

ВЛАСТЬ И ПОЛИТИКА

— **Что дальше? Сколько школ планируется построить в ближайшее время?**

— В планах — примерно 10 проектов. В ближайшее время будем строить по новому корпусу для школы №93 и гимназии №3 (Гайва), ещё один «тысячник» — на ул. Юнг Прикамья (микрорайон Судозаводский). Готовимся к строительству нового корпуса гимназии №17, реконструкции зданий школ на улицах Ивана Франко, Целинной... В целом список примерно из 10 объектов и сроки их строительства уже понятны. Самое главное сейчас — удержаться в этом ритме: проектирование и строительство одной-двух школ в год.

— **В последние годы появилась интересная тенденция: школы называют именами собственными и создают некую образовательную концепцию. Вы упомянули «Мастерград», где учатся будущие инженеры, строители, дизайнеры, архитекторы. Есть школа с химическим уклоном и другие. Новые школы тоже будут получать такие свои названия и направления обучения?**

— Да, раньше в Перми было шесть уникальных школ. Сейчас их 10 — в каждом районе города есть такая школа, которая предоставляет детям возможность пройти раннюю «профориентацию». Школы №42 и 59 тоже будут «заточены» под определённый профиль. Школа №59 для себя определила стезю, связанную с энергетической темой, и они собираются взаимодействовать с предприятиями этой отрасли. Они уже придумали себе название — «Энергиум». Что касается школы №42, то они выбрали интересное направление — туристический, гостиничный, ресторанный бизнес, то есть сервисную сферу.

— **И направление, и название для себя определяют сами школы?**

— Да, это инициатива самой школы. В целом же можно сказать, что мы идём в направлении создания целых кластеров. Наверное, эта «кластерная» логика будет распространяться и на организационную структуру школ.

Вот, допустим, все знают, что у нас IT-кластер — это один из приоритетов губернатора, краевого правительства и городских властей. Мы хорошо понимаем важность развития цифровой экономики, серьёзно участвуем в проектах краевого уровня «Умный город», «Умный свет». Совершенно естественно, что это направление экономики и развития Пермского края и страны в целом должно поддерживаться определённым профильным образованием. Соответственно, нужно создавать и кластеры в школьном образовании. С нашей точки зрения, в этот «цифровой» кластер должны войти школы №146 и 10, которые уже традиционно этим занимаются, а также гимназия №17. Думаю, через несколько лет можно будет увидеть плоды этой специализации.

Дороги

— **Ещё одна тема, без которой летом не обойтись, — это дороги. Раньше администрация Перми оперировала показателем 1 млн кв. м дорог в год, которые нужно отремонтировать. Сегодня эта цель сохраняется или, может, по каким-то другим показателям мы меряем эффективность дорожного ремонта?**

— Действительно, Пермь — северный город, к тому же очень влажный, выпадает большое количество осад-

ков. Поэтому объективно почти все дорожные работы могут выполняться только в летний период при плюсовых температурах. Летом мы все испытываем определённые неудобства от того объёма работ, которые идут в последние годы на улицах города. Но это вынужденная необходимость.

Я в прошлом году благодарил пермяков за мудрость и терпение по этому поводу, когда проходил капремонт Северной дамбы и шоссе Космонавтов. Для того чтобы создавать меньше неудобств людям, мы синхронизировали работы на Северной дамбе с масштабной реконструкцией тепловых сетей на улице. Кстати, по этой же причине не стали запускать в прошлом году в ремонт Коммунальный мост — город был бы заперт со всех сторон объёмными дорожными работами.

Посмотрите, как выглядит Северная дамба сейчас: небо и земля по сравнению с тем, что было раньше. В этой логике мы продолжаем ремонтировать её продолжение — ул. Уральскую до ул. Розалии Землячки. Таким образом применяем комплексный подход: ремонтируем сквер, саму улицу и трамвайные пути. В следующем году продолжим ремонт трамвайных путей в сторону ул. Крупской. Вообще, мы собираемся за три-четыре года привести в нормальное состояние трамвайные пути от Перми II как минимум до ул. 1905 года, то есть главный городской маршрут.

Идут работы на объекте «отложенного спроса» — пересечении ул. Героев Хасана и Транссиба. В этом году тема

На только что прошедшем Московском урбанистическом форуме была представлена экспозиция «Пермь — 300 лет на Каме» с основными точками развития города

будет закрыта. Дальше — участок от ул. Хлебозаводской до ул. Васильева, это примерно на полтора-два года работы. Так что упомянутый миллион будет и в этом году, и в следующем — никаких сомнений нет. Более того, в этом году мы приступаем к долгожданному объекту — ул. Революции. Пока пойдём по достаточно простому участку (я говорю «достаточно», потому что простых участков в центре города нет вообще) — от ул. Куйбышева до ул. Сибирской. Затем будем реконструировать развязку у Центрального рынка, это очень сложная и нелинейная история.

