

В октябре по инициативе Совет муниципальных образований Республики Дагестан и управления администрации главы и правительства республики по внутренней политике и территориальному развитию состоялись обучающие семинары для глав администраций всех типов муниципалитетов. Темы семинара: «О приведении уставов муниципальных образований в соответствии с федеральными и республиканскими законодательствами», «О ходе реализации в муниципальных районах инвестиционных проектов по развитию экономики и социальной сферы», «О примерной инструкции по делопроизводству в администрации сельского поселения в составе муниципального района Республики Дагестан». В рамках первой темы рассмотрены вопросы реализации республиканского закона от 16 сентября 2014 года №67 «О порядке формирования представительных органов муниципальных районов Республики Дагестан и избрания глав муниципальных образований Республики Дагестан», принятого во исполнение №136-ФЗ. Среди прочих официальных лиц на семинарах выступали первый заместитель руководителя администрации главы и правительства Республики Дагестан Алексей Гасанов и исполнительный директор СМО Рамазан Алиев.

Республика Кабардино-Балкария

Нальчик

— *В муниципалитете появятся троллейбусы, которые будут ездить без проводов*

Автотранспорт с автономным ходом для столицы республики произведет Саратовский завод «Троллз». В Нальчик будут поставлены троллейбусы, которые будут двигаться автономно, без питания от контактной сети. Чтобы они смогли передвигаться по городу без электропитания, их оснастят литий-ионными аккумуляторами. Без питания троллейбусы смогут проехать до 50 км. Такой общественный транспорт с литий-ионными аккумуляторами для республики произведет Саратовский завод «Троллз». Аккумуляторы для них поставит портфельная компания «Роснано» «Лиотех». Литий-ионные батареи «Лиотеха» уже используются на общественном транспорте Новосибирска, Барнаула и Братска. Эти троллейбусы были опробованы также в Ставропольском крае, в Ставрополе. В республике, благодаря такому общественному транспорту, планируется значительно увеличить протяженность маршрутов, обеспечить транзит пассажиров на территориях, которые не охвачены контактной троллейбусной сетью.

Республика Карелия

Петрозаводск

— *Петрозаводчане вышли на митинг за сохранение троллейбусов*

В центре столицы Карелии прошел митинг за сохранение троллейбусного сообщения. Несмотря на снегопад, акция протеста собрала около 700 человек. Люди держали в руках плакаты и транспаранты «Городскому электротранспорту республиканскую финансовую поддержку», «Обещания Главы Республики Карелия о финансовой поддержке троллейбусного движения — в жизнь», «Горожанам — муниципальный транспорт», «Льготный проезд школьникам и студентам» и другие. Перед собравшимися выступили работники троллейбусного управления, председатель Петросовета Олег Фокин и руководитель студенческого профсоюза ПетрГУ Алексей Бутенко. По словам спикера городского Совета, троллейбусное управление может исчезнуть уже в этом году, если этому не помешать. Однако чтобы сохранить троллейбусы, нужно погасить кредиторскую задолженность предприятия в размере 60 млн руб. По мнению О.Фокина, финансовую помощь в этой ситуации должны оказать республиканские власти. Муниципальное предприятие «Городской транспорт» (бывшее троллейбусное управление) сейчас переживает банкротство и находится в стадии внешнего управления. Некоторое время назад ряд частных автотранспортных компаний, для которых троллейбусы являются прямыми конкурентами, выкупил часть долгов «Городского транспорта» и попытался сменить внешнего управляющего.

Республика Крым

— *Проезд в крымском общественном транспорте подорожает с 2015 года*

В Государственном комитете по ценам и тарифам Республики Крым сообщили о повышении стоимости проезда в городском и пригородном электротранспорте. «Тарифы на проезд в троллейбусе, как мы считаем, безусловно, будут выше, потому что 4 руб. 25 коп. — экономически необоснованный тариф, он был переведен с гривен в рубль по курсу 3,4», — сообщила и.о. председателя госкомитета по ценам и тарифам Крыма Ольга Игошина. Новые тарифы на проезд в троллейбусе начнут действовать с 2015 года, отметила она. Ранее, в августе Минтранспорта Крыма и КРПП «Крымтроллейбус» обсудили перспективы закупки новых троллейбусов: на эти цели из федерального бюджета выделили 26 млн руб. Транспорт приобретет в рамках республиканской программы «Доступная среда» 2014». Сумма пойдет на покупку специализированных низкопольных троллейбусов, предназначенных для комфортной и безопасной перевозки людей с ограниченными физическими возможностями и маломобильных групп населения. «Одна из ключевых задач руководства республики — это создание максимально комфортных условий для жизни людей. Приобретение низкопольных троллейбусов в рамках программы «Доступная среда» еще один шаг к этому. В Симферополе создастся более современная инфраструктура не только для людей с ограниченными возможностями, но и для пожилых людей, мам с колясками. Передвижение по городу станет намного удобнее», — пояснил и.о. министра транспорта Крыма Анатолий Цуркин.

Республика Хакасия

Абакан

— *По столице Хакасии будут курсировать низкопольные троллейбусы*

Абакан приобретет три новых троллейбуса по республиканской программе «Доступная среда (2014-2016 годы)». Программа ставит своей задачей обеспечить широкий доступ людей с ограниченными возможностями здоровья к социальной инфраструктуре, в том числе и к услугам наземного электротранспорта. Провести модернизацию подвижного состава для обеспечения его доступности данной категории граждан — одно из ключевых мероприятий программы. Одним из источников финансирования в реализации этого мероприятия является федеральный бюджет. 11,7 млн руб. из средств федерального бюджета на приобретение новых троллейбусов в рамках модернизации подвижного состава уже поступили в республиканский бюджет. Для получения данной федеральной субсидии городскому бюджету необходимо было на условиях софинансирования выделить также 11,7 млн руб. Город Абакан выполнил условия для получения федеральных средств, и теперь осталось подписать соглашение о взаимодействии с министерством труда и социального развития Хакасии. На общую сумму в 23,4 млн руб. будут приобретены три единицы электротранспорта. Это низкопольные троллейбусы со световым табло, адаптированные для перевозки людей с ограниченными возможностями здоровья. В эту же сумму вошли расходы на приобретение дополнительных комплектов для дооснащения городских светофорных объектов звуковой сигнализацией и табло с обратным отсчетом времени. В ближайшее время для определения поставщика транспортного оборудования будет объявлен аукцион.

Алтайский край

Совет муниципальных образований

— *Как повысить зарплаты сельских глав*

Члены правления ознакомились с практикой развития сельского туризма в Курьинском районе в рамках реализации соответствующей муниципальной целевой программы. Обсудили обращение главы Боровлянского сельсовета Троицкого района Владимира Фомина о недопустимости передачи отдельных полномочий поселений на уровень муниципальных районов и подготовку к совещанию с руководителями краевых контрольно-надзорных органов по вопросу упорядочения проверок муниципальных образований края в первом полугодии 2015 года. Также рассмотрели меры по улучшению подготовки кадров для администраций сельсоветов и повышению зарплат сельских глав. На заседании был утвержден состав экспертного совета по оценке состояния МСУ в крае под председательством члена правления СМО, главы г. Бийск Лидии Громогласовой, избран представитель СМО в состав комиссии при ГЖИ по лицензированию деятельности по управлению МКД.

Барнаул

— *Яндекс запустил приложение для отслеживания транспорта*

Яндекс запустил в Барнауле приложение Яндекс.Транспорт — теперь жители города смогут узнать ближайшую удобную для себя остановку и ее маршруты. Как сообщила региональный представитель компании «Яндекс» по Сибири и Дальнему Востоку Ольга Молодан, теперь на карте Барнаула отображаются остановки обще-

ственного транспорта. Нажав на любую остановку, можно увидеть, какой транспорт на ней останавливается и с каким интервалом ходит. «О каждом автобусе, троллейбусе, трамвае и маршрутке можно узнать подробности: номер маршрута, откуда и куда он следует, какие остановки делает по пути. Линию маршрута любого из них можно также увидеть на карте», — добавляют в компании. Яндекс.Транспорт доступен на смартфонах на базе iOS и Android, загрузить его можно в Яндекс.Store, GooglePlay и AppStore.

Забайкальский край

Чита

— *Сити-менеджер: качество работы муниципалитета должно быть визитной карточкой нашего города*

О руководителе администрации городского округа — на иностранный лад сити-менеджере — говорили долго. Годами: а может этот, а, может, тот? Свой, коренной, или приезжий? Назывались даже кандидатуры достаточно высокопоставленных особ из правительства Забайкальского края. Все предположения сходились нередко к мысли: кандидатов будет явно несколько, как это было при недавнем выборе главы Читинского района, или как в 2001 году, когда на пост мэра Читы претендовали сразу 13 кандидатур. Но то, что в итоге лишь двое претендентов на должность руководителя администрации городского округа решили участвовать в конкурсе, мало кто ожидал. Глава городского округа Анатолий Михалев на думском заседании 13 ноября эту ситуацию прямо, без витиеватостей назвал пассивностью горожан. Подчеркнув, что ни одна политическая партия, помимо единороссов, не выставила своего кандидата. Конкурсная комиссия не допустила к участию в конкурсе претендента Николая Азыева, поскольку его кандидатура не соответствовала одному из конкурсных критериев: либо 4 года муниципального стажа, либо 5 лет профессионального стажа. В итоге 13 ноября на думском заседании тайное голосование предстояло пройти лишь одному кандидату, набравшему в результате экзамена, проведенного членами конкурсной комиссии, 18 с половиной баллов (необходимый минимум составлял 16 баллов). Им стал предприниматель, депутат Законодательного собрания Забайкальского края Владимир Забелин. Уроженец села Бурулятуй Оловянинского района, выпускник Иркутской государственной экономической академии, в прошлом сотрудник компании «Нефтемаркет», директор ООО «Масма». Принадлежность В.Забелина к бизнес-классу ощутилась уже в первых словах его программной речи: «Муниципалитет — предприятие сферы услуг. Услуг на благо горожан. Сделать город привлекательным для всех слоев населения — единственный способ остановить отток горожан на запад страны», — подчеркнул В.Забелин. — Талантливые, перспективные специалисты и есть основной ресурс нашего города». Первый блок затронутых В.Забелиным вопросов можно объединить известным посылом В.Ленина: «Учиться, учиться и еще раз учиться». С детского сада до солидного возраста, использовать уже известные обучающие методики наряду с дискуссионными клубами, образовательными площадками и так далее. По мнению В.Забелина, необходимо создать для этого все условия, вывести жажду знаний и воплощения их в практический опыт развития Читы на уровень городских ценностей. Будут знания — будут и интересные инициативы на благо города. Говорилось и о необходимости повышения инвестиционной привлекательности Читы, создания для по-

