



ЭНЦИКЛОПЕДИЯ ЗЕЛЕНОГО ХОЗЯЙСТВА

Евгения СЕМУТНИКОВА,
директор государственного природоохранного учреждения «Мосэкомониторинг» Департамента природопользования и охраны окружающей среды г. Москвы

На днях Комиссия по экологической политике МГД обсуждала вопрос инвентаризации зеленого хозяйства столицы и идею создания единого электронного реестра зеленых насаждений. Такой документ должен стать не просто каталогом растительного мира нашего города, но и электронной энциклопедией. Это «многоотомное издание» дает возможность в любой момент увидеть состояние, динамику, эффективность затрат в отрасли зеленого хозяйства.

Электронная зеленая Москва – живой документ. Если зеленые зоны города принято называть легкими столицей, то новый реестр в этом случае – рентген этих самых легких. Ведь в такой базе данных будут отражены не толь-

ко общие планы озеленения города, округа, района, двора, но и буквально каждое дерево, кустарник, цветник, песочница, лавочка. Цель создания реестра – получение актуальной информации о количественном и качественном составе территорий города. Такая информация необходима для планирования озеленительных работ, контроля за вырубками, посадками и пересадками деревьев и кустарников, исполнения обязательного компенсационного озеленения и так далее. Фактически это всеобъемлющая производственная база зеленого хозяйства города, позволяющая не только вести учет и контроль насаждений, но и планировать, и прогнозировать как сами работы, так и их финансирование.

Для того чтобы увидеть такую картину, необходимо собрать ее, как пазлы, – по маленьким кусочкам от каждого участника проекта. Это префектуры, Департамент ЖКХиБ, Мосзеленхоз, «Доринвест», «Кольцевые магистрали» и другие организации, занимающиеся содержанием и уходом за зелеными насаждениями. Первичной информацией, заносимой в базу, являются инвентаризационные паспорта. Форма паспорта предполагает учет каждого дерева и описание состояния зеленых насаждений, включая характеристику вида, возраст растения, оценку его состояния, сведения о размещении на озелененных территориях зданиях и сооружениях, дорожках, площадках и малых архитектурных формах. До конца года должна быть завершена инвентаризация парков, скверов, бульваров, садов и улиц города. В перспективе намечено проведение инвентаризации всех дворовых, природных и особо охраняемых территорий. Пользователями этого информационного ресурса станут как городские организации, занятые в производственной сфере зеле-

ного хозяйства, так и проектировщики, строители, экологи и, конечно, сами жители, которые нередко первыми сообщают о вырубке зеленых насаждений, просят проверить законность происходящего.

Для создания слаженного механизма управления зеленым хозяйством очень важно решить еще одну проблему – обозначить четкие границы объектов. Для этого на базе электронной карты Москвы планируется создать реестр, на котором были бы с координатной привязкой обозначены все озелененные территории города, а также все природные и особо охраняемые объекты. Как только у границ территории появятся определенные координаты, можно будет избежать многих проблем. В частности, самозахвата территорий.

Структура реестра такова, что мы сможем всегда знать, какое обновление было проведено, кем и когда введена информация. Могут спросить, как же мы справимся со стихийными посадками? Мол, не успели мы все посчитать и занести в компьютер, как жители тут же поса-

дили возле дома сирень, жасмин, яблоню... Прежде всего здесь не обойтись без ликбеза, который вполне могли бы провести специалисты ДЕЗов. Людям надо объяснить, что высаживать растения надо по нормативам. Нередко добровольные озеленители обустроивают палисадник там, где проходят коммуникации или вблизи жилого дома. Еще одна беда: такой сад-огород, как правило, слишком густо засажен. А это провоцирует болезни растений. Без грамотного ухода такой садик быстро превращается в беспросветные джунгли и начинает затенять окна соседям, живущим на нижних этажах. Дело заканчивается тем, что владельцы палисадников обращаются с просьбой вырубить деревья.

