Автор: Admin2
17.09.2012 21:41

Хватит работать - пора отдыхать. Разработана пятилетняя программа "Индустрия отдыха".

Пятилетняя программа «Индустрия отдыха» должна привлечь бизнес не только в парки культуры и отдыха, но и в особо охраняемые природные территории (ООПТ) столицы. Для того чтобы заманить инвесторов, город готов выделить 60 млрд руб. на проведение коммуникаций и транспортные подъезды. Департамент природопользования и охраны окружающей среды г. Москвы планирует получить 120 млрд руб. от бизнеса на развитие зон отдыха в ООПТ. О том, на что пойдут эти деньги, «Маркеру» рассказал руководитель ДПиООС Антон Кульбачевский.

— Как будет строиться работа с инвесторами на особо охраняемых территориях?

— Для начала территории необходимо очистить от мусора, завалов деревьев, оставшихся после ледяного дождя, заняться благоустройством. Если мы закладываем бюджетные средства на развитие и благоустройство ООПТ, инвестор пойдет охотнее. Поэтому **городу для начала придется проложить необходимые коммуникации, организовать входные группы в парках, обустроить дорожки, сделать ландшафтный дизайн, а затем приглашать инвесторов.**

В перспективе за пять лет мы планируем привлечь 60 млрд руб. бюджетных средств и 120 млрд руб. инвестиционных. Это предварительная проработка по тем проектам, что уже есть. Привлекать собираемся не только российские, но и зарубежные компании. После согласования технического задания будут проводиться конкурсы на определение конкретного инвестора.

— По каким территориям уже есть конкретные планы?

— Программа затронет все особо охраняемые территории. Этот год для нас — год проектных решений. По каждой территории должно быть четкое зонирование: где должны быть только зеленые зоны, а где рекреационные, в которых мы и будем развивать индустрию отдыха. Конкретных планов и проектов уже много. Например, мы планируем разместить на ООПТ восемь досуговых комплексов, подобных тем, которые уже есть в ландшафтном заказнике «Теплый стан» и Битцевском лесу. Они пользуются спросом у москвичей, которые приходят сюда отдыхать, кататься на коньках.

— Проблемы с самостроем на особо охраняемых территориях уже решены?

— Факты самостроя есть, не отрицаю, мы с ними боремся, постоянно судимся с незаконными застройщиками. Уже приняты судебные решения по выводу 126 объектов с ООПТ. Это гаражные кооперативы, «ракушки»,
два ресторана,
бетонный завод и склады. «Речник» пока не трогаем: там разбирается федеральное правительство. Когда позиция определится, тогда и будем принимать участие. Торговые точки и рестораны — необходимая инфраструктура для отдыха горожан, мы намерены ее развивать, но все строительство будет некапитальным.

— Как будет решаться вопрос с утилизацией отходов, если строительство заводов в Москве запрещено?

— Очевидно, что мощности московских заводов не хватит на то, чтобы переработать мусор столицы. Лимит действующих полигонов практически исчерпан. Строить новые полигоны на территории области нельзя — жители против, к тому же находить свободные земельные участки все сложнее.

Мы будем разрабатывать новые логистические схемы вывоза мусора из города железнодорожным транспортом. Строительные отходы уже частично вывозятся поездами. Это себя экономически оправдывает. В центре города можно сделать пункт железнодорожной перегрузки, технологии уже есть. Деньги город готов выделять через программу по охране окружающей среды. Также сейчас совместно с Московской областью и близлежащими областями Центрального федерального округа разрабатыва ется концепция
по строительству на границе с областью
экотехнопарков

— земля там дешевле, и есть потребность в рабочих местах. Многие иностранные инвесторы заинтересовались этим проектом. Мэр дал задание провести международный конкурс. Что касается трех действующих мусоросжигательных заводов, то в перспективе 5–7 лет, пока мы не создадим новую мусороперерабатывающую отрасль, они закрыты не будут.

— Планируется ли увеличить экологические штрафы для предприятий?

— Конечно, необходимо избавляться от грязных производств, предъявлять жесткие требования к нарушителям. Но при этом нельзя душить бизнес, одними штрафами проблему не решить. Необходимо стимулировать предприятия, чтобы они модернизировали производство. Строить новые предприятия, уже по новым экологическим стандартам. Нужно, чтобы было достигнуто равновесие, чтобы бизнес развивался, но не в ущерб экологии.

— Какие меры вы намерены принять для снижения уровня загрязнения воздуха в столице?

— Сейчас на столичные предприятия приходится 10% загрязнений воздуха, а 90% — на автомобили. Новая транспортная концепция отчасти поможет снизить уровень загрязнения. Это касается прежде всего расширения транспортных магистралей и борьбы с пробками. Параллельно ведется работа по повышению качества моторного топлива, внедрению альтернативных источников. Количество автомобилей в Москве перевалило за 4 млн, а новый парк, соответствующий экологическим нормам, — пока всего 500 тыс. машин.

— Какова судьба законопроекта по стимулированию рынка гибридных автомобилей?

— На самом деле это была только идея, которую я предложил в своем блоге для обсуждения. Многие подумали, что уже готовятся изменения в законодательство, но хочу поправиться. Пока мы не вносили такой законопроект в план законодательных инициатив на текущий год. Скорее всего, он будет включен в план 2012 г. Сейчас нам есть чем заниматься: зеленые насаждения, закон о недрах, который до сих пор не

принят. Пока пытаемся понять, что является стимулом для рынка гибридных автомобилей: льготный кредит, льготные таможенные пошлины, низкий транспортный налог?

В конце года может быть принято распоряжение правительства или постановление, которое будет предшествовать закону. Соответствующие нормы законодательства надо будет включать либо в транспортный блок, либо в Налоговый кодекс, либо в закон об атмосферном воздухе. Например, многие крупные города запрещают въезд в центр города на автомобиле. Почему бы и нам этого не сделать? Конечно, для этого нужны новые перехватывающие парковки и доступный общественный экологический транспорт. То есть человек доезжает до въезда в центр на автомобиле, оставляет его на парковке и пересаживается на общественный транспорт. Разумеется те, кто живет в центре, не будут ограничены во въезде. Сейчас идет обсуждение, какой путь выбрать для решения проблемы.

источник