тенциальных инвесторов благоприятного микроклимата. Что, впрочем, и не ново. — Необходимо создать комфортные условия для активных горожан, желающих открыть собственное дело, здесь, в Чите, — подчеркнул В.Забелин. — Малому бизнесу должно быть комфортно в нашем городе. Молодые, предприимчивые специалисты готовы по-настоящему и хотят развивать бизнес в городе, и для этого им необходимо понимать, что они нужны нашему городу. Качество работы муниципалитета должно быть визитной карточкой нашего города. Одной из основных ценностей бренда города Чита. Да, именно, бренд города Чита, а не дизайн-студии или какие-то маркетинговые агентства. Именно наша работа формирует облик города, его привлекательность для населения и бизнеса. Много внимания В.Забелин уделил необходимости вовлечения горожан в управление городом. Дал понять, что имеет необходимые для начала познания для начала своей деятельности о всех сферах обширного хозяйства города — от жилищно-коммунальных до транспортных. От проблем поддержки молодых семей и специалистов, благоустройства до активного участия Читы в региональных и федеральных программах. Дал обязательство уважать права и свободы человека, главенство закона и равенство перед ним, руководствоваться в своей деятельности экономической целесообразностью, уделять внимание культурному и духовному развитию общества, сохранности культурной, исторической уникальности города с учетом равноценности каждого из возможных принципов. На вопрос депутата Эдуарда Русина — что нужно сделать для более успешного развития малого и среднего бизнеса, В.Забелин ответил, что необходимо решить одну из главных проблем — подключения построенных объектов к сетям. Так, вопрос о подключении его собственного предприятия ему пришлось решать два года. По мнению В.Забелина, предпринимателям необходимо объединяться в более сильные сообщества. Бизнес бизнесом, но депутат Екатерина Щербакова пожелала не забывать об интересах всех горожан при выборе площадки для строительства того или иного объекта, как это произошло, в частности, на улице Серова: с жильцами не было согласовано строительство гаражного кооператива, и теперь, как выразилась Е.Щербакова, людям приходится чуть ли не по воздуху летать. А депутат Раиса Мыльникова выразила обеспокоенность тем, что докладчик недостаточно уделил внимания строительству школ, развитию системы образования города, всей социальной сферы в целом. На вопрос депутатов Александра Щербенькова и Виктора Шереметьева о возможностях увеличения муниципального бюджета, В.Забелин ответил, что необходимо провести инвентаризацию всего муниципального имущества и земли на территории города, повысив их эффективность в пополнении городского бюджета. На что Глава городского округа «Город Чита» Анатолий Михалев заметил: — Могу Вам дать бесплатный совет: проведите еще инвентаризацию всех предприятий, работающих в городе. Чтобы платили они налоги в бюджет Читы. А не где-то на стороне. Ко всем замечаниям В.Забелин отнесся с пониманием, добавив, что будет советоваться с горожанами, учитывать их мнение во всех кардинальных вопросах и опираться на опыт действующей команды администрации Читы: — Я считаю, что А.Михалевым создана работоспособная, эффективная команда, — сказал В.Забелин. — И если вы меня выберете, конечно, буду опираться на этот опыт, ничего не собираюсь резко менять. Я из казачьего рода, но шашкой махать не собираюсь. Первым делом разберусь в

структуре, поговорю с людьми — кто над чем работает, кто чем дышит. 21—«за», 7—«против». Таков результат тайного голосования. В. Забелин поблагодарил всех за доверие и обещал работать на благо любимого города и улучшения качества жизни горожан. — Считаю, это для меня отличный результат как непубличного политика, — сказал В. Забелин. — Я считаю себя эффективным менеджером, а то, что нет опыта у меня в политике, то ведь работа руководителя администрации не столько политическая, сколько хозяйственная, и думаю, в управлении городским хозяйством у меня все получится. Надеется на это и Глава городского округа А. Михалев: — Меня сразу подкупило, что человек хочет во всем разобраться, активно работать, вникнуть во все проблемы и выстраивать что-то новое, поэтому рекомендовал В. Забелина для избрания. Губернатор Забайкальского края Константин Ильковский, также поддержавший кандидатуру В. Забелина еще перед голосованием, отметил в комментарии журналистам, что многолетний управленческий опыт А. Михалева и молодость, опыт в другой деятельности В. Забелина станут удачным, эффективным союзом, который поможет плодотворной работе на благо города. Пообещав при этом, что правительство края будет конструктивно работать вместе с городскими властями, оказывать городу поддержку на уровне правительственных решений края.

— *Управляющие компании — к ответу*

Честность, высокая ответственность перед собственниками жилья — для многих управляющих компаний это пока только благое, не подкрепленное практикой, намерение. К такому выводу приходишь, размышляя об информации, представленной начальником управления регулирования цен и тарифов Читы Татьяной Гулько и заместителем председателя комитета ЖКХ администрации города Сергеем Скурыдиным на заседании комиссии градостроительства, жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и связи Думы Читы. Если раньше управляющие компании были вправе контролировать лишь собственники жилья и государственная жилищная инспекция, то с августа 2012 года к этому подключился и муниципальный контроль, на основании нормативно-правовых решений он был возложен на управление регулирования цен и тарифов. По словам начальника управления Т. Гулько, основанием для проверки служит заявление собственника или председателя совета дома о невыполнении управляющей компанией обязательств договора управления. — То есть, проводили внеплановые проверки условий выполнения договора управления, который на основании Жилищного кодекса должен быть в каждом доме, — говорит Т. Гулько. — Без него компания не может управлять, взимать деньги за свою работу. Данный договор должен соблюдать определенные условия, выполнять перечень работ, который мы с 2010 года стали публиковать. В том числе, расходы самой управляющей компании. Сколько средств управляющая компания должна собрать с данного дома за определенный период времени? Какие работы она должны выполнить на эти средства, и что из этого выполнено некачественно или не сделано вообще? То есть, надлежащим образом или вообще не выполняется? На эти и другие вопросы искали сотрудники управления ответы, проведя с 2012 по сегодняшний день 60 проверок. Поначалу очень много жалоб было на оплату за так называемые общедомовые нужды — ОДН. Но контроль за решением этих проблем взяли в итоге представители государственной жилищной инспекции. Как показали проверки, у многих компаний вообще отсутствуют договора управления. И хотя основ-

ное количество из проверенных управляющих компаний в своих расценках используют тарифы, рекомендованные управлением по регулированию цен и тарифов, у многих компаний нет подтверждающих документов тех видов работ, которые произведены в том или ином доме. — Вот, говорят, мы то и то сделали в этом доме, — рассказывает Т. Гулько. — Когда же говорю: «Подтвердите документами, покажите, где собственник подписался под актом выполненных работ. Но документов нет.. Самое главное нарушение — ни в одной управляющей компании я не видела, что они ведут подомовой учет». Среди нарушений — и перераспределение управляющими компаниями эконоимленных средств с текущего ремонта на управленческие услуги. Проверяющие в этом случае обязательно доводят до сведения собственника: средства, которые должны идти на текущее содержание дома, направлены на содержание самой управляющей компании. — Перераспределение средств есть у всех компаний, — говорит Т. Гулько. — Иногда в 2-3 раза превышает то, что заложено в размере заработной платы, а у некоторых компаний до 5-6 раз. То есть, это суммы довольно большие. Управляющие компании взимают с жильцов плату за содержание общего имущества, но не считают нужным информировать собственников жилья, на что расходуются средства. А это — нарушение Жилищного кодекса. Должно быть решение самих собственников жилья: решили направить на ремонт подъезда — значит, на ремонт, и никуда больше. — Когда мы начинаем при проверке выводить суммы — сколько начислено платы за год, то получается довольно приличная сумма: например, на содержание 9-этажного дома с четырьмя подъездами, вышло более одного миллиона рублей, — говорит Т. Гулько. — Когда начинаешь выяснять, куда направлены средства, выясняется, что на данный дом средства эти не направлены. И таких примеров очень много. Помимо управления по регулированию цен и тарифов управляющим компаниям покоя не дает и отдел муниципального жилищного контроля, созданный в комитете жилищно-коммунального хозяйства администрации городского округа — таково требование Жилищного Кодекса. Заместитель председателя комитета С. Скурыдин рассказал депутатам, что три человека отдела за 9 месяцев 2014 года провели 349 проверок, из них 254 — внеплановые. Выдано 95 предписаний об устранении нарушений. На вопрос депутатов об эффективности проводимых мер, С. Скурыдин ответил: — Результаты есть: уменьшились сроки выполнения управляющим компаниями выданных предписаний и заданий, которые ставила администрация городского округа, — подчеркнул С. Скурыдин. — Более тесный контакт появился между управляющими компаниями и комитетом ЖКХ, в том числе, часть вопросов, которые возникают в отношении администрации городского округа, мы снимаем в работе муниципальной жилищной инспекции. Часть проблем снимаем относительно штрафных санкций, которые поступают в адрес администрации. Как муниципальная структура мы более близки населению, чем Государственная жилищная инспекция. Проверками проблемы кардинально не решишь. Потенциально дисциплинирующей мерой в отношении управляющих компаний, повышении их ответственности перед горожанами станет требование лицензирования. Как известно, данная процедура введена с 1 сентября 2014 года, а с 1 мая 2015 года она станет обязательной. Судя уже только по фактам, приведенным на заседании комиссии градостроительства и жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и связи лицензию

смогут получить далеко не все управляющие компании, работающие сегодня в городе. В первую очередь, понятно, будут вынуждены прекратить свою деятельность фирмы — однодневки.

Красноярский край

Красноярск

— *Пересадочная карта начнет действовать на всем городском пассажирском транспорте*

С 17 ноября пересадочная транспортная карта начнет действовать еще на 12 маршрутах городского пассажирского транспорта в Красноярске и таким образом охватит все городские маршруты. С 19 апреля 2014 года красноярцы, при осуществлении пересадки в другое транспортное средство в течение 90 минут, могут оплачивать проезд по транспортной карте на 2 руб. дешевле. Первоначально воспользоваться льготным проездом можно было только на муниципальном транспорте. С 17 ноября весь пассажирский транспорт, независимо от форм собственности, подключится к проекту пересадочная транспортная карта. В настоящее время в Красноярске перевозку пассажиров осуществляют 73 автобусных, 7 троллейбусных и 5 трамвайных маршрутов.

— *Красноярцы смогут следить за движением общественного транспорта с мобильного телефона*

Яндекс запустил сервис, который подскажет красноярцам, когда придет их автобус или троллейбус. Интересно, что общественный транспорт на карте отображается в режиме реального времени. Кроме того, мобильное приложение учитывает пробки и прогнозирует, когда маршрутка доберётся именно до вашей остановки. То есть время прибытия можно определить прямо на месте с мобильного телефона.

