

ХИМКИНСКАЯ ПРАВДА ЖИВА

СЕНТЯБРЬ 2010 г. ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ WWW.ESMO.RU

продолжает дело искаленного журналиста
Михаила Бекетова

Центр Химкинского лесопарка — не единственный вариант прокладки платной автодороги Москва — Санкт-Петербург по Химкам, а само строительство дороги не единственный вариант решения транспортной проблемы. Задача Движения в защиту Химкинского леса не навязать выбор того или иного «единственно верного» решения. Нужно, чтобы выбранный вариант наносил минимальный ущерб как природе, так и жизни и здоровью жителей Химок и Москвы.

Альтернативы вырубке леса ЕСТЬ!

Против чего мы выступаем безоговорочно — так это против «продавливания» того или иного решения с использованием тактики подлогов, лжи и принуждения. К сожалению, администрация г. Химки пошла именно по этому пути. В СМИ и на сайте www.ecmo.ru описаны безобразия, которые творились в городе после поручения Президента РФ провести повторные общественные обсуждения проекта (см. также стр. 4). Очевидно, что нынешние власти Химок, Министерство транспорта РФ и Росавтодор не в состоянии встать «над схваткой». **Необходимы действительно честные и независимые слушания под руководством нейтрального и незаинтересованного органа.**

Есть ли возможность сохранить лес, не нанеся ущерба жителям и решить транспортную проблему? Ознакомьтесь с 5 известными вариантами прокладки магистрали.

Три варианта, рассмотренные проектировщиками в 2004 г.

Изначально существовало 3 варианта прокладки автомагистрали Москва — Санкт-Петербург. Один из них (№ 3) был выбран для реализации. Все три варианта на протяжении первых 3–4 км идут одинаково: в Москве — вдоль Октябрьской железной дороги (Северная рокада), в Химках, начиная от Бусиновской развязки, поворачивают к северу, охватывая кольцом зону высотной застройки мкр Левобережный. При этом трасса проходит по узкой лесополосе, отделяющей жилые дома от полигона ТБО — дымящей свалки мусора высотой с 20-этажный дом. Уничтожаются и остатки усадьбы купца Мамонтова

вместе с кладбищем, где он похоронен.

После пересечения с Каналом им. Москвы в районе пос. Старбеево трасса проходит практически вплотную к нескольким жилым домам, а затем входит в Химкинский лес рядом с родником Святого Георгия. При этом она пересекает территорию планируемой особо охраняемой природной территории (ООПТ) «Дубовая роща» — что приведет к гибели последней.

Три варианта разделяются на краю Химкинского лесопарка, напротив промзоны завода «Факел».

Вариант № 1 — сворачивает южнее, ближе к промзоне «Факела». Трасса огибает промзону по краю Химкинского леса и затем уходит по краю леса и другим промзонам к Октябрь-

ской железной дороге и существующему Ленинградскому шоссе в районе пересечения с Международным шоссе. Дальше дорога идет совместно с Ленинградским шоссе, а затем выходит с отдельный коридор в 1–2 км севернее. Может потребоваться снос порядка 30 одноэтажных сельских домов рядом с Ленинградским шоссе. Зажатые между железной дорогой и Ленинградским шоссе строения вряд ли являются наилучшим местом для жизни, и при условии справедливой компенсации необходимость их сноса нельзя считать серьезным недостатком.

Стоимость строительства по варианту № 1 — 1–27 млрд рублей в ценах 2004 г.

Оценка безопасности для природы (WWF) — 4 по 10-балльной шкале.

