

МОСКОВСКИЙ

Территория новой Москвы

Спецвыпуск газеты **В** Свободная РечЬ для поселения Московский. Выпуск №6, ноябрь 2012 г.

Митинг в поддержку развития транспорта на территории новой Москвы!

24 ноября в 14:00 в поселении Московский около дома №8 (3-микрорайон, около школы №2064) пройдет митинг в поддержку развития дорожно-транспортной инфраструктуры новой Москвы.

Наша цель – добиться скорейшего решения транспортных проблем поселения Московский, потребовать строительства отдельного выезда на Киевское шоссе из новых микрорайонов, а так же расширения участка Валуевского шоссе, на котором образуются пробки в часы пик, озву-

Нам нужны дороги, а не новые высоты!
Требуем построить дополнительный выезд на Киевское шоссе!

Новые дороги – новой Москве!

Хватит уплотнять район!

Настоящая Москва – там, где метро!

чить инициативы по решению транспортных проблем новой Москвы.

Необходимо остановить увеличение плотности населения Московского, пока не будут решены транспортные проблемы! Организатор – инициативная группа по-

селения Московский. Митинг будет согласован с мэрией г. Москвы. Мы гарантируем, что митинг будет мирным и безопасным.

Ждём вас на митинге **24 ноября!**

Дополнительная информация на сайте www.grad-moskovskiy.ru

Как решить транспортные проблемы новой Москвы?



Заместитель председателя РОО «Демократический выбор» Игорь Драндин родом из Чеховского района Московский области, сегодня проживает в поселении Московский, и знает не понаслышке о транспортных проблемах на территории области и новой Москвы. Игорь Драндин поделился с нами своими идеями о путях развития транспортной инфраструктуры в новой Москве.

– Как Вы полагаете, расширение границ Москвы принесет жителям столицы желанное облегчение или напротив будет сопряжено с новыми проблемами?

Отказ от радиального развития столицы – это отличная инициатива! Преимущества расширения границ очевидны. Во-первых, это позволит переориентировать потоки автотранспорта и снизить нагрузку на центральную часть столицы, а инвестиционная привлекательность присоединённых территорий ускорит развитие инфраструктуры.

Кроме того, на новых территориях планируется создание рабочих мест, что, вне всяких сомнений, будет удобно и жителям присоединённых территорий, и тем, кто живёт в соседних районах старой Москвы и Московский области. А население новой Москвы получит возможность пользоваться всеми столичными социальными льготами.

Развитие территории по заранее спроектированному градостроительному плану позволит избежать множества неразрешимых проблем, например, высокой плотности населения, разумеется, при этом план застройки должен быть продуман и согласован с жителями.

Единственный автобус на два микрорайона



Жителей первого и третьего микрорайонов обслуживает единственный частный перевозчик – «Троицк-автолайн». Стоимость проезда на автобусе № 590 завышена и составляет 40 рублей, при этом возможности приобрести проездной билет перевозчик-монополист не предоставляет.

Например, жители соседних районов Москвы – Новопеределкино и Внуково – платят за проезд на общественном транспорте по внутригородскому тарифу (25 рублей), и могут купить проездной билет, тем самым сэкономив деньги.

После присоединения поселения к Москве ситуация никак не изменилась, и пассажиров старого Московского, а так же нового 3-го микрорайона ЖК «Юго-Западный», обслуживают по-прежнему только частные перевозчики, которые, очевидно, уже не справляются с постоянно возрастающим пассажиропотоком. В часы пик жители Московского вынуждены добираться до станции метро в битком набитом автобусе, который может простоять в пробке на Киевском шоссе больше часа.

Московский стал частью столицы полгода назад, однако о планах организации дополнительного маршрута муниципального общественного транспорта до сих пор ничего неизвестно.

Владимир Горбань

Удивительно, но в двух микрорайонах поселения Московский, в которых проживает более 20 тысяч человек, до сих пор нет ни одного маршрута муниципального общественного транспорта, на котором можно добраться до станции метро «Юго-Западная».

Доехать до метро «Юго-Западная» из микрорайона «Град Московский» теперь можно на автобусе!

