

МЫ – ПРОТИВ УНИЧТОЖЕНИЯ ПОДМОСКОВНЫХ ЛЕСОВ

В КОЛЬЦЕ «СЕКТОРА ГАЗА»

Когда-то власть нуждалась в населении – как источнике своего процветания и стратегическом ресурсе. Власть не забывала, что лесопарки и пригородные леса способствуют очищению воздуха в городах, служат любимым местом отдыха населения и имеют важное воспитательно-эстетическое значение. Именно тогда, в 1935 году, и был запланирован Лесопарковый защитный пояс города Москвы (ЛПЗП) с режимом заказника. Его основной функцией было сохранение вокруг Москвы лесных средообразующих и водоохранных массивов, служивших и местом кратковременного загородного отдыха. В расширенные в 1960-м границы ЛПЗП вошел северный комплекс водохранилищ – Клязьминского, Учинского, Пяловского, Пестовского – в системе канала им. Москвы, территории вдоль Москвы-реки и р. Пехорки. Более чем 40% из 172,5 тыс. га территории ЛПЗП занимали лесопарки. В Правилах застройки ЛПЗП г. Москвы, он трактовался как «зеленые легкие» Москвы. В дополнение к ЛПЗП, в 1950 году Правительство СССР специальным постановлением создает вокруг Москвы 50-километровую «зеленую зону». Шли годы, на ЛПЗП и «зеленую зону» велось активное градостроительное наступление. В этих условиях, в 1990-1991 годах был разработан «альтернативный» Генплан города Москвы, в котором предусматривалось линейное развитие городских территорий Московской области вдоль основных радиальных направлений. В 1992 году появились совместно разработанные «Основные направления развития Москвы и Московской области на период до 2010 года», где территория в границах лесопаркового защитного пояса рассматривалась как «внутренняя зона Московской агломерации» с жестким режимом регулирования градостроительной активности.



Однако с началом «прихватазации» все эти разработки потеряли актуальность. Население стало превращаться для власти во все более нежелательное обременение свалившейся ей в руки собственности. Конечно, нефти и газа в Подмоскovie не добывают, но зато есть другой, не менее ценный природный ресурс – земля. На которой можно строить коммерческие объекты, которую можно «озеленять», выкачивая из бюджета средства в свои карманы... Только за период 1992-2004 г. на территории Московской области под малозатяжное строительство было отведено 120,2 тыс. га. Когда земли поселений закончились, наступил черед земель лесного фонда.

Сейчас, более 80% лесов Московской области имеют категорию зеленые зоны и лесопарки, целью которых является, как говорится в Лесном плане МО, «наиболее полное удовлетворение санитарно-гигиенических и эстетических требований населения г. Москвы и Московской области». И, далее: «Перед лесами зеленой зоны и лесопарками поставлены задачи создания здоровых условий с красивыми и удобными местами массового отдыха для населения столицы и области».

Что же осталось от этих лесов и что их ждет в будущем?