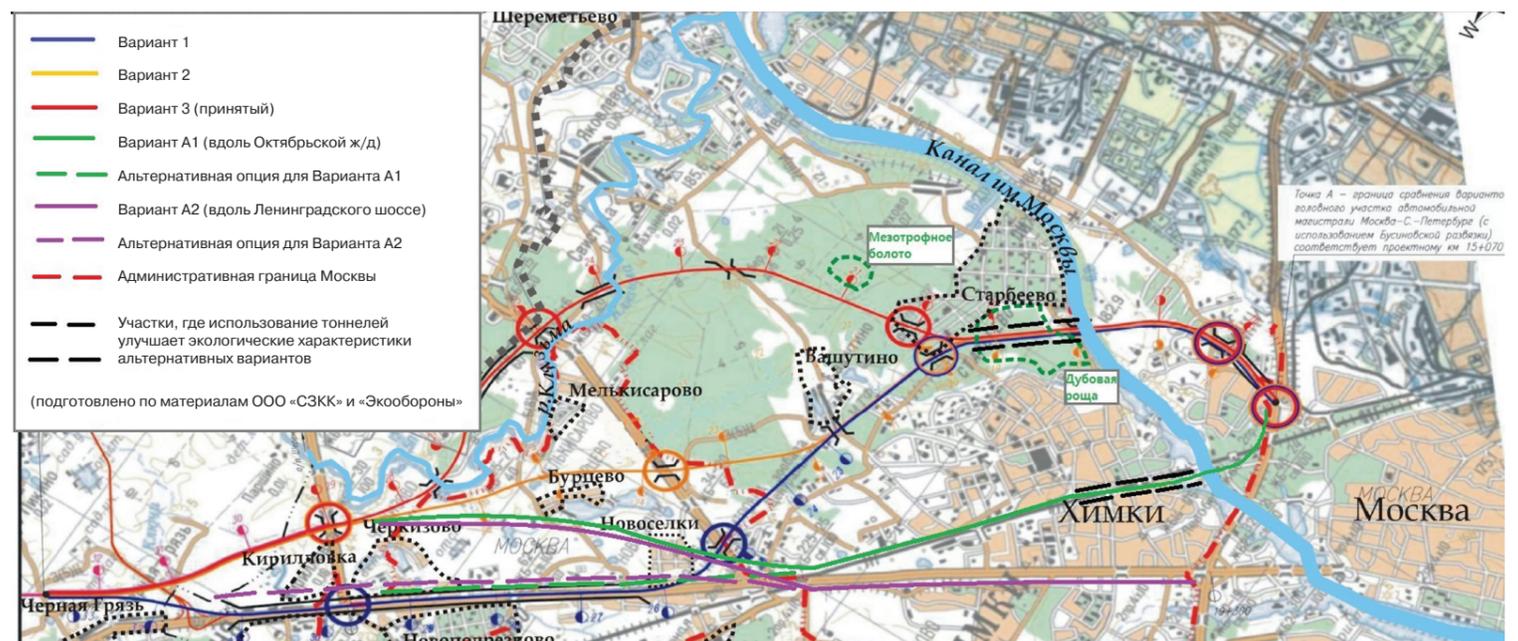
В ЭТОМ НОМЕРЕ:

- ✓ Правда об альтернативных вариантах прохождения трассы Москва — Санкт-Петербург по Химкам
- ✓ Мнение эксперта: Нужно не новую трассу строить, а расширять старую
- ✓ Пропагандистская кампания за вырубку Химкинского леса достигла апогея

!!! АКЦИЯ !!!



9 сентября, в четверг, в 15.00, в Москве у памятника Кириллу и Мефодию (м. «Китай-город», Славянская пл.), соберутся защитники Химкинского леса. Они передадут в Приемную Президента обращение о том, как на самом деле в Химках исполняется его поручение о «дополнительных обсуждениях» строительства трассы через Химкинский лес. Подробности на стр. 2 и 4. ПРИХОДИТЕ!!!



9 сентября, в четверг, в 15.00 в Москве у памятника Кириллу и Мефодию (м. «Китай-город», Славянская пл.), соберутся защитники Химкинского леса. Они передадут в Приемную Президента обращение о том, как на самом деле в Химках исполняется его поручение о «дополнительных обсуждениях» строительства трассы через Химкинский лес. ПРИХОДИТЕ!

Легко видеть, что все три варианта имеют ряд общих недостатков:

- серьезно ухудшают экологическую обстановку в мкр Левобережный, так как вместо лесополосы, отделяющей дома от полигона ТБО, появится еще один источник загрязнения — автотрасса;

- разрушают как минимум одну из планируемых ООПТ Химкинского леса — дубовую рощу с родником Святого Георгия;

- во всех трех вариантах дорога выходит на Бусиновскую развязку с МКАД. Пока не построено продолжение дороги в рамках Северной рокады в Москве, это пересечение будет представлять собой Т-образный перекресток, в который неизбежно «упрутся» машины, учитывая перегруженность МКАД (см. стр. 3, мнение эксперта Блинкина).

Плюс к этим недостаткам утвержденный вариант № 3 обладает еще следующими:

- абсолютно губителен для экосистемы Химкинского лесопарка;

- обладает наихудшими транспортными характеристиками — максимальная длина, скорость падает на 30 км/ч;

- наиболее «удобен» для захвата земель вдоль трассы под «объекты инфраструктуры», что приведет к полной гибели леса и сделает невозможным скоростное движение.

Предложения: отказаться от варианта № 3.

Если для реализации будут выбраны варианты № 1 или 2, то их настоятельно рекомендуется доработать:

- выполнить участок, пересекающий ООПТ «Дубовая роща», тоннелем (ориентировочная длина — от 300 до 600 м).

- максимально удалить участок дороги, проходящий мимо мкр Левобережный, от жилых домов в сторону полигона ТБО (с частичной рекультивацией последнего);

- минимизировать ущерб лесопарковым землям за счет использования промзон.

Альтернативные варианты, предлагаемые общественностью и независимыми экспертами

Все варианты, рассматривавшиеся в 2004 г., имеют множество недостатков, общественностью и независимыми экспертами были предложены дополнительные альтернативы:

Вариант А1 — прокладка через Химки вдоль Октябрьской железной дороги

Базируется на планах продолжения новой трассы Москва — Санкт-Петербург на территории Москвы (участок 0—15 км), в рамках Северной

рокады. В Москве для прокладки трассы планируется использовать зону отчуждения вдоль Октябрьской железной дороги. Это позволяет про-



Защитники Химкинского леса останавливают вырубку, июль 2010 г.

