

**Результаты независимой экологической
экспертизы проекта строительства
скоростной автомобильной
дороги Москва – Санкт-Петербург
на участке 15–58 км**

**Результаты независимой экологической
экспертизы проекта строительства
скоростной автомобильной
дороги Москва – Санкт-Петербург
на участке 15–58 км**

Москва

2011



Оглавление

Предисловие	5
Введение	7
Перечень материалов, проанализированных экспертами:.....	7
1. Оценка различных вариантов решения транспортной проблемы	9
1.1. Анализ существующих и планируемых путей сообщения в направлении Москва – Санкт-Петербург на участке 15–58 км, а также на прилегающей территории Москвы	9
1.2. Характеристика пассажирских и грузовых потоков на направлении Москва – Санкт-Петербург (участок 15–58 км).....	16
1.3. Анализ экологических и социальных последствий различных вариантов прохождения трассы Москва – Санкт-Петербург	24
2. Экологические последствия строительства трассы по выбранному варианту для Химкинского леса	41
2.1. Химкинский лес – описание, экологическая ценность	41
2.2. Ценные природные объекты и биологическое разнообразие	44
2.3. Последствия прокладки автомагистрали Москва – Санкт-Петербург по территории Химкинского леса	46
3. Правовые аспекты подготовки и реализации проекта строительства платной скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург на участке 15–58 км	46
3.1. Нарушения прав граждан при проведении процедуры ОВОС и Государственной экологической экспертизы	47
3.2. Анализ применения, изменений и нарушений лесного и земельного законодательства	50
3.3. Анализ применения и нарушений законодательства об инвестиционной деятельности и о концессионных соглашениях	55
3.4. Результаты антикоррупционной экспертизы	56
3.5. Факты игнорирования общественного мнения, а также мнения государственных и иных экспертных органов	58
3.6. Правовой статус и значение ЛПЗП	60
3.7. Анализ применения, изменений и нарушений других норм законодательства об охране окружающей среды (в т.ч. Экологической Доктрины России).....	61
3.8. Анализ применения, изменений и нарушений Градостроительного кодекса	65

4. Выводы и предложения независимой экологической экспертизы проекта строительства скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке 15–58 км.....	68
4.1. Выводы по проекту платной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург, участок 15–58 км.....	68
4.2. Общие выводы по системным экологическим, социальным, техническим и правовым проблемам, выявленным в ходе проведения экспертизы	71
4.3. Предложения по решению транспортной проблемы в направлении Москва – Санкт-Петербург, 15 – 58 км	72
4.4. Общие предложения по результатам экспертизы.....	73
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Список объектов застройки к западу от Ленинградского шоссе на участке от МКАД до Международного шоссе	74
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Схема транспортного обслуживания г. Химки.....	76

Предисловие

За последние 20 лет площадь лесов Подмосковья, утраченных в силу различных причин (несанкционированной застройки, самозахвата лесных участков, передачи их в аренду, перевода земель из категории лесных в нелесные, рубок, пожаров и т.д.) составляет более ста тысяч га. Это сопоставимо с площадью самой Москвы.

Ярким примером реакции общественности на уничтожение еще одного участка пригородных лесов стал острый социально-экологический конфликт, возникший вокруг проекта прокладки дороги через Химкинский лес.

Эта ситуация не единична и является следствием принятия в последние годы ряда ошибочных управленческих решений и системной дезэкологизации законодательства, а также отстранения граждан и общественных организаций от участия в принятии решений.

Для защиты Химкинского леса и других лесных массивов Московского региона была создана коалиция НПО «За леса Подмосковья». В ее состав вошли: Движение в защиту Химкинского леса, Гринпис России, Всемирный фонд дикой природы (WWF) России, Союз охраны птиц России, Центр охраны дикой природы, Международный Социально-экологический Союз.

Президент РФ Д.А. Медведева 28 августа 2010 г. принял решение о приостановке строительства автомагистрали Москва-Санкт-Петербург для проведения дополнительных общественных и экспертных обсуждений. В соответствии с этим решением коалиция «За леса Подмосковья» 13.10.2010 создала комиссию независимой экологической экспертизы проекта строительства скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург.

В ее состав вошли экологи, биологи, географы, дорожники, юристы, экономисты и т. д. Среди них: 5 докторов и 9 кандидатов наук, ведущих экспертов российского и международного уровней.

Экспертиза проекта проводилась по трем основным направлениям: эколого-биологическому, транспортно-градостроительному и эколого-правовому.

Выводы и предложения, выработанные по результатам работы экспертной комиссии, направлены Президенту РФ, Председателю правительства РФ, Федеральному собранию РФ, Генеральному прокурору РФ и руководителям Москвы и Московской области.

