

Из федеральной программы

«Создание в московском регионе современной интермодальной транспортной и логистической системы Московской транспортной узла, интегрированной в сеть международных транспортных коридоров. Обеспечение коренного улучшения транспортного обслуживания в московском регионе, снятие перегрузки с сети магистральных дорог, разгрузка радиальных выходов из г. Москвы и уличной сети города от движения большого грузового и транзитного транспорта. Удовлетворение спроса на услуги логистических комплексов за счет создания 3 млн. кв. м складских площадей категорий А и Б.

Формирование условий для создания в придорожной зоне объектов производственного, инновационно-технического, жилищного, культурно-развлекательного и сервисного назначения...
Формирование нового «пояса занятости» в Подмоскovie емкостью до 450 тыс. новых рабочих мест. Снижение отрицательного воздействия автотранспорта на окружающую среду»...

Мнение эксперта

Заявленные проектные характеристики ЦКАД (522 км в 4-6 полос движения) означают, что строительная цена дороги не может составлять менее 20-25 млрд. долларов, что примерно в 1,2-1,5 раза превышает суммарные годовые затраты бюджетной системы РФ на все дорожное хозяйство страны.

Принятие инвестиционного решения столь значительного масштаба означает, что федеральная власть: 1. Декларирует на обозримую перспективу отказ от сооружения стандартной для всех больших стран мира сети скоростных автомобильных магистралей между регионами страны.

2. Воспроизводит в федеральных масштабах радиально-кольцевую структуру московского типа, асбсолютно тупиковую с позиций обслуживания мощных транспортных потоков.

Кроме того, в рамках доступной информации по землеотводам и планам коммерческого освоения земель, прилегающих к ЦКАД, можно сделать вывод о том, что шаг между точками доступа будет здесь в среднем меньше стандартов, принятых для скоростных платных магистралей. Это обстоятельство делает крайне сомнительными перспективы использования ЦКАД в указанном качестве.

Разумной альтернативой предлагаемому ныне решению представляется следующий комплекс мер развития национальной транспортной сети:

1. На федеральном уровне: поэтапное, рассчитанное на многие годы развитие сети скоростных автомобильных магистралей между административными центрами Европейской части РФ, а также формирование грузовых логистических центров за пределами Московской области, на рубеже Москва – Владимир – Рязань – Тула – Калуга.

2. На уровне Московской области: развитие и реконструкция первой и второй «бетонки», как правило, в пределах фактических полос отвода.

М.Я. Блинкин

Обращение к Президенту

Господин Президент!

Доводим до Вашего сведения, что над лесами и лесопарками Московской области нависла угроза их уничтожения путем реализации принятой 8 лет назад программы модернизации транспортной системы России. Дело в том, что размещение создаваемых по этой программе в Московской области магистралей, включая, прежде всего, Центральную кольцевую автодорогу (ЦКАД), предусмотрено таким образом, что будут уничтожены десятки тысяч гектар защитного леса, в том числе, категории «лесопарковая зона».

Из Схемы территориального планирования Московской области следует, что «зонами концентрации градостроительной активности» будут частично или полностью уничтожены лесопарковые зоны Лобненского, Учинского, Пироговского, Химкинского, Подушкинского, Томилинского, Бутковского, Видновского, Богдановского, Горенского, Кучинского, Салтыковского участковых лесничеств. Роль планируемых магистралей в этом уничтожении самая непосредственная: трассы для них выработаны по лесным территориям (почти 40% протяженнос-

ти), а вдоль этих трасс размещаются и указанные «зоны концентрации». Запланированная деятельность незаконна и нарушает права граждан, создавая угрозу их жизни и здоровью.

Она незаконна потому, что в защитных лесах запрещена деятельность, несовместимая с их целевым назначением и полезными функциями. А в лесопарковых зонах, вдобавок, впрямую запрещена капитальное строительство (ст. 102, 105 Лесного кодекса РФ). Капитальные вложения в объекты, создание которых не соответствует законодательству, запрещены ст. 3 Федерального закона «Об инвестиционной деятельности Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений». Но работы начались, а значит, нарушается еще и этот закон...

Права граждан – конституционное право на благоприятную окружающую среду, а значит, и на охрану здоровья – нарушаются потому, что появление на месте преобладающих вдоль ЦКАД аграрно-лесных ландшафтов почти сплошной, более чем 500-километровой кольцевой полосы из застроенных территорий приведет к необратимым для природы последствиям, угрозам образования

фотохимического смога и техногенного загрязнения водохранилищ до опасных для жизни и здоровья населения Московского региона пределов. При этом, для лишенных лесопарковой защиты жителей Балашихи, Реутова, Железнодорожного, Дзержинского, Лыткарино, Видного, Долгопрудного, Внуково, Одинцово, Химок, Мытищ и Лобни продекларированное назначение данного проекта – «Снижение отрицательного воздействия автотранспорта на окружающую среду» – будет звучать просто как издевательство...