кладывать дорогу практически по прямой в условиях плотной городской застройки, не прибегая к вырубке зеленых зон и переселению жителей. Поскольку новая трасса на территории области является, по сути, продолжением Северной рокады, непонятно, почему аналогичный вариант на территории Химок не был изначально рассмотрен проектировщиками.

Согласно данному варианту, трасса после пересече-

ния с МКАД не отклоняется к северу (как предусмотрено вариантами № 1—3), но продолжает следовать по прямой в коридоре Октябрьской железной дороги.

На этом отрезке происходит сближение трассы с жилыми домами на участке длиной не более 1 км. При этом нет необходимости сноса жилых домов. Далее трасса оказывается в сплошной протяженной промзоне, практически до самого выхода за пределы Химок. На выходе за пределы Химок (в районе Международного шоссе) трасса по этому варианту может быть дальше проложена:

- вдоль железной дороги;
- аналогично варианту № 1, сначала вдоль магистрали М10, потом — в отдельном коридоре;
- аналогично варианту № 2, через Молжаниново.

«обстройки» объектами инфраструктуры;

- умеренное влияние на жителей, поскольку участок сближения с жилыми домами невелик (около 1 км) и в отличие от вариантов № 1—3 рядом нет дополнительного источника загрязнений, соразмерного с полигоном ТБО.

К недостаткам можно отнести:

- как и по вариантам № 1—3, эффективность участка будет определяться тем, удастся ли в ближайшем будущем построить Северную рокаду по территории Москвы;

- имеющееся (хотя и ограниченное) сближение с жилыми кварталами;

- на Левом берегу трасса задевает край зеленой зоны рядом с железной дорогой

Предложения: В случае строительства дороги по этому варианту *проложить тоннель на участке сближения с зонами жилой застройки* (в пределах 1 км) в Старых Химках.

Вариант А2 — Расширение существующего Ленинградского шоссе

Предложен научным руководителем НИИ транспорта и дорожного хозяйства М. Блинкиным (см. стр. 3). Базируется на идее расширения существующего Ленинградского шоссе

основаниях размещены на землях, изначально зарезервированных для расширения Ленинградки. Отчуждение их части не привело бы к столь негативным последствиям, как строительство трассы через лесопарк. В случае прокладки трассы эстакадой возможность использования земель под трассой в качестве парковок будет сохранена.

Сноса жилых домов в Химках при реализации такого варианта не потребуется. После выхода из города в районе пересечения с Международным шоссе новая трасса может продолжить следование вдоль существующей дороги либо свернуть в Молжаниново (аналогично варианту № 2).

Длина трассы здесь существенно меньше, чем по варианту № 3, а значит, вряд ли ее стоимость окажется больше. Оценить компенсацию ущерба для торговых центров затруднительно, но надо учитывать, что большинство таких зданий являются быстровозводимыми, уже отслужившими порядка 10—15 лет — значительную часть расчетного срока службы.

Оценка безопасности для природы (WWF) — 10 по 10-балльной шкале.

Достоинства варианта:

- поскольку Ленинградское шоссе на территории Москвы уже расширено, эффективность нового участка не зависит от строительства Северной рокады;

- ущерб для природной среды практически отсутствует;

- трасса прямая, что позволяет выдерживать необходимые скоростные характеристики;

- не нужно сносить жилые дома.

Недостатки варианта:

- относительная сложность строительства (хотя она не выше, чем для уже выполненного расширения Ленинградского шоссе на территории Москвы);

- необходимость урегулирования разногласий с владельцами торговых центров;

- транспортный поток проходит в относительной близости от жилых домов, хотя расширение дороги в сторону торговых центров приведет к его удалению от жилой зоны.

Кроме того, ликвидация пробок в месте перехода «широкого шоссе» из Москвы в «узкое шоссе» в области, неизбежных при реализации любого другого варианта, компенсирует вредное влияние магистрали.

Предложения: Вариант представляется подходящим для реализации. Идеально его использование в сочетании с организацией альтернативного общественного экологически чистого транспорта (метро, трамвай, монорельс) от Москвы до Химок.



Молодые люди из организации «Местные» (некий аналог «Наших» в Московской области) принесли такой плакат на общественные слушания по строительству трассы Москва — Санкт-Петербург 2 сентября

сы в Химкинском лесу и так же дружно осудили Евгению Чирикову и других защитников леса... Которые на самом деле никакие не защитники леса, а... корыстные приезжие наймиты — по разным данным: 1. Елены Батуриной; 2. анонимных наркобаронов, незаконно построивших коттеджи в лесу; 3. фирмы, строящей тоннели; 4. Маргарет Тэтчер и Джорджа Сороса...

Длина трассы в этом случае будет на несколько километров меньше, чем по варианту № 3, и вряд ли ее она окажется дорожее, даже с учетом более сложных технических решений.

Оценка безопасности для природы (WWF) — 8 по 10-балльной шкале.

У варианта есть много достоинств:

- незначительный ущерб для природы;
- хорошие технические характеристики — максимально прямая форма, невозможность

2 сентября в ДК «Родина» состоялись «публичные слушания» по строительству трассы Москва — Санкт-Петербург, о которых никто в городе не знал. Объявлений о них не было вплоть до вечера 1 сентября ни в газетах, ни на телевидении, ни в Интернете. Однако зал был заполнен... специально свезенными сюда людьми на автобусах.