Председатель экспертной комиссии
д.ю.н., академик РЭА, заслуженный эколог России,
зам. Председателя национальной экологической
аудиторской палаты, член диссертационного совета
Института государства и права РАН по экологическому,
природоресурсному и аграрному праву

Злотникова Тамара
Владимировна

Секретарь комиссии,
Союз охраны птиц России

Пахорукова Ксения
Александровна

Состав экспертной комиссии

Блинкин Михаил Яковлевич	к.т.н., Центр историко-градостроительных исследований, научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства
Блоков Иван Павлович	к.т.н., Гринпис России
Ведута Елена Николаевна	д.э.н., профессор, зам. зав. каф. экономической политики МГУ
Григорьев Алексей Юрьевич	эксперт Союза охраны птиц России
Емельянова Людмила Георгиевна	д.г.н., Географический ф-т МГУ
Захаров Константин Валентинович	к.б.н., Московская экологическая федерация
Кавтарадзе Дмитрий Николаевич	д.б.н., зав. лаб. МГУ, советник министра транспорта (на общественных началах), национальный координатор IENE (инф ра-эко-сеть Европы)
Карпачевский Михаил Львович	к.б.н., Центр охраны дикой природы, НП «Прозрачный мир»
Маслов Александр Анатольевич	д.б.н., зав. лаб. Института лесоведения РАН
Маргулев Андрей Игоревич	юрист, Международный социально-экологический союз
Матвеев Михаил Вячеславович	к.ф-м.н., Движение в защиту Химкинского леса
Подольский Сергей Анатольевич	к.г.н., с.н.с. Института водных проблем РАН, член-корр РЭА
Сулова Елена Германовна	к.г.н., Географический ф-т МГУ
Хмелева Екатерина Николаевна	к.ю.н., Всемирный фонд дикой природы (WWF) России
Шварц Евгений Аркадьевич	д.г.н., Всемирный фонд дикой природы (WWF) России
Ярошенко Алексей Юрьевич	к.б.н., Гринпис России

Введение

В данном документе представлен сравнительный градостроительный, транспортный, экологический, социальный и правовой анализ различных вариантов решения транспортной проблемы на участке 15–58 км направления Москва – Санкт-Петербург.

Попытка строительства платной скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург на данном направлении вызвала серьезные протесты общественности. Предполагаемыми европейскими инвесторами проекта было принято решение приостановить рассмотрение вопроса о финансировании проекта¹.

26 августа 2010 Президент России Д. А. Медведев принял решение приостановить проведение работ по данному проекту с целью проведения дополнительного экспертного и общественного обсуждения (Поручение № Пр-2511 от 26.08.2010). На заседании Общественной палаты 16 сентября 2010 года было предложено провести подробный анализ различных вариантов размещения скоростной автомагистрали и, шире – различных вариантов решения транспортной проблемы на рассматриваемом участке.

Подобного анализа требует также политика ведущих международных кредитных организаций, если их участие в проекте все же планируется.

Экспертная комиссия была создана 13.10.2010 решением коалиции НПО «За леса Подмосковья» в соответствии с поручением Президента РФ Д. А. Медведева от 26.08.2010 № Пр-2511 о приостановке строительства автомагистрали Москва – Санкт-Петербург для проведения дополнительных общественных и экспертных обсуждений.

Перечень материалов, проанализированных экспертами:

- В распоряжении комиссии были следующие материалы:
- Экспертное заключение ФГУ «Главгосэкспертиза России» по проекту «Строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке 15 км – 58 км» (с учетом последующей эксплуатации автомобильной дороги на платной основе), Московская обл. (внесение изменений в проекты строительства федеральной автомобильной дороги М10 «Россия» от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга на участках: МКАД в р-не Бусиновской развязки до Шереметьево-1 (км 29+300) с обходом г. Химки и Шереметьево-1 (км 29+300) до км.100 с обходом г. Солнечногорск и г. Клин) № 909-07/ГЭЭ-5074/04 от 20.11.2007.
- Приказ ФГУ «Главгосэкспертиза России» об утверждении заключения экспертной комиссии ГЭК «ОВОС Строительство платной автомагистрали МКАД – Шереметьево-3 и заключение экспертной комиссии ГЭК материалов «Обоснование инвестиций строительства платной скоростной автомагистрали МКАД – Шереметьево-3» № 89 от 8.02.2006.
- Заключение экспертной комиссии ГЭК материалов «Проект реконструкции федеральной автомобильной дороги М-10 «Россия» от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга на участке от Шереметьево-1 (км 29+300) до км 100 с обходом г. Солнечногорска и г. Клина в Московской области» № 311 от 7.04.2006.
- Заключение экспертной комиссии ГЭК материалов «Обоснование инвестиций в строительство скоростной автомобильной магистрали Москва – Санкт-Петербург на участке км 15 – км 58» и заключение экспертной комиссии ГЭК материалов «Обо-

¹ <http://www.bankwatch.org/newsroom/highlights.shtml?x=2262335>

снование инвестиций в строительство скоростной автомобильной магистрали Москва – Санкт-Петербург на участке км 15 – км 58» № 829 от 6.09.2006.