Хабаровский край

Комсомольск-на-Амуре

— *Александр Подойницын: трамваи станут экономичнее*
О состоянии дел в сфере общественного транспорта Комсомольска-на-Амуре рассказал Александр Подойницын, начальник отдела транспорта и связи администрации города. — *Александр Валентинович, на скольких вагонах установлено энергосберегающее оборудование и как оно себя показало?* — 19 комплектов энергосберегающего оборудования было закуплено для установки в трамваи. Фирма-производитель заявила о 40-процентной экономии электроэнергии. На сегодня реальные показатели составляют 13-15%. Хотя они и достаточно далеки от обещанного, тем не менее, за первое полугодие нынешнего года экономия достигла 830 тыс. руб. Сейчас 12 вагонов оборудованы новой системой, и уже работают на перевозке пассажиров. — *Ожидается ли в ближайшее время обновление автобусного парка в муниципальном автобусном транспорте?* — Пока не планируем. Вопрос упирается в цену билета, амортизацию и себестоимость перевозок. Если учесть, что цена билета у нас 17 руб., а себестоимость больше 20 руб., то становится ясно, что пока решение вопроса обновления парка откладывается. — *Если пассажирские перевозки настолько нерентабельны, что заставляет частных перевозчиков идти в этот бизнес?* — У частных другая система налогообложения. Кроме того, в муниципальном пассажирском предприятии работникам выплачивается социальный пакет, имеются различные льготы, строго соблюдаются требования по условиям труда и нормам безопасности. Не каждое частное предприятие может себе позволить и собственную ре-

монтную базу, как это предусмотрено в ПАТП. И если частники вынуждены, например, менять колесо на улице или ремонтировать автобус в других организациях, то в муниципальном предприятии есть своя серьезная база для этих целей. Это все закладывается в бюджет предприятия, а значит и города. Само собой, расходы намного выше, чем у частных предприятий. — *В этом году будет повышение цен на билеты?* — Лишь раз в год можно менять цены на билеты в пассажирском транспорте. Любое повышение утверждается Комитетом по тарифам и ценам, поэтому в этом году повышения больше не будет. — *Известно, что самая большая проблема в нашем городе это кадры. Как в городских транспортных предприятиях ее решают?* — В муниципальном автотранспортном предприятии существует автошкола, которая готовит водителей автобусов. Ее платными услугами пользуются и все частные предприятия, работающие в сфере пассажирских перевозок, поскольку в нашем городе альтернативы нет. Поэтому и уровень подготовки водителей автобусов на всех предприятиях примерно одинаковый. Просто одни идут на работу в муниципальное предприятие, другие в частное. Везде есть свои плюсы и минусы. А для подготовки водителей трамваев мы отправляем кандидатов в Хабаровск, поскольку у нас нет базы подготовки специалистов по электротранспорту. В этом году мы уже отправили группу из трех человек в краевую столицу. — *В Хабаровске постоянно проводятся конкурсы профессионального мастерства среди водителей автобусов. А у нас предусмотрены такие мероприятия?* — Конечно. На предприятиях постоянно организуются такие конкурсы. А в масштабах всего города пока перенимаем опыт Хабаровска и думаем над тем, чтобы организовать подобные соревнования. — *Оправдало ли себя внедрение системы позиционирования транспорта?* — Требование Федерального Законодательства мы выполнили полностью, как в коммерческом, так и в муниципальном транспорте. Первые шаги уже сделаны, и сейчас мы просто нарабатываем практику использования системы. Она очень помогает в разборе конфликтных ситуаций и в контроле над прохождением автобусов по маршруту. — *В Интернете достаточно давно ходит информация о намерениях оборудования наших трамваев системой Wi-Fi? Насколько эти намерения были серьезны?* — Выходила на нас фирма, которая предложила установить специальное оборудование и просила у нас технические условия, но пока все осталось на уровне разработок. К тому же не ясно, как это повлияет на пассажиров, где брать энергию для работы аппаратуры. Словом, еще рано говорить о внедрении в транспорте такого вида связи. — *С какими жалобами чаще всего обращаются с жалобами на работу транспорта?* — Жалуются как на муниципальные автобусы, так и на частных перевозчиков. Чаще всего жалобы касаются регулярности движения транспорта и грубости кондукторов. Как ни странно, чаще всего жалуются жители центральных районов города и заметно меньше те, кто живет в отдаленных кварталах. По всем обращениям оперативно проводятся проверки и меры принимаются незамедлительно. На данном этапе можно пользоваться такой услугой, как Интернет-приемная. То есть, не надо тратить свое время, а прямо из дома задать свой вопрос по любому нарушению перевозчиков. — *Чаще всего жалуются на муниципальное предприятие или частных перевозчиков?* — На первый взгляд, обращений больше по ПАТП. Однако, если учесть, что это крупнейший в городе перевозчик, то фактически получается, что обращения распределяют-

ся равномерно как на частные предприятия, так и на муниципальное. — *Какова судьба автобусов для людей с ограниченными возможностями? Оправдано ли оказалось их приобретение?* — Мы закупили два таких автобуса, и сегодня оба они работают на линиях. Совместно с обществом инвалидов мы разработали положение о совместной деятельности. Согласно ему мы ставим специализированные автобусы именно на маршруты, которые наиболее востребованы этой категорией пассажиров — 21-ый и 14-ый. Кроме того, по заявке мы обязаны предоставлять транспорт инвалидам для проведения общественных мероприятий и выездов. — *В период наводнения пассажирские автотранспортные предприятия каким-то образом проявили себя?* — Частные предприятия отказались помогать, поэтому вся тяжесть помощи в борьбе со стихией легла на ПАТП. Оно в круглосуточном режиме перевозило военнослужащих, сотрудников МЧС, волонтеров на строительство дамб. Двадцатью автобусами предприятия было перевезено таким образом более 250 тыс. человек. Несмотря на это, даже в период чрезвычайной ситуации движение по городским автобусным маршрутам осуществлялось в полном объеме. Даже в подтопленные районы города — 66 квартал и поселок Менделеева. Это не прошло даром. Муниципальному автобусному парку был нанесен значительный ущерб, и пришлось затратить немалые средства на ремонт техники. Тем не менее, сейчас предприятие работает в штатном режиме и полностью удовлетворяет потребности в транспортном обслуживании населения.

Хабаровск

— *Новый вид услуг намерены предложить хабаровчанам компании, работающие в сфере пассажирских перевозок* По городу будут курсировать маршрутные такси, перевозящие пассажиров только на местах для сидения, соответственно, посадка людей в транспортное средство будет возможна только при наличии свободных мест. Как рассказали в городском управлении транспорта, «данный вид услуги является более комфортным, имеет ряд преимуществ: из-за уменьшения количества перевозимых пассажиров сокращается время на их посадку и высадку на остановочных пунктах и, соответственно, возрастает эксплуатационная скорость на маршрутах, сокращается время в пути, интервал движения». Однако, самое главное, новый вид услуги обеспечивает безопасность — это одно из главных требований организации пассажирских перевозок. В Хабаровске для осуществления перевозок маршрутными такси привлечены транспортные средства малой вместимости категории М2 и М3 (класс В). Это автобусы, сконструированные и оборудованные для перевозки пассажиров вместимостью не более 22 человек, не рассчитанные на перевозку стоящих людей и не имеющие для этого необходимого оборудования. «Установленные критерии нового вида услуг позволяет исключить перегруз транспортных средств, который отрицательно влияет на техническое состояние автобусов, и, как следствие, на безопасность» — подчеркивают в управлении транспорта. Комитет по ценам и тарифам правительства Хабаровского края внес изменения в методику расчета и установления тарифов. На основании расчетов, представленных перевозчиками, решением комитета с 14 октября 2014 года для нового вида услуг, предоставляемых автобусами малой вместимости, установлен фиксированный тариф на провоз пассажиров с учетом протяженности маршрутов. За нарушение норм вместимости предусмотрена административная ответственность: нарушение правил перевозки

людей — штраф для водителя в размере 500 руб., за нарушение условий, предусмотренных лицензией, — штраф для предпринимателя от 3000 до 4000 руб.

— *В администрации утверждена программа «Развитие инженерной инфраструктуры города Хабаровска на 2014-2020 годы»*

Её цель — повышение надежности предоставления коммунальных услуг, уменьшение повреждений на сетях и улучшение условий жизни людей, проживающих в частных домовладениях. В городе постоянно растет число потребителей электрической и тепловой энергии, поэтому существенно возрастает нагрузка на сети. При этом город регулярно принимает в муниципальную собственность изношенные ведомственные тепловые, водопроводные и сети водоотведения. Все это приводит к увеличению общего процента износа инженерных коммуникаций. Сегодня, по официальным данным, износ тепловых сетей составляет 48%, электрических — 65%, и это — главная причина увеличения количества повреждений на сетях, роста потерь тепловой и электроэнергии. Часть мероприятий программы направлено на решение этой проблемы. Другая важная задача, которую необходимо решить, — подключить частные дома горожан к газоснабжению. Сейчас только к 467 индивидуальным жилым домам подведен природный газ, в газификации нуждаются еще 13066 индивидуальных жилых домов. Подключение частных домовладений к природному газу, по мнению авторов программы, позволит снизить затраты жителей, в том числе на отопление, облегчить решение бытовых проблем для пожилых людей, снизить количество пожаров. Документ среди прочего включает в себя такие мероприятия как капитальный ремонт муниципальных тепловых сетей, сетей водоснабжения и водоотведения, модернизацию муниципальных объектов электроснабжения, ввод в эксплуатацию трансформаторных подстанций, строительство новых газораспределительных сетей. Предполагается, что результатом реализации муниципальной программы станет увеличение удельного веса частных домовладений, к которым выполнены отводы для подключения к природному газу, с 4,7% до 8,4%; снижение доли тепловых сетей, нуждающихся в замене, с 76,7% в 2014 году до 37,3% к концу 2020 года; увеличение объема подаваемой питьевой воды гарантированного качества в городскую систему водоснабжения Амура на 60000 кубометров в сутки; увеличение мощности существующих очистных сооружений канализации на 110000 кубометров в сутки. Всего на мероприятия программы планируется израсходовать более 3,5 млрд руб.

Ивановская область

Совет муниципальных образований

— *Совет обсудил порядок применения арбитражными судами обеспечительных мер*

На заседании секции руководителей юридических служб администраций городских округов и муниципальных районов рассмотрены обращения органов МСУ в арбитражный суд, соблюдение природоохранного законодательства и законодательства в области обращения с отходами, отлова и содержания безнадзорных животных. Также члены секции поделились опытом укрупнения сельских поселений. В завершение троим постоянным членам секции были вручены почетные грамоты СМО. В заседании участвовали председатель арбитражного суда Ивановской области Андрей Макаров, и. о. Ивановского межрайонного

природоохранного прокурора Олег Чепурков, начальник службы ветеринарии Ивановской области — главный государственный ветеринарный инспектор Ивановской области Хосров Абдуллаев.

Иркутская область

Братск

— Депутаты Думы города считают необходимым подготовить обращение в адрес Правительства Иркутской области об уменьшении минимального размера взноса на капитальный ремонт общего имущества в многоквартирных домах

В Думе города Братска во время депутатских слушаний по инициативе председателя Думы Ларисы Павловой был рассмотрен вопрос о создании рабочей группы по вопросу организации проведения капитального ремонта общего имущества в многоквартирных домах (МКД) на территории Братска, в рамках которой планируется рассмотреть несколько вопросов. Так, депутаты считают, что необходимо подготовить обращение в адрес правительства Иркутской области о возможности уменьшения минимального размера взноса на капитальный ремонт общего имущества в МКД, расположенных на территории Иркутской области. Они уверены, что требуется всестороннее изучение существующего договора с региональным оператором (Фонд капитального ремонта многоквартирных домов) с привлечением юристов и представителей прокуратуры. Депутаты также планируют совместно с собственниками МКД, расположенных на территории города Братска, проконтролировать работу по обеспечению своевременного проведения капитального ремонта общего имущества в многоквартирных домах, а также за качественным выполнением услуг и работ по капитальному ремонту общего имущества в многоквартирном доме. Они также считают, что требуется провести активную разъяснительную работу по поводу появления нового расчетного платежа на проведение капитального ремонта.