С 2006 года за ведение реестра отвечает Департамент природопользования и охраны окружающей среды г. Москвы. За прошедший год сделано многое, информационный ресурс был модернизирован, успешно прошел опытно-эксплуатационную и готов к внедрению в производство. С нынешнего года планируется предоставить доступ к реестру всем префектурам и структурам, подведомственным Департаменту жилищно-комму-

нального хозяйства и благоустройства. Фактически это означает переход на систему электронного ведения отчетности зеленого хозяйства. Сейчас, прежде чем занести информацию в компьютер, рядовым сотрудникам тех же ДЕЗов приходится перепечатывать горы бумажных документов. И это не просто слова – результат инвентаризации одного парка может представлять собой несколько толстых папок. Сами же хозяева зеленых территорий скажут нам потом за это спасибо. Ведь им скоро не надо будет заниматься бумаговорчеством, сбором лишней подлпидсей, согласований. Каждый подрядчик сможет вносить новые данные по зеленому объекту прямо с рабочего места через интернет, получив соответствующее разрешение от ДЕЗа. Да и префектурам не придется дублировать нашу работу, заказывая сбор данных у негосударственных организаций.

Реестр зеленых насаждений – это коллективный труд, в котором должны быть одинаково заинтересованы все участники программы. В конечном итоге электронная версия зеленой Москвы поможет сэкономить время, деньги, силы и сохранить зеленые насаждения города.

Несколько дней назад Государственная дума РФ приняла в первом чтении законопроект, вносящий поправки в «автомобильную» главу Административного кодекса. В частности, существенно увеличен размер штрафов за отдельные нарушения Правил дорожного движения (превышение скорости, проезд на красный свет, выезд на встречную полосу, проезд по тротуару, непристегнутые ремни безопасности и др.). Введено и такое наказание для водителей-нарушителей, как изъятие водительского удостоверения и заключение под арест на срок до 15 суток.

Есть в законопроекте и совершенно новое положение – впервые у нас утверждается допустимый уровень содержания алкоголя в организме водителя. То есть узаконивается так называемый алкотестер. При этом сотрудникам ГИБДД разрешается самостоятельно, без участия врачей, освидетельствовать водителя на дороге. Появление норматива на определение алкоголя в крови – одно из достижений законопроекта.

Необходим ли такой закон? Безусловно. Правила дорожного движения в прошлом году нарушили 45 миллионов водителей, то есть практически каждый автомобилист. Низкий уровень дисциплины водителей, их проступки на дорогах стали уже настолько серьезными, что даже Президент России Владимир Путин дважды поднимал этот вопрос. Из-за безответственности отдельных водите-



РУБЛЬ ПОРЯДОК НАВЕДЕТ

Владимир ФЕДОРОВ,
заместитель председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике, предпринимательству и собственности

лей растет число ДТП со смертельным исходом на автодорогах. Сейчас оно вновь приближается к рекордному уровню начала 1990-х годов, когда на дорогах погибло до 37 тысяч людей в год.

Поможет ли этот законопроект улучшить ситуацию на автодорогах? Вполне возможно. Штрафы, которые не хочется платить, могут действительно оказать воспитательно-дисциплинирующее воздействие на водителей, нарушающих Правила дорожного движения. Поэтому, как и большинство парламентариев, я – за ужесточение штрафных санкций. Сделать это следовало давно. Тем более что соответствующие разработки существовали уже несколько лет назад. Например, я еще в 2003 году разработал некоторые нормы, которые были учтены в нынешнем законопроекте. Ну, как говорится, лучше поздно, чем никогда.

Если к закону в принципе претензий нет, то таковые могут быть к его отдельным статьям. Пример – алкотестер. Под состоянием опьянения, говорится в законе, следует понимать наличие абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на 1 литр крови или 0,15 миллиграмма и более на один литр выдыхаемого воздуха. 0,3 промилле – довольно низкий «порог». Вопрос – почему именно 0,3 промилле, а не 0,2, как в Швеции, или не 0,7, как допускается в разных штатах США, и не 0,5 промилле, как в Евросоюзе? Считаю, у нас также нужно вводить 0,5 промилле. Это концентрация, при которой человек, выпив кружку пива, бокал вина или около 30 граммов водки, через час может сесть за руль.