- Заключение ФГУ «Главгосэкспертиза России» по инженерному проекту «Строительство федеральной автомобильной дороги М-10 «Россия» от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга на участке МКАД в р-не Бусиновской транспортной развязки до Шереметьево-1 (км 29+300) с обходом г. Химки (скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург), Московская область» № 372-07/ГГЭ-4633/04 от 31.05.2007.
- Сводное заключение по обоснованию инвестиций строительства платной скоростной автомагистрали МКАД – Шереметьево-3 № 809-04/ГГЭ-3071/04 от 05.10.2005.
- Экологическая и социальная оценка проекта строительства автодороги Москва – Санкт-Петербург (фаза 1, 15 км – 58 км), дополнительный экологический и социальный анализ альтернативных вариантов проектируемой автодороги, выполненный ООО «Северо-Западная концессионная компания» октябрь 2009 – январь 2010 г.
- Экспертное заключение Московской экологической федерации об экологической ценности природных сообществ на территории Химкинского участкового лесничества (Химкинский лес) в связи со строительством скоростной автодороги Москва – Санкт-Петербург от 01.10.2009г.
- Заключения Гринпис России от 30.06.2010 и Союза охраны птиц России от 06.09.2010 об экологической ценности Химкинского леса.
- Кодексы, законы, иные нормативные правовые акты федерального уровня, Московской области, г.Москвы, городского округа Химки.
- Заключение независимой экспертизы на документ «Экологическая и социальная оценка. Дополнительный экологический и социальный анализ альтернативных вариантов проектируемой автодороги» (строительство автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург, фаза 1, 15 км – 58 км) № 2502/10-1 от 25.02.2010 г. (инициирована благотворительным фондом «Центр охраны дикой природы»)
- Заключение антикоррупционной экспертизы Распоряжения Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2009 г. № 1642-р «О переводе земель лесного фонда Истринского и Дмитровского лесничества... в категорию земель промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земель для обеспечения космической деятельности, земель обороны, безопасности и земель иного специального назначения для строительства автомобильной дороги», принятого в рамках реализации проекта строительства федеральной автомобильной скоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург от 7.04.2010 (проведена АНО «Центр антикоррупционных исследований и инициатив «Трансперенси Интернешнл – Р»).
- Ответы министерств и ведомств федерального и регионального уровней по вопросам, связанным с проектированием и строительством скоростной автомобильной магистрали Москва – Санкт-Петербург.

1. Оценка различных вариантов решения транспортной проблемы

1.1. Анализ существующих и планируемых путей сообщения в направлении Москва – Санкт-Петербург на участке 15–58 км, а также на прилегающей территории Москвы

При анализе транспортной ситуации на указанном направлении были рассмотрены следующие пути сообщения (рис. 1.1):

Автомобильные дороги:

- Ленинградское шоссе М10,
- Пятницкое шоссе,
- Новокуркинское шоссе.
- улица Свободы в г. Москве
- улица Дыбенко в г. Москве
- МКАД
- планируемая скоростная платная магистраль Москва – Санкт-Петербург.
- планируемая в перспективе магистраль «Северная Рокада» в пределах города Москвы, с выходами на платную трассу Москва – Санкт-Петербург и Нижегородское направление.

Железные дороги:

- Октябрьская железная дорога
- Ветка Савеловского направления к аэропорту Шереметьево.

Метро:

- Замоскворецкая линия (до ст. метро «Речной Вокзал»).
- Таганско-Краснопресненская линия (до ст. метро «Планерная»)

