

# Разгрузим столичные пробки вместе

**«БОЛЬШАЯ ЛЕНИНГРАДКА» ЯВЛЯЕТСЯ ПАРАДНЫМ ВЪЕЗДОМ В СТОЛИЦУ И ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ ТВЕРСКУЮ УЛИЦУ, ЛЕНИНГРАДСКИЕ ПРОСПЕКТ И ШОССЕ, А ТАКЖЕ ЦЕЛЫЙ РЯД ПЛОЩАДЕЙ (ПУШКИНСКУЮ, ТРИУМФАЛЬНУЮ, ТВЕРСКОЙ ЗАСТАВЫ) И РАЗВЯЗОК.**

В этом названии традиционно объединяют автомобильную магистраль, протянувшуюся от стен Кремля (Манежной площади) до МКАДа (Химкинского водохранилища).

Являясь главной магистралью северного направления, «Большая Ленинградка» несет на себе колоссальную транспортную нагрузку, возрастающую день ото дня. Обремененная многочисленными светофорами и перекрестками, «Большая Ленинградка» не справляется с автомобильным потоком. Из-за постоянных пробок ухудшилась экологическая обстановка – возросла загазованность районов, прилегающих к трассе.

Правительством Москвы создан информационный центр «Большая Ленинградка» для всестороннего освещения проекта реконструкции одной из ключевых столичных автодорог, формирующих транспортную структуру всего северного радиального направления. Как показали научные и инженерные исследования, проведенные НИИПИ Генплана Москвы, решить проблему организации движения по «Большой Ленинградке» локальными мероприятиями невозможно. Правительство Москвы приняло решение о масштабной реконструкции «Большой Ленинградки» (см.: постановление Правительства Москвы от 7 февраля 2006 г. № 73-ПП «Об основных направлениях дорожно-мостового строительства в 2006-2013 гг. в городе Москве»).

В рамках реконструкции будет увеличено количество полос движения – до девяти в сторону области и восьми по направлению к Центру. Три внутренние полосы станут скоростными.

Еще одна важная проблема – нехватка подземных переходов. В ходе реконструкции вдоль проспекта появится пять новых подземных переходов с утепленными лестницами, причем строиться они будут без остановки автомобильного движения.

В ходе реконструкции будет построено семь транспортных развязок: на Пушкинской и Триумфальной площадях, у Тверской Заставы, на пересечении проспекта с Фестивальной улицей, с улицей Серегина, Волоколамским и Головинским шоссе.

Поменяется схема движения на площади Тверской заставы возле Белорусского вокзала, в результате чего существующая сейчас парковка будет уб-

рана под землю. Переместится под землю и парковка на Триумфальной площади, что позволит создать сквер у памятника Маяковскому.

Реорганизации подвергнется движение в самом проблемном и «узком» месте трассы – на Пушкинской площади. На пересечении с Тверской улицей Бульварное кольцо будет уходить в тоннель, приспособленный под существующий рельеф местности. Он пройдет по касательной к площади и исказит ее исторически сложившийся ансамбль. Благодаря тоннелю, развязка на Пушкинской площади будет без возвышающихся многоуровневых эстакад; привычный и любимый москвичами облик площади не изменится.

Комплексное освоение подземного пространства под Пушкинской площадью позволит начать реализовывать в Москве идею так называемого «Всеподного города», создать единое пешеходное пространство, объединяющее транзитный транспортный узел (станции метро «Пушкинская», «Тверская» и «Чеховская»), торгово-досуговый центр и подземный паркинг.

Полностью проект реконструкции «Большой Ленинградки» планируется завершить в 2009 г., однако, отдельные участки и объекты магистрали будут вступать в строй значительно ранее указанного срока. Работы будут вестись одновременно на нескольких участках, что существенно снизит временные затраты на осуществление проекта.



Реконструкция «Большой Ленинградки» является одним из самых масштабных строительных проектов, к осуществлению которого приступает Москва. Строительство затронет интересы не только столичных автомобилистов и транспортников, но и жителей прилегающих к автострате районов. Социальная ответственность проекта чрезвычайно высока, поскольку необходимо учесть архитектурное своеобразие, исторически сложившийся облик Москвы на протяжении всей «Большой Ленинградки». Вот почему при реализации проекта на передний план вышла задача создания эффективного и доступного для всех заинтересованных сторон источника информации по строительству. Этой цели подчинена деятельность созданного Информационного центра «Большая Ленинградка».