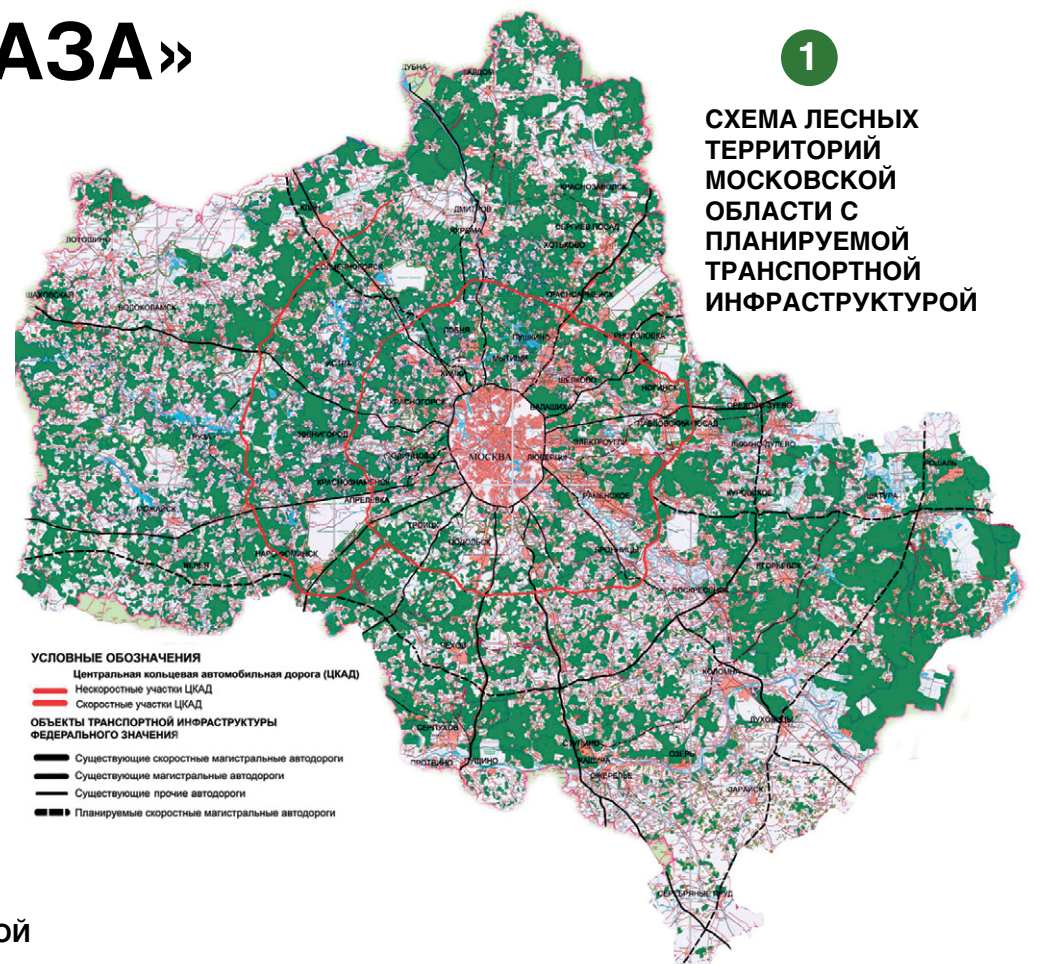
Перед вами три схемы, которые могут дать об этом некоторое представление.

На первой из них – схема оставшегося лесного фонда, взятая из Лесного плана МО. На ней указаны и дороги, в том числе, проектируемые, в том числе, так называемая ЦКАД – Центральная кольцевая автодорога Почти 40% которой проходит по лесным территориям. «Поясом», как мы видим, эти земли назвать уже трудно, что же с ним произошло?

Подмосковные леса кажутся зелеными островками среди городских округов и поселений. Усложнение дорожно-транспортной инфраструктуры превратило центральную часть региона в «сплошной город». В результате – бесструктурное «расползание» застройки до срединной зоны Московской области, поглощение ею открытых пространств и ее проникновение в лесные массивы.

Нельзя сказать, что для властей эта ситуация является новостью. Перечисляя задачи территориального планирования развития Московской области, Правительство МО упомянуло, например, про «оздоровление экологической ситуации в Московской области», «преобразование радиально-кольцевой структуры опорной автодорожной сети в сетевую структуру скоростных магистральных, магистральных, основных и местных автомобильных дорог» («Схема территориального планирования Московской области – основные положения градостроительного развития», утвержденная постановлением МО от 11.07.2007 г. № 517/23).