Саянск

— Администрация города проводит работу по заключению соглашений о социально-экономическом сотрудничестве

Администрация города проводит серьезную работу по заключению соглашений о социально-экономическом сотрудничестве с предприятиями и индивидуальными предпринимателями. Мэр Олег Боровский уделяет этому самое пристальное внимание, проводит личные встречи с руководителями, обсуждает направления, требующие поддержки предпринимательского сообщества и помощи, которую могут оказать организации города для проведения различных мероприятий социальной направленности. В условиях дефицита средств местного бюджета такая помощь очень важна. Она позволяет решать задачи финансирования различных городских проектов и мероприятий. Средства направляются на счет Саянского благотворительного фонда местного сообщества, в числе основных задач которого осуществление благотворительной поддержки социальных инициатив в области культуры, образования, спорта, решение вопросов общественной значимости, помощь людям, оказавшимся в непростых условиях. Один из самых актуальных вопросов сегодняшнего дня — подготовка к предстоящему празднованию Нового года. Затраты на строительство Ледового городка и праздничную иллюминацию составят порядка двух миллионов рублей. Уже достигнуто соглашение о перечислении на счет фонда весомых сумм от городских

предприятий, которые планируется направить на новогодние мероприятия. Необходимо сказать, что на сегодня проведены переговоры о заключении соглашений о социально-экономическом сотрудничестве с более чем ста организациями и индивидуальными предпринимателями.

Калининградская область

Калининград

— Калининградский трамвай: гордость и предубеждение 7 ноября 1946 года на улицы Калининграда вышел первый послевоенный трамвай. Калининградцы испытывают по отношению к своему трамваю довольно сложную гамму чувств. Однако выразить ее можно, пожалуй, всего двумя словами. И слова эти — гордость и предубеждение. С одной стороны, в городе принято гордиться своим трамваем. Во-первых, у нас самая старая в России трамвайная сеть. Дата ее рождения — 1895 год. Для сравнения: в Москве этот вид транспорта появился на четыре года позже, чем в Кёнигсберге, а в Санкт-Петербурге — так вообще на одиннадцать. Во-вторых, весьма необычная трамвайная колея. Ширина у нее — всего метр. Такая есть еще только в Пятигорске. Однако, с другой стороны, многие калининградцы, будучи автомобилистами, полагают, что трамвай мешает движению на дорогах. Когда городское руководство принимало решение убрать трамвайные рельсы оно объясняло необходимость расширить дороги тем, чтобы ликвидировать пробки. Жизнь доказала невиновность трамвая — на вышеназванных улицах, несмотря на то, что с них были убраны рельсы, пробки сохранились и даже стали еще длиннее. Однако трамваю от этой «реабилитации» не легче. Из существовавших некогда одиннадцати маршрутов осталось всего два, да и те того и гляди будут ликвидированы. В сентябре этого года на заседании комиссии городского совета по развитию дорожно-транспортного комплекса исполняющий обязанности директора МКП «КалининградГорТранс» Виктор Шадрин сообщил, что приведение в порядок трамвайных путей в областном центре обойдется в 1 млрд 868 млн руб. Еще почти восемьсот миллионов потребуется на реконструкцию контактных сетей. При этом он пояснил, что на сегодняшний день срочный ремонт необходим двадцати пяти километрам путей, что составляет 64% от тех, которые на сегодняшний день эксплуатируются. Также в ходе заседания выяснилось, что замены требует почти весь подвижной состав трамвайного депо. По словам В. Шадрина, на линию ежедневно выходит около тридцати трамваев, почти все они старые и крайне изношенные. Исключение составляет лишь один вагон. Это купленный пару лет назад за 63 млн руб. польский трамвай фирмы PESA. То есть если менять старые трамваи на новые, то придется найти еще почти 2 млрд руб. Председатель городского совета депутатов Андрей Кропоткин, услышав эти выкладки, заметил, что трамвай — слишком дорогой для Калининграда вид транспорта. Его содержать могут себе позволить только богатые города, в число которых Калининград, к сожалению, не входит. А в октябре этого года глава Калининграда Александр Ярошук, выступая на радио, заявил, что возвращать трамвайные пути, как планировалось ранее, не будут, поскольку маршрут каждый месяц приносит городской казне убытков на 45-50 млн руб.... Можно бесконечно долго рассказывать о бедах калининградского трамвая. Можно ставить в вину городским властям то, что они довели его до такого состояния, можно напомнить им, что трамвай не обязательно должен быть самокупаем. Мы же не требуем самокупаемости

от полиции или от «скорой помощи». А трамвай, если вдуматься, то же самое. Это не роскошь, а необходимость. Практически во всей Европе городской общественный транспорт — муниципальный и мало где он приносит доход. Но стоит ли бередить раны? Тем более в праздник. Ведь сегодня — день рождения трамвая. Не кенигсбергского, а калининградского. Лучше, наверное, в этот день вспомнить о чем-нибудь хорошем. Например, о том, как первый вагон вышел в еще практически полностью разрушенный город. Произошло это, как выясняется, при весьма забавных обстоятельствах. Вот как описывал это знаменательное событие очевидец, возвращавшейся домой после демонстрации, посвященной 29-й годовщине Великого Октября: «7 ноября 1946 года пошел по улице Житомирской первый вагон без прицепа. Но на площади Трех маршалов (ныне — площадь Победы) трамвай встал. Из вагона высыпало 20 человек и стали толкать его, так как он не шел. Толпа нажала на вагон и он тронулся... Трамвай бежал дальше, по проспекту, мимо областной библиотеки, зоопарка, мимо кинотеатра «Заря» и рядом с трехэтажным универмагом развернулся и замер». Трамвай очень быстро обжился на улицах Калининграда и стал, казалось, незаменимым. Вплоть до начала нулевых на трамвае можно было объехать город вдоль и поперек. Причем стоило это удовольствие всего три копейки. То есть фактически ничего... Нужно сказать, что с калининградским трамваем связано многих забавных историй. Например, многие городские старожилы помнят, как в конце 60-х — начале 70-х годов на одном из маршрутов кондуктором работал... робот. У него были руки, ноги, туловище, голова. Все как у человека. Пассажиры кидали в расположенную на груди андроида щелку монету и робот рукой выдавал им билеты. Это чудо техники изготовили школьники из местной станции юных техников. Насколько известно, робот был даже представлен калининградскими пионерами на Всесоюзной выставке в Москве, где получил первую премию. Правда, на должности кондуктора ему удалось продержаться всего около года. Дольше общаться с пассажирами, которые то и дело норовили засунуть в щель вместо трех копеек всякую гадость вроде окурков, железный человек просто не смог... Что касается будущего калининградского трамвая, то оно, несмотря на печальное настоящее, представляется безоблачным. Совершенно очевидно, что рано или поздно существовавшая раньше маршрутная сеть будет восстановлена. Может, не полностью, может, частично, но произойдет это обязательно. Этот путь прошли многие города Европы. Вот, например, в соседнем Киле еще в 70-х годах трамвай был ликвидирован как убыточный вид транспорта. Однако в последние годы городские власти пришли к выводу, что без него не обойтись и стали выкупать у частных участки земли, по которым раньше пролегали рельсы. Так что ликвидируя сейчас трамвайные пути, мы, скажем так, добавляем головной боли грядущим поколениям. Хочется надеяться, что те, кто будет жить в Калининграде через 20-30 лет, нас поймут и простят.

Курганская область

Совет муниципальных образований

— *Десятипроцентное повышение зарплаты сельских глав*
В Курганской государственной сельхозакадемии при участии губернатора Алексея Кокорина, председателя Курганской облдумы Владимира Хабарова, федеральных и региональных чиновников, представителей общественности и СМИ прошло VIII собрание членов СМО. Губерна-

тор сообщил о передаче дополнительно 5% НДФЛ в бюджеты поселений за счет дотаций, о том, что средства, изъятые отрицательными трансфертами, будут возвращены через дорожный фонд, что в 2015 году будет на 10% повышена зарплата главам и служащим сельских муниципалитетов. Собрание одобрило отчетный доклад председателя СМО и отчет ревизионной комиссии, приняло в состав СМО Башкирский сельсовет Половинского района. После официальной части состоялось вручение сертификатов на получение грантов по результатам оценки эффективности деятельности органов МСУ за 2013 год, почетных грамот правительства и благодарственных писем губернатора, наград Курганской облдумы, благодарственных писем председателя правления СМО лучшим представителям органов местного самоуправления.

Магаданская область

Магадан

— *Ежегодно магаданские автобусы и маршрутки перевозят более 7 миллионов пассажиров*

Экспертный Совет мэрии города Магадана рассмотрел проект муниципальной программы «Совершенствование транспортного обслуживания населения Магадана» на 2015-2016 годы. Основная цель разработки программы — доступность, безопасность и качество обслуживания пассажиров. На два года в программные мероприятия заложены сумму 59 млн 222 тыс. руб., в том числе за счет средств городского бюджета — 21 млн 222 тыс. руб., внебюджетных источников — 38 млн. До конца 2016 года планируется заменить все автобусы старше 10 лет и вместимости 13 посадочных мест на новые — большей вместимостью. Также необходимо обустройство автобусных остановок, заездных карманов. Сегодня из 234 остановочных пунктов 119 оборудованы павильонами, из них 27 — с торговыми объектами; 135 имеют парковочные карманы, 22 — разворотные площадки (парковочные карманы не требуются), на 29 имеется уширение проезжей части (вместо карманов), на 48 — парковочные карманы отсутствуют. С течением времени и в результате вандализма требуется ежегодное проведение ремонта автобусных павильонов, обновлению скамеек, урн. В рамках программы планируется дополнительно установить 6 новых павильонов и оборудовать 8 заездных парковочных карманов. — Принятие этой программы очень важно для Магадана, 7 миллионов поездок на городском транспорте считается большим пассажиропотоком для нашего города, — рассказал после заседания экспертного Совета и. о. мэра Юрий Гришан. — Ежедневно на улицы выходит более 60 единиц техники, обслуживается более 2 млн в год льготных пассажиров. Общественный транспорт — важная структурная составляющая города, и в последнее время финансирование в городе ведётся в основном программно-целевым методом. Поэтому все запланированные программные мероприятия хотелось бы выполнить в срок. Важно включить в программу и обустройство городского автовокзала, чтобы он был уютным и безопасным. На заседании Экспертного совета коснулись и темы пользования городским транспортом маломобильных граждан. Автобусы должны быть низкими, чтобы человек на инвалидной коляске или просто пожилой мог бы легко войти на подножку автобуса. К сожалению, сегодня таких удобств у нас пока нет. С учётом этих и других транспортных проблем программа будет доработана. Все вопросы ещё раз внимательно пересмотрят, и через две недели представят новый проект.