Мы просим Вас обеспечить действие Конституции РФ и остановить реализацию этого противоправного проекта. Проект ЦКАД в его нынешнем виде нуждается в проверке на наличие коррупционной составляющей, поскольку под маской общественного интереса в нем явно протупают интересы тех, кто допущен к дележу подмосковных земельных ресурсов и распоряжению бюджетными средствами.

Мы просим Вас предложить разработчикам изменить схему размещения ЦКАД и других проектных автомагистралей, обеспечить участие в этой работе независимых экспертов и общественности.

Краткая история о том, как под строительство трасс были изуродованы Лесной и Земельный кодексы, и о том, какую защиту прав можно получить в наших судах

В 2007 году, когда утверждалась Схема территориального планирования Московской области, карта территорий концентрации градостроительной активности впрямую нарушала Лесной кодекс РФ, запрещавший капитальное строительство в защитных лесах тех его категорий, которые и составляли большую часть планируемых под застройку. В частности, ныне скандально известный проект платной скоростной автомагистрали «Москва – Санкт-Петербург 15-58 км», являвшийся «пилотным» среди аналогичных и смежных с проектом ЦКАД, предусматривал строительство автомагистрали прямо через Химкинский лес, имеющий категорию «лесопарк». Нужно ли упоминать, что на карте территорий концентрации градостроительной активности этого леса нет уже совсем?

Химкинцы не сразу, но разобрались, что закон на их стороне. И стали требовать его соблюдения. В свою очередь Мослесхоз, федеральный орган государственной власти, уполномоченный в области лесных отношений, преспокойно воспроизвел в Лесном плане МО все размещаемые Правительством МО в лесопарках трассы... То есть федеральный орган, призванный контролировать соблюдение Лесного кодекса, подтвердил, что это не более чем пустая бумажка.

А в это же самое время, осенью 2008 г., Комитетом по природным ресурсам, природопользованию и экологии Госдумы, возглавлявшийся тогда господжой Комаровой был вдруг внесен скромный такой законопроект «О внесении изменений в Лесной кодекс РФ и другие законодательные акты». Скромный – потому что в целях «правового регулирования заготовки древесины государственными учреждениями, а также приведения в соответствие терминологии ряда федеральных законов с лесным законодательством»...

Эта трогательная забота о правовых тонкостях заготовки древесины отработала блестяще: экологи раслабились, и не проследили, какие дополнения были внесены в этот законопроект ко второму чтению. А дополнения эти, внесенные все той же Комаровой и ее замом, обеспечивали именно то, чего так не хватало чиновникам для легитимации запланированной ими застройки лесопарков.

Самая пакостная вещь, которую сотво-

рила госпожа Комарова с Лесным кодексом, выглядит так.

До поправок существовало 4 правовых барьера от застройки лесопарков.

Во-первых, впрямую строить там запрещала ст. 105 Лесного кодекса. Во-вторых, ст. 102 ЛК запрещала в защитных лесах любую деятельность, «несовместимую с их целевым назначением и полезными функциями», к коим прокладку скоростных автомагистралей явно не относился. А чтобы лесопаркам нельзя было изменить целевое назначение, этот барьер «подпирала» еще статья 86 Земельного кодекса, запрещавшая перевод земель лесопарков в земли иных категорий. Четвертый, самый «слабый» барьер – пункт 3 части 1 статьи 11 из закона о переводе земель, запрещавшая перевод земель защитных лесов для размещения иных объектов, кроме как государственного или муниципального значения при отсутствии других вариантов возможного размещения этих объектов.

Поправки Комаровой, как казалось сначала, снимают всего один барьер – запрет Земельного кодекса на перевод земель. Это дружно, скосив глаза, утверждали и чиновники, заверяя, что лесопарки все равно защищает статья 105 ЛК...

Разглядеть заложенную в поправке «мину» удалось не сразу – так хитро она была замаскирована: «поправленный» Лесной кодекс предоставил чиновнику право (ст. 82, 83) обвести любой участок лесопарковой зоны и назвать его... ну, скажем, защитной полосой лесов, расположенных вдоль автодорог. Теперь там можно строить дорогу! Надо только перевести в земли транспорта, и вот уже и его целевое назначение стало другим...

А километрах в сорока обведенный таким же образом участок леса той же площади отныне будет иметь категорию «лесопарковая зона». Приезжайте, житель Химок, скажем, под Дмитров, и гуляйте, сколько влезет, в вашем лесопарке!