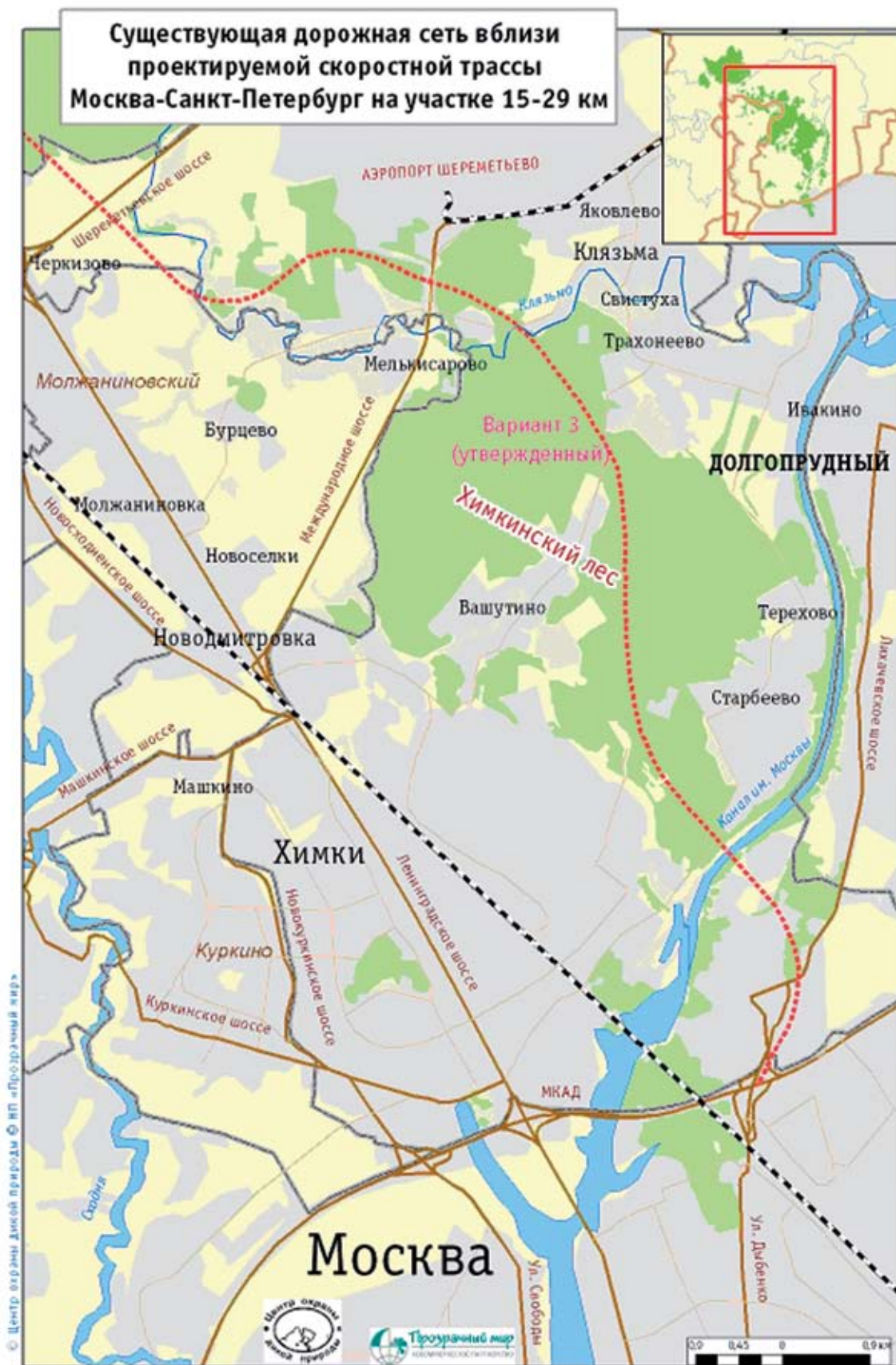


Рисунок 1.1. Существующие пути сообщения (станции метро и Пятницкое шоссе не показаны).

Ниже дано краткое описание перечисленных путей сообщения.

Шоссе М10 – имеет существенные различия на участках, проходящих по территории Москвы и по территории области. Со стороны Москвы в рамках проекта «Большая Ленинградка» выполнено расширение дороги до 10–12 полос, в конце 2010 г. подходили к завершению работы по расширению трассы на участке от Канала им. Москвы до МКАД. Препятствия движению в значительной степени ликвидированы (в частности, исключены одноуровневые перекрестки). Со стороны Московской области ширина шоссе существенно меньше (уменьшение ширины до 6 полос происходит уже в пределах города Химки). За Химками ширина, как правило, составляет 4–6 полос. При этом на территории Московской области движение по шоссе осложняет ряд дополнительных факторов. Среди них:

А) Наличие большого количества съездов к торговым объектам, расположенным преимущественно с южной стороны шоссе в пределах г. Химки. Список примыкающих к дороге торговых центров приведен в Приложении 1.

Б) недостатки, приводящие к дополнительному торможению транспортного потока:

- наличие автобусных остановок в местах сужения проезжей части и/или въезда/выезда (пример – выезд с развязки с улицей Маяковского в Химках в сторону Москвы).
- наличие одноуровневых пересечений с другими дорогами (как регулируемых светофорами, так и нерегулируемых) на участке между Химками и Солнечногорском.
- наличие непосредственно на проезжей части регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходов.

Таким образом, шоссе М10 на территории области не соответствует современным требованиям и неспособно эффективно принимать трафик со стороны существующего Ленинградского шоссе в Москве. При этом пропускная способность областного участка шоссе может быть улучшена путем исключения (или минимизации) указанных выше препятствий движению, а также расширения проезжей части.

Пятницкое шоссе – узкое (2 полосы), сравнительно извилистое шоссе, обходящее с юго-запада районы многоэтажной жилой застройки в Химках, Куркино, Сходне и Зеленограде. В целом, на рассматриваемом участке пролегает параллельно шоссе М10.

Новокуркинское шоссе – сравнительно широкое (6 полос) шоссе в районе высотной жилой застройки Куркино (район г. Москвы). Проходит в целом параллельно шоссе М10. Со стороны Москвы пропускная способность шоссе ограничена Молодежной улицей и улицей Свободы (4 полосы, проезд затруднен большим количеством перекрестков и светофоров). Со стороны области – пропускная способность ограничена Машкинским шоссе (4 полосы), не имеющим, к тому же, эффективной развязки с М10 и Международным шоссе. В недалеком прошлом начаты работы по прокладке дополнительного выезда с Новокуркинского шоссе на МКАД. С этой целью был нанесен ущерб ценным природным объектам: заказнику «Долина реки Сетунь» и Алешкинскому лесопарку. Несмотря на эти меры, дополнительный выезд остается недостроенным, а его продолжение в пределах Москвы отсутствует. Таким образом, потенциал Новокуркинского шоссе не используется в достаточной мере из-за неудовлетворительных параметров примыкающих автодорог, включая, в первую очередь, ул. Свободы.

Улица Свободы (г. Москва) – имеет 4 полосы, есть большое количество одноуровневых пересечений с другими дорогами, регулируемых светофорами, а также пешеходных переходов, которые ограничивают движение транспорта.