Вот достоверная информация от жительницы Химок: «Вчера собрали в ДК «Родина» из всех учреждений (школ, детских садов, больниц и т. д.) по 5 человек на поддержку «вырубки леса» на так называемые «общественные слушания». Людям не сказали, куда они едут. Больше трех часов промывали народу мозги. Все это вчера показали по «Первому каналу».

Выступающие — в значительной части чиновники городской администрации — дружно поддержали строительство трассы

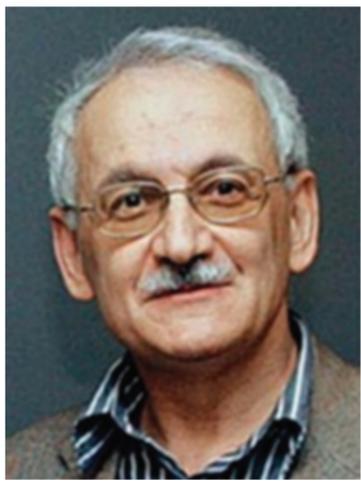
в Химкинском лесу и так же дружно осудили Евгению Чирикову и других защитников леса... Которые на самом деле никакие не защитники леса, а... корыстные приезжие наймиты — по разным данным: 1. Елены Батуриной; 2. анонимных наркобаронов, незаконно построивших коттеджи в лесу; 3. фирмы, строящей тоннели; 4. Маргарет Тэтчер и Джорджа Сороса...

в Химкинском лесу и так же дружно осудили Евгению Чирикову и других защитников леса... Которые на самом деле никакие не защитники леса, а... корыстные приезжие наймиты — по разным данным: 1. Елены Батуриной; 2. анонимных наркобаронов, незаконно построивших коттеджи в лесу; 3. фирмы, строящей тоннели; 4. Маргарет Тэтчер и Джорджа Сороса...

в Химкинском лесу и так же дружно осудили Евгению Чирикову и других защитников леса... Которые на самом деле никакие не защитники леса, а... корыстные приезжие наймиты — по разным данным: 1. Елены Батуриной; 2. анонимных наркобаронов, незаконно построивших коттеджи в лесу; 3. фирмы, строящей тоннели; 4. Маргарет Тэтчер и Джорджа Сороса...

в Химкинском лесу и так же дружно осудили Евгению Чирикову и других защитников леса... Которые на самом деле никакие не защитники леса, а... корыстные приезжие наймиты — по разным данным: 1. Елены Батуриной; 2. анонимных наркобаронов, незаконно построивших коттеджи в лесу; 3. фирмы, строящей тоннели; 4. Маргарет Тэтчер и Джорджа Сороса...

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА: НЕОБХОДИМО НЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ДОРОГИ, А РЕКОНСТРУКЦИЯ ЛЕНИНГРАДСКОГО ШОССЕ



17 августа 2010 г. интернет-портал Полит.Ру взял интервью у научного руководителя НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаил Блинкина. Эксперт считает, что прокладка трассы Москва – Санкт-Петербург по Химкинскому лесу нецелесообразна: новая дорога неизбежно «упрется» в МКАД и намертво встанет в пробке. По мнению Блинкина, намного дешевле, быстрее и разумнее продолжит московский проект «Большая Ленинградка» за пределами Москвы...

Михаил Блинкин: Платная дорога Москва – Санкт-Петербург ВЕДЕТ «В НИКУДА»

— Давайте по порядку. Я немножко знаком с людьми, которые называют себя защитниками Химкинского леса, и отношусь к ним с большой симпатией. На митинги я не хожу в силу возраста и неверия в эффективность такого рода деятельности. Но как человек, который долго-долго, много десятилетий уже занимается транспортными дорогами, я вообще не могу понять, чего там строить. Даже вне зависимости от того, как мы строим — через лес или более разумным путем.

Этот кусочек от Бусиновской развязки и до 58-го километра, головной участок, который мы сейчас начали строить, опирается пока в никуда, потому что Бусиновская развязка по Генплану развития Москвы 25-го года должна продолжиться Северной рокадой в сторону Ногинска. Северная рокада не то что не построена, а вообще непонятно, когда ее построят. Я не понимаю, зачем упирать многополосную, скоростную, мощнейшую дорогу в Т-образный перекресток. Туда можно поехать по МКАДу либо налево, либо направо, на запад или на восток, а прямо пока ехать некуда. Пока не будет прямого движения, этот участок в транспортном смысле выглядит фантастически. Зачем мы его строим? **Пять скоростных полос упираются в перегруженную МКАД и становятся в пробки. Какая разница, в какую сторону они ехали, какая разница, с какой они скоростью ехали — 150 километров в час или 15 километров в час? Они все равно будут стоять в пробке.**

У проектировщиков были разные планы. План прохождения трассы через Химкинский лес основан на чрезвычайном, я бы сказал, игривом, если не сказать, жульническом экономическом расчете. Выкуп земли, отселение и переселение людей считалось по рыночным ценам, сложившимся в Подмосковье, что правильно. А вырубка 144 гектаров Химкинского леса считалась по условным кадастровым оценкам, которые существуют для взаиморасчетов между Министерством транспорта, которое платит за высвобождение земли, перевод из лесного фонда в земли транспортные, и Рослесхозом, который эти деньги получает на счет по учету лесного дохода. Сравнить рыночные цены с условными взаиморасчетами двух федеральных ведомств — это просто откровенное жульничество.