Однако напрасно мы будем искать следы такого «оздоровления» и «преобразования» в этом документе. Напрасно будем искать «сведения к минимуму случаев дробления лесных

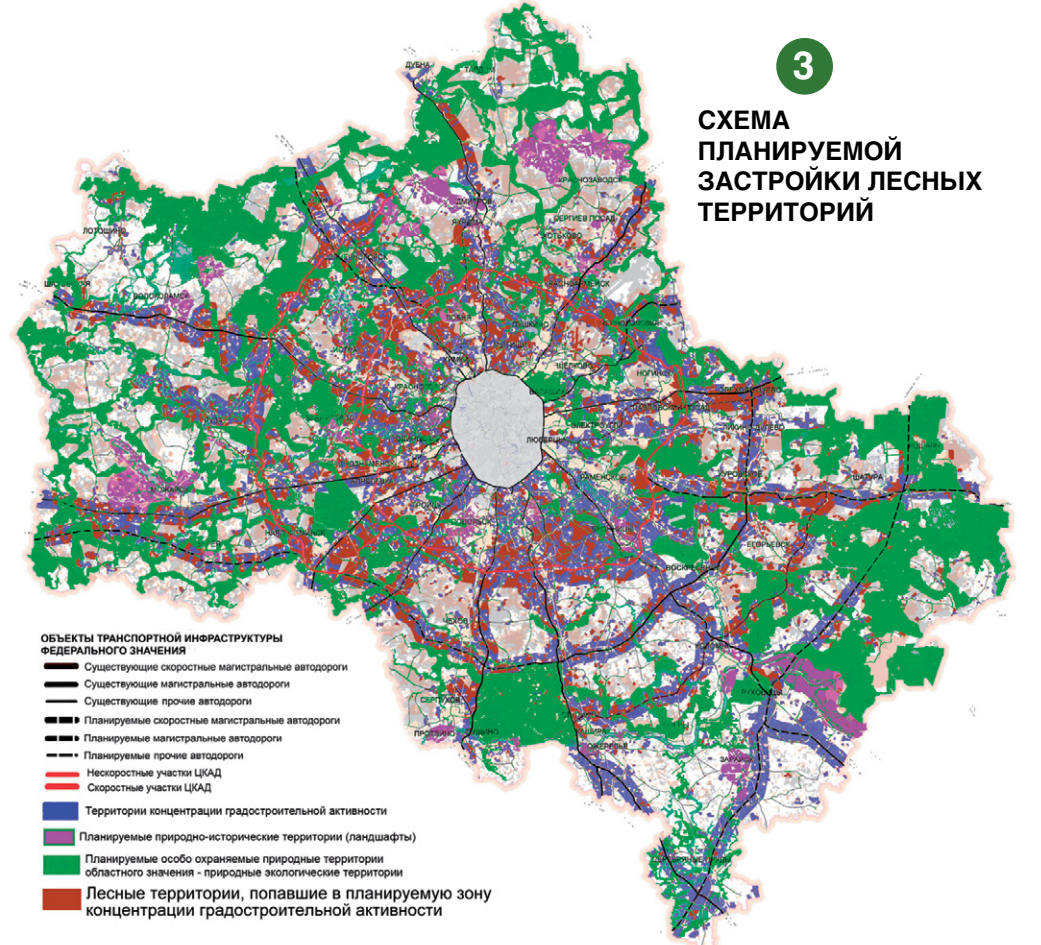


массивов линейными транспортными и инженерными коммуникациями (за исключением обоснованных случаев, когда другие варианты их размещения невозможны), всех видов рубок, за исключением санитарных», как это еще раньше продекларировал Закон МО «О Генеральном плане развития Московской области».

Чтобы понять, что в действительности им запланировано, достаточно взглянуть на вторую схему, которая объединяет в себе запланированные особо охраняемые природные территории и – «зоны концентрации градостроительной активности» (зоны, в пределах которых планируется размещение объектов капитального строительства областного значения). Мы видим, что основу опорной автодорожной сети составляет именно радиально-кольцевая структура, в которой ЦКАД является центром системы скоростных автомагистралей. При преобладающей 500-метровой ширине полосы, предлагаемой под строительство ее строительство, под вырубку уже попадают леса на площади свыше 100 кв км.