Новосибирская область

Новосибирск

— Дмитрий Рогозин пообещал Анатолию Локотю под-
держку новосибирскую оборонку

Мэр Новосибирска Анатолий Локоть встретился с Дмитрием Рогозиным в рамках рабочей поездки в Москву, на которой заручился поддержкой заместителя председателя Правительства в федеральном финансировании новосибирских оборонных предприятий. Вице-премьер, курирующий в стране военно-промышленный комплекс и оборонный заказ, заявил мэру, что будет лично контролировать ряд программ на оборонных предприятиях Новосибирска и обратит внимание на возможность размещения перспективных производств на промышленных площадках города. Встреча с вице-премьером состоялась в рабочем кабинете Д.Рогозина. Для этого мэр Новосибирска А.Локоть и начальник департамента промышленности, инноваций и предпринимательства мэрии А.Люлько посетили Москву с рабочим визитом. «Разговор шел о работе новосибирских предприятий, о выполнении ими оборонного заказа и перспективах размещения перспективных производств на промышленных площадках города Новосибирска, — комментирует А.Локоть итоги встречи. — Также речь шла о наиболее эффективном выполнении оборонного заказа нашими заводами». По словам мэра Новосибирска, Д.Рогозин сказал, что знаком с работой новосибирских предприятий и будет лично контролировать программы, которые выполняются на чкаловском заводе (Филиала ОАО «Авиационная холдинговая компания «Сухой» «НАЗ им. В.П.Чкалова») и ряд программ по радиоэлектронному кластеру. А.Локоть заявил, что реакция вице-преьера на приезд новосибирских чиновников была положительная, и он пообещал новосибирским предприятиям «поддержку и перспективу». Также мэр отметил, что они уже давно лично знакомы с Д.Рогозиным и на встрече, которая длилась больше часа, хватило времени не только детально обсудить проекты, но и поговорить на отвлеченные темы. «Учитывая, что мы друг друга давно знаем, беседа получилась товарищеская», — отметил А.Локоть.

— В городе появилась первая остановка с подогревом скамейки

Остановка с подогревающимися сиденьями появилась в новосибирском Академгородке. Ее сконструировали двое местных жителей — Дмитрий и Михаил Елисеевы, отец и сын. По словам одного из разработчиков, ее прототип был создан еще в апреле, его протестировали и взялись за более совершенную версию. Авторы усовершенствованного остановочного комплекса предполагают, что система подогрева сможет работать при температуре доминус 20 градусов. Ее хотят внедрить еще в восьми остановочных павильонах. «Мы придумали, как сэкономить электроэнергию почти в три раза, сделать необходимую, достаточную температуру, поставили датчик включения на температуру. То есть, ниже 15 градусов опускается, и она включается, — рассказал Д.Елисеев. — Но мы нашли уже новый компактный современный датчик, он к нам придет через две недели. Там в зависимости от температуры можно нижний и верхний пределы ставить и таймер. Я думаю, мы сделаем так, чтобы в диапазоне от 15 до минус 20 работать. Но дальше может не хватить мощности, хотя мы проверим. И на ночь скамейка может выключаться — автобусы перестали ходить, она выключилась. А утром она включается и подогревается к моменту, когда народ

начнет собираться на остановке». Прежде чем установить лавочку с подогревом, Елисеевы проконсультировались с разными специалистами, в том числе, с врачами, чтобы быть уверенными в безопасности и надежности своей разработки. Медики, к примеру, заверили, что никаких проблем со здоровьем от сидения на такой скамейке быть не должно. Д.Елисеев отметил, что сложно установить такие системы подогрева везде. Он хотел бы, чтобы в дальнейшем такие остановки появились и у школ, детских садов, домов престарелых. Кроме того, скамейки с подогревом, по его мнению, можно использовать в парках, скверах, а также на стадионах.

Омская область

Омск

— Исполнение бюджета за 9 месяцев 2014 года обсудили в администрации города

Заместитель мэра, директор департамента финансов и контроля Инна Парыгина отчиталась сегодня на аппаратном совещании у мэра Омска об исполнении бюджета города за 9 месяцев текущего года. Финансисты отмечают, что просроченная кредиторская задолженность бюджета за 9 месяцев уменьшилась по сравнению с началом года на 93% и составила 420 тыс. руб. Также И.Парыгина подчеркнула, что оплата задолженности по исполнительным документам в течение 9 месяцев 2014 года проведена без нарушения сроков оплаты и составила 161 млн руб. Всего же, как прозвучало на аппаратном совещании, за 9 месяцев 2014 года поступление по доходам составило 11 млрд 14 млн руб., — или 69% прогноза годовых поступлений, исполнение по расходам сложилось в сумме 10 млрд 972 млн руб. (64,3% годовых назначений), бюджет исполнен с профицитом в размере 42 млн руб. при утвержденном дефиците 1 млрд 62 млн руб. «По сравнению с 9 месяцами 2013 года налоговые доходы в бюджет сократились на 16% или на 753 млн руб., — сообщила И.Парыгина. — Так, из-за уменьшения норматива отчисления НДС с 28% до 20% поступления в бюджет города составили 2 млрд 341 млн руб. и по сравнению с 9 месяцами 2013 года сократились на 827 млн руб. или на 26%. Также можно отметить увеличение объема имущественных и социальных налоговых вычетов. Фактически за 9 месяцев 2014 года суммы возвратов НДС из бюджета Омска составили 302 млн руб., что на 22% больше суммы, возмещенной за 9 месяцев прошлого года. Незначительно выросли поступления земельного налога — 720 млн руб., что на 2% или 12 млн руб. выше уровня соответствующего периода 2013 года». Большая часть расходов, которые в общей сложности составили 10 млрд 972 млн руб., сконцентрирована на отраслях социальной сферы. А именно, на образование направлено — 5 млрд 674 млн руб., на физическую культуру и спорт — 415 млн руб., на социальную политику — 431 млн руб., на культуру — 345 млн руб. Мэр Омска Вячеслав Двораковский отметил: «Как мы видим, расходование бюджетных средств идет в строгом соответствии всем программам, решениям Омского городского Совета, а также согласно «майских» указов президента России. Так, повышение заработной платы бюджетникам в текущем году, также как и в 2013-м, остается одной из первоочередных задач, стоящих перед муниципалитетом. Средства в бюджете города на указанные цели предусмотрены в полном объеме».

— Омские маршрутки: 15-летний диалог властей и перевозчиков

Поворотным моментом в развитии современной транспортной системы Омска стало появление в городе маршрутных такси. За 15 лет своего существования этот сегмент рынка пассажирских перевозок претерпел значительные изменения, становясь все более цивилизованным благодаря совместным усилиям городских депутатов, департамента транспорта мэрии Омска и самих перевозчиков. Общественный транспорт традиционно был одной из главных «головных болей» для городских властей в условиях недостатка бюджетных средств. В попытках снизить все возрастающую напряженность в этой сфере и при этом сохранить муниципальные автобусы, троллейбусы и трамваи с приемлемыми тарифами и традиционными предпочтениями для льготников, в конце 1999 года было решено ввести в транспортную систему новый элемент — маршрутные такси. Депутаты Омского городского Совета второго созыва разработали и утвердили «Правила перевозки пассажиров муниципальным транспортом, работающим в режиме маршрутного такси», и вскоре в Омске появились первые «Газели», быстро полюбившиеся пассажирам, ценящим удобство передвижения и при этом не имеющим льгот. С появлением маршруток властям пришлось продумывать новые правила взаимоотношений на транспортном поле. По словам нынешнего главы городского дептранса Виталия Маслика, в то время возглавлявшего одно из муниципальных транспортных предприятий, пассажирские предприятия крайне негативно воспринимали маршрутки и «пытались с ними бороться», чтобы «не дать им забрать рынок». На введении мер нормативного регулирования настаивал в свое время и Анатолий Борисов, возглавлявший департамент транспорта горадминистрации. Основания для правовой регламентации были достаточные: неконтролируемый рост числа «Газелей», создание заторов на дорогах, частые нарушения правил движения. Противоположную позицию занимал глава регионального антимонопольного ведомства Сергей Суменков — он активно поддерживал конкуренцию в сфере транспорта. Горсовет согласился с позицией дептранса, и в 2003–2004 годах городские депутаты третьего созыва приняли целый ряд нормативных актов. Так, летом 2003-го горсовет утвердил «Правила организации транспортного обслуживания населения на территории города Омска», согласно которым мэрия получила полномочия в области регулирования не только муниципального транспорта, но и частных маршрутных такси, число которых к тому моменту приблизилось к двум тысячам. Согласно этим правилам, маршрутная сеть Омска, разрабатываемая дептрансом и утверждаемая горсоветом, объявлялась муниципальной собственностью, а мэрия Омска или ее структурное подразделение — единственным организатором пассажирских перевозок в городе. Закрепление определенных маршрутов за конкретными перевозчиками отныне должно было происходить только на конкурсной основе через департамент муниципального заказа. А спустя год, в июле 2004-го, депутаты утвердили новую городскую маршрутную сеть и порядок распределения маршрутов между перевозчиками. В дальнейшем работа активно продолжалась, и одно из самых резонансных решений в части регулирования этой сферы приняли народные избранники четвертого созыва — это решение № 369 от 24 ноября 2010 года «О порядке допуска перевозчиков к осуществлению перевозок пассажиров транспортом общего пользования по маршрутам регулярных

перевозок коммерческой маршрутной сети в городском сообщении на территории города Омска». К тому моменту «Газели» буквально заплотнили городские дороги — в Омске работало уже около четырех тысяч маршрутных такси, и этот рынок во многом был подчинен стихийным законам. Тогда горсовет после длительных обсуждений и консультаций с экспертами установил новые, более жесткие критерии оценки перевозчиков для допуска к работе на маршрутах, одним из которых стал диспетчерский контроль за движением «Газелей». Так, согласно решению депутатов, при проведении конкурса более высокие баллы можно было получить при наличии спутниковой системы контроля. Кроме того, новые условия конкурсного отбора предполагали обновление автопарка и поэтапную замену «Газелей» на автобусы средней и большой вместимости, соответствие транспортных средств экологическим классам Евро-2 и Евро-3, осуществление техобслуживания машин и наличие договора страхования гражданской ответственности перевозчика. Но, пожалуй, главной неожиданностью для перевозчиков стало обязательное наличие лицензированного медпункта для предрейсового осмотра водителей. Принятый депутатами документ вызвал волну протестных акций и судебных разбирательств. «Решение принималось не в интересах «газелистов», а в интересах пассажиров, потому что городская власть должна заботиться о безопасности пассажиров в первую очередь. Все это проверял антимонопольный комитет, прокуратура, они принимали активное участие в обсуждении этого решения, как и сами перевозчики», — объяснил позицию горсовета депутат Александр Иванов, активно участвовавший в обсуждении транспортных проблем не только в нынешнем, но и в четвертом созыве. Естественно, игнорировать открытое проявление недовольства со стороны перевозчиков депутаты не могли и в результате конструктивного диалога решили пересмотреть требования к конкурсантам. В частности, в марте 2011 года наличие собственного лицензированного медпункта было исключено из числа обязательных требований и осталось лишь в виде «бонусного» критерия, соответствие которому могло принести участником конкурса дополнительные баллы. Спустя несколько недель, решением арбитражного суда, были отклонены четыре из семи критериев конкурсного отбора: экологическая безопасность транспортных средств, осуществление техобслуживания машин, проведение предрейсовых медосмотров водителей и наличие договора страхования гражданской ответственности перевозчика. Впрочем, суд кассационной инстанции встал на сторону депутатов и признал только последнее из этих условий нарушающим требования федерального законодательства. Остальные три были признаны абсолютно законными. Еще один иск, предполагающий отмену требования к сроку эксплуатации «Газелей» и переходу на транспортные средства большей вместимости, суд также отклонил, признав их законными. Работа над упорядочением рынка пассажирских перевозок сейчас активно продолжается силами городских депутатов пятого созыва совместно с городским дептрансом. Так, в конце 2012 года горсовет утвердил новую транспортную стратегию Омска, фактически упраздняющую деление перевозчиков на муниципальных и частных при допуске к оказанию транспортных услуг. И для предпринимателей, и для ПАТП были установлены единые основания для участия в конкурсе и единые правила работы. Основным критерием при конкурсном определении перевозчиков для работы на городских маршрутах стали пассажировместимость под-