Еще одна статья – увеличение штрафа за непристегнутые ремни безопасности. Всего лишь 300 рублей за это правонару-

шение недостаточно. Штраф должен быть не меньше 1000 рублей, а, возможно, и больше. Доказано, что в 80 процентах случаев именно ремни спасают жизнь. Сам, когда был начальником ГУ ГИБДД МВД РФ, неоднократно выезжал на ДТП и видел: люди гибнут именно из-за пренебрежения ремнями безопасности.

Еще один повод для дискуссии: нужна ли, в частности, в штрафах «вилка»? К примеру, в новом законопроекте штраф за проезд на запрещающий знак – от 1000 до 1500 рублей. Но в чем заключено разнообразие подобного нарушения, чтобы за него можно было платить по «вилке»? Здесь нет никаких различий. Зато «вилка» дает повод для «вязких» переговоров водителя с сотрудниками ГИБДД. Я противник использования этой самой «вилки» не только в штрафах за нарушение ПДД, но и во всех других случаях. Любая «вилка» – это возможность принять решение конкретному человеку. Раз так, открывается возможность для коррупционных действий.

Чтобы не было повода для коррупции, следовало бы более четко определить правонарушения, за которые назначаются конкретные суммы штрафов. В принципе штрафная норма должна быть одна, однозначная и прямая, как указка,

без возможности для уловок и маневров в ходе «вязких» переговоров. То есть размер штрафа должен быть строго фиксированным. Если есть нарушение, за него должна устанавливаться конкретная сумма штрафа.

Как бы то ни было, законопроект приведет, очевидно, к уменьшению ДТП. Он поможет в какой-то степени повлиять на улучшение дисциплинированности водителей. На дорогах будет меньше пьяных лихачей, которым всегда все сходит с рук, которые не боятся ни законов, ни инспекторов. Также, возможно, будут реже действовать «телефонное право» и выдача документов водителям-непрофессионалам, которые, «пучившись» дня три, выходят на серьезные трассы, после чего по их вине гибнут на дорогах тысячи людей.

И вместе с тем, очевидно, одними только штрафами ситуацию на дорогах не изменить. Для этого требуется комплексный подход. Во-первых, должно быть улучшено состояние дорог, их покрытия. Во-вторых, установка знаков и нанесение разметки должны соответствовать дорожной ситуации и происходить на основе здравого смысла, а не на основе абстрактных инструкций. И, конечно, ответственность самих сотрудников ГИБДД, которые нередко достаточно вольно трактуют ПДД, должна вырасти по крайней мере в той же пропорции, как и штрафы. Впрочем, это, очевидно, уже совсем иная история.



ЕВРОСОЮЗ: ПОЛВЕКА ИНТЕГРАЦИИ

Юрий БОРКО,
главный научный сотрудник Института Европы РАН

На днях в ЕС был большой праздник. В Берлине принимали глав государств и правительств Европейского союза по случаю 50-летия Римского договора, положившего начало единой Европе.

Собственно, полвека назад было подписано два договора. Один из них учреждал Европейское экономическое сообщество, а другой – Сообщество по атомной энергии. Надо сказать, что европейская интеграция стартовала еще в 1951 году, когда в Париже подписали договор о создании Европейской ассоциации угля и стали. После этого была предпринята попытка форсировать политическую и военную интеграцию на европейском пространстве, но она провалилась. И договор о создании Европейского экономического сообщества окончательно

утвердил ту стратегию развития интеграции, автором которой был выдающийся французский деятель Жан Монэ. Это интеграция путем усиленного развития экономических связей – от таможенного союза к созданию единого внутреннего рынка и общего экономического пространства, а затем экономического валютного союза.

За эти полвека объединенная Европа, безусловно, развилась современное представление об интеграции. Эта интеграция стала развиваться уже на институциональном уровне. Но основой ее была и до сих пор остается стратегия, которую определили в Риме в 1957 году. Достижения европейской интеграции в значительной степени были предопределены этой стратегией. О каких достижениях речь?