Улица Дыбенко (г. Москва) – это четырехполосное шоссе является (если не считать Зеленоградской улицы – 2 полосы) единственным продолжением платной магистрали Москва

– Санкт-Петербург (10 полос) на территорию Москвы, если последняя будет достроена согласно официально принятому проекту с выходом на Бусиновскую развязку. Существуют препятствия движению транспортного потока (одноуровневые перекрестки со светофорами и пешеходные переходы; круговое движение перед выездом на Бусиновскую развязку). Переходит в улицу Лавочкина, которая заканчивается Т-образными перекрестками с Флотской улицей и Кронштадтским бульваром, что не позволяет рассматривать ул. Дыбенко в качестве альтернативы Ленинградскому шоссе.

Таким образом, на сегодняшний день эффективное продолжение планируемой скоростной платной магистрали с выходом на Бусиновскую развязку на территории Москвы отсутствует.

МКАД – в целом современное шоссе с значительной пропускной способностью (10–12 полос). Равномерному движению транспортного потока препятствуют многочисленные съезды к торговым центрам (в первую очередь – с внешней стороны МКАД). Пропускная способность МКАД используется практически полностью, периодически наблюдаются «пробки».

Планируемая скоростная платная магистраль Москва – Санкт-Петербург – десятиполосная магистраль, которая должна начинаться от Бусиновской развязки с МКАД и уходить на северо-запад. К концу участка 15–58 км планируется сужение дороги с 10 до 8 полос. Для прокладки магистрали проектировщики собираются использовать преимущественно земли Государственного лесного фонда (см. Рис. 1.2).

Официально принятый вариант трассы отклоняется от основного направления на Санкт-Петербург в сторону аэропорта Шереметьево, что и приводит к пересечению центральной части массива Химкинского леса.

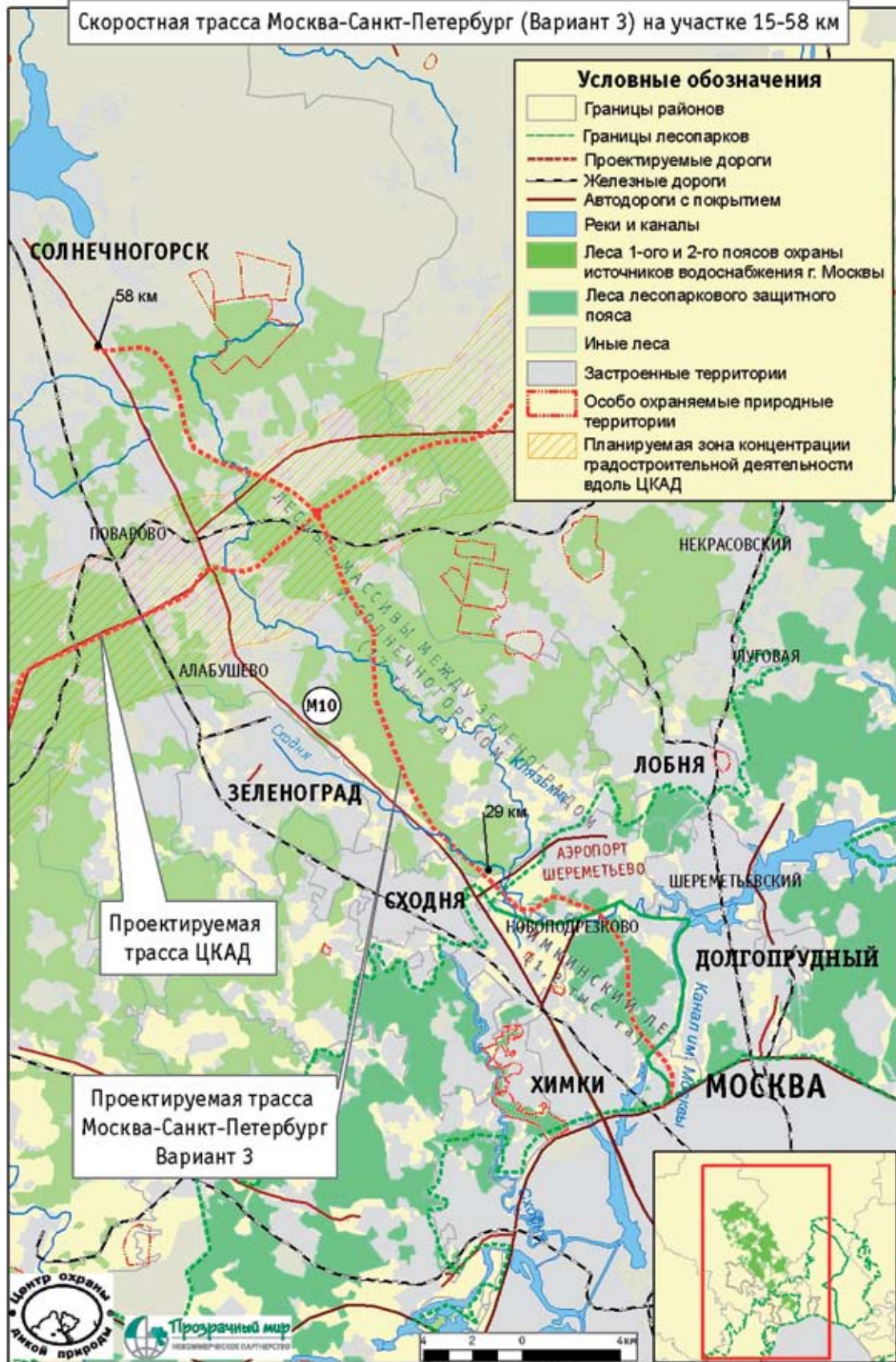


Рисунок. 1.2. Планируемая трасса прокладки магистрали Москва – С.Петербург, участок 15 – 58 км.