Жители поселения Московский вместе с инициативной группой добились появления нового маршрута общественного транспорта. В начале октября был запущен автобус № 863 от станции метро «Юго-Западная» до микрорайона «Град Московский». В течение года инициативная группа несколько раз обращалась в мэрию Москвы с предложением организовать маршрут автобуса, поднимала эту проблему на встречах с представителями мэрии, привлекала внимание средств массовой информации. 3 октября в эфире федерального телеканала «Россия-1» вышел репортаж о критической ситуации с общественным транспортом в «Граде Московский». Съёмки сюжета состоялись при поддержке нашей инициативной группы. 5 октября мэрия объявила о запуске нового маршрута автобуса. Поздравляем жителей Московского с первой победой в борьбе за решение нашей транспортной проблемы!

Владимир Горбань



Продолжение на стр. 3

Храм рядом с домами в «Граде Московский» строить не будут!

Жители Московского смогли добиться отказа от идеи строительства культового сооружения в непосредственной близости к жилым домам в микрорайоне «Град Московский». После многочисленных обращений и встреч с представителями московской мэрии удалось достичь положительного результата.

Глава поселения Сергей Смолий во время эфира на местном телеканале объяснил сложившуюся ситуацию следующим, довольно странным образом: «Якобы из-за большого количества православных жителей необходимо строить собор, а не храм, а так как места под строительство собора требуется больше, строить его в 4-м микрорайоне не станут».

«Собор должен быть даже больше, чем Тихоновский храм. А он расположен на территории 60 соток, так что будем работать со строителями, чтобы они выделили землю», заявил в эфире Смолий. Иное объяснение дала Префектура: «Условия Инвестиционного контракта от 03 декабря 2007 г., заключенного между Администрацией муниципального образования Ленинский муниципальный район Московской области и ООО «Передельцы», не предусматривают выполнение работ по строительству указанного объекта».

Аргументы, озвученные главой поселения, неубедительны и нелогичны. Во-первых, о том, что в Московском из-за беспрецедентных объемов строительства жилья, плотность населения превысила все разумные пределы, известно давно. Кому как не главе Московского это знать?! Именно при его поддержке проходило согласование всех проектов застройки. Во-вторых, новые микрорайоны Московского являются местом проживания большого количества трудовых мигрантов из стран средней Азии, для которых православные храмы и соборы не являются ценностью.

Напомним, в сентябре 2011 года в преддверии присоединения к столице новых территорий, вопреки возражениям жителей был согласован выгодный инвесторам и застройщикам уплотнительный проект застройки. Согласно этому проекту в микрорайоне «Град Московский» вместо школы построены три 17-этажных дома, вместо благоустройства зоны рекреации планировалось построить православный храм на территории, непосредственно прилегающей к домам. Жители выступили против строительства храма рядом с жилыми домами, а в качестве альтернативы предложили построить храм на его историческом месте. Важно отметить, что будущий настоятель храма, с которым встречались представители инициативной группы Московского, не возражал против строительства храма в месте его исторического местоположения. Но чиновники проигнорировали мнение жителей.

Игорь Драндин



Однополосная тропинка вместо полноценной дороги в «Граде Московский»

Несмотря на то, что жители на публичных слушаниях высказались категорически против уплотнения 3-го квартала микрорайона «Град Московский», дополнительные дома были построены. В ближайшее время они будут сданы в эксплуатацию и количество жителей увеличится. И без того тесные дворы квартала стали иметь ещё меньше свободного пространства. Глава поселения Сергей Смолий еще год назад дал предписание застройщику построить отдельный выезд из третьего квартала, чтобы хоть как-то упростить жизнь владельцам личного транспорта и, вероятно, сгладить свою вину за поддержку интересов застройщиков и инвесторов, а не жителей. Сегодня, на всех картах г.Москвы этот выезд присутствует, ему даже присвоено название – улица Георгиевская.

Но эти планы в режиме спецоперации были изменены! Застройщик данного квартала, вместо сооружения отдельного полноценного выезда, начал работы по прокладке небольшого участка однополосной внутриквартальной дорожки к торцам двух до-

мов 17 и 23 по улице Радужная – т.е. вместо строительства нормальной дороги застройщик решил соединить две придомовые территории третьего и второго кварталов! В результате дворы второго квартала станут сквозными транзитными проездами, что противоречит Градостроительному кодексу.