Химкинский лес должен быть оценен хоть по сколько-нибудь справедливым экологическим оценкам, то есть с учетом федеральных экстерналий, ведь эти подмосковные леса и водно-болотные угодья — это некоторый рубеж, который спасает Москву просто от экологических катастроф. Если кому-то это не было понятно в силу плохого образования, то за последний месяц даже идиоты, наверное, выучили, что Москва, с точки зрения задымления и качества воздуха, абсолютно не защищена. Вырубать леса в ближнем Подмосковье... формально можно все оценить в деньгах, да, но там должны быть очень суровые деньги.

Гектар леса в ближнем Подмосковье должен стоить бешеных денег, потому что **каждый ликвидированный гектар для самых благих нужд — это абсолютно реальное увеличение смертности в городе Москве**, что и показал последний месяц. В расчетах это не было учтено абсолютно. И это откровенное жульничество...

— Но ведь трасса Москва — Санкт-Петербург нужна?
— Существует совершенно замечательная дорога, построенная господином Лужковым, это главный уча-

сток Москва — Санкт-Петербург в пределах Москвы. Условно скажем, от площади Белорусского вокзала до МКАД. Широкая, многополосная трасса, на нее огромные деньги потрачены, сделана она блестяще. Она упирается в узкие Химки. В Химках 6 полос, слева стоят жилые дома, справа стоят торговые центры, построенные в самое последнее время. Дальше — трудный участок Ленинградки. В Химках совсем плохо, но уже за Клином совсем свободно.

Для того чтобы решить первоочередную транспортную задачу, **надо было любыми средствами расширить главный участок федеральной трассы М10, в том числе, посредством сноса части этой торговой недвижимости.**

Экологи из Всемирного фонда дикой природы и большинство жителей г. Химки считают наиболее приемлемым именно такой вариант решения транспортной проблемы — расширение коридора Ленинградского шоссе (возможно — с созданием дополнительных платных полос). Это уже с блеском сделано на территории Москвы. Зачем же было вкладывать столько денег и сил в проект «Большой Ленинградки», если она упирается «узкое горлышко» Химок? Логично продолжить его и за МКАД.

Очень важно и то, что в этом случае не пострадает не только Химкинский лес, но и лесные угодья Солнечногорского и Клинского районов Московской области, Тверской, Новгородской, Ленинградской областей. Об этом нет такого шума в прессе, но ведь и многие тысячи гектаров «зеленых легких» далеко за пределами Химок «приговорены» в связи с предстоящим строительством дороги и прилегающей «инфраструктуры».

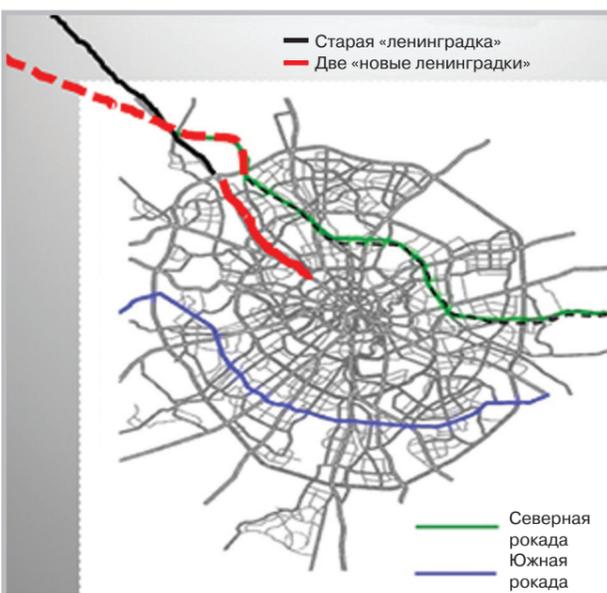


Рис. 1. Одна «новая Ленинградка» (уже построенная по территории Москвы) упирается в бутылочное горлышко г. Химки, другая (планируемая по территории Химкинского леса) — в виртуальную «Северную рокаду»: «тоннель» били с двух сторон, но смычки не получилось...

И транспортная задача на ближайшие годы была бы решена очень здорово и гораздо дешевле, чем строить новую дорогу. Идея, строить в Москве дорогу, которая упирается в никуда, потому что вроде никто не собирается расширять старый участок М10, и в Подмосковье строить дорогу, которая упирается в никуда, потому что в Москве она не продолжается пока ничем (Северную рокаду мы еще не построили и непонятно, когда построим) — это полное отсутствие транспортно-планирования на государственном уровне.

— Почему нельзя было сделать как надо?
— Потому что вместо транспортного планирования у нас есть совокупность местнических, коммерческих, амбициозных и всяких других задач. **Целостного транспортного планирования** на уровне московской

конгломерации или на уровне всей части Российской Федерации, на уровне всей территории Российской Федерации, я на сегодняшний день в России просто не наблюдаю. Это очень печальный, это очень тревожный факт.

Мы со свистом и со скандалом с общественностью строим дорогу в Подмосковье, но она приходит не в широченную дорогу, сделанную в Москве, а туда, где дорогу еще только предстоит построить. А после мы говорим про то, что нужна новая дорога на Санкт-Петербург. Теоретически нужна. Но есть неотложные задачи на сегодня. Пробки стоят — вот это задачи неотложные, задачи стратегические.

Под демагогический разговор, когда люди совершенно не понимают ни географии, ни трассирования дорог, мы строим эту дорогу. А за счет чего станет лучше, если 5 полос скоростных упрется в Т-образный перекресток с МКАДом? Начальники говорят чушь либо по неведению, либо желая кого-то обмануть...

— Когда должна появиться Северная рокада?
— Северная рокада стоит в Генплане до 2015-го года. Но с учетом реалий, того, как сейчас все строится, до 15-го года хорошо бы закончить те стройки, где Москву уже разрыли, потому что нельзя остановиться. Начатые стройки в Москве надо завершить, потому что там уже и техника подтянута, и территория разрыта и т. д. По Северной рокаде серьезных работ еще не ведется. Нет, рано или поздно ее построят. Вопрос, как будет с деньгами, как будет с другими стройками в Москве, а их довольно много. Каждая имеет свой приоритет и своих лоббистов.

Химки задыхаются в этих заторах — это чистая правда. Но там, правда, **какие-то инопланетяне резервную зону главной федеральной дороги М10 продали под коммерческую застройку.** Кто это сделал, кто и как подписывал документы, — я представления не имею. Инопланетяне, не иначе. А отселение жителей в Химках и так происходит. Дома сносят, только освобождают их не для дорожного строительства, а для строительства 4-этажного коммерческого корпуса на продажу...

Каждый шаг чиновников, отвечающих за эту ситуацию, — совершенное вранье. Я уж не говорю про вещи, которые меня уже веселят даже, когда главным спикером защиты проекта объявляется некий мужичок — начальник ФГУ «Дороги России», который вообще в дорожном мире не известен. **Откуда-то взяли чиновника общего профиля и назначили дорожником, главным представителем заказчика по этому проекту.** Что это, солидный человек в дорожном деле, который говорит: я это придумал, я это отстаиваю, потому что у меня такие вот аргументы? Нет. А с него взятки гладки. Потом его переведут на банное дело, или парфюмерное, или еще куда-нибудь.

А если не будут подписывать...

31 августа «Молодая гвардия «Единой России» передала в Администрацию Президента 14 тысяч подписей в поддержку продолжения строительства платной трассы Москва – Санкт-Петербург по принятому Правительством маршруту (то есть через Химкинский лес). Как же были собраны эти подписи? Приводим рассказы жителей г.о. Химки от 27–30 августа.

Работница образовательного учреждения:

«Сегодня (27 августа) руководителям образовательных учреждений г. Химки были розданы списки для сбора подписей за продолжение строительства дороги Москва – Санкт-Петербург, которые необходимо передать в Управление образования завтра (28 августа) до 12.00. Думаю, что здесь задействованы все муниципальные учреждения... Таким образом, в очередной раз используется административное давление. Непредоставление списков грозит увольнением руководителей учреждений... Как защитить не только лес, но и людей, которые за свои убеждения могут лишиться работы?!»

Житель садового товарищества «Восход» (пос. Вашутино):

«Сегодня (29 августа) поехали в Вашутино... около 13:00, проезжая остановку рядом с поселком «Исток-2» в Вашутино, увидели на остановке скопление людей, и мы вышли к ним из автобуса. Все были возбуждены, на киоске висел план, на котором маркером было нарисован «план трассы», проходящей по поселку. На мой вопрос к «активистам» в некоторых мне показались знакомые лица... (Возможно, из администрации Химок, всего я насчитал 6 подозрительных), которые объясняли, что это и есть альтернативный план, и если он осуществится, то у людей отнимут (выкупят по кадастровой стоимости) участки земли, и трасса пройдет по Вашутино и по заводу «Факел».

На мой вопрос о том, кто принял данный план, ответили, что Правительство РФ «по инициативе Чириковой» (!), я сказал, что это ложь, поскольку документы не принимают с нарисованными маркером планами, и такого документа нет! Естественно, подписи предлагали ставить под известным листом, на котором было написано за проведение трассы Москва – Санкт-Петербург по согласованному ранее маршруту. Люди уже находились в ярости от «действий Чириковой и лесозащитников» и подписывались.

Мы старались возражать, что данное подписание манипулирование, так как люди подписываются не «за защиту деревни Вашутино», а «за проложение трассы по лесу». На меня пытались давить, один «ак-

тивист» сказал, чтобы я уходил, или меня вынесут. Но я прямо спросил у него: «Вы мне угрожаете?» «Активист» удалился...

