

СОБЫТИЯ

Приехали. Янукович предлагает не считать преступлением обман покупателей

Президент Украины Виктор ЯНУКОВИЧ подает в парламент закон о декриминализации экономических преступлений.

Как передает корреспондент УНИАН, об этом вице-премьер-министр Украины, министр социальной политики Сергей ТИГИПКО сообщил на пресс-конференции.

По словам С.ТИГИПКО, к рабочей группе, которая под его руководством разрабатывала законопроект, присоединилась соответствующая рабочая группа Президента.

«За счет этой инициативы было удвоено количество статей, которые нужно исключить из Уголовного кодекса, которые сегодня не работают, но по которым открывают тысячи дел», — сказал С.ТИГИПКО.

Как сообщил УНИАН, заместитель главы Администрации Президента Андрей ПОРТНОВ заявил, что Президент Украины В.ЯНУКОВИЧ вносит в Верховную Раду законопроект о декриминализации экономических преступлений.

По его словам, предлагается отменить уголовную ответственность по 18 статьям Уголовного кодекса. В частности, речь идет о ст. 202 (нарушение порядка хозяйственной деятельности и деятельности по предоставлению финансовых услуг), ст. 203 (запрещенные виды хозяйственной деятельности), ст. 207 (уклонение от возврата выручки в иностранной валюте), ст. 208 (незаконное открытие или использование за пределами Украины валютных счетов, нарушение сдачи драгоценных металлов и драгоценных камней, подделка знаков почтовой оплаты, незаконное изготовление или использование государственного клейма).

А.ПОРТНОВ также сообщил, что В.ЯНУКОВИЧ инициирует отмену уголовной ответственности по ст. 218 (фиктивное банкротство), ст. 220 (укрывательство устойчивой финансовой неспособностью), ст. 221 (незаконные действия в случае банкротства), ст. 223 (размещение ценных бумаг без регистрации их выпуска), ст. 225 (обман покупателей и заказчиков), ст. 226 (фальсификация средств измерения), ст. 228 (принуждение к антиконкурентным согласованным действиям), ст. 234 (незаконные действия по приватизационным ценным бумагам), ст. 235 (действия с государственным имуществом).

По его словам, ответственность за вышеупомянутые преступления будет устанавливаться Кодексом об административных правонарушениях.

СТОЛИЦА

Метро должно ходить на Троещину, а не на Лесное кладбище

А пока нет метро, можно пустить электричку

На днях киевский метрополитен распространил информацию. Оказывается, чтобы на Троещину пришло метро, достаточно двух вещей.



Во-первых, на это нужно пять лет капитального строительства, а также «всего» 9 миллиардов гривен. Проект Левобережной линии метрополитена Троещина — Осокорки от улицы Милославской до станции метрополитена «Левобережная» с электродепо «Троещина» в Деснянском и Днепропетровском районах столицы прошел комплексную государственную экспертизу и утвержден распоряжением КГГА в июне 2008 года. На строительство метро на Троещину потребуется в общей сложности 8,9 млрд грн и более пяти лет, сообщили в пресс-службе коммунального предприятия «Киевский метрополитен». При этом обращаем внимание, речь идет о линии Троещина-Осокорки, которая идет по левому берегу от Троещины через Ленинградскую площадь и Дарницкий вокзал, а вовсе не о Подольско-Вокресенской линии, которая по утвержденному проекту идет на Лесное кладбище. Все это четко видно на карте, которая гордо висит в вестибюле станции «Золотые Ворота» и которую может видеть любой киевлянин. Фотографию которой мы приводим ниже.

В то же время новый киевский градоначальник госп. Попов на днях заявил, что предпринимает усилия для ускорения строительства метропо-

литена на Троещину. Для чего Киев увеличит объемы заказа на производство конструкций для Подольско-Вокресенского мостового перехода, по которым впоследствии якобы проложат метро на жилой массив Троещина. Договоренность об этом достигнута в ходе визита председателя Киевской городской государственной администрации Александра Попова на столичный завод «Ленинская Кузница», производящей конструкции для мостового перехода. То есть киевлянам продолжают рассказывать одну и ту же басню, будто строительство мостового перехода имеет к строительству метро на Троещину какое-то отношение. Это точно также, как Черновецкий пустил на Троещину электричку. При этом просто переименовал в Троещину станцию «Огородная», от которой до Троещины как до Марса пешком. Добираться таким маршрутом на Троещину вдвое дольше, чем любым другим транспортом.

Но пустить электричку на Троещину действительно можно. Причем очень быстро. Всего за год. Инженер Виктор Петрук (автор альтернативных проектов развязок на Шулявке и Ленинградской площади) и архитектор Иван Пономаренко предложили простое и эффективное решение — реконструировать линию скоро-

стного трамвая под железнодорожный стандарт и завести городскую электричку на улицу Бальзака! 1. Проложить чуть больше километра линии от проспекта Ватутина до железной дороги, избегая масштабных земельных конфликтов, как на Русановских садах. 2. Реконструировать эстакаду через проспект Ватутина. 3. Углубить пути в местах, где линию трамвая сверху пересекают путепроводы улиц Драйзера, Сабурова и Цветаевой, или доработать пантограф электропоезда. 4. Реконструировать станции под габарит электропоезда. Заметим, что сами рельсы на линии — железнодорожные, и уложены по железнодорожному стандарту. Виктор Петрук и Иван Пономаренко так прокомментировали свою идею.

«Метро на Троещину строить пять лет — это недавно сказал директор института «Укрметротоннельпроект» Виктор Яниккин. Вы предлагаете отказаться от метро и строить электричку? — Сказка про метро на Троещину — ровесница Московской Олимпиады. С началом строительства Подольско-Вокресенского моста надежда вроде бы стала осязаемой, но мост превратился в хронический долгострой. Подольско-Вокресенскую линию метро еще не начинали строить, и завтра не начнут точно. К тому же на это требуется 14 миллиардов гривен (включая стоимость достройки моста). Городская же электричка начала развиваться и будет развиваться в первую очередь благодаря скромным финансовым затратам. — А другие решения тро-

ешинской проблемы есть?

— Самое простое — продление трамвая до железной дороги. Только это мало что решит из-за необходимости пересадки. Троещине нужен транспорт, непосредственно вывозящий пассажиров на правый берег. Таким вариантом мог стать «трамвай-поезд» (tram-train). В Европе такие транспортные системы получают распространение (когда один и тот же вагон идет на разных участках по трамвайной линии и по железной дороге). Но 350-тысячную Троещину трамваем не вывезешь. Электричка же имеет пассажироместимость, соизмеримую с метро. Это, по сути, и есть метро на Троещину, которое можно построить в разумные сроки при ограниченном бюджете. Газета по Киевски даже сделала коллаж, как это будет примерно выглядеть, и поместила его в интернете.

А самое главное — это можно рассматривать как временное решение проблемы. Ведь Петровский железнодорожный мост однопутный и не может пропустить больше 10–12 поездов в час. Его все равно рано или поздно придется реконструировать. И сделав мост многопутным вместе с железной дорогой по нему можно пустить и поезда метро. И чтобы заменить на Бальзака электричку на поезд метро, достаточно будет просто стрелки перевести. Стандарт колеи электрички и метро одинаков. А если учесть, что в 1994 году я сам предлагал аналогичный проект. Метро по Петровскому мосту. И если бы его приняли метро на Троещину давно бы ходило.

Александр Лузан