вижного состава и срок его эксплуатации, и это положило начало стремительному сокращению числа старых «Газелей» на омских дорогах, на смену которым стали приходиться более новые, габаритные и комфортабельные автобусы. «За 2013 год у нас в городе появилось около 800 машин средней вместимости и совсем другой комфортности. Если власть будет создавать условия, к 2016 году у нас «Газелек» не останется на улицах совсем. Частные автобусы входят в муниципальные предприятия. Например, компания «Стэнли» передала 10 автобусов в аренду ПАТП №8, и они стали работать на 24-м маршруте», — подводили первые итоги в городском департаменте транспорта. Впрочем, несмотря на явные изменения к лучшему, городские власти признавали недостаток рычагов контроля и недостаточную эффективность борьбы с беспорядком на рынке коммерческих перевозок. И в весеннюю сессию 2014 года департамент транспорта представил депутатам проект поправок в документ о порядке допуска перевозчиков к работе на городских маршрутах. Основные изменения были направлены на стимулирование перевозчиков к более активной замене маленьких «Газелей» на автобусы большей вместимости: чем больше вместимость — тем больше срок контракта с перевозчиком. Например, для автобусов от 16 до 49 мест — 6 лет, от 50 до 79 — 8, не менее 80 — целых 10 лет. Также предлагалось запретить перевозчикам подавать больше одной заявки на один и тот же маршрут, а также обязать их ежеквартально отчитываться перед мэрией о количестве перевезенных пассажиров. Депутаты одобрили нововведения, и продолжают держать ситуацию на контроле. Не исключено, что в скором времени будет рассмотрен очередной пакет предложений, которые, войдут в обновленную версию документа. В ближайших планах городских властей — введение безналичной системы оплаты проезда в маршрутках, которая не только повысит удобство, но и позволит мэрии отслеживать объективную информацию о количестве перевозимых пассажиров. Запустить систему электронных карт планируется уже с 1 января 2015 года.

— *Администрация и предприниматели развивают социальное партнерство в транспортной сфере*

На средства спонсоров в городе устанавливаются современные светофорные объекты, наносится бело-желтая дорожная разметка, оборудуются улицы специальными сигнальными столбиками. Участие бизнес-сообщества в улучшении городской среды — важное направление в подготовке к 300-летию Омска. Как сообщили в департаменте транспорта администрации Омска, помощь в улучшении городской среды, повышении безопасности дорожного движения оказывает целый ряд предприятий и организаций города. Благодаря их помощи впервые в Омске была нанесена дорожная разметка 1.14.1 «зебра» с использованием эмали желтого цвета на ряде нерегулируемых пешеходных переходах, которые ведут к школам; нанесена дорожная разметка 1.4, обозначающая места, где запрещена остановка, и 1.17, обозначающая места остановки маршрутных транспортных средств на остановках общественного транспорта; установлено более 100 сигнальных столбиков. «То, что подобных совместных социальных проектов, реализуемых нашим департаментом вместе с омскими компаниями и предприятиями, становится все больше, не может не радовать. Ведь это способствует повышению безопасности дорожного движения в нашем городе. Участие бизнес-сообщества в улучшении городской среды — важное направление в подготовке к

300-летию Омска, как неоднократно отмечал мэр Омска Вячеслав Двораковский», — пояснил директор департамента транспорта Виталий Маслик.

— *Городской департамент транспорта анализирует интенсивность транспортных потоков*

По результатам исследований, возможно, будет скорректирован режим работы светофорных объектов. Открытие движения после реконструкции на ряде объектов улично-дорожной сети Омска требует новых исследований интенсивности движения на модернизированных магистралях для возможной корректировки работы светофорных объектов. По словам заместителя директора департамента транспорта администрации Омска Вадима Кормильца, специалисты отдела организации и безопасности дорожного движения анализируют трафик. «Подсчеты будут выполняться в утренний и вечерний часы пик по специальной методике. Анализ интенсивности движения требуется для дальнейшей корректировки работы светофорных объектов с учетом изменившихся транспортных потоков», — отметил В.Кормилец.

— *Игорь Антропенко предложил установить для студентов льготную стоимость проездных*

Депутат считает важным поддержать учащуюся молодежь — сегодня стоимость студенческого проездного выше стипендии в учебных заведениях среднего звена. Ассоциация профсоюзных организаций студентов области предложила ряд мер для развития транспортной системы Омска, касающихся в том числе оплаты проезда в муниципальном транспорте, снижении стоимости проездных билетов и переходе на расчет по электронным картам. «Еще 7 октября к нам обратились студенты, и уже 8 вопрос был внесен в повестку комитета по вопросам ЖКХ и транспорта. Но тогда депутатам не предоставили материалы для дополнительного изучения, и вопрос не включили в повестку», — говорит Игорь Антропенко. Депутат решил еще раз поднять проблему на заседании комитета по вопросам ЖКХ, чтобы поддержать студентов высших и средних учебных заведений по вопросу оплаты проезда в городском транспорте. «Комитет по вопросам ЖКХ и транспорта имеет право регулировать вопрос. Он должен остаться в данном комитете. Повторно предлагаю данный вопрос включить в повестку, так как считаю его актуальным и требующим своего решения — предложенные меры носят ярко социальную актуальность по поддержке учащейся молодежи», — выступил И.Антропенко. Однако депутаты пояснили, что вопрос начал рассматривать молодежный совет и комитет по социальным вопросам. Уже идут опросы студентов. «То, что данный вопрос рассматривается и другими органами, не мешает тому, чтоб его рассматривал и профильный комитет», — подчеркнул И.Антропенко. Вопрос не включили в повестку комитета по ЖКХ, но обещали учесть предложения при работе комитета по социальным вопросам.

Рязанская область

Рязань

— *Общественный транспорт: скрытые возможности*

Говорят, подавший совсем недавно в отставку глава администрации Рязани Виталий Артёмов приезжал в мэрию на улице Радищева в 6 часов утра. Но дело не в трудовом графике градоначальника, а в том, что ему от своего дома в Московском районе было очень сложно по пробкам добираться на работу в час пик. На велосипеде В.Артёмов ез-

дить по примеру европейских мэров почему-то не захотел, а вертолет ему за бюджетный счет не приобрели. Да что там, даже мигалки — и той не было. Как тут не вспомнить, что В. Артёмов еще в прошлом году заявлял о запрете подчиненным пользоваться служебными авто. Тогда он говорил, что если руководители подразделений будут самостоятельно передвигаться по городу, то увидят больше недостатков и более эффективно будут их устранять. Однако с тех пор ни одного заместителя мэра в общественном транспорте не видели — впрочем, как и его самого. Между тем развитие муниципального транспорта в Рязани было бы способно решить сразу несколько городских проблем, в том числе и пресловутые автомобильные пробки. Однако рязанцы отказываются от своих личных «железных коней» не спешат — по сведениям Росстата, регион находится в тройке лидеров по автомобилизации населения. И это несмотря на то, что стоимость проезда в троллейбусах и автобусах составляет всего 15 руб. Для коммерческих перевозчиков тарифы установлены в том же объеме. В среднем на маршрут в Рязани ежедневно выходят порядка 120 троллейбусов и чуть более 100 автобусов. Кроме того, в городе официально зарегистрировано 1244 маршрутки. Самым экологичным видом общественного транспорта сегодня является троллейбус. Трамвайное движение было закрыто в 2010 году. До этого единственная трамвайная располагалась на окраине города и служила для связи с нефтеперерабатывающим заводом. Отличительной особенностью рязанского трамвая являлось то обстоятельство, что на момент его пуска (1963 год) в городе уже существовало троллейбусное сообще- ние, что является единственным примером такого рода в СССР. Основная проблема с транспортом в Рязани — в его техническом состоянии. Больше половины парка Рязани нуждается в замене, но денег в бюджете на это не предусмотрено. В этом году в Рязани не будет закуплено ни одного нового автобуса или троллейбуса. Программа замены транспортного парка, несмотря на призывы губернатора, не разработана. Существуют проблемы и с соблюдением интервалов движения. Сюжет, посвященный данной теме, весной даже выходил в эфир федерального «Первого канала». Кондукторы и водители жалуются на низкую оплату труда и сложные условия работы, в том числе отсутствие туалетов на конечных остановках. Система коммерческого транспорта в областном центре довольно развита — только вместо более вместительных автобусов используются в основном маршрутки, все равно создающие трудности на дорогах. Многочисленные частные перевозчики, контакты с которыми муниципалитет заключает сроком на 5 лет, также подвергаются критике за несоблюдение графиков движения и злостные нарушения ПДД, которые провоцируют аварии. Остаются вопросы и к состоянию маршруток. Так, в этом году ГИБДД провела рейд по выявлению водителей маршрутных такси и автобусов, управлявших технически неисправными транспортными средствами. Выявлено 14 технически неисправных. «Со стороны должностных лиц коммерческих перевозчиков в Рязани контроль за состоянием их транспортных средств ослаблен», — сделала вывод Госавтоинспекция. Нужно отметить, что власти в последнее время делали некоторые шаги, направленные на стимулирование пользования общественным транспортом. Транспортные средства оснащаются бортовым навигационно-связным оборудованием, обеспечивающим позиционирование подвижных объектов по сигналам глобальных навигационных спутниковых систем (можно

следить на сайте). К концу года, по словам министра транспорта и автомобильных дорог Рязанской области Евгения Межорина, уже 50 остановок должны быть оборудованы электронными табло. Внедряется автоматизированная система учета оплаты проезда в пассажирском транспорте для граждан, имеющих право на меры социальной поддержки. Принципиально принято решение об организации в центре города платных автопарковок — это заставит многих офисных работников добираться до работы на троллейбусах. В таком случае личные машины можно использовать лишь для загородных поездок или «путешествий» в супермаркеты за продуктами. По причине узости дорог в Рязани организация выделенных полос движения для общественного транспорта, к сожалению, затруднительна. К тому же, нет уверенности, что другие участники дорожного движения будут соблюдать правила, а ГИБДД — следить за ними. Ведь сегодня даже на самой центральной улице города, под самыми окнами областного правительства, из-за незаконной парковки одна полоса и так является постоянно «выключенной». Для решения проблем с общественным транспортом в Рязани в первую очередь необходимо осознать, что муниципальные перевозки — это не бизнес, а социальная функция. Тогда прекратятся и разговоры о необходимости доведения платы за проезд до «экономически обоснованной», и дополнительные бюджетные средства на приобретение троллейбусов найдутся. Сегодня одна единица стоит, по признанию самих властей, 7 млн руб. Чтобы заменить хотя бы четверть устаревших «рогатых» на новые, требуется 210 млн руб. Сумма, конечно, немаленькая, но не сказать что неподъемная. Тем более, для не муниципального, а областного бюджета.

