



**Проект.** В районе улиц 8 Марта и Омской, кроме социальных объектов, построят дорогу протяжённостью в 700 метров, а также сеть пешеходных и велосипедных дорожек, создадут парковую зону.

# Как в Москве и даже лучше

Вячеслав Дюков: «Нам нужно действительно комплексное развитие города»

## ЛИЧНОСТЬ

Ирина ЕЛИСЕЕНКО

**Вячеслав Дюков пять лет представляет в Красноярском городском Совете интересы избирателей из 11-го округа, расположенного в Железнодорожном районе. Площадь хоть и небольшая, но проблем там хватает, причём на решение некоторых из них могут уходить годы. Так, Вячеслав Игоревич потратил несколько лет на то, чтобы на территории между улицами 8 Марта и Омской возводились только социальные объекты.**

## НЕ В УЩЕРБ ДОЛЬЩИКАМ

— Считаю, что главное достижение нашей районной команды — это создание «социального городка» между улицами 8 Марта и Омской. Раньше эту землю занимали военные, а в 2020 году весь участок в 9,5 гектара решили отдать под жилищное строительство. Мы же боролись за то, чтобы здесь возвели социальные объекты, которых так не хватает району. Скажу, что это уникальный случай: у наших «бедных» застройщиков удалось отбить землю, которую они уже приговорили под строительство очередных «человекоугодников». Мы — это целая команда — глава города, руководители районной администрации, ряд депутатов горсовета.

Сейчас на территории, которую удалось отстоять, уже построен и работает детский сад на 300 мест, начинается возведение школы на 1 100 учеников. В планах — ещё один садик на 170 ребятишек, большой детский творческий центр, где актовый зал на 400 мест будет выполнять функцию единственного в Железнодорожном районе кинотеатра, а также спортивный комплекс. Всё это будет функционировать как единый организм, который назвали «социальным городком». Реализация проекта рассчитана до 2028 года. Хотелось бы на моём депутатском веку довести эту территорию до ума.

— Но ведь эту землю хотели отдать под возведение жилья для обма-

нутых дольщиков. Получается, что соцобъекты строят в ущерб дольщикам?

— Здесь важно вот что: в Железнодорожном районе нет обманутых дольщиков. Кроме того, сейчас действует Федеральный фонд помощи людям, обманутым застройщиками. Он либо выплачивает деньги, либо достраивает дома, находящиеся в большой степени готовности. Считаю, что в районах с давно существующей плотной застройкой, где нет мест для школ и детских садов, других социальных объектов, отдавать землю под новое жильё — это преступление.

— Проект «социального городка» реализуется ведь не только для жителей этого микрорайона?

— Да, мы разработали его в том числе для жителей улицы Калинина. Поэтому запланировали пешеходный виадук через железнодорожное полотно, чтобы дети и взрослые могли безопасно пересекать магистраль.

Также отмечу ещё одно важное и непростое дело в округе, которое нашей команде удалось сдвинуть с мёртвой точки. Это начало реконструкции переулочка Боготольского. Проблема там застарелая, ещё с 2013 года. Из-за аварийного состояния подпорной стены пришлось сделать движение транспорта односторонним. Нагрузка на автодорогу в микрорайоне и до этого была колоссальной, а сейчас ещё больше обострилась.

— И почему так долго не получалось решить проблему?

— Это очень непростой объект, сам по себе финансово затратный и сложный. Дорогу нужно расширять за счёт сноса частных домов и гаражей. Сейчас идёт процедура выкупа участков под муниципальные нужды. Не все хотят продавать или соглашаются с размером компенсации, поэтому выходим в суд. Процесс длится уже третий год, и мы близки к развязке: уже начаты работы, связанные со сносом строений. Очень много сил пришлось затратить, но, когда мы выполним реконструкцию, улица просто шикарно разгрузит трафик. Это будет четырёхполосная прямая дорога от Копылова до



Фото: Дмитрий ШАБАЛИН

Новосибирской. При этом полностью перестроят огромную подпорную стену ниже Менжинского, 6.

## ПОНЯТНО ПОДЕЛИЛИ

— В горсовете вы возглавляете постоянную комиссию по градостроительству и дорожно-транспортной инфраструктуре. Это большая ответственность, и результаты работы должны масштабироваться на весь Красноярск.

— На мне действительно лежит большая ответственность в плане градостроительной политики и её реализации. Считаю, что депутаты нынешнего созыва вместе с мэрией уже выполнили серьёзную работу. Так, мы значительно изменили и упростили для людей Генеральный план города. Фактически это новый Генплан, настолько сильно он отличается от редакции 2015 года. Количество функциональных зон сократилось в три раза: было почти 30, стало девять. В таком же объёме и принципах изменены Правила землепользования и застройки Красноярска.