Планируемая «Северная рокада» в Москве – точные данные по объекту отсутствуют. На запросы в органы власти Москвы о судьбе и деталях данного проекта ответы на момент подписания данного заключения не получены. Строительство не начато, и не планируется в ближайшее время², если принимать во внимание доступные данные о планах дорожного строительства в Москве.

Октябрьская железная дорога – ввод в эксплуатацию скоростных поездов между Москвой и Санкт-Петербургом позволил сократить время поездки между этими городами примерно до 4 часов. При этом общее качество пригородного сообщения снизилось вследствие высвобождения интервалов под пропуск скоростных поездов. В ноябре 2010 года РАО «РЖД» объявило, что к 2016 г. планирует построить отдельные пути для высокоскоростных поездов, что позволит перевозить до 14 млн. пассажиров в год.

Ветка Савеловского направления на аэропорт Шереметьево – была построена через Лобненский лесопарк (Шереметьевский лес), несмотря на протесты общественности и законодательный запрет на использование земель лесопарков для целей капитального строительства. Единственная задача рассматриваемой ветки – транспортное обслуживание аэропорта Шереметьево. Интервал между поездами значителен (30 минут), стоимость проезда сравнительно высока (300 руб. по данным на декабрь 2010 г.).

Горьковско-Замоскворецкая линия метро – строительство последней станции этого направления («Речной Вокзал») было завершено в 1964 году. На этом развитие линии было остановлено, несмотря на многократно возросший пассажиропоток.

Таганско-Краснопресненская линия метро – Последняя станция этой линии («Планерная») была построена в 1975 году. На этом развитие линии было остановлено, несмотря на многократно возросший пассажиропоток.

Результаты анализа

Потенциал существующих путей сообщения в рассматриваемом направлении сравнительно невелик. Однако и он не используется должным образом. Ряд устранимых препятствий движению не выявлен и не ликвидируется годами. Отсутствует единая служба, целенаправленно занимающаяся выявлением и устранением кратковременных и постоянных препятствий движению транспорта. Плановый анализ и оптимизация транспортных потоков в рассматриваемом направлении не ведется. Более того, «Росавтодор» был признан виновным в организации транспортного коллапса на Ленинградском шоссе летом 2010 года³.

Пропускная способность имеющихся дорог претерпевает резкие изменения при пересечении с МКАД. Продолжение строящихся и планируемых за пределами дорог (платная скоростная автомагистраль «Москва – Санкт-Петербург», выход на МКАД с Куркинское шоссе) с внутренней стороны МКАД отсутствует. **Это свидетельствует о недостаточной координации планов транспортного развития двух субъектов Российской Федерации.**

Участок шоссе М10, лежащий на территории области, нуждается в реконструкции. Первоочередными задачами реконструкции представляются расширение шоссе и устранение локальных препятствий движению путем строительства развязок, модернизации существующих мостов и путепроводов, строительства надземных и подземных пешеход-

² <http://mos.ru/wps/portal/WebContent?rubricId=15751>

³ <http://top.rbc.ru/society/27/10/2010/488744.shtml>

ных переходов, переноса/выноса за пределы проезжей части остановочных пунктов общественного транспорта, снижения количества въездов и выездов, и т.п.

Для реализации потенциала Новокуркинского шоссе требуется организация эффективного выхода с него на территорию Москвы (например, путем расширения и модернизации улицы Свободы), а также строительство дополнительной развязки между Новокуркинским, Ленинградским и Международным шоссе.

Новая скоростная платная трасса не имеет четко выраженного целевого назначения. С одной стороны, согласно многочисленным официальным заявлениям, трасса планируется как платная скоростная магистраль с проектной скоростью движения 150 км/ч. Такой вариант исключает наличие большого количества съездов с трассы, а также накладывает существенные планировочные ограничения на размещение автодороги в силу, во-первых, высоких требований к радиусам поворотов, и, во-вторых, необходимости размещения пунктов оплаты проезда в начале магистрали, а также на всех въездах и выездах.

Несмотря на сказанное выше, на официальных планах развития города Химки (Приложение 1), указаны многочисленные развязки на пересечениях с локальными дорогами (например, Вашутинским шоссе), что не соответствует статусу скоростной магистрали. Изначально участок дороги, проходящий до Химок включительно, планировался как бесплатный, со значительным количеством развязок.

Проект платного скоростного шоссе Москва – Санкт-Петербург увязан с планами прокладки «Северной Рокады» по территории Москвы. В то же время, строительство в пределах города автодороги, связывающей два транзитных направления, представляется противоречащим транспортной концепции нового мэра Москвы С.С. Собянина, направленной на вынос транзитных транспортных потоков за пределы Москвы и ближайшего Подмосковья.