Самарская область

Тольятти

— Депутаты против повышения платы за проезд в общественном транспорте

С нового года муниципальный транспорт нашего города будет работать в рамках новой Концепции развития улично-дорожной сети Тольятти. Документ был разработан и принят мэрией города. Население, особенно социально незащищенные слои, опасаются, не приведет ли принятие этого документа к повышению стоимости проезда. С этим вопросом тольяттинцы неоднократно обращались к своим депутатам в городскую Думу. Чтобы не допустить повышения стоимости проезда, депутаты обратились к мэру Автограда, сообщается на сайте думы. В обращении в частности говорится, что отбор перевозчиков для осуществления регулярных перевозок по всем внутри муниципальным маршрутам в городе будет производиться путем заключения договоров по итогам проведения в 2014 году конкурсов. При этом в конкурсной документации размер платы за проезд пассажиров или предельный максимальный уровень платы не определен. До настоящего времени Правительство Самарской области не установило предельный максимальный уровень тарифа на перевозки пассажиров и провоз багажа по внутримunicipальным маршрутам. Депутатский корпус единогласно поддержал коллег из фракции «Единая Россия» — думцы направили обращение к главе города, чтобы исполнительная власть приняла действенные меры по обеспечению социальной защищенности жителей города от резкого увеличения платы за проезд пассажиров и провоз багажа (для муниципального транспорта и коммерческих перевозчиков) с 1 января 2015 года.

Свердловская область***Екатеринбург***

— *Мэрия пообещала не поднимать стоимость проезда в общественном транспорте*

Введение новых тарифов для льготников на проезд в общественном транспорте Екатеринбурга никак не скажется на стоимости проезда для обычных граждан, — заявил в ходе общения с горожанами по «горячей линии» председатель комитета по транспорту администрации уральской столицы Алексей Курлыков. Цена останется прежней — 23 руб. Как рассказали в пресс-службе мэрии, тема стоимости проезда стала основной в ходе «горячей линии». А. Курлыков в очередной раз рассказал о новом льготном тарифе и о том, как можно проголосовать за один из его вариантов. С 15 ноября для льготных групп населения Екатеринбурга изменились тарифы на проезд в общественном транспорте.

— *Бюджет на три года показали общественности*

Проект бюджета Екатеринбурга на 2015 год и плановый период 2016-2017 годов «увидел свет». По распоряжению главы администрации Александра Якоба документ опубликован на официальном портале города. В 2015 году доходная часть бюджета Екатеринбурга составит 31,16 млрд руб., в 2016 году ожидается незначительное сокращение до 31,1 млрд, в 2017 году увеличение доходной части до 32,4 млрд руб. Расходы городской казны в следующем году составят 33,04 млрд, в 2016 году — 32,6 млрд, в 2017 году — 34,2 млрд. Как и в прошлом году, перед утверждением проекта бюджета гордумой в Екатеринбурге планируют провести публичные слушания.

Тамбовская область***Тамбов***

— *В общественном транспорте появились электронные табло, сообщающие названия остановок*

В салонах автобусов и троллейбусов, курсирующих по городу, появились электронные табло с бегущей строкой, сообщающей названия остановок. Данные автоинформаторы предназначены для людей с ограниченными возможностями слуха и установлены в рамках государственной программы Тамбовской области «Доступная среда». «Эти устройства автоматически объявляют остановочные павильоны. Как звуковое — пассажиры могут услышать, какая следующая остановка и какая данная остановка, так и на бегущей строке будут также отображаться названия остановок, какая следующая остановка. Остановки отображаются автоматически, когда автобус подъезжает к остановке, с помощью спутниковой системы ГЛОНАСС», — рассказал ведущий специалист отдела МБУ «Пассажирские перевозки» Сергей Агибалов. По данным городской администрации, на сегодняшний день автоинформаторы установлены в салонах 79 единиц муниципального транспорта и 20 — коммерческого. Всего же по программе «Доступная среда» было приобретено 109 комплектов оборудования. Из федерального бюджета было потрачено 2 млн 450 тыс. руб. По словам генерального директора МБУ «Пассажирские перевозки» Валерия Громова, это не последняя закупка, в следующем году данным оборудованием планируется оснастить еще 220 автобусов.

Томская область***Томск***

— *В муниципалитете обследуют улично-дорожную сеть и пассажиропоток*

Начался прием заявок на выполнение работ по комплексному обследованию улично-дорожной сети, пассажиропотока и маршрутной сети. Соответствующий конкурс был объявлен администрацией Томска по поручению мэра Ивана Кляйна. Его задача — провести поэтапное изучение и анализ потребностей населения Томска в передвижении транспортом общего пользования по муниципальным маршрутам. Заявки на участие в конкурсе принимает управление муниципального заказа и тарифной политики. В ходе обследования будет проведен социологический опрос по востребованным направлениям и предпочтительным видам транспорта в зависимости от комфортности и стоимости. Помимо этого будет проанализирована потребность томичей в передвижениях в зависимости от периода суток (с 5.45 до 24.00), дней недели и сезонов года. Также планируется изучить существующую застройку города и перспективы ее развития, оценить количество жителей города и распределение мест их проживания. «Обследование также предполагает инвентаризацию улично-дорожной и маршрутной сети Томска на наличие и соответствие стандартам и нормативам в разрезе каждого существующего маршрута. В частности планируется оценить наличие площадок для разворота и отстоя автобусов в начальных и конечных пунктах маршрута, автопавильонов, диспетчерских пунктов, мест отдыха и приема пищи работников, начальных и (или) конечных пунктов маршрутов, промежуточных остановок общественного транспорта», — отметила председатель комитета по транспорту и организации дорожного движения Ольга Свахина. По ее словам в ходе обследования будут получены рекомендации по количеству и местам размещения остановок, определена пропускная способность действующих остановок общественного транспорта и их соответствие пассажирообороту. Результаты проведенных исследований лягут в основу нового проекта муниципальной пассажирской маршрутной сети.

— *Томичи смогут узнать о прибытии электротранспорта через СМС*

В тестовом режиме запущен сервис, благодаря которому пассажиры смогут узнать когда троллейбус или трамвай доедет до остановки. Для того чтобы узнать когда именно подъедет трамвай или троллейбус, томичам необходимо посмотреть на сайте МБУ «Центр организации и контроля пассажироперевозок» код конкретной остановки и отправить его в СМС. После этого пассажир получит сообщение со временем прибытия и номерами маршрутов. «Сервис создан для удобства томичей. Благодаря ему пассажиры смогут запомнить код остановки возле дома или работы и приходить прямо ко времени прибытия транспорта, а не ожидать его под дождем или снегом», — отметил директор МБУ «Центр организации и контроля пассажироперевозок» Александр Фадеев. Сервис создан специалистами центра совместно с ТПУ. Интеллектуальная система оценивает текущую дорожную обстановку, пробки, заторы, плановое расписание и задержки в нем, оперативно обновляет данные системы ГЛОНАСС со всего пассажирского электротранспорта города, и формирует прогноз движения каждого трамвая и троллейбуса. Томские разработчики взяли за основу опыт британских городов.

— *Томское социальное такси повысило эффективность работы*

Служба «Социальное такси» начала работу в томском ЦПСА «Семья» с 1 февраля 2013 года в рамках муниципальной программы «Социальная интеграция». Изначально заказы принимал один автомобиль, а с 12 августа 2014 года появился второй, что позволило увеличить число бесплатных поездок для инвалидов. Второй специализированный автомобиль был передан Томску департаментом социальной защиты населения Томской области. Специалисты центра подсчитали, что за сентябрь и октябрь текущего года количество оказываемых услуг увеличилось на 35%. Поезд осуществляется на низкопольном микроавтобусе, оборудованном специальным подъемником для колясок, ежедневно с 7.00 до 21.00, в том числе в выходные и праздничные дни, бесплатно, не более восьми раз в месяц. Оказывается помощь в межэтажной транспортировке. Социальное такси позволяет томичам с ограниченными возможностями здоровья активнее участвовать в общегородских социальных проектах, таких как, «Шаг вперед», «Детская школа моделей», «Особая мода», «Английский без границ», психологический тренинг «Мир, в котором нам суждено было родиться», а также посещать спортивные комплексы и участвовать в соревнованиях. Для сведения: социальное такси осуществляет перевозку к социально значимым объектам инвалидов и детей-инвалидов, имеющих ограничение способности к передвижению и медицинские показания к обеспечению техническими средствами реабилитации в виде кресел-колясок и регистрацию по месту жительства на территории города.

— *Томские школьники рассказали представителям власти о своих проектах*

В рамках реализации городской программы «Детско-юношеский парламент» ребята-лидеры школьного самоуправления встретились с представителями власти, ответственными за молодежную политику. В гостях у школьников побывали и.о. начальника управления молодежной политики администрации города Томска Олеся Ильинок, председатель комитета по делам молодежи городской думы Дмитрий Буинцев, председатель молодежного совета Михаил Пушкарев и члены молодежного совета Надежда Лебедкина и Алексей Филимонов. Ребята представили свои проекты и обозначили задачи, в решении которых планируют получить поддержку органов власти. Это проекты школьного радио, повышения оплаты подросткам, работающим летом водителями, льготный вариант обучения в Школе водителей. На эти и другие вопросы лидеры школьного самоуправления получили не только обстоятельные ответы первых лиц городской молодежной политики, но и дельные предложения от молодежного совета. Подобные рабочие встречи детско-юношескому парламенту предстоит провести с ребятами и других школ. Результаты будут подведены на весеннем фестивале «Школа самоуправления».

Челябинская область

Челябинск

— *В челябинских маршрутных такси вводится билетная система*

Власти города пообещали создать контрольно-ревизионное подразделение управления транспортом, которое проследит за работой маршруток. В частности, будут проводиться регулярные проверки на наличие обязательного проездного документа или билета. Причем,

как отмечают сотрудники управления, отрывать билеты после оплаты проезда пассажиры должны были и раньше, но до сих пор это правило игнорировалось. Теперь же забезбилетный проезд в маршрутках жителей города будут штрафовать так же, как и в общественном муниципальном транспорте. Власти надеются, что это нововведение позволит отслеживать уплату налогов частными компаниями. — Российское законодательство на них тоже распространяется. Есть правило для пассажирских перевозок, там предусматривается наличие билетов, — отмечает глава администрации Сергей Давыдов. — Хотелось бы, чтобы деньги, которые люди платят, были в обороте бухгалтерской документации, и с них платились налоги. Пока частные перевозчики налогов платят очень мало.

Москва

— *Музейные троллейбусы прошли парадом по столице*

Машины в разное время работали на столичных маршрутах. Парад ретро-троллейбусов, посвященный 81-й годовщине со дня открытия первой столичной троллейбусной линии, прошел по улицам Москвы. В параде принимали участие пять троллейбусов-участников — экспонаты музея наземного городского пассажирского транспорта, в разные времена работавшие на московских маршрутах, а также образцы другой техники тех времен. Среди них — легковые машины ГАИ — ВАЗ 2101, Москвич 408 и ГАЗ-24 в традиционной канареечной сине-желтой раскраске, а также ГАЗ 21, ГАЗ 93, ЗИС 150 и 151 и МАЗ 200. Интересно, что первый троллейбус в СССР появился в 1933 году, и даже во время Великой Отечественной войны находился в эксплуатации в городах тыла, таких как Киров, Одесса, Баку. Считалось, что троллейбус — это большой шаг вперед по сравнению с трамваями, в том числе по своей мобильности, и поэтому руководство страны поощряло активное развитие троллейбусного парка. МТБ-82Д 1954 года выпуска. До войны единственным заводом, производившим троллейбусы, был завод в Ярославле, но во время ВОВ его перепрофилировали на военную технику, так что после войны пришлось начинать все сначала.

В этот раз производство троллейбусов запустили в Тушино на заводе авиационной промышленности №82. Именно по номеру завода и получил свое название троллейбус МТБ-82Д. МТБ расшифровывается как «Московский троллейбус». Изначально кузов МТБ повторял кузов довоенного ЯТБ (Ярославского троллейбуса), но позже некоторые изменения внесли во внешность (если выражаться просто, то раньше морда у троллейбуса была «утюгом», а затем ее спрямили, позаимствовав у американского автобуса GM 1940 года, а сам кузов стали делать из алюминия. Так появилась модификация МТБ82Д, которую вы видите на фотографии. Затем производство перевели в г.Энгельс, где производили до 320 машин в год. СВАРЗ ТБЭС-ВСХВ (1957 г.в.). Особая серия троллейбусов, созданная для обслуживания посетителей ВСХВ — Всесоюзной сельскохозяйственной выставки (позднее — ВДНХ). На территории выставки в 207 га была создана специальная троллейбусная кольцевая линия длиной 9,5 км, имевшая в плане форму подковы и разворотные кольца по обе стороны от главного входа. Здесь и работали специально изготовленные троллейбусы МТБ-ВСХВ, сделанные на заводе имени Урицкого на базе модели МТБ-82Д — с несколько увеличенными окнами салона, дополнительными огоньками по бортам и литыми украшениями. Первая партия этих троллейбусов прибыла в

августе 1954 года, но они оказались морально устаревшими, и тогда Сокольнический вагоноремонтный завод (СВАРЗ) получил задание на производство новой линии. Под руководством главного конструктора В. В. Строганова был создан «Троллейбус для ВСХВ». Это была совершенно новая модель с необычными техническими и дизайнерскими решениями. Так, например, роль боковых стекол выполняли прозрачные пластиковые шторки, которые поднимались вверх под остекление крыши. На лобовой части кузова размещалась огромная эмблема ВСХВ. Внутри были установлены велюровые сидения, в проходе лежала ковровая дорожка, а сзади было вмонтировано зеркало. В серию первый троллейбус пошел в 1956 году. Собственно, аббревиатура ТБЭС расшифровывается как «троллейбус экскурсионный сокольнический». СВАРЗ — МТБЭС (1963 г.в.). Тот же ТБЭС, только «Модернизированный». Это уже городской вариант троллейбуса, и в связи с городскими маршрутами — модернизированный. Салон был уже остеклен, отказались от пластиковых подъемных стекол, заменив их обычными, меньшего размера. Исчезла эмблема ВСХВ, упростился салон: убрали зеркала и ковровую дорожку, сиденья обшили кожзамом. Появился пневмоусилитель руля, фары перенесли с бампера на кузов, а на бампер установили поворотники. ЗиУ-5 (1961 г.в.). ЗиУ расшифровывается как «Завод имени Урицкого», который находился в г.Энгельсе Саратовской области. Кстати, сейчас это производство до сих пор функционирует и называется «Тролза» — наверняка, вы видели эту надпись, в том числе, на московских городских троллейбусах. Серийный выпуск ЗиУ-5 начался в 1959 году, а через 2 года полностью заместил МТБ-82. Это был весьма передовой проект с большим количеством интересных технологических решений. Здесь впервые был применен несущий кузов, электрические цепи разделены на низковольтные и высоковольтные. Для удобства пассажиров увеличили двери — чтобы быстрее производить посадку и высадку, увеличили объем задней площадки, расширили центральный проход. Улучшили и рабочее место водителя, увеличили площадь остекления для лучшего обзора, многие ручные устройства заменили на электрические аналоги. ЗиУ-5 — один из самых массовых троллейбусов, всего было выпущено более 16 000 экземпляров. Кстати, и проработали они на маршрутах очень долго — в Ленинграде, например, вплоть до 1994 года. Кстати, любопытный факт: эти троллейбусы поставлялись также и на экспорт — например, в Венгрию и Колумбию, а электрооборудование со списанных ЗиУ-5 в Венгрии устанавливалось на первые экземпляры венгерских троллейбусов Икарус. ЗиУ-9 (1980 г.в.). Этот троллейбус хорошо знаком практически всем современным горожанам, т.к. до сих пор еще находится в эксплуатации. ЗиУ-9 сменил собой ЗиУ-5. В промежутке еще был разработан ЗиУ-7, но он, в силу определенных причин, в серию так и не пошел. В 1971 году был успешно построен прототип ЗиУ-9, и в том же году был начат серийный выпуск модели. Кстати, вторым названием троллейбуса был ЗиУ-682 (маркировку изменили в связи с требованиями отраслевого классификатора). Новая модель имела ряд преимуществ в производственном и технологическом плане, поэтому с 1972 года вместо ЗиУ-5 был налажен выпуск новой модели. Внешне многие элементы были заимствованы у зарубежных машин фирм MAN и Chausson. Некоторые технологические решения также были позаимствованы. Например, троллейбус получил сварной стальной корпус (вместо клепанного алюминиевого) и пневмопод-

веску без рессор. Задняя площадка была занижена на одну ступеньку для удобства загрузки, в том числе и колясок. В крыше сделали люки для вентиляции, а окна оборудовали форточками. В 1976 году появилась следующая модификация. Сократили число потолочных люков, число светильников и уменьшили количество форточек. Также изменилась конструкция подвески. Следующее существенное изменение произошло уже в 1984 году. К 2010 году производитель, который теперь именуется ЗАО «Тролза» предлагал 6 серийных модификаций, но с 2012 выпуск был фактически прекращен в связи с отсутствием спроса, но до сих пор находится в эксплуатации. ЗиУ-9 был самым многочисленным троллейбусом в мире. Всего выпустили свыше 40 000 экземпляров. А во времена СССР он экспортировался в Болгарию, Югославию, Венгрию, Румынию, Финляндию, Польшу, Грецию, Аргентину, Колумбию, Монголию. Что любопытно, эти троллейбусы продавали и обратный путь: в 2002 году в некоторые города России вернулась партия этих троллейбусов из Венгрии и Сербии.

Севастополь

— В Севастополе снижена цена на проезд на пассажирских катерах

Об этом сообщил заместитель губернатора Севастополя Сергей Литвинов. «Правительство приняло такое решение, чтобы не ущемлять жителей Северной стороны, которые ездят в город на работу и по делам. Мы приравняли цену на билет на катер к средней цене на билет в наземном общественном транспорте», — пояснил он. По словам С.Литвинова, в следующем году тарифы на проезд на катерах будут пересматриваться. «Порт сделает расчеты и представит их в управление по тарифам. Сумеет показать, что они убыточны, будем повышать (тарифы на проезд)», — сказал С.Литвинов. Замгубернатора добавил, что до конца этого года катера, как и другой муниципальный транспорт, оборудуют автоматизированными системами оплаты, которые позволят точно определить параметры пассажиропотока.

МЕСТНОЕ САМОУПРАВЛЕНИЕ ГЛАЗАМИ СМИ

«Коммерсант»

— Муниципалитеты поделятся полномочиями с регионами

Реформа местного самоуправления (МСУ) в стране вступает во вторую стадию. Первая — формирование органов МСУ — завершается 27 ноября, а затем субъектам РФ предстоит перераспределить полномочия между региональными и муниципальными властями. Полномочия у МСУ уже отобрали власти Московской и Орловской областей. По мнению экспертов, лишённое полномочий и финансовых ресурсов МСУ превратится в чистую формальность. Депутаты Орловского областного совета приняли на прошлой неделе в первом чтении законопроект, которым отменяются выборы глав всех муниципалитетов и вводится система сити-менеджмента. Одновременно органы МСУ лишаются основных полномочий в сфере землепользования, градостроительной и дорожной деятельности, которые берет на себя областное правительство. Сам регион будет утверждать схемы тепло- и водоснабжения, регулировать рекламный рынок и рынок розничной торговли, вывозить мусор и регламентировать работу местных кладбищ. Деньги на выполнение этих полномочий уже в 2015 году уйдут в бюджет области.

Это, как говорится в пояснительной записке к проекту, «снизит нагрузку на местные бюджеты и позволит реализовывать единую политику в различных сферах на территории Орловской области». Набор полномочий, переходящих правительству Орловской области, полностью повторяет тот, что взяла на себя администрация Подмосквья, первой отреагировавшая на майские изменения закона «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ». Поправками в закон об МСУ регионам дается право самим определять, какие полномочия передавать на места. Как пояснил глава экспертного совета Всероссийского совета местного самоуправления сенатор Вячеслав Тимченко, «в ст. 17 закона изначально предусмотрена возможность перераспределять некоторые полномочия». «В майских поправках мы оставили 13 вопросов местного значения сельским поселениям, 37 городским поселениям, 38 муниципальным районам и 44 городским округам и предусмотрели, что некоторые полномочия для их решения нельзя отнять у МСУ ни в коем случае, — отметил он. — Остальные полномочия можно передать на региональный уровень». К неотъемлемым, по словам сенатора, относятся принятие устава и бюджета муниципалитета, изменение границ, управление муниципальным имуществом, учреждение СМИ, международная и межмуниципальная деятельность — всего 16 полномочий. Между тем полномочия в градостроительной деятельности, земельных отношениях, вопросах регулирования тарифов ЖКХ, утилизации отходов, как пояснил член Европейского клуба экспертов МСУ, экс-мэр Калуги Виталий Черников, регулируются не законом об МСУ, а отраслевыми законами (их более 200), в которых они «жестко закреплены за местными властями». Выполнение

этих полномочий, по его словам, четко отслеживается прокуратурой, и «передать их госвласти юридически невозможно». В.Тимченко признал наличие «конфликта между отраслевыми законами и последним вариантом закона об МСУ». Но, по его мнению, «перераспределять прописанные в отраслевых законах полномочия можно и сейчас»: «Майскими поправками регионам дается такое право, а при конфликте двух законов приоритет имеет базовый — в данном случае о МСУ». Снять же конфликт между двумя законами, по словам сенатора, поможет внесенный в Госдуму законопроект, которым вносятся поправки в 12 федеральных законов, в частности о похоронном деле, организации розничных рынков, регулировании тарифов организаций ЖКХ, Земельный и Градостроительный кодексы, чтобы «привести их в соответствие с законом об МСУ». Поправки дают регионам право самим решать, передавать или нет органам МСУ прописанные в отраслевых законах полномочия. По мнению директора региональных программ Независимого института социальной политики Натальи Зубаревич, «отъемом у МСУ последних, в том числе и коррупциогенных полномочий — кладбища, строительство, дороги, — завершается процесс концентрации всего и вся на уровне госвласти». Эксперт уверена, что «вслед за самой богатой Московской областью этот процесс начнется во всех регионах и в первую очередь там, где есть что отобрать у муниципалитетов». «Местное самоуправление лишается самостоятельности и финансовых ресурсов, — сказала Н.Зубаревич. — Так оно будет окончательно похоронено и превратится в чистую формальность. А население за каждой ерундой будет ходить в областные кабинеты».

Мнение редакции может не совпадать с мнением автора

Выпускающая редакция ИБ МСУ — Ассоциация сибирских и дальневосточных городов:

Главный редактор — Малов Кирилл Владимирович

Выпускающий редактор — Семёнов Сергей Александрович

Тел.: (383) 223-85-00, факс: (383) 227-11-08

E-mail: press@asdg.ru

Адрес: 630099, г. Новосибирск, ул. Вокзальная магистраль, 16,

Исполнительная дирекция Ассоциации сибирских и дальневосточных городов