— **Планов много, хватило бы денег...**

— Хочу ещё раз подчеркнуть: из федерального бюджета город уже третий год получает серьёзные средства в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги». В этом году — уже 600 млн руб. Это около 20 объектов, практически 500 тыс. кв. м улично-дорожной сети. В прошлом году за счёт средств Федерации были отремонтированы шоссе Космонавтов, ул. Спешилова. В этом году ведётся ремонт улиц Леонова, Свизьева, Васильева и других.

Не могу не отметить также, что второй год подряд мы получаем колоссальное софинансирование из краевого дорожного фонда на строительство и реконструкцию дорог. Губернатор формулирует совершенно чётко: будет софинансирование со стороны краевого бюджета проектов, которыми город занимается при подготовке к 300-летию.

Жителям ведь совершенно не важно, краевые, федеральные или муниципальные деньги, кто является заказчиком работ. Их интересует результат.

— **Это верно, нас интересует другое. Вот вы упомянули Коммунальный мост, как и нашу мудрость и терпение. Так вот, в случае с ремонтом моста мудрость и терпение пермякам начали уже отказывать. Как так получается, Дмитрий Иванович? Такие подрядчики треплют нервы всем: водителям, пассажирам автобусов, да и вам, городской власти, тоже.** — Да, тема Коммунального моста в начале этого дорожного сезона была темой номер один. Этому мосту в этом году исполняется 51 год. Это один из немногих мостов в Российской Федерации такой конструкции, который продолжает служить горожанам. Для того чтобы он и дальше продолжал работать, раз в пять-восемь лет на нём надо выполнять определённые ремонтные работы.

Конечно, та скорость, с которой подрядчик начинал работать в мае, не устраивала никого. Один из руководителей МКУ «Пермблагоустройство» за отсутствие надлежащего контроля получил выговор. Потому что должна быть жёсткая гарантия, что все ремонтные работы на мосту будут закончены в срок. Могу сказать, что подрядная организация сделала правильные выводы и сменила подход к организации работ. Сегодня идёт параллельный ремонт сразу на нескольких участках, это ускорило темпы в разы. Полагаю, что в ближайшее время мост будет введён в эксплуатацию в полном

— 20 рублей — один из самых низких в городах-миллионниках. Маршрутная сеть достаточно продумана, и даже есть маршруты, дублирующие друг друга.

Муниципальное предприятие «Пермгорэлектротранс», несмотря на все сложности, — нормально работающее предприятие, то есть не проходящее через режим банкротства, как это часто бывает у соседей.

Считаю, что мы должны сейчас системно подойти к тем изменениям, которые можно провести в общественном транспорте. Ни в коем случае эти изменения нельзя сводить исключительно к повышению тарифа — об этом мы, кстати, пока не говорим. Надо создать удобную маршрутную сеть. Общественный транспорт, конечно, должен обладать однозначным приоритетом перед личным автомобильным транспортом. И здесь я прошу тоже правильно понять: мы будем всё равно расширять зону платной парковки и потихоньку, очень аккуратно, повышать её стоимость, что мы уже начали делать.

Далее — «тарифное меню» на транспорте должно быть удобным для жителей. Допустим, 50 или 100 поездок должны стоить дешевле, чем одноразовые поездки, — это тоже используется практически во всех передовых городах. Форма оплаты должна быть удобной для пассажиров, и совершенно не обязательно использовать наличные. Уже первые несколько дней после введения безналичной оплаты показали, что услуга пользуется спросом: порядка 8 тыс. человек за первую неделю провели именно безналичные транзакции.

На маршрутной сети будем избавляться от дублирующих маршрутов. Бывает, что автобусы как бы «конкурируют» друг с другом на этих маршрутах.

Будем совместно с краем организовывать правильное построение транспортно-пересадочных узлов — Пермь II как узел первого уровня, и несколько узлов второго уровня — в Мотовилихе, например. То есть в тех точках, где есть большой трафик общественного транспорта и пассажиропоток. Ещё один пример — Центральный рынок.

Наконец, город при поддержке краевых властей возвращается к теме изменения качества подвижного состава. Не буду раскрывать все секреты, но тем не менее сегодня мы уже думаем над тем, как серьёзно обновить трамвайный и автобусный парки.

— **Вы перечислили огромное количество мероприятий по трансформации не только общественного транспорта, но и в других сферах. Все они важны и полезны. Но чтобы подытожить: что должно быть целью этих изменений? Может быть, у вас есть перед глазами образ какого-то города, на который нам стоит ориентироваться? Было время, нам такие города в пример приводили...**

— Это неблагоприятное занятие — сравнивать города и брать какой-то в качестве образа. Наш город интересен большой протяжённостью вдоль Камы. Интересен своей рельефностью, то есть своим географическим расположением. Уникален своей историей и современностью, своей культурой и жителями. В общем, аналогов нашему городу найти нельзя, потому что их нет. Поэтому мы будем добиваться таких результатов, чтобы именно с нами сравнивали себя другие города в нашей стране.

Использованы материалы программы «Лобби-холл» на ТК «ВЕТТА»