Но этого мало. Ведь именно вдоль всей этой системы размещены зоны градостроительной активности. Ведь именно для этого в постановлении Правительства Московской области от 30.12.2005 № 1008/52 «О мерах по развитию территорий Московской области, связанных со строительством и реконструкцией Центральной кольцевой автомобильной дороги» предусмотрено резервирование земель под всевозможные «инфраструктуры» – полосы шириной **3000 м в каждую сторону** относительно осей всех этих трасс...

На третьей схеме коричневым цветом указаны лесные территории, которые будут поглощены предполагаемой застройкой. Почти все они – из той самой 50-километровой зеленой пригородной зоны... Коричневый пояс уничтожаемого леса охватывает, как удавкой, и задыхающуюся в пробках Москву, и активно развивающуюся центральную зону подмосковной субурбанизации... Создавая для нас новую среду обитания, которую только осталось назвать – СЕКТОР ГАЗА.



ЧТО ЦКАД ГРЯДУЩИЙ НАМ ГОТОВИТ?..

Выводы специалистов

Одобрённые Правительством Московской области проектные предложения по трассировке ЦКАД с размещением большого числа объектов инфраструктуры вдоль нее, прежде всего, на пересечении с автодорогами и железными дорогами, а также в зоне ЦКАД, выполненные без учета уже сложившейся в ядре Московской городской агломерации градостроительной и экологической ситуации, без соблюдения природоохранных требований, с вырубкой лесов на значительной площади, **делают строительство ЦКАД экологически крайне опасным.**

Законности планирования Правительством Московской области размещения ЦКАД и объектов инфраструктуры на землях лесного фонда сомнительна, поскольку осуществляется без учета нахождения этих лесов в федеральной собственности.

При протяженности проектируемой трассы ЦКАД 516,5 км (по нашим измерениям – около 550 км) лишь 16,5% (85,1 км) проходит по существующей автодороге А-107 (ММК – Московское малое кольцо). Остальная часть ММК будет использоваться в качестве дублера ЦКАД «для обслуживания населения и экономики области», для чего предусматривается ее расширение на 50 м в каждую сторону от оси.

Существующая автодорога А-108 (МБК – Московское большое кольцо) для создания ЦКАД практически не используется.

На значительном протяжении трасса ЦКАД проходит по экологически эффективным землям, прежде всего – по лесным территориям (около 40%).

При преобладающей 500-метровой ширине полосы, предлагаемой под строительство новой автодороги, под вырубку попадают леса на площади свыше 100 кв км (ориентировочно, без учета строительства транспортных развязок и расширения участков ММК, используемых для ЦКАД).

Вдоль ЦКАД предусматривается размещение 11 объектов транспортной инфраструктуры и узлов ускоренного развития, каждый – в полосе по 3 км в каждую сторону от условной прямой (ее протяженность не определена).

Кроме них, в зоне ЦКАД предусмотрено строительство 35 промышленных и складских объектов, логистических центров, технопарков, 6 комплексов многоэтажной жилой застройки.

Значительная часть указанных объектов также размещается на лесных территориях.

Прогнозируемое воздействие:

1. Москва и слившиеся с ней города, в отличие от европейских столиц, образуют самую

Нормативная база по ЦКАД:

1. Федеральная целевая программа (ФЦП) «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», утвержденная постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848.

Информация о наличии **положительного заключения государственной экологической экспертизы (ГЭЭ)** при утверждении ФЦП отсутствует.

2. Распоряжение Правительства РФ от 29 декабря 2004 г. № 1724-р, которым Росавтодору разрешена разработка предпроектной документации на строительство ЦКАД.

3. Во исполнение распорядительных документов Правительства РФ приняты постановления Правительства Московской области:

а) от 30.12.2003 № 743/48 «Об утверждении основных направлений устойчивого градостроительного развития в Московской области» – предусмотрено **сооружение ЦКАД**, по сути, новой дороги, опираясь на существующие ММК (А-107) и МБК (А-108) «в полосах отчуждения существующих дорог»;

б) от 12.10.2005 № 735/40 «О мерах по строительству и реконструкции Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области» – резервирование земельных участков в зоне строительства и реконструкции ЦКАД с описанием их границ;