Учитывая тесноту дворов кварталов и критическую ситуацию с парковочными местами, данное изменение приведёт к невозможности подъехать к любому из вышеуказанных домов ни скорой помощи, ни пожарной службе, ни полиции, ни любой другой технической или социальной службе. Кроме этого, жители третьего квартала могут быть заблокированы припаркованными автомобилями. Хотя все решения уже приняты в соответствующих подразделениях органов власти, жители обратились с коллективным обращением на имя Префекта Троицкого и Новомосковского Административных округов г.Москвы А.В.Челышева и с обращениями в Мосстройнадзор.

Елизавета Федоткина

Как решить транспортные проблемы новой Москвы?

Продолжение. Начало на стр. 1

– Действительно, рисуемые перспективы развития впечатляют. Но какие реальные шаги сделаны на данный момент, предпринято ли что-то для решения первостепенных проблем?

Прошло немного времени, но подвести некоторые итоги и сделать выводы можно уже сейчас. Одна из главных задач расширения границ города – это решение транспортной проблемы Москвы. Но пока мы видим – дорожно-транспортная инфраструктура новых территорий совершенно не развита, и уже сейчас ситуация во многих районах критическая. План застройки присоединённых территорий находится в разработке, но на новых территориях активно ведётся строительство жилья: появляются микрорайоны, строятся посёлки, уплотняются уже имеющиеся районы, а вот развития дорожно-транспортной инфраструктуры не происходит!

Поясню на примере поселения Московский – одного из типичных районов новой Москвы. Оно находится в 9 километрах от МКАД по Киевскому шоссе, в 4 километрах от Внуково. В Московском с 2008 по 2009 год в эксплуатацию было введено 204 тыс. кв.м жилой площади, а в период с 2010 по 2012 год – в два раза больше, то есть 400 тыс.кв.м. Сейчас ведётся строительство ещё нескольких огромных жилых микрорайонов, и уже в следующем году начнётся их ввод в эксплуатацию. На сегодня в поселении проживает примерно 40 тыс. жителей, и население быстро увеличивается. Несмотря на то, что в ближайшие 3 года число жителей возрастет примерно на 15-17 тыс. человек. И это только планы развития Московского, без учёта роста количества жилой площади в соседних населённых пунктах, которые также вносят свой вклад в рост транспортной нагрузки.

В результате в поселении Московский сложилась критическая ситуация с загруженностью автодорог, и образовались масштабные пробки на Валувском шоссе, по которому осуществляется въезд/выезд из новых микрорайонов на Киевское шоссе. Например, в понедельник утром выезд из микрорайона «Град Московский» на Киевское шос-

се занимает примерно 50 минут, при том, что путь составляет всего 3 километра. Далее предстоит ещё час – полтора потратить в пробке на Киевском шоссе, чтобы добраться до ближайшего метро. То есть, жители новой Москвы тратят около 3-х часов только для того, чтобы добраться до станции метро.

– Видите ли Вы выход из сложившейся ситуации?

Да. Безусловно, ситуацию не только можно, но даже срочно нужно брать под контроль. Одним из основных принципов развития новых территорий должно стать прекращение практики строительства жилых кварталов без развития транспортной инфраструктуры. В противном случае мы создадим проблемы, которые в будущем решить станет невозможно.

Кроме того, нелишним было бы реализовать уже существующий план строительства дополнительного выезда на Киевское шоссе из новых микрорайонов поселения Московский. Он был разработан несколько лет назад, но все это время местные власти выдумывают всё новые причины, чтобы объяснить очередную перенос сроков строительства дороги. Аналогичная ситуация и с расширением участка Валувского шоссе, где тысячи жителей новой Москвы тратят на дорогу на несколько часов больше из-за пробок.

– Перечисляя преимущества расширения границ Москвы, Вы сказали, что на новой территории будет развиваться транспортная инфраструктура. Расскажите, пожалуйста, об этом подробнее?