Сам «активист» не может отвечать на конкретные вопросы и действует как-то туповато.

Нескольких граждан удалось убедить, некоторые подписались, сделав пометку: «За сохранение деревни Вашутино и Химкинского леса». Но большинство граждан (человек 20) подписались...

В скором «активисты» уехали. Жена говорит, что мы им все-таки помешали.

В нашем огородном товариществе «Восход» «активистов» ждали к 14:00, но, видимо, из-за дождя они не приехали... дороги-то у нас нормальной нет... каша.

Главный вывод: люди подписываются, защищая свою собственность, зная, что у нас в стране их праву грош цена, администрация спекулирует незнанием людей, а потому эти подписи не выражают ничьей воли, кроме воли власти сфабриковать общественное мнение».

Жительница Вашутино:

«...Даже сегодня, несмотря на воскресенье (29 августа), в Клязьминской администрации кипит какая-то работа... Все руководство у руля. (Как добавить дополнительно день на оформление документов на наследство или просто прием местного населения – так этого просто не может быть!) Дети (им уже по 20 лет) нашей местной администрации, естественно, голосуют и кричат на всех перекрестках: «За трассу через лес!» Я неоднократно в мягкой степени ругалась с ними, а именно – выговорила, что этот лес для них действительно ничего не значит, так как они все приезжие из других регионов... И их детство не проходило в НАШЕМ лесу на лыжах и на санках, они не знают, где грибные места и цветочные поляны, они не видели в НАШЕМ лесу зайцев, лосей, лис и кабанов, да и на НАШИ дубы им попросту плевать. Видели бы вы, какое было выражение лица... Нет, отношения мы не потеряли, но я дала четко понять свою позицию. Так вот, когда приостановили вырубку, я грубо посмеялась над этими детишками, сказав, что добро побеждает зло... А вчера один из этих друзей сказал: «Ну что, добились защиты леса, вчера в Химках

было какое-то собрание, и благодаря вам, защитникам леса, пострадают невинные жители Вашутино, так как снесут 71 дом». Откуда у них такая подробная информация? Вероятно, с самим Медведевым общались?! Хотя он и сам еще только дал распоряжение на рассмотрение и сам не знает, как пойдет трасса. Вот она – наглядная ПРОВОКАЦИЯ.

P.S. Так, к слову, в нашей местной администрации – все приезжие. Им по барабану лес, главное – только деньги от продажи любого клочка земли. Их не держат корни, не понравится – переедут на другую «Родину».

Жительница г. Химки:

«Сегодня на работе нас заставляли подписывать обращение к властям, что я и другие в том числе ЗА постройку трассы Москва – Санкт-Петербург через Химкинский лес. Нам сказали, что это делают во всех организациях г. Химки под давлением начальства. Я подписывать отказалась. Что это за бред».

Жительница Сходни:

«Сегодня (28 августа) и в Сходне на станции муниципальные работники (библиотек и т. п.) собирали подписи за трассу в Химкинском лесу. Мотивировали жителей тем, что иначе трасса пройдет по Сходне, и будут снесены дома. После работы поджидали на платформе в час-пик людей, едущих с работы, чтобы «окупить» много народу».

У нас есть многочисленные свидетельства давления на мелких предпринимателей (которым обещали «кошмарить бизнес»), бюджетников, работников заводов «Энергомаш» и «Факел», членов общественных организаций и т.д. с тем, чтобы они собирали подписи за вырубку Химкинского леса. Жителям разных районов города говорят, что если трасса будет построена в обход леса, то она пройдет именно под их окнами или будут снесены именно их садовые участки. При этом никакого альтернативного маршрута трассы никто не утверждал, а всего их пять, включая расширение коридора Ленинградского шоссе, которое грозит лишь небольшим «притеснением» для незаконно построенных вдоль дороги торговых центров.

Таким образом, эти 14 тысяч подписей – повод не продолжить реализацию проекта, а завести уголовное дело на тех, кто инициировал подобную «поддержку» лоббистам трассы. Ведь сбор подписей среди жителей г. Химки осуществлялся либо путем шантажа и угроз, либо обманом.

Альтернативные варианты трассы Москва – Питер: вопрос – ответ

1. За какой вариант прокладки трассы защитники Химкинского леса?

Мы поддерживаем любой вариант прокладки трассы, который позволяет снизить ущерб для окружающей среды. К сожалению, выбранный на сегодня вариант прокладки трассы наносит ей максимальный ущерб. Трасса разрезает на две части Химкинский лесопарк, что, по мнению экспертов, приведет к его гибели. При этом под дорогу отводится лесополоса, которая сегодня хоть как-то защищает жителей 20-этажных домов мкр Левобережный от влияния полигона ТБО.

2. Что защищают экологи: лес или людей?

Такая постановка вопроса бессмысленна. Кислород, потребляемый людьми, производится деревьями. Лес является местом активного отдыха, он очищает воздух от загрязнений. По данным медицинского журнала Lancet, существует четкая зависимость между здоровьем городского населения и сохранностью зеленых зон вокруг города. Причем разрушение лесопарков сказывается в первую очередь на наименее социально защищенных слоях населения, у которых нет возможности регулярно отдыхать на дорогостоящих курортах. Поэтому, защищая лес, мы защищаем людей.