— Почему так важно это было сделать?

— Раньше горожане, чьи участки одновременно находились в двух, трёх и более функциональных зонах, не могли ничего построить на своей земле. В итоге 20 процентов территории Красноярска охватил своего рода паралич...

Мы решили эту проблему. Скажу больше, теперь краевой центр абсолютно просто и понятно поделён по границам участков: здесь промышленная зона, здесь смешанная общественно-деловая и жилая, а тут у нас городские леса и ничего капитального строить вообще нельзя.

Но впереди ещё большой блок работы. Новый проект улично-дорожной сети, местные нормативы градостроительного проектирования — МНПТ. Это тоже очень важные документы, которые уточняют и конкретизируют будущее направление развития Красноярска. Логическим продолжением этих правовых документов будет и принятие новых Правил благоустройства. То, что не успеет сделать действующий состав горсовета, надеюсь, обработает следующий созыв депутатов. Надо раз и навсегда поменять принципы градостроительной политики в пользу обеспечения людей объектами образования, культуры, здравоохранения, спорта. Психология наших застройщиков, которая заключается в возведении выгодного исключительно для них жилья, а остальное — проблема городских и краевых властей — должна остаться в прошлом.

## НОРМАТИВ НА ПОЛЬЗУ ЛЮДЯМ

— Но разве ситуация с социальной инфра-

структурой в городе не меняется в лучшую сторону?

— Думаю, мы изменили ситуацию. Сейчас рассмотрение любого проекта планировки, проекта комплексного развития территории идёт в первую очередь через призму обеспечения жильём новостроек объектами социального назначения.

И ещё я вижу, что Красноярск стал доступнее для инвалидов, пожилых людей, женщин с колясками. Сейчас это тоже один из городских приоритетов. Я часто бываю в других городах и уверенно заявляю: Красноярск в этом отношении не просто пример, а флагман.

— Какое место в Красноярске можно назвать эталонным в плане доступности?

— Да возьмите любой новый перекрёсток, любую дорогу, прошедшую реконструкцию или капитальный ремонт. Везде на съезде с тротуара есть пониженные бордюрные камни, тактильная плитка для слабовидящих. Массовое строительство пандусов для доступа в общественные и властные здания для нас стало нормой. А низкопольный общественный транспорт! Он имеется и в других городах, но у нас его количество может сравниться, пожалуй, только с Москвой и Питером.

— В городскую инфраструктуру действительно вкладывается много средств. И в нынешнем

## ДОСЬЕ

**Вячеслав ДЮКОВ**, депутат Красноярского городского Совета, председатель комиссии по градостроительству и дорожно-транспортной инфраструктуре.

● **ДАТА И МЕСТО РОЖДЕНИЯ:** 4 мая 1965 года, Красноярск.

● **ОБРАЗОВАНИЕ:** окончил Красноярский государственный медицинский институт в 1988 году, клиническую ординатуру по хирургии в 1990 году.

● **ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ:** санитар, медбрат, фельдшер в больницах города, с 1988-го — врач-хирург в краевом онкологическом диспансере. С 1993 года ведёт предпринимательскую и общественную деятельность, является председателем фонда развития Железнодорожного района «Шаг навстречу», в 2015–2018 годах — председатель первой Общественной палаты Красноярска.

**сезоне будут ремонтировать колоссальное количество дорог. Но жителей беспокоит недолговечность службы дорожного покрытия.**

— Сейчас горсовет как раз работает вместе с администрацией над проектом муниципальных регламентов, а также расценок, по которым подрядчики должны ремонтировать и строить дороги. А то сначала мы терпим неудобства, стоим в пробках всё лето, а через год оказывается, что покрытие с дефектами и его нужно переделывать. Да, по гарантийному сроку, да, за счёт подрядчика. Но в новом сезоне мы начинаем новый объект, а к нему добавляется ремонт соседнего по гарантии. Нагрузка на оставшиеся улицы становится выше. Между тем, уже давно изобретены специальные добавки к асфальту, которые могут значительно продлить срок его службы даже в нашем регионе, где переход через ноль бывает очень много раз за год.

Разработка нормативов и регламентов, настройка новых принципов работы, к сожалению, дело не быстрое. Зато применять их мы сможем для ремонта и реконструкции дорог по любым программам — и федеральным, и муниципальным.