Информационный центр «Большая Ленинградка» представляет собой консультационное, информационно-аналитическое и образовательное объединение, обеспечивающее эффективное взаимодействие между гражданами, общественными организациями, СМИ и городскими властями (в том числе – руководством стройкомплекса столицы), инвесторами и строителями. Деятельность ИЦ направлена на создание режима открытости и прозрачности крупнейшего строительного проекта столицы. Посредством работы ИЦ отлаживается система прямого взаимодействия граждан и органов власти.

ИЦ будет вести непрерывный прием предложений и обращений граждан. Каждый день (кроме понедельника) с 12-00 до 20-00 сотрудники ИЦ принимают пред-



ставителей инициативных групп населения в помещении Центра.

В ИЦ будет работать «горячая телефонная линия», по которой можно будет получить информацию о проекте и ответы на интересующие вопросы. «Горячая линия» доступна в любой день недели с 12 до 20 часов, кроме понедельника.

**Телефоны «горячей линии»:**

(495) 650-58-71; 650-7861.

#### Окончание. Начало см. на стр. 19, 27

Хотя федеральный закон «О федеральном бюджете» на очередной финансовый год принимается в декабре предшествующего года, процесс его подготовки, а также определения предельных объемов расходов по отраслям экономики начинается в марте предшествующего года. К 1 июля практически заканчивается определение предельных объемов расходов инвестиционного характера по субъектам бюджетного планирования и главным распределителем бюджетных средств.

Ситуация осложняется особенностями процесса открытия финансирования в рамках реализации Федеральной адресной инвестиционной программы (ФАИП) и законодательства о закупках для государственных нужд. Например, в 2006 г. перечень строек и объектов для федеральных государственных нужд, реализуемых в рамках ФАИП, был утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 февраля № 140-р и доведен до главных распределителей бюджетных средств 17 февраля.

С учетом процедур конкурсов на право заключения государственных контрактов по объектам, включенным в этот перечень, сами контракты заключались в середине апреля – начале мая. В этот период у подрядчиков происходит заключение большинства договоров на поставки горюче-смазочных и строительных материалов, конструкций, на перевозки строительных грузов. Однако на этот же период приходится пик спроса на горючее и транспортные услуги в агропромышленном комплексе. Это приводит к резкому подъему спроса в сфере поставок и услуг на материалы и топливные ресурсы многих естественных монополий.

Государственная политика должна в первую очередь мотивировать деятельность транспортных фирм – субъектов хозяйствования на таком уровне рентабельности, который обеспечивал бы возможность их технического перевооружения и развития. На государственном уровне должны быть созданы условия для развития лизинговых

структур, конкурентоспособных по отношению к европейским странам, а также механизмов государственно-частного партнерства. Средства, привлеченные с помощью этих схем, послужат главным источником развития авиационной, автомобильной, судостроительной и других видов промышленности и создания эффективных и конкурентоспособных предприятий.

Таким образом, Минтранс России полагает, что для стабилизации цен на топливные ресурсы в целях удовлетворения потребностей отраслей экономики, эффективного развития внутреннего рынка углеводородного сырья и продуктов его переработки, необходимо разработать комплекс следующих мер:

- меры структурной политики в углеводородном секторе (включая реформирование естественных монополий), направленные на построение конкурентных отношений в отраслях топливно-энергетического и химического комплекса;
- совершенствование антимонопольного законодательства и усиления контроля за его соблюдением;
- взаимосвязанные меры ценового (тарифного), налогового и таможенного регулирования;
- формирование цивилизованных правил и институтов торговли углеводородными ресурсами без увязки цен внутреннего рынка с мировыми;
- создание и развитие соответствующих механизмов государственного контроля над рынками;
- ввод новых мощностей по производству автомобильного бензина, соответствующего требованиям Евро-3 и Евро-4 и стимулирование производства экологически чистых топлив на основе учета экологических характеристик топлив при расчете дифференцированных ставок акцизов.

В выводах, размещенных на сайте Минтранса РФ ([www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)) совершенно верно ставится вопрос об изучении опыта тех стран, в которых стоимость моторного топлива ниже, чем в РФ.