В случае, если строительство «Северной Рокады» не будет начато в ближайшее время, весь транспортный поток с новой платной магистральной потечет через МКАД и Ленинградское шоссе, поскольку ул. Дыбенко (расположенная за Бусиновской развязкой со стороны Москвы) непригодна для приема такого количества транспорта. МКАД перегружена уже сейчас, а примыкание дорог, не имеющих эффективного продолжения на территории Москвы (например, нового выхода на Новокуркинское шоссе) и, тем более, 10-полосного скоростного шоссе, **будет усиливать транспортный коллапс на МКАД.**

Основное современное шоссе на территории города Москвы, проходящее в рассматриваемом направлении – расширенное Ленинградское шоссе. Поэтому единственной точкой, в которой в настоящее время возможен прием дополнительного автомобильного трафика со стороны Москвы является (и останется в течение ближайших лет) развязка Ленинградского шоссе с МКАД.

На рассматриваемом направлении уже были реализованы проекты (строительство дополнительного выхода с Новокуркинского шоссе на МКАД, прокладка ж/д ветки к аэропорту Шереметьево), связанные с нанесением существенного ущерба ценным природным объектам. Реализация этих проектов не привела к кардинальному улучшению транспортной ситуации.

Развитие общественного электротранспорта, доступного жителям рассматриваемого района, было законсервировано на уровне 60-х – 70-х годов прошлого века. При этом единственным электротранспортом, доступным за МКАД, остаются электрички, не в полной мере отвечающие минимальным требованиям удобства сообщения. Поскольку метро пользуется высокой популярностью среди жителей Москвы и области – это порождает мощный

поток общественного и личного автомобильного транспорта, курсирующего между конечными станциями метро и объектами в ближнем Подмосковье. В результате нагрузка на существующие автомобильные дороги, пропускная способность которых и так оставляет желать лучшего, дополнительно возрастает.

Начало движения скоростных поездов между Москвой и Санкт-Петербургом (и, в перспективе, строительство для них отдельного пути) создает привлекательную альтернативу планируемой скоростной магистрали в части скоростных транзитных пассажирских перевозок.

1.2. Характеристика пассажирских и грузовых потоков на направлении Москва – Санкт-Петербург (участок 15–58 км)

В направлении Москва – Санкт-Петербург на рассматриваемом участке планируемой прокладки трассы Москва – Санкт-Петербург (15 – 58 км) можно выделить ряд основных составляющих транспортных потоков:

I – локальный трафик (в пределах Северного административного округа Москвы и прилегающих объектов городской агломерации: Химки, Куркино, аэропортовый комплекс Шереметьево, далее – до Зеленограда включительно). Он может быть разделен на следующие составляющие:

Ia – пассажирский трафик между спальными районами и местами работы. Наиболее интенсивен такой трафик между жилыми массивами в городах-спутниках и местами работы в Москве. Со строительством большого количества торговых центров, складских и офисных помещений в ближнем Подмосковье, а также расширением Шереметьево стал наблюдаться и обратный поток – между «спальными районами» Москвы и местами работы в области. Имеет ярко выраженную суточную неравномерность.

Ib – пассажирский трафик между Москвой и аэропортом Шереметьево.

Ic – грузовой трафик между Москвой и аэропортом Шереметьево.

Id – грузопассажирский трафик между торговыми центрами (главным образом, в Химках) и местами проживания покупателей (Москва, жилые районы Москвы и Химок).

II – «Дачный» трафик – грузопассажирский трафик между местами проживания в Москве и дачными участками на удалении от нескольких десятков до ста километров от Москвы. Носит ярко выраженный сезонный характер; кроме того, зависит от дня недели и времени суток.

III – Междугородний и международный пассажирский трафик в Москву/из Москвы. На данном направлении первостепенную роль играет движение между городами Москва и Санкт-Петербург.

IV – Междугородний и международный грузовой трафик в Москву/из Москвы.

V – Транзитный грузовой и пассажирский трафик через Москву и ближнее Подмосковье.

Уже сейчас локальный трафик занимает более 50% от всего трафика в данном направлении (летом – в сочетании с «дачным» трафиком). Согласно данным ФГУ «Дороги России», в 2004 г. нагрузка на существующую магистраль Москва – Санкт-Петербург выглядела следующим образом:

Таблица 1.1 Транспортные нагрузки на существующую магистраль Москва – Санкт-Петербург

№	Участок	Транспортная нагрузка, а/м в сутки
1	МКАД– 29 км	117 000
2	29 км – Солнечногорск (65 км)	80 000
3	Солнечногорск (65 км) – Клин (87 км)	60 000
4	Собственно транзитный участок (Тверь – Торжок)	40 000

Таким образом, собственно междугородний трафик в направлении Москва – Санкт-Петербург составляет лишь около трети от всего транспортного потока на рассматриваемом участке.