в) от 13.10.2005 № 739/41 «Об одобрении Схемы территориального планирования Московской области – основных положений градостроительного развития» – описание

границ ЦКАД, зоны ее планируемого размещения (24,5 тыс.га) и логистических центров на ее пересечении с магистральными авто- и железными дорогами – информация о наличии **положительного заключения ГЭЭ отсутствует;**

г) от 27.12.2005 г. № 6/974/44 «О развитии транспортной инфраструктуры Московской области» (совместное с Минтранспорта РФ) – одобрены предложения по разработке программы создания транспортно-логистической системы Московской области;

д) от 30.12.2005 № 1008/52 «О мерах по развитию территорий Московской области, связанных со строительством и реконструкцией Центральной кольцевой автомобильной дороги» – резервирование земельных участков (границы прилегающих к ЦКАД 4-х резервируемых территорий – **по 3 км в каждую сторону**; границы резервируемых территорий под строительство и реконструкцию скоростных магистральных автодорог – **по 3 км в обе стороны**);

е) от 29.12.2006 № 1251/51 «О внесении изменений в постановления Правительства Московской области от 12.10.2005 № 735/40 и от 30.12.2005 № 1008/52» – уточнение и детализация границ резервируемых территорий (вероятно, произведены на основании одобренного Градсоветом МО 23.06.2006 Градособования прохождения ЦКАД в составе обоснования инвестиций в строительство ЦКАД).

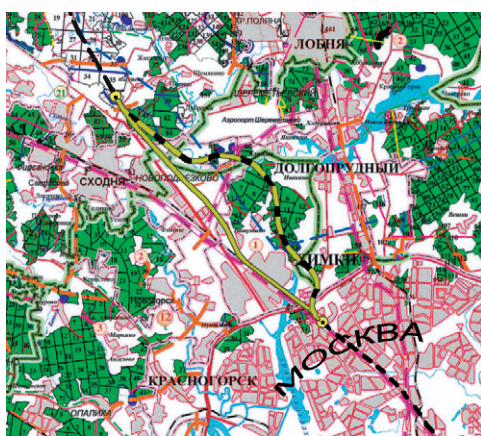
северную в мире агломерацию столь грандиозного размера. Вегетационный период у растений в нашей зоне продолжается менее полугодом, что делает местную природу легко уязвимой ко всякого рода антропогенным воздействиям. По этой причине, **заложённая в проекте строительства ЦКАД дальнейшая урбанизация окружающих Москву аграрно-лесных ландшафтов представляет большую экологическую опасность и уже в ближайшем будущем может привести к самым отрицательным последствиям для всего региона.**

2. Московская городская агломерация (МГА) расположена в глубине континента, из-за чего здесь нередко возникают антициклонические атмосферные явления, сопровождающиеся застоем и перегревом в летнее время загрязнённых воздушных масс. В случае реализации проекта ЦКАД, предусматривающего активное градостроительное освоение сопредельных с ней территорий, в Москве при определенных погодных усло-

виях **резко возрастает опасность образования фотохимического смога со всеми вытекающими отсюда последствиями.**

3. Москва и некоторые города ближнего Подмосковья, в отличие от большинства зарубежных городов, обеспечиваются питьевой водой из поверхностных источников, поэтому ее качество напрямую зависит от лесистости водосборных бассейнов подмосковных водохранилищ и степени урбанизации территории. 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.**

4. Прокладка ЦКАД планируется в той части Подмосковья, средняя лесистость которой не превышает 30 %, что для лесной природной зоны, где расположен московский регион, в экологическом отношении уже



Гражданская защита подмосковных лесов уже имеет свою историю. И начали ее – защитники Химкинского леса во главе с Евгенией Чириковой еще в 2006 году. Опыт химчан (с которым можно ознакомиться на их сайте www.ecmo.ru) ценен для нас еще и потому, что освоение – уничтожение лесов, в частности, при строительстве ЦКАД, намечено проводить по аналогичной схеме.