Прежде всего интеграция ЕС достигла наивысшего уровня путем создания экономического валютного союза. Хотя сегодня в нем состоит только половина членов расширенного Европейского экономического сообщества. Потому как все новые члены ЕС, кроме Словении, в экономический валютный союз не входят.

Во-вторых, за это время были созданы мощная система институтов и законодательство, на основе которого эти институты работают. То есть появился механизм, который обеспечивает выполнение всех стратегических задач.

В-третьих, наблюдается активное развитие элементов политической интеграции. Это выход на общую внешнюю и внутреннюю политику, причем во многих ее аспектах. (Скажем, свободное, безвизовое передвижение людей, единое гражданство Европейского союза не могут не привлекать.) Это общая политика в сфере безопасности и обороны. И хотя такого рода интеграция еще далека от завершения, поступательное движение вперед налицо.

Вместе с тем нельзя утверждать, что Европа уже говорит единым голосом. ЕС лишь на пути к этому, и путь этот очень труден. Ибо время от времени у них бывают такие проколы, как, скажем, несколько лет назад, когда сообщество фактически раскололось по вопросу военных действий США в Ираке. Половина членов ЕС, особенно новых, безоговорочно поддержали Вашингтон, а «старички», к примеру, Германия, Франция, ряд других государств, выступили против.

Не смогли в ЕС выработать единую энергетическую политику, хотя и пытаются это сделать. Отсюда большие трудности в разработке совместной с Россией энергетической стратегии.

Еще один прокол был в Польше, которая в одиночку выступила против начала переговоров с Москвой по поводу нового соглашения Россия – Евросоюз. И остальные 24 государства, которые хотели начать такие переговоры, ничего не могли с ней поделать. Срок старого соглашения, как известно, кончается в ноябре нынешнего года, и мы договорились, что вместо него

будет подготавливаться новое соглашение. Но Варшава вдруг «взбунтовалась»...

В старом своем составе из пятнадцати государств (после того, как в 1995 году в него вошли Швеция, Финляндия и Австрия) Европейский союз, разумеется, был гораздо более сплоченным и предсказуемым. После того как туда влились еще более десятка стран – каждая со своей историей, традициями, менталитетом, конечно же, уровень солидарности и сплоченности стал ниже. Это обратная сторона расширения.

Понимая данное обстоятельство, на шестом десятке лет в ЕС отнюдь не жадуют видеть в своих рядах ту же Украину или Грузию, на каждом углу вещающих о приверженности общеевропейским ценностям. Думаю, в ближайшие 20-25 лет ни Киеву, ни Тбилиси не светит присоединение к Евросоюзу. Они к этому просто не готовы. И все разговоры на эту тему – откровенная политическая спекуляция.

ЕС надо добиться сплочения тех, кто уже вступил в его состав, образно говоря, «переварить» их и не подавить. Надо, чтобы эти страны адаптировались к новым реалиям и полностью интегрировались и в единое экономическое простран-

ство, и в систему существующих институтов.

Полвека европейской интеграции многому учат и нас, Россию. Развитие многоплановых связей с ЕС, по словам Владимира Путина, это принципиальный выбор нашей страны. Логика развития отношений между Россией и Евросоюзом, считает наш президент, подвела нас к необходимости выработки договора о стратегическом партнерстве.

Надо сказать, что политика стратегического партнерства с ЕС была провозглашена еще до Путина. В 1999 году Европейским союзом и Россией были приняты соответствующие документы. Но у нас сейчас возникли сложности и противоречия по целому ряду вопросов. И это не противоречия-однодневки, а достаточно сложные, неоднозначные вопросы.

Однако в перспективе Россия и ЕС обречены стать стратегическими партнерами. Потому как у нас есть долгосрочные общие интересы и долгосрочные, достаточно близкие по характеру задачи. Все будет зависеть от того, как поведут себя руководители, насколько они будут мудры, чтобы понимать: долгосрочные интересы и цели куда важнее суммы противоречий.