Действительно, жители новых территорий Москвы связывают большие надежды со строительством новых станций метро и планами появления линий скоростного трамвая. Особенно это актуально для тех населённых пунктов, которые не имеют возможности пользоваться железнодорожным транспортом.

Например, если из Солнцево или Переделкино есть возможность добраться до центра города по железной дороге, то у жителей Троицка и поселения Московский, к сожалению, такой альтернативы нет. Вопрос строительства метро и линии скоростного трамвая на этих территориях крайне важен, осо-

бенно если учесть состояние дорог, перешедших к Москве.

Наверное, самая острая проблема, которая сейчас волнует сотни тысяч жителей новых территорий, – это резко возросшая транспортная нагрузка на Киевское и Калужское шоссе. Если ещё пару лет назад серьёзные пробки на Киевском шоссе были редкостью, то сейчас, начиная с 6–7 утра и до вечера, участок от Внуково до пересечения со МКАД почти всегда стоит, даже в выходные дни. Ещё сильнее усугубит ситуацию запланированное развитие аэропорта «Внуково» и увеличение его пропускной способности до 18–20 млн. пассажиров в год к 2015 году.

Запрет выезда на МКАД транспорта грузоподъемностью более 12 тонн, который начнёт действовать с февраля 2013 года, вне всяких сомнений, разгрузит эти магистрали и МКАД, но это станет временной мерой, так как рост населения и наличие других транспортных проблем не позволяют в корне изменить ситуацию.

Поэтому одной из важнейших мер по развитию инфраструктуры, на мой взгляд, должно стать установление транспортных связей населённых пунктов присоединённых территорий между собой и с близлежащими населёнными пунктами Московской области.

Например, чтобы попасть из удалённого микрорайона Московского в Троицк на общественном транспорте, надо сначала доехать до метро Юго-Западная по Киевскому шоссе, затем переехать на ст. м. Тёплый Стан и уже потом отправиться в Троицк по Калужскому шоссе. Расстояние между Московским и Троицком всего 15 километров, но для того, чтобы добраться из одного населённого пункта в другой, необходимо совершить 3 пересадки и проделать путь длиной в 40 километров, потратив на дорогу не меньше 3 часов. О том, что такой путь для многих дорог, даже не говорю. И подобных примеров привести можно очень много!

Все это влечет за собой и другие проблемы. Пока не будет решен вопрос транспортных связей внутри присоединённых территорий, новая Москва не станет привлекательным местом для создания рабочих мест в первую очередь для жителей этих территорий. Развитие новых территориально-отраслевых кластеров в Новой Москве невозможно без развитой транспортной сети.

отойти от модели экстенсивного развития рынка труда, вызывающей бесконтрольный приток мигрантов, сосредоточив внимание на разработке новых технологий и внедрение инноваций в повседневную городскую деятельность, начиная с уборки дворов и ремонтов подъездов.

По проблеме новой Москвы мнения участников форума разделились. Например, главный экономист компании ФБК Игорь Николаев вообще считает расширение границ Москвы экономически не обоснованным, и не только не решающим проблем, а наоборот, создающим новые. Заместитель председателя «Демократического выбора» Игорь Драндин, напротив, активно поддерживает расширение Москвы, выступая за активное развитие транспортной инфраструктуры не только территориями, но и между населёнными пунктами новой Москвы. Он предложил ряд мер по улучшению транспортной ситуации на примере конкретных поселений.

Тема транспорта также разделила участников: хотя ряд экспертов поддержали стремление мэрии Москвы развивать прежде всего общественный транспорт, другие – например, Владимир Милов и бывший директор департамента Минэкономразвития Церенов призвали не за-

ну кому из жителей Троицка придёт в голову идея устроиться на работу в Московский или Внуково? Многие ли жители микрорайона «Коммунарка» или Щербинки захотят работать в Румянцево, не имея собственного автотранспорта? Ответ очевиден.

– Да, проблем, к сожалению, очень много, но едва ли можно решить все сразу. В связи с этим вопрос, какие транспортные преобразования, на Ваш взгляд, должны быть сделаны в первую очередь?