Поняв, к чему идет дело, химкинцы уже с мая 2009 года принялись бомбардировать государственные органы обращения, проводя пресс-конференции, привлекая СМИ. «Есть, есть альтернативные варианты, вот они!» – потрещали они письмами заместителей министров и другими документами, содержащими доказательства. После очередных

отписок из Минсельхоза и Минтранса области в ответ на обращения к Путину, химкинцы пробивались даже на прием к федеральному министру природных ресурсов и экологии Трутневу. Однако, 5 ноября 2009 г. вышло-таки распоряжение Правительства РФ о переводе земель Химкинского леса под строительство дороги, причем, как и предполагали химкинцы, условием перевода было придание Правительством МО какому-то другому участку защитного леса статуса «лесопарковая зона». Это и было сделано – «взамен» Химкинского леса жителям предложили пользоваться «как своим родным» участком «даже большей площади» в Дмитровском районе, километрах так в 40... Этот участок, за пределами лесопаркового защитного пояса города Москвы, категории зоны 1-го и 2-го поясов охраны источников питьевого водоснабжения теперь стал «лесопарковой зоной»... уже для Дмитрова! Таким образом, можно вполне «законно» двигать его и дальше – вплоть до Сибири...

На состоявшемся 1 марта 2010 заседании Верховного Суда РФ представители химкинцев доказывали, что оспариваемое распоряжение Правительства Российской Федерации от 05.11.2009 № 1642-р издано в нарушение пункта 3 части 1 статьи 11 Федерального закона от 21.12.2004 г. № 172-ФЗ «О переводе земель или земельных участков из одной категории в другую». Препьвляли множество свидетельств ожидаемого негативного воздействия...

Ничто не помогло: суд отказал, основываясь на нелепых и противоречащих друг другу доводах представителей Правительства из Минсельхоза...

В кассационной жалобе, помимо указанных на упущения суда первой инстанции, приводился факт, проливающий свет на то, что в действительности влияло на «не замечание» других вариантов при подготовке материалов для перевода: письмо генерального директора ФГУ «Дороги России» (заказчика проекта) С.В. Кельбаха от 18.05.2009 г. № ДДР-01-13/917 на имя руководителя Рослесхоза А.И. Савинова, в котором содержится «просьба» о фактическом нарушении указанной нормы закона «в связи с важностью задач и сроков, поставленных Правительством Российской Федерации». Однако 27 апреля 2010 г. вся аргументация была проигнорирована и кассационной инстанцией...

«Черкизоны» вместо лесов

ЦКАД дойдет до каждой дачи

Во что планируют превратить Московскую область

Вместо предисловия

Откроем «секрет»: ни один чиновник никогда не скажет: я хочу украсть деньги из бюджета! Если послушать, что они говорят и какие благие решения принимают, – то их устами просто мед пить... Какая коррупция? Какие 300 миллиардов долларов, незаконно выводимые из России каждый год?

Вот и Правительство МО – разве можно было заподозрить в чем дурном этих благородных мужей, принявших в конце 2003 года «Основные направления устойчивого градостроительного развития Московской области»?

Ах, как красиво там все было:

«Московская область – неотъемлемая часть России и Европейского континента, территория которой развивается согласно общеевропейским законам, разделяет общеевропейские ценности, поддерживает общеевропейские гуманитарные идеи». В этих «направлениях» впервые появилась и ЦКАД... Увы, с «разделом» «общеевропейских ценностей» произошло нечто не вполне для Европы характерное:

Экооборона Московской области
<http://www.ecmo.ru>

Взгляните, перед вами...