В перспективе ожидается еще большее снижение доли транзитной составляющей транспортного потока. С одной стороны, это будет происходить за счет планируемого выноса транзитного транспортного потока, а также таможенных и складских терминалов за пределы ближайших окрестностей Москвы. Кроме того, существенную часть пассажиропотока возьмут на себя скоростные электропоезда. С другой стороны – массовое строительство жилой и коммерческой недвижимости на территории Городского округа Химки, а также планы по расширению комплекса аэропорта «Шереметьево» – вызовут дальнейший рост локального транспортного потока на участке трассы 15–29 км.

Ниже приведена таблица с результатами анализа перспектив данных потоков, а также указаны средства решения транспортной проблемы, оптимальные в каждом конкретном случае

Таблица 1.2. Транспортные потоки и предпочтительные средства решения транспортной проблемы

Тип транспортного потока	Прогноз	Средства решения транспортной проблемы						Обоснование
		Обычная автодорога (скорость 90–110 км/ч)	Платная скоростная автомагистраль (скорость – 150 км/ч)	Метро или аналоги (монорельс, легкое метро)	Железная дорога	Скоростная железная дорога	Самолет	
<p>Иа – пассажирский график между спальными районами и местами работы</p>	<p>Резкое увеличение вследствие неконтролируемой застройки земель на территории Городского округа Химки</p>	+	-	+	+	-	-	<p>Поскольку трафик носит в основном индивидуальный характер, предпочтительным является использование общественного транспорта. Массовое использование автопотоков с одним водителем/пассажиром не оптимально и не должно поощряться в качестве приоритетного средства решения транспортной проблемы. Поскольку общественный автопотоков имеет скорость в пределах до 100 км/ч – скоростная магистраль не рассматривается в качестве приоритетного средства решения транспортной проблемы. Кроме того, ограниченное количество въездов и выездов на скоростную автомагистраль не позволяет организовать эффективное транспортное обслуживание локальных объектов, равномерно распределенных на значительной территории</p>
<p>Иб – пассажирский график между Москвой и аэропортом Шереметьево</p>	<p>Существенное увеличение в случае расширения аэропорта</p>	+	-	+	+	-	-	<p>Большинство авиапассажиров не планирует возвращаться в день улета/прилета. Это делает проблематичным использование личного автомобиля из-за необходимости длительного парковки. Общественный транспорт не требует использования скоростной автомагистрали (см. выше). Оптимальный вариант - электропоезд, при условии снижения интервалов между поездами и снижения цен на проезд, по сравнению с нынешним уровнем</p>

Тип транспортного потока	Прогноз	Средства решения транспортной проблемы						Обоснование
		Обычная автодорога (скорость 90–110 км/ч)	Платная скоростная автомагистраль (скорость – 150 км/ч)	Метро или аналоги (монорельс, легкое метро)	Железная дорога	Скоростная железная дорога	Само-лет	
Is – грузовой трафик между Москвой и аэропортом Шереметьево	Увеличение в случае расширения аэропорта	+	-	-	-	-	-	Автотранспорт в данной категории вне конкуренции. В то же время, скорость подавляющего большинства используемых грузовых автомобилей не превышает 100 км/ч, что исключает высокую скоростную магистраль в качестве приоритетного средства решения проблемы
Id – грузопассажирский трафик между торговыми центрами (главным образом, в Химках) и местами проживания покупателей	Увеличение вследствие продолжающегося строительства торговых центров в Химках	+	-	-	-	-	-	В данном случае автомобильный транспорт – также вне конкуренции. Однако использование скоростной платной автодороги нецелесообразно в силу принципиальной ограниченности количества съездов с такой дороги, что затрудняет доступ к торговым центрам, а также удаленности дороги от мест расположения основных торговых центров и проживания их клиентов
II «Дачный» трафик	Умеренное увеличение, пропорциональное населению Московской городской агломерации в целом	+	+	-	+	-	-	Использование платной скоростной дороги обеспечивает некоторое преимущество во времени. В то же время оно оборачивается снижением уровня безопасности (большинство аварий – летальны), увеличенным уровнем шума и загрязнения окружающей среды по сравнению с обычной дорогой

Тип транспортного потока	Прогноз	Средства решения транспортной проблемы						Обоснование
		Обычная автомобильная дорога (скорость 90–110 км/ч)	Платная скоростная автомагистраль (скорость – 150 км/ч)	Метро или аналоги (монорельс, легкое метро)	Железная дорога	Скоростная железная дорога	Самолет	
III Междугородний пассажирский трафик в Москву/из Москвы	Умеренное увеличение, пропорциональное населению Московской городской агломерации в целом	-	-	-	+	+	-	На направлении Москва – Петербург исторически сложилось предпочтение железнодорожному транспорту. Скоростная магистраль не конкурентоспособна по сравнению с поездом класса «Сапсан» (скорость «Сапсана» – 250 км/ч, уровень безопасности и комфорта выше, чем у автомобилья). Кроме того, железнодорожный транспорт в нормативных документах Евросоюза рассматривается как приоритетный по экологическим соображениям (глобальные изменения климата, расход энергии).
IV Междугородний и междугородный грузовой трафик в Москву/из Москвы	Останется на прежнем уровне или снизится в случае выноса торговых складских комплексов за пределы Москвы	+	-	-	+	-	-	Возможно использование как автомобильного, так и железнодорожного транