

«Я стою на государственных позициях»

от первого лица

Андрей Арсеньев

Депутат Пермской городской думы Александр Филиппов — о бюджете, городском транспорте и важности «маленьких дел»

Константин Долгановский

О диалоге и бюджете

Александр Егорович, до конца года остаётся не так много времени — можно уже начинать подводить предварительные итоги. Что из произошедшего в 2014 году в Пермской городской думе и администрации Перми вы считаете наиболее важным?

— Если говорить именно о структуре муниципальной власти, то это избрание нового сити-менеджера. Им, как известно, стал Дмитрий Самойлов, причём его кандидатура была выбрана конкурсной комиссией среди ряда других весьма достойных претендентов.

Очень радует, что глава администрации работает в тесном взаимодействии с депутатским корпусом, умеет слушать аргументы и другие мнения. К сожалению, именно этого не хватало в работе с его предшественником, из-за чего регулярно возникали конфликтные ситуации, совсем не нужные городу и горожанам. Сегодня работа идёт более эффективно и плодотворно.

Ещё один важный вывод из этой истории: депутаты Пермской городской думы существенно упрочили свою роль в принятии важных городских решений. Авторитет представительного органа городской власти вырос.

Сформирован бюджет следующего года. Общая оценка: удалось сформировать его бездефицитным, но всё равно очень напряжённым — в любой момент может и дефицит возникнуть. Поясните, что угрожает бездефицитности нашего бюджета?

— Да, мы сегодня рассматриваем бюджет в первом чтении, и формально он бездефицитный. Но можно точно сказать, что по некоторым статьям идёт недофинансирование. Приведу пример, который мне как директору «Пермгорэлектротранса» ближе всего.

Если говорить о транспортной отрасли, то бюджет свёрстан исходя из стоимости проезда 18 руб. Но этот тариф ещё не приняли — это первое. Второе — даже с учётом тарифа в 18 руб. недофинансирование, в частности «Горэлектротранса», составляет порядка 40–50 млн руб. в год. И это только один пример по одному из направлений. По другим направлениям в случае возникновения каких-то ситуаций, которые заставят нас ещё раз более внимательно всё просчитать, мы можем обнаружить похожие явления.

Вот это вызывает некоторые опасения в связи с вопросом бездефицитности бюджета.

Вы хотите сказать, что в проект бюджета заложен некий элемент лукавства?

— Я бы не назвал это лукавством, но есть некий элемент «подгонки под задачу». Такое ощущение, что стояла цель во что бы то ни стало сверстать бездефицитный бюджет, и на это были на-

правлены все экспертные ресурсы. Да, в формате первого чтения он таким получился. Другой разговор, что жизнь всё равно вносит свои коррективы...

О транспортной отрасли

Помимо формирования структуры власти и бюджета какие ещё важные решения приняла дума в 2014 году?

— Совместно с администрацией мы приняли участие в формировании единой маршрутной сети, и это, безусловно, один из важнейших итогов года. Этот вопрос касается всех горожан без исключения.

В чём выражаются изменения маршрутной сети, и вообще, зачем надо было их разрабатывать и утверждать? Вроде, ходили себе автобусы, трамваи, троллейбусы...

— Да, ходили. Изменения касаются, вроде бы, нюансов, но за каждым изменением — удобство конкретных людей. Взять, к примеру, Орджоникидзевский район, от которого я являюсь депутатом. Все маршруты, которые туда курсируют, сохраняются, а где-то добавляются объёмы перевозок. Например, маршрут №32, который идёт в Голованово. Мы предложили, и администрация утвердила, что на конкурсе будет указана увеличенной вместимости, которые позволяют за раз перевозить большее количество пассажиров. То же самое касается и Кировского района.

«Считаю, что стратегические отрасли городского хозяйства должны быть в руках муниципалитета»

А есть, например, некоторые дублирующие маршруты. По одному и тому же пути идут трамваи или троллейбусы, а параллельно — автобусные маршруты. Такой подход, по моему убеждению, долгое время вёл к уничтожению электротранспорта. Мы давали заработать частным перевозчикам, на протяжении последних 10 лет не вкладывая деньги в техническое перевооружение «Пермгорэлектротранса». В результате — огромный объём «недоремонта» верхнего строения путей. На сегодняшний день у нас практически по всем участкам ограничена скорость движения трамваев, а ведь они могут ездить в несколько раз быстрее. Нужно только положить качественные рельсы, которые будут обслуживаться в соответствии с нормативами. На сегодняшний день этого нет. Исключение составляет только строительство новых магистралей, например, ул. Героев Хасана.

К слову, когда обсуждалась тема капремонта этой улицы, некоторые не хотели даже строить трамвайные

пути. Слава богу, нашлись дальновидные руководители городской администрации, которые настояли на этом. Таким образом, сегодня мы понимаем, что развитие муниципального электротранспорта — это принципиально важный момент для города. И для меня лично один из важных итогов года заключается именно в том, что принято принципиальное решение: совместными усилиями приводить «Пермгорэлектротранс» к стабильному положению. Достаточно долго эта отрасль фактически была заброшена. Несколько лет назад закупили трамваи, троллейбусы, и всё — дальше само предприятие тихо умирало.

Почему вообще важно сохранять и развивать городской электротранспорт? Может быть, пусть и дальше автобусные перевозчики «закрывают» этот рынок? Понятно, что вам как директору предприятия этот вопрос важен, но пермякам, наверное, всё равно на чём ездить — лишь бы быстро и удобно?

— Убеждён: этот вопрос важен для всех жителей. Без исключения. Некоторые, кстати, задают схожий вопрос, но немного под другим углом: мол, ты депутат от Орджоникидзевского района, а туда ни троллейбусы, ни трамваи не ходят. Чего вдруг постоянно об этом говоришь? Так вот, отвечаю: я абсолютно уверен, что мои избиратели также являются пользователями городского электротранспорта. Все ездят в центр, на вокзалы, в театры, на центральный рынок



Транспортный вопрос важен для всех без исключения

даже не столько как руководитель этого предприятия, сколько как депутат и гражданин стою на неких государственных позициях и считаю, что такие стратегические отрасли городского хозяйства должны быть в руках муниципалитетов. Причём не только электрический, но и автобусный транспорт. Тогда частники не смогут диктовать свои условия и «выкручивать городу руки». Они будут понимать, что их в любой момент могут заменить, они не являются монополистами.

О делах районных

Невозможно не затронуть вопросы развития вашего округа. Конечно, вы, как любой депутат, ещё будете отчитываться перед избирателями, и вам наверняка есть что им сказать. Но какие из дел в округе для вас наиболее значимы?

— Безусловно, среди множества самых разных мероприятий есть наиболее важные. Одним из таких дел я считаю выполнение одного из главных наказов избирателей — строительство спортзала в школе №45. К слову, это моя родная школа, я в ней проучился девять классов. Долгое время она работает вообще без спортзала. Дети занимаются в школьном кабинете — можете себе представить? Когда погода позволяет, занимаются на улице, а в непогоду — в классе. Это никуда не годится. И вот по моей поправке внесли изменения в бюджет. На сегодняшний день уже идёт завершающая стадия подготовки проектно-сметной документации, и в 2015 году состоится аукцион, начнётся стройка. Строительство мы должны закончить к концу 2015 года, и в школе появится новый прекрасный спортзал. Цена вопроса — десятки миллионов рублей, и спасибо коллегам-депутатам, которые меня поддержали. Без общего решения думы сдвинуть эту проблему было бы нереально.

Ещё один пример эффективного депутатского взаимодействия — это ремонт дорожного покрытия на ул. Лянгасова. Дорога проходит

через округ другого депутата — Олега Бурдина, и мы с ним вдвоём «пробивали» этот вопрос. Ремонт был прошлым летом — от Вышки-2 до выезда из микрорайона Молодёжный. Сейчас, как мы уже говорили, очень серьёзные сложности с бюджетом, и пока нет точного понимания, когда будет реализована вторая очередь — до поворота на Лёвшино и КамГЭС, но мы будем стремиться это сделать. Во всяком случае, для себя я это вижу как одну из важнейших задач.

Сегодня, кажется, нет более «горячей» темы, чем детские сады...

— Да, наш округ — не исключение. Во-первых, удалось отремонтировать детский сад на Водозаборе. Долгое время детишки из этого микрорайона были вынуждены ездить в детсады в Заозерье, в Лёвшино. Это огромные расстояния, и родители, которым надо к восьми утра идти на работу, практически затемно будили малышей, везли их туда, потом обратно — на это тратилось несколько часов. В начале 2014 года детский сад открыли, и дети могут посещать садик в шаговой доступности.

Недавно в думе мы решили вопрос о приобретении здания под детсад в муниципальной собственности по ул. Газонной, это микрорайон Молодёжный. Там довольно много детей, и в ближайшее время для них будет открыт детский сад, появится большое количество дополнительных мест.

Давно я ставил вопрос о том, чтобы перепрофилировать под детский сад здание бывшего детского приюта в Голованово — ул. Корсуньская, 13. Кстати, ещё раньше там располагался именно детсад. На сегодняшний день здание пустует. Сегодня вопрос, связанный с выделением денег на его ремонт и запуск в эксплуатацию, в завершающей стадии. Голованово — это отдельно стоящий микрорайон, там пока всего один детский сад, и вопрос обеспечения места стоит достаточно остро. Есть большая вероятность,

что в следующем году мы уже приступим к ремонту этого здания. Цена вопроса — более 60 млн руб., поэтому пришлось «долбить» администрацию запросами. Нам пошли навстречу.

С нынешнего года существенно увеличился бюджет программы развития микрорайонов. На что тратят деньги?

— Действительно, в 2014 году эту городскую программу (замечу, одну из наиболее эффективных, потому что выполняется фактически на 100%) мы наполнили новым содержанием. Во-первых, более чем вдвое увеличилось её финансирование. Во-вторых, она расширилась: 2 млн руб. выделяются целенаправленно на ремонт внутридворовых территорий и проездов. С одной стороны, это, конечно, капля в море. Но, с другой стороны, эти средства позволяют отремонтировать наиболее проблемные места, которые сегодня у нас в микрорайонах существуют и до которых иным способом у властей просто бы руки никогда не дошли. Например, в микрорайоне КамГЭС, где раньше был магазин «Новинка», люди чуть ли не плавали — лужи были по колено. Сейчас — прекрасное асфальтовое покрытие, все довольны.

Примеры можно приводить долго, но я хочу обратить внимание на другое. Вся работа и по программе развития микрорайонов, и по программе ремонта внутридворовых территорий я веду в тесном взаимодействии с ТОСами. Они, по сути, являются заказчиками работ. Для меня это принципиально, потому что мы с ТОСами несём солидарную ответственность по выбору адресов, где нужно приложить силы и средства. Скажем, есть лимит на микрорайон: одна детская площадка в год. Давайте выбирать, где она будет. Чтобы не получилось так, что здесь установили, а жители соседнего дома обижаются на депутата — почему не у них сделали. Ко всему прочему, это серьёзно повышает авторитет и статус ТОСов и позволяет им непосредственно участвовать в решении проблем микрорайонов.