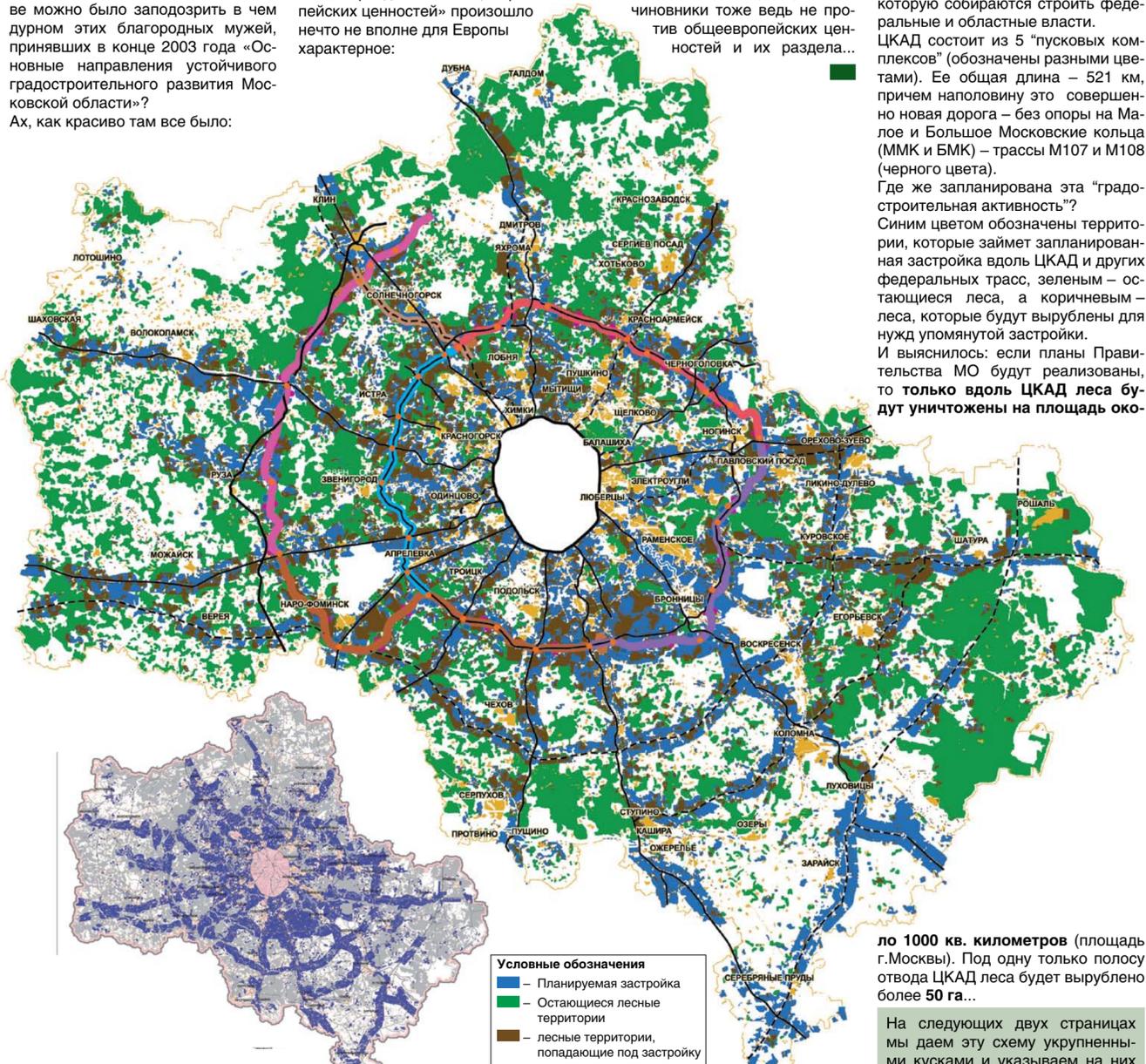
Московская область стала банкротом, зато в США отбыл к украинскому миллиарду долларов А.В. Кузнецов – министр финансов МО и Первый зам. губернатора Громова. Впрочем, обо всем этом можно почитать в СМИ, например, тут: <http://www.gazeta.ru/social/2010/03/03/3333262.shtml>. Деньги, в основном, украли из системы ЖКХ. А что же ЦКАД? Она в 2006 году была включена уже в федеральную программу «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» – федеральные чиновники тоже ведь не против общеевропейских ценностей и их раздела...

Маленькая схема внизу – Схема зон концентрации градостроительной активности Московской области (МО) и Первый зам. губернатора Громова. Впрочем, обо всем этом можно почитать в СМИ, например, тут: <http://www.gazeta.ru/social/2010/03/03/3333262.shtml>. Деньги, в основном, украли из системы ЖКХ. А что же ЦКАД? Она в 2006 году была включена уже в федеральную программу «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» – федеральные чиновники тоже ведь не против общеевропейских ценностей и их раздела...

На большой схеме добавлены эти дороги, и прежде всего – Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД) – которую собираются строить федеральные и областные власти. ЦКАД состоит из 5 «пусковых комплексов» (обозначены разными цветами). Ее общая длина – 521 км, причем наполовину это совершенно новая дорога – без опоры на Малое и Большое Московские кольца (ММК и БМК) – трассы М107 и М108 (черного цвета).

Где же запланирована эта «градостроительная активность»? Синим цветом обозначены территории, которые займет запланированная застройка вдоль ЦКАД и других федеральных трасс, зеленым – остающиеся леса, а коричневым – леса, которые будут вырублены для нужд упомянутой застройки.