Для максимально эффективного и по возможности быстрого разрешения всех трудностей нужна цельная программа развития локальных связей внутри новых территорий. Необходима транспортная сеть, которая позволит связать Троицк, Московский, Внуково, Одинцово, Щербинку, многочисленные новые и строящиеся жилые комплексы, расположенные вдоль Киевского и Калужского шоссе.

Кроме этого, стоит рассмотреть возможность реконструкции ряда железнодорожных станций, например, станции «Мичуринец», строительства автодороги между Киевским шоссе и этой станцией, а также перекрывающей парковки рядом с ней.

Жители ряда населённых пунктов новой Москвы выступают с инициативой организовать выделенную полосу для общественного транспорта на Киевском шоссе от Внуково до станции метро Юго-Западная в обоих направлениях. Уверю, что данное нововведение станет серьёзным аргументом в пользу пересадки на общественный транспорт.

Следует помнить, что переориентировать потоки занятого населения из соседних районов Московской области и Москвы на новые территории также будет проблематично до тех пор, пока нет необходимых транспортных связей. Их создание и следует заняться в первую очередь.

– Спасибо Вам, ну а мы будем надеяться на скорейшее преобразование транспортной системы новой Москвы и следить за действиями властей в этой сфере, чтобы замечательная по своей задумке идея расширения столичных границ не обернулась для жителей новым транспортным коллапсом!

Беседовала Ольга Геранчева

Краткий обзор итогов форума «Москва. Перспектива»

27 октября в Москве прошел организованный партией «Демократический выбор» форум по вопросам стратегического развития столицы – «Москва. Перспектива». Для обсуждения важнейших проблем города на одной площадке собрались политики, эксперты в различных областях экономической и социальной политики, а так же представители московского правительства.

Открыл собрание председатель «Демвыбора» Владимир Милов, подчеркнувший, что для организаторов форума важно уйти от привычной обвинительной бесконечной полемики, и наладить конструктивный диалог между правительством и различными политическими и общественными организациями Москвы.

Одним из самых долгожданных спикеров стал заместитель мэра Москвы по вопросам экономической политики Андрей Шаронов, который обозначил несколько магистральных тем, активно обсуждаемых в правительстве города. Шаронов говорил

о налогово-бюджетной политике, пространственном развитии города, решении транспортных проблем.

Важнейшим направлением деятельности правительства, по словам заммэра, станет работа по освоению присоединённой территории. Расширение границ имело целью создание драйвера для экономической разгрузки центра Москвы, где за последние 20 лет было построено больше зданий, чем за все советское время (!). Для разгрузки старой Москвы мэрия уже начала многое делать, закрыв массу инвестконтрактов на застройку в старой части города.

Актуальнейшей на сегодняшней день темы транспортного преобразования так или иначе коснулись абсолютно все участники форума. Шаронов сообщил собравшимся, что на данный момент эта тема стала реальным приоритетом для городского правительства, и самая большая доля расходов бюджета (а именно четверть) идет на транспорт. Разрешение на-

растающих проблем в этой области представители мэрии видят прежде всего не в увеличении плотности дорог, а в продвижении и развитии общественного транспорта (эта мысль вызвала бурную дискуссию участников форума, многие из которых подчеркивали, что общественный транспорт – это хорошо, но плотность улично-дорожной сети в столице по-прежнему низка, и новые дороги так или иначе надо строить).

Лидер партии «Демократический выбор» Владимир Милов обратил внимание на проблему избыточной роли государства в Москве – здесь вдвое больше чиновников на 1000 человек населения, чем в среднем по России, бюджет Москвы составляет 20% от всей совокупности региональных бюджетов субъектов РФ, местное самоуправление вообще не имеет полномочий, и городская администрация крупного мегаполиса занимается такими мелкими вопросами, как уборка дворов и ремонт подъездов. Партия «Демократиче-

ский выбор» выступает за активное сокращение в городе налогов, прекращение субсидирования неэффективных госпредприятий, расширение доходной базы бюджета за счет передачи собственности и земли горожанам.