3. Правда ли, что существует только два варианта прокладки трассы: через лес или через город?

Нет. Всего известно не менее пяти различных вариантов прокладки трассы. Три из них затрагивают территорию Химкинского лесопарка, два – проходят через Химки (вдоль Октябрьской железной дороги и вдоль Ленинградского шоссе со стороны торговых центров). В настоящее время выбран вариант № 3, который затрагивает территорию лесопарка в

максимальной степени и проходит под окнами мкр Левобережный, уничтожая лесополосу перед мусорным полигоном.

4. Является ли выбранный вариант прокладки трассы оптимальным по технико-экономическим характеристикам?

Нет. Длина трассы по выбранному варианту № 3 максимальна, а сложная форма петли по лесу приводит к снижению плановой скорости на 30 км/ч. По данным концессионера проекта, стоимость этого варианта выше, чем, например, у варианта № 2 (через Молжаниново), причем ущерб лесному хозяйству при этом не учитывался.

5. Правда ли, что прокладка трассы через лесопарк по варианту № 3 улучшит экологическую ситуацию в Химках по сравнению с другими вариантами?

Нет. Точно так же, как по вариантам № 1 и 2, трасса проходит мимо многоэтажных жилых домов мкр Левобережный, затем пересекает Канал им. Москвы, проходит через дубраву и дальше идет недалеко от края леса мимо районов жилой застройки. Трасса сворачивает в глубь леса только напротив промзоны завода «Факел», что никак не снижает уровень загрязнения воздуха и шума в жилых кварталах. Зато фактическое уничтожение Химкинского лесопарка отрицательно скажется на экологической ситуации не только в Химках, но и в Москве.

6. Почему был выбран вариант № 3?

По мнению международной организации по борьбе с коррупцией Transparency International, выбор варианта № 3 имеет коррупционные мотивы. Интересы нынешнего министра транспорта И. Левитина (который одновременно является председателем совета дирек-

торов аэропорта Шереметьево) требуют приближения трассы к землям аэропорта – пусть даже в ущерб ее транзитным характеристикам. А власти Химок и Московской области заинтересованы в захвате лесных земель по обе стороны от трассы под коммерческую застройку, для чего вариант № 3 подходит идеально. Химкинский лесопарк на картах правительства Московской области до сих пор обозначен как «зона концентрации градостроительной активности».

7. Предусматривают ли альтернативные варианты снос жилых домов в городе Химки?

Нет. Ни один из альтернативных вариантов не предусматривает снос многоэтажных жилых домов в Химках. Максимальный снос домов планировался по варианту № 1, но здесь шла о нескольких десятках сельских домов за пределами Химок, вдоль существующего Ленинградского шоссе.

8. Каким образом можно проложить трассу вдоль Октябрьской железной дороги, не разрушая жилые дома и Парк им. Толстого?

Большая часть территории Химок, примыкающей к Октябрьской железной дороге, – протяженная промзона. Проблема возникает лишь на небольшом участке от Канала им. Москвы до конца зоны жилой застройки (в районе автомобильного моста через железную дорогу). Для прокладки трассы планируется использовать земли на противоположной от Парка им. Толстого стороне железной дороги, где на берегу Канала им. Москвы находится небольшая промзона и строительный рынок. Участок сближения с жилыми кварталами составляет всего несколько сотен метров в длину. Это расстояние легко проходит тоннелем.

9. Можно ли расширить Ленинградское шоссе без сноса жилых домов?

Да, поскольку с южной стороны от шоссе находятся территории торговых центров, в первую очередь парковочные зоны. Их использование для прокладки магистрали возможно, причем парковки могут использоваться по назначению в случае строительства над ними эстакады. Даже если потребуются снос части торговых площадей, это меньшая потеря для города, чем Химкинский лесопарк.

10. Решит ли строительство трассы по запланированному варианту проблему транспортного сообщения с Москвой?

Нет, поскольку трассу планируется строить только до Бусиновской развязки. Продолжение дороги на территорию Москвы на ближайшее время не запланировано, а без него Бусиновская развязка превратится в Т-образный перекресток нового шоссе с МКАД. Пробки на МКАД и новом шоссе станут постоянным явлением, причем мкр Левобережный будет окружен пробкой с двух сторон. Проблема решается только расширением Ленинградского шоссе от МКАД и далее через Химки – поскольку расширение шоссе на территории Москвы уже завершается, будет сразу построена единая скоростная магистраль в этом направлении.

11. Правда ли, что нужно продолжать строительство по варианту № 3, поскольку просека в лесу уже прорублена?

Нет. Во-первых, ширина большей части просеки пока от 30 до 50 м (планировалось в 2–3 раза больше). Во-вторых, по оценкам Greenpeace и WWF, лес способен быстро восстановиться, если его разрушение будет остановлено. Экологи готовы принять участие в лесовосстановительных работах, как только будет принято решение о выборе альтернативного варианта.