

Волей - неволей, но технические вопросы неизменно перерастают в политическую
ю плоскость
. Не хочет
ся э
того

признавать,

но

факт

очевидный. Железнодорожная

схема

Великой

Державы

СССР

была

раздроблена

по

принципу

территориальной

принадлежности. «Рвать

по

живому» -

не

тезис, а

скорее

призыв

к

разделению. Железнодорожные

ветки

юга

краснодарского

края

были

увязаны

на

Грузию, автомагистрали

страны

так

же

проектировались,

как

органичное

целое некогда

великой державы. Увы,

время

иное

требует
и
иного
подхода. Единой
страны более
не
будет
и
развитие
пойдет
по
иному
руслу.
Тем
отраднее
видеть,
что
политики
устраняют
амбициозные
претензии , и
локальную
выгоду,

а

мыслят

перспективами.

Переговоры Путина и Тимошенко в Ялте – яркое тому подтверждение. Один из вопросов, выставленных

для

обсуждения

-

вопрос

строительства

новых

транспортных

магистралей. Трудно

переоценить

масштабность

проекта

предоставленного

Тимошенко

к

обсуждению. Управление

транспортными

потоками,

качество

работы
таможенных
пропускных
пунктов,
качество
и
обслуживание
дорог,
наличие
придорожной
инфраструктуры
-
все
это
диктует
перспективность
экономического
сотрудничества
с
тем
или
иным

государством. Руководствуясь

этими

догматами,

логичным

становится

и

уделение

достаточного

внимания

к

содержанию

автодорог.

После

прохождения тяжелой

техники

при

параде

на

Красной

площади ,

мэрия

выделяет

значительные

средства

на

ремонт. Возникает

вопрос: А

какова

величина

грузопотоков

на

автобаме

Москва–Петербург,

соотнесенная

с

темпами

ремонта

дорожного

полотна? И

так

по

всем

направлениям.

И

рассматривать

какую

то

область

как

автономный

раздел в

транспортной

схеме

федерального

округа,

так

же

нелепо

как

рассматривать

транспортную

схему федерального

округа

как

независимое

подразделение

транспортной

схемы

державы. То

же

транслируется

на

положение

страны

в

ракурсе

распределения

транспортных

потоков

Европы. Необходимо,

пусть

и

поэтапно, идти

именно

к

таковому

пониманию

целостной

картины. Все

попытки

решить

проблему

обособленно схожи

с

работой

администрации ,

расширяющей

ширину

дорожного

полотна

на

одном

участке и

тем

самым

«переноса

пробку»

на

иной

участок

дороги

города. Стратегический

план -

устройство

базы

отдыха европейского
класса - в
Сочи. А
магистрالی,
ведущие
на
побережье моря? Начиная
с
Краснодара – это
мучительный
путь
испытаний
для
автомобилиста. И,
что
парадоксально, статистика
нас
не
убеждает

Данные по ГИБДД

Общее количество ДТП, число погибших и раненых

(за январь - октябрь 2009 /

	ДТП	ПОГИБЛО	РАНЕНО
Республика Адыгея		474	91
Республика Дагестан		1365	494
Республика Ингушетия		165	74
Кабардино-Балкарская Республика		605	190
Республика Калмыкия		297	76
Карачаево-Черкесская Республика		471	106
Республика Северная Осетия		509	110

Чеченская Республика	284	166	
Краснодарский край	5600	859	6 894
Ставропольский край	2202	324	2 923
Астраханская область	1047	130	1 182
Волгоградская область	2512	407	3 093
Ростовская область	5073	617	6 530

Южный округ 20604 3644

Положение города Краснодара в крае, размещение крупных производств и торго
во – складских
баз, загруженность
автомагистралей

в

ракурсе перспективности

их

развития

и множество иных вопросов фигурируют как темы для теоретического диалога. Даже

в теории нельзя придумать района более перспективного для развития как Динской.

Его расположение диктует грандиозные экономические планы! Это очевидно даже студенту

экономического

факультета. Может , пройдут

годы

и

сегодняшние

студенты

придут

к

власти

и

тогда

начнется

развитие?

Надо

просто

набраться

терпения

и

смириться

с

затяжным

ожиданием?! Будущее

завода

Седина

в Краснодаре

столь же

интересно,

как

судьба

элеватора

в

центре

города. Застройки

в

центре

по

«красным»

линиям вполне уживаются с отсутствием парковочных мест; обилие эвакуаторов компенсируют

отсутствие

паркингов ...Еще

бы

московскую

программу «народный

гараж»

....

Завидно отличается структура развития соседнего Ростова. Совершенно очевидно понимание

перспектив

развития

отношений

с

сопредельным

государством Украиной. Другое

дело,
что
темпы
недостаточно
велики.
Но
вопрос
настолько
сложен,
что
быстрому
решению
не
подлежит. Рассмотрим
генплан
Ростова. Дорожная
сеть
достаточно
четко
спланирована. Есть
конечно
и
другие

решения,
есть
спорные
моменты,
есть
поводы
для
сомнений -
но,
главное,
есть
структура
развития,
пусть
и
подлежащая
корректировке.
Реальная
стратегия
развития.
В
Южном
федеральном

округе

это

единственная

транспортная

схема,

подразумевающая

контекст

развития

магистралей

как

округа

так

и

страны. Изучив

материалы

по

остальным

субъектам

-

совершенно

очевидна

теоретизация

в

подходе. Строительство

многоярусных

магистралей

под

землей,

стоимость

которых

соотнесена

с

величиной

бюджета

державы,

предложение

строительства

метро

и

альтернативного

города -

все

это

перлы

подобных

разработок. Какова

их

практическая

применимость ? Каковы

экономические

расчеты ? Какова

ответственность

разработчиков? Где

экспертизы

подобных

опусов?

С

овершенным

контрастом

выглядит

транспортная

схема,

в

рамках

генплана,

предлагаемая

москвичам

к

рассмотрению. Особо

следует

остановиться

на

транспортной

схеме

Казани.

На

нашем

сайте

расположены

статьи

подробно

характеризующие

эти

схемы.

Совершенно очевидна проблема «не поспевания». Планы, рожденные в верхах, по мере

«спускания» неизбежно

теряют

реальность

и

обрастают

формализмом. Губернатор,

ЗСК,
выбивают
бюджет,
для
решения
очевидно
актуальных
проблем; согласовывают
эти
затраты – а
далее формальная теоретизация, освоение
средств
при
формально
правовом
подходе
и
все
как
всегда... Печально,
что
совершенно
очевидные

перспективы
развития,
разработки
профессионалов
-
не
востребованы.

Но уныние - православный грех и мы надеемся на лучшее.

Геннадий Евсеев.