О развитии торговли в Москве рассказал председатель комиссии «Опоры России» по мелкорозничной и ярмарочной торговле Владлен Максимов. Основной проблемой в этой сфере он называет нехватку торговых помещений и невозможность создания специализированных магазинов из-за высоких арендных ставок, которые делают невыгодным открытие мелких магазинов со специализированным ассортиментом.

Экономист Владислав Иноземцев отметил перекос экономики в торговле-финансовую сферу и проблему невысокого профессионального и морального уровня большинства представителей управленческого класса Москвы, а лидер партии «Яблоко» Сергей Митрохин предложил

Диалог

Возможен



Администрация Троицка уничтожает лес новой Москвы

Городской округ Троицк – географический центр присоединенных к Москве территорий. Последние несколько лет это еще и центр противостояния местной власти и горожан по вопросу о том, быть или не быть Троицкому лесу. Живописнейший лесной массив Троицка, определяющий ландшафтную и экологическую уникальность местности, может быть полностью уничтожен строительством торговых центров, офисных центров, автостоянок, автомоек, гостиницы и т.д.

Еще в конце 2010 г. администрация Троицка представила горожанам предпроектное предложение по уничтожению более 20 га леса. На состоявшихся общественных обсуждениях проекта жители практически единогласно высказались против такого варварства. Несмотря на это в течение последующих полутора лет местной троичской администрацией был принят целый ряд правовых актов, предусматривающих вырубку и застройку уже в два раза большей площади леса первой категории с ценными древесными породами и краснокнижными видами флоры и фауны.

Образованная все в том же 2010 г. инициативная группа «За сохранение Троицкого леса» ведет активную и последовательную работу по защите леса и прав граждан на благоприятную окружающую среду. Многочисленные обращения в органы прокуратуры всех уровней, федеральные органы исполнительной власти, судебные процессы привели к выявлению весьма любопытной позиции власти: от официальных утверждений, что в Троицке леса «вообще нет», до отписок в том смысле, что, если он и есть, то его вырубку никак не нарушит права граждан на благоприятную окружающую среду.

Столкнувшись с неэффективностью пути обращений в органы власти в борьбе за сохранение леса, инициативная группа в 2011 г. выступила с предложением проведения, по инициативе населения, публичных слушаний о необходимости внесения изменений в Генеральный план развития Троицка, которые гарантировали бы защиту лесу, а затем и с инициативой проведения местного референдума по вопросу сохранения Троицкого леса. Но осле многочисленных су-

дебных процессов вопрос о проведении публичных слушаний все еще остается открытым, а вопрос, вынесенный на местный референдум, признан судом незаконным.

Однако распространение листовок, постоянное информирование населения о планах администрации, проведение пикетов в Троицке и в центре Москвы дали результат – удалось дождаться вхождения Троицка в состав новой Москвы, и благодаря гражданской активности лес пока устоял.

22 августа Правительством Москвы было издано постановление № 424-ПП, в соответствии с которым леса присоединенных территорий, входившие до 1 июля 2012 г. в состав лесного фонда, отнесены к зеленому фонду Москвы и им был придан статус особо охраняемых зеленых территорий. Здесь запрещается какое бы то ни было строительство и вообще любая деятельность, не связанная с их изучением и сохранением. Троицкий лес вошел в состав особо охраняемых зеленых территорий г. Москвы. Казалось бы, можно порадоваться и отдохнуть от напряжения полуторагодовой борьбы за лес. Не тут-то было! В последние дни ситуация вокруг Троицкого леса резко обострилась.

23 октября с «благословения» администрации городского округа под строительство офисного центра была вырублена часть особо охраняемой зеленой территории. Еще через несколько дней на заседании так называемого городского Лебедевского клуба глава администрации заявил, что подготовлены правила землепользования и застройки около 20 га особо охраняемой зеленой территории, на основании которых лес будет вырублен с возведением тех самых объектов, планы постройки которых троичская администрация вынашивала с 2010 г. При этом на местном телевидении и в печатных СМИ первые лица Троицка неоднократно заяв-

ляли, что как обладали, так и продолжают обладать всем объемом полномочий по принятию решений о вырубке Троицкого леса.