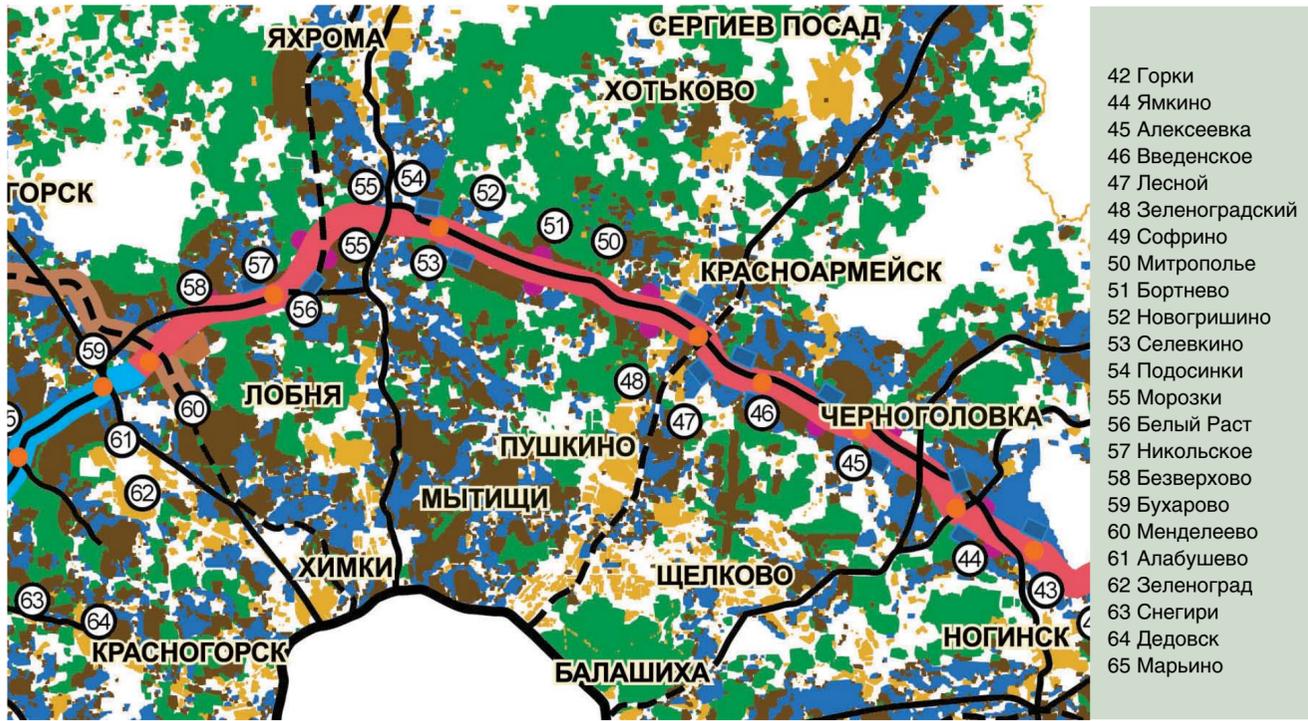
И выяснилось: если планы Правительства МО будут реализованы, то только вдоль ЦКАД леса будут уничтожены на площадь око-



ло 1000 кв. километров (площадь г.Москвы). Под одну только полосу отвода ЦКАД леса будет вырублено более 50 га...

На следующих двух страницах мы даем эту схему укрупненными кусками и указываем на них (цифрами в кружках) многие населенные пункты, которые проект ЦКАД затронет непосредственно. А как – расскажем на последней странице.

Мы намерены не затрагиваем тему платности ЦКАД и других, в том числе существующих, трасс – эта бредовая идея со временем полнет сама. Но вот леса под эти и другие коммерческие проекты – успеют вырубить, поскольку самая достижимая цель в таких проектах – освободить земельный ресурс под коррупционную ренту...



- 42 Горки
- 44 Ямкино
- 45 Алексеевка
- 46 Введенское
- 47 Лесной
- 48 Зеленоградский
- 49 Софрино
- 50 Митрополье
- 51 Бортнево
- 52 Новогришино
- 53 Селевкино
- 54 Подосинки
- 55 Морозки
- 56 Белый Раст
- 57 Никольское
- 58 Безверхово
- 59 Бухарово
- 60 Менделеево
- 61 Алабушево
- 62 Зеленоград
- 63 Снегири
- 64 Дедовск
- 65 Марьино

Что мы обнаружили в материалах ОВОС...

Мы познакомились с материалами ОВОС (оценки негативного воздействия на окружающую среду), вынесенных на общественные слушания, проводимые с прошлой осени в городах вдоль ЦКАД. И выяснили следующее.

1. Документация, представленная на общественные слушания в рамках ОВОС, является **заведомо неполной**. Несмотря на то, что 70% протяженности данного участка ЦКАД (т.е. 73 км) размещено на территории защитных лесов, а также по

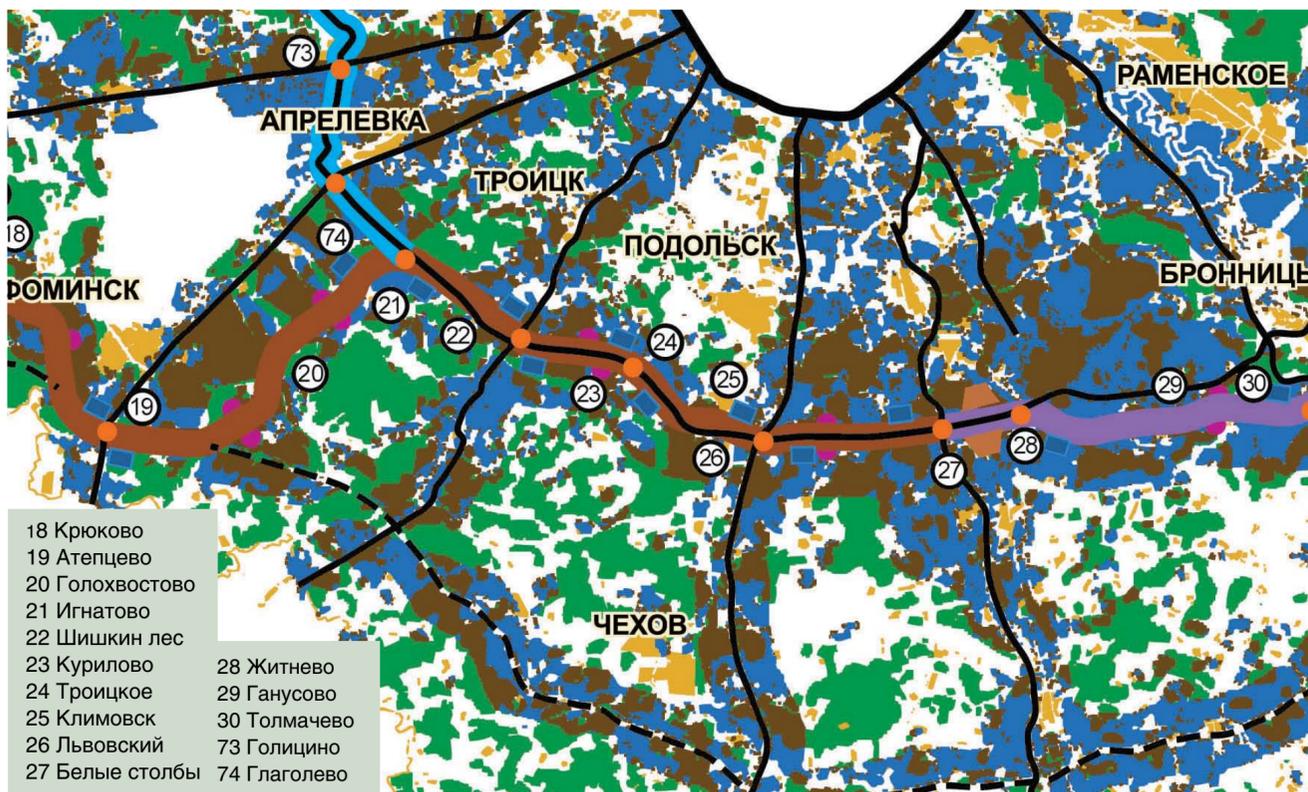
территории Марфинского лесопарка, **представленная на общественных слушания документация не содержит рассмотрения одного из основных и самых важных видов воздействия на окружающую среду при реализации данного проекта – воздействия на леса**. Причем в материалах вообще не рассматривается в качестве намечаемой хозяйственной деятельности, могущей оказать негативное воздействие на окружающую среду, планируемая вырубка лесов в полосе отвода под

дорогу и в придорожной полосе (по самым скромным оценкам – около 1800 га). Соответственно, не оценены также и последствия для окружающей среды от столь масштабной вырубки лесов.

2. Неоправданными представляются методы некоторых расчетов, использовавшихся разработчиками документации.

В частности, в главе «Расчет выбросов загрязняющих веществ» показатели загрязнения атмосферного воздуха от функционирования ЦКАД рассчитывались, исходя из прогнозируемых показателей вы-

бросов автотранспорта, достигнутого уровня требований стандарта Евро-3 (с использованием понижающих коэффициентов 0,3 и 0,2). Таким образом, **показатели прогнозируемого загрязнения атмосферного воздуха были искусственно занижены по отношению к существующим выбросам для «обоснования» вывода о том, что «Загрязнение атмосферного воздуха от функционирования ЦКАД не приведет к сверхнормативному загрязнению атмосферного воздуха на прилегающей территории»...**



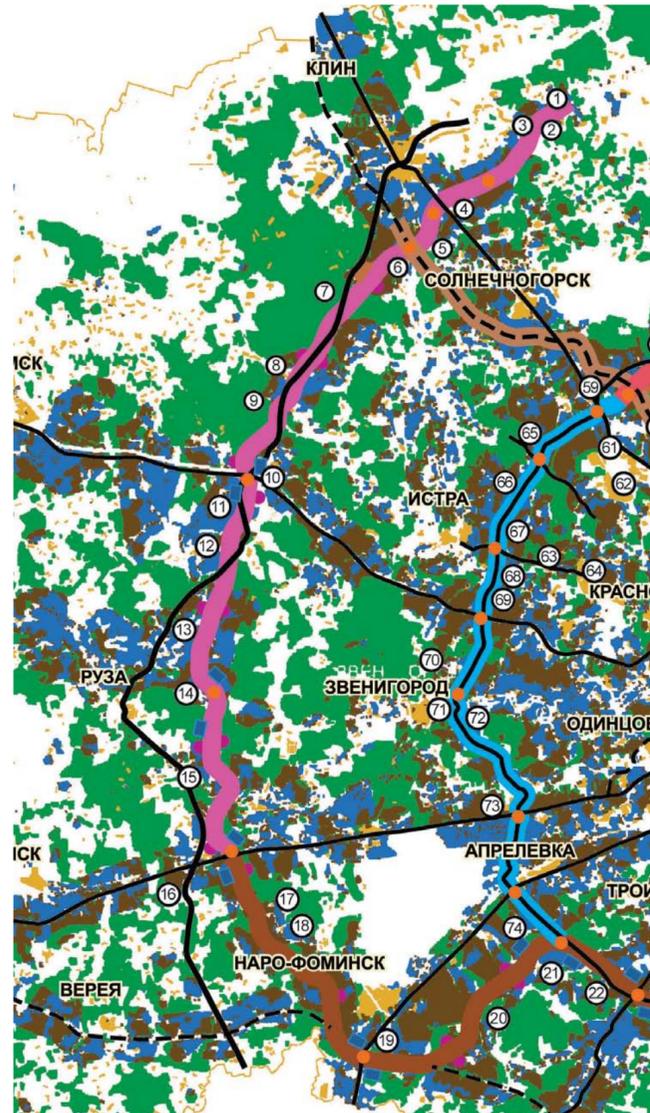
- 18 Крюково
- 19 Атепцево
- 20 Голохвостово
- 21 Игнатово
- 22 Шишкин лес
- 23 Курилово
- 24 Троицкое
- 25 Климовск
- 26 Львовский
- 27 Белые столбы
- 28 Житнево
- 29 Ганусово
- 30 Толмачево
- 73 Голицино
- 74 Глаголево

То, что не вошло в смету...

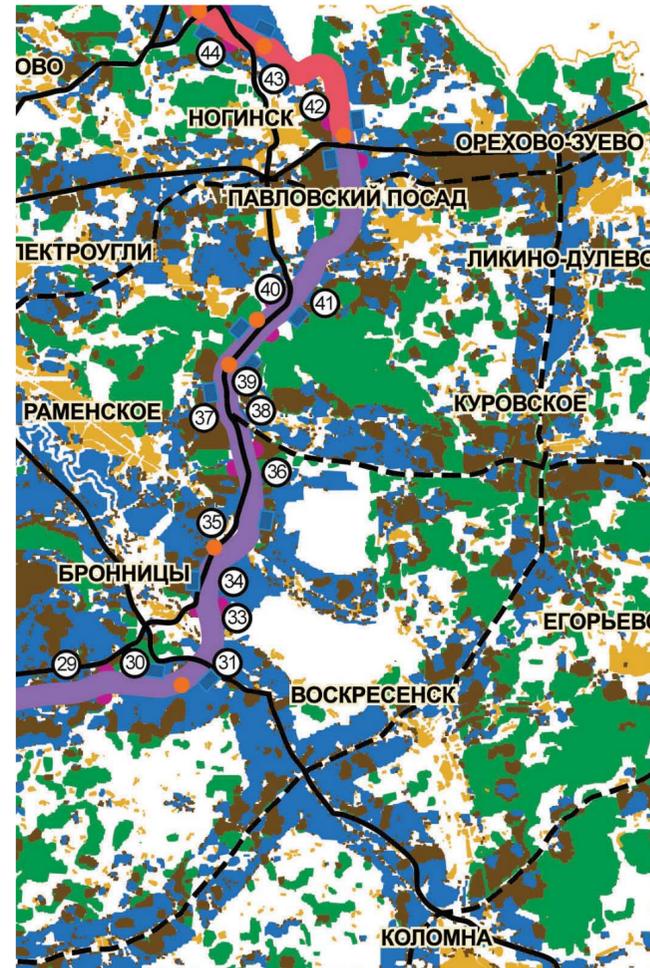
Итак, леса, включая лесопарковый защитный пояс Москвы (ЛПЗП) намечено хищнически вырубать, “компенсируя” созданием “озелененных территорий”. А ведь леса – это не просто красота, не просто место, данное нам природой для восстановления сил...

Лес – это единственный реальный фильтр мелкодисперсной пыли, несущей нам в легкие все промышленные и транспортные загрязнители. От чего в Московском регионе непрерывно растет смертность по экологическим причинам – “от онкологии”, раковых заболеваний.

За уходящий год в мире было диагностировано более 12 млн новых случаев рака и 7,6 млн человек умерли от опухолевых образований, что составляет приблизительно 20 тыс. смертельных исходов заболевания каждый день. Согласно данным американского Общества рака и Международного агентства исследования рака (IARC), в 2007 году 5,4 млн раковых болезней произошло в странах с высоким доходом, где 2,9 млн человек умерли, а 6,7 млн случаев выявления рака и 4,7 млн смертельных случаев рака произошли в развивающихся странах.



- 1 Покровское
- 2 Ивлево
- 3 Чумичево
- 4 Давыдково
- 5 Покровка
- 6 Михайловское
- 7 Малеевка
- 8 Нудоль
- 9 Надеждино
- 10 Новопетровское
- 11 Подолы
- 12 Мамошино
- 13 Ильинское
- 14 Редькино
- 15 Нестерово
- 16 Дорохово
- 17 Головково
- 18 Крюково
- 19 Атепцево
- 20 Голохвостово
- 21 Игнатово
- 22 Шишкин лес
- 59 Бухарово
- 61 Алабушево
- 62 Зеленоград
- 63 Снегири
- 64 Дедовск
- 65 Марьино
- 67 Агророродок
- 68 Павловское
- 69 Красновидово
- 70 Ершово
- 71 Игнатьево
- 72 Введенск
- 73 Голицино
- 74 Глаголево



- 29 Ганусово
- 30 Толмачево
- 31 Морозово
- 33 Торопово
- 34 Петровское
- 35 Юрово
- 36 Фоново
- 37 Обухово
- 38 Григорово
- 39 Кошерово
- 40 Фрязево
- 41 Фрязевский
- 42 Горки
- 44 Ямкино

Исследователи отметили, что в экономически развитых странах самые распространенные формы рака среди мужчин – это опухоль простаты, легкого и желудка, а среди женщин – рак груди, пищевода и легких. В развивающихся странах мужчины больше всего болеют раком легкого, желудка и печени, а женщины раком груди, шейки матки и желудка.

В России рак ежегодно уносит жизни более 300 тысяч пациентов. Ежегодно выявляется около 450 тысяч новых онкологических больных. Сейчас на учете с различными онкологическими заболеваниями стоят около 2,5 миллиона россиян.

С 1997 по 2009 год прирост числа заболевших составил 13%. Больше всего – на 123% – увеличился прирост заболевших раком предстательной железы. Зато почти на 18% снизилась заболеваемость раком желудка, на 12,6% – пищевода и на 12,9% – легкого.

Пятилетняя выживаемость онкологических больных составляет во Франции 57,9%, в США – 62% среди мужчин и 63,5% среди женщин. В России она не достигает и 43% – самый низкий показатель в Европе.

Смертность от злокачественных новообразований в Московской области – 217,4 человек на 100 тыс.

населения. По России – 200 человек на 100 тыс. населения. Число мужчин, умерших от рака легкого, в 5,3 раза больше, чем женщин, а в трудоспособном возрасте – в 17 раз. В структуре причин смерти населения нашей области новообразования занимают третье место после болезней системы кровообращения, несчастных случаев, отравлений и травм.

В случае реализации проекта ЦКАД, предусматривающего активное градостроительное освоение сопредельных с ней территорий, в Москве при определенных погодных условиях **резко возрастет опасность образования фотохимического смога со всеми вытекающими отсюда последствиями.**

Если вдоль трассы ЦКАД на больших площадях развернется крупномасштабное строительство, то это неизбежно вызовет **дополнительное техногенное загрязнение водохранилищ**, повышение в них температуры воды, массовое развитие водорослей и **ухудшение качества питьевой воды до опасных для здоровья людей пределов.**

500-километровая полоса из застроенных территорий неизбежно приведет к нарушению экологической основы системы жизнеобеспечения Московской области...