У всех этих покушений на экологическую основу системы жизнеобеспечения московского региона есть общая черта: они прикрываются «государственным интересом». Однако из-под этого прикрытия торчат уши коррупционеров, пристроившихся к распределению земельного ресурса.

Взгляните на приведенную схему: желтым пунктиром обозначен принятый проект трассы «Москва – СПб», который, идя по Москве вдоль Октябрьской ж-д, вдруг на выходе из Москвы специально искривляется, чтобы пройти через лесопарковую зону, а затем опять возвращается к Октябрьской ж-д... **Что помешало спроектировать трассу так, как показано сплошным желтым цветом?** Этот вариант трассы практически не затрагивает жилую застройку, идет по пустырям и промзонам...

«Момент истины» наступил в 2006 г., когда Правительство Московской области издало

ХИМКИ: ОНИ НЕ ПРОЙДУТ!

постановление от 28.04.2006 г. № 358/16 «О мерах по строительству скоростной автомобильной магистрали «Москва–Санкт-Петербург» и развитию связанных с ней территорий Московской области», из которого следовало, что **трассу завели в лес под благовидным обоснованием просто для того, чтобы иметь «законную» возможность перевести земли лесного фонда в земли иных категорий и использовать их, затем, для коммерческой застройки объектами капитального строительства.** Под эту застройку Постановление резервировало 6-километровую полосу вдоль лесного участка трассы, куда попадало 2/3 площади Химкинского леса (примерно 600 га)...

Данное постановление обнало не только хищничество в отношении жизненно важных природных ресурсов, но и крайне малую озабоченность авторов проекта скоростным качеством проектируемой магистрали (что, собственно, и позволяет нам разделять декларируемые цели проекта и его истинные цели). Поскольку – и это подтверждено мнением известного эксперта – при таком подходе автомагистраль в принципе не может быть скоростной, поскольку **на участке 15-й км – 29-й км выбранного варианта 4 транспортный развязки разных уровней.** Напрашивалась и параллель со строительством ВСМ – высокоскоростной ж-д магистрали Москва – Санкт-Петербург, которая якобы «строится» уже почти 18 лет, но из реальных «достижений» в этой области можно назвать лишь котлован под вокзальный комплекс, куда было «зарыто» 90 млн долларов. В итоге никакой общественный интерес не был удовлетворен, но кто-то успел удовлетворить на коррупционной основе интерес своекорыстный.

Те же признаки просматривались и в случае с Химкинским лесом: это и механизм «концессионных соглашений», который в

условиях нашего дорожного законодательства позволяет концессионеру использовать бюджетные средства, и, разумеется, наживая узкой группы частных лиц на псевдоконкурсной раздаче под аренду бывших земель лесного фонда, а также на застройке этих земель коммерческими объектами.

Движение в защиту Химкинского леса повело свою борьбу против данного проекта не в защиту каких-то групповых интересов, а понимая и всю корыстную подоплеку этого проекта, и его экологическую опасность. К этой борьбе удалось подключить депутатов Мосгордумы, СМИ, общественные экологические организации, международную общественность... **Огромную роль в этой борьбе сыграл химкинский журналист Михаил Бекетов**, подвергшийся, затем, бандитскому нападению и жестоко искалеченный. В честь выпускавшей им газеты «Химкинская правда», защитники Химкинского леса стали называть свои информационные листки «Химкинская правда жива»...

Химкинцам удалось уже достичь многого. Было отменено одиозное постановление Правительства МО от 28.04.2006 г. № 358/16. О Химкинском лесе знает вся страна, эта проблема рассматривается в Правительстве РФ, в Администрации президента...