Складывается абсурдная ситуация, когда требования московского законодательства – троичским властям «не указ», и старые хищнические планы активно реализуются вопреки прямым требованиям постановления Правительства Москвы. И вот она, очевидная дилемма: с одной стороны, полномочия местного самоуправления необходимо расширять, а с другой – при существующем параличе избирательной и судебной системы такое расширение на местах ни приведет ни к чему иному, как к полнейшему беспределу со стороны местных чиновничьих структур.

Инициативная группа
«За сохранение Троицкого леса»



Проблема засилья мигрантов в Московском

Поселение Московский – в особенности новый микрорайон «Град Московский» – ввиду неэффективной работы миграционной службы, местных властей и полиции превратился в место массового проживания трудовых мигрантов из Средней Азии. Есть основания полагать, что значительная часть мигрантов, находящихся в микрорайоне, не имеет разрешения на работу, находится на территории РФ нелегально или же работает без заключения трудового договора. Данная ситуация приводит к обострению межэтнических отношений и ухудшению криминогенной обстановки. Уже сейчас можно говорить, что микрорайон превращается в гетто для иностранных мигрантов.

Неконтролируемый приток мигрантов без соответствующей их социально-культурной адаптации к российской

среде недопустим, так как приводит к росту межэтнической напряженности и ввозу на нашу территорию преступных практик.

Для жителей новых микрорайонов проблема неконтролируемой миграции стала одной из наиболее болезненных и широко обсуждаемых. Жители озабочены тем, что увеличение количества мигрантов приводит к росту правонарушений. Довольно часто на территории микрорайона случаются драки, в которых участвуют мигранты, известны случаи краж, порчи имущества и других противоправных действий также с участием иностранных мигрантов. Жители возмущены тем, что мигранты регулярно оккупируют детские площадки, где употребляют спиртное, а также шумят вечером и ночью.

Игорь Драндин

Развивать дорожную сеть в Московском чиновники не планировали. В планах было строительство только 2 км дороги

На официальном сайте администрации поселения Московский выложен документ под названием: «Программа социально-экономического развития муниципально-образовательного городского поселения Московский... на 2010–2012» (<http://www.adm-moskovsky.ru/about/perspective.php>), по которому можно судить об «эффективности» развития поселения Московский.

Согласно этой программе, в поселении Московский в 2010–2012 гг. предусмотрено увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования на 2,0 км. Всего на 2 км!

При этом в документе приводятся статистика роста численности населения и планы строительства жилья: «В 2009 году – численность постоянного населения 18,3 тыс. человек, в 2010 году – 20,93 тыс., в 2011 году – 21,07 тыс. Численность населения, в том числе и трудоспособного возраста, будет увеличиваться в связи со строительством новых микрорайонов на территории г.Московский (микр. «Юго-

Западный» – I-ая очередь строительства прирост составит около 1400 человек, II-ая очередь строительства прирост составит около 1200 человек, III-ая очередь строительства прирост составит около 1600 человек; микр. «Град Московский» – прирост населения составит около 4800 человек»).

Также приводится динамика жилищного строительства: «2008 г. – в эксплуатацию введено 127,6 тыс. кв. м, в 2009 г. – приняты в эксплуатацию жилые дома 76,5 тыс. кв. м. общей площади, в 2010 г. – 383,8 тыс. кв. м, в 2011 г. – 29 тыс. кв. м., а в 2010–2012 годах – 392,77 тыс. кв. м.»

И при этом рекордном росте жилой площади в поселении Московский, по плану, предусмотрено строительство всего 2 километров автомобильных дорог! То есть изначально чиновники даже не планировали развивать дорожно-транспортную инфраструктуру, и те проблемы, которые остро стоят сейчас, были созданы сознательно уже давно!

Игорь Драндин

Инициативная группа поселения Московский

Присоединяйтесь! Вместе мы сможем сделать больше!

E-mail: join@grad-moskovskiy.ru

www.grad-moskovskiy.ru

Обсуждение развития транспорта на форуме www.my-msk.ru

На форуме жителей поселения Московский идёт обсуждение развития транспорта на территориях новой Москвы. Присоединяйтесь к дискуссии, ждём ваших предложений! <http://www.my-msk.ru/forum113.html>