25 сентября 2009 г. группа правозащитников: лидер Движения в защиту Химкинского леса Евгений Чириков, координатор Союза экологических общественных организаций Москвы Андрей Маргулев и руководитель Лесной программы Гринпис России Алексей Ярошенко – были приняты министром природных ресурсов и экологии РФ Юрием Петровичем Трутневым. В ходе беседы оказалось, что министр был уверен: путь через Химкинский лес был выбран проектантом как кратчайший; он не знал, что трассу «завели» в лес, резко отклонившись на выходе из Москвы в районе Бусиново от естественного ее следования вдоль Октябрьской ж-д,

является предельно низким показателем. Предусмотренная проектом ЦКАД вырубка леса в зоне прохождения автомагистрали и дальнейшее сокращение лесистости по внешнему контуру ядра московской городской агломерации спровоцирует целый ряд негативных экологических последствий: **более резкие колебания погоды во все сезоны года, преждевременное ставание снежного покрова и сильные весенние паводки, перегрев земной поверхности в теплое время года, неблагоприятный ветровой режим и опасность возникновения на застроенных территориях локальных ураганов, иссушение и заиливание рек и других водных объектов, ухудшение внутри ЦКАД условий произрастания для наиболее эффективных в средозащитном отношении хвойных лесов.**

5. Новое строительство коммерческой направленности намечено относительно равномерно по всему контуру ЦКАД, что приведет к созданию в радиусе 40-50 км от Москвы биологически слабо проницаемого урбанизированного барьера и изоляции от остальной части Московской области расположенных внутри огромного кольца природных и близких к ним территорий. Со временем это вызовет уменьшение биологического разнообразия в центральной части московского региона и как следствие – станет причиной **нарушения экосистемных связей и деградации лесных, луговых и других природных сообществ.**

5. Размещение объектов инфраструктуры без учета сохранения широких экологических коридоров и появления вдоль ЦКАД на месте преобладающих здесь аграрно-лесных ландшафтов почти сплошной, более чем 500-километровой кольцевой полосы из застроенных территорий приведет к **необратимым для природы последствиям и негативно отразится на всех ее компонентах, которые в своей совокупности являются экологической основой системы жизнеобеспечения московского региона.**

6. Наибольшую экологическую опасность представляет не сама трасса ЦКАД, а предусматриваемое проектом крупномасштабное коммерческое строительство в зоне её прохождения и механическое разрастание пятна застройки за счет экологически эффективных природных территорий по внешнему периметру ядра МГА.

7. При реализации проекта по варианту градостроительного освоения сопредельных с ЦКАД территорий окажется **невозможным никакими средствами компенсировать утрату и трансформацию лесных и других эффективных в средозащитном отношении природных территорий на столь большой площади.**

что 4 планируемых там развязки делают фикцией заявленные скоростные качества этой платной дороги...

В результате, министр публично дал поручение проверить, участвует ли Минприроды в согласовывании перевода земель, и если участвует – то не согласовывать, а если нет – обратиться в Правительство РФ с письмом о недопустимости перевода. Серьезность его намерений подтверждает информация по итогам встречи, размещенная на официальном сайте Минприроды, в которой, в частности, говорится: **«Минприроды России обратится в Минтранс России и Минсельхоз России с просьбой о пересмотре проекта размещения скоростной автомобильной магистрали «Москва-Санкт-Петербург» для сохранения Химкинского лесопарка (Московская область)».**

Дали свои результаты и публичные акции в отношении французской компании VINCI, заключившей концессионный договор на строительство автомагистрали, и обращения в международные органы и организации...

К компании протеста удалось подключить даже французского сенатора, который направил Евгению Чирикову копию своего письма президенту компании VINCI. «С учетом всех перечисленных обстоятельств, – пишет сенатор, – сегодня уже понятно, что проект автомагистрали «Москва - Санкт-Петербург 15-58 км» создаст многочисленные проблемы, которые могут поставить под вопрос само его существование, и требуют, по крайней мере, пересмотра принятой на сегодня трассы прохождения дороги».

И вот крупный успех: влиятельная **Европейская партия Зеленых** (European Green Party) приняла резолюцию, объявляющую проект трассы Москва–Петербург (15-58 км) **экологически опасным**, и призвала Европейский банк реконструкции и развития **воздержаться от финансирования проекта!** Не удивительно, что министр транспорта РФ Левитин пытается теперь «пробить» «инвестирование» этого морально обанкротившегося проекта деньгами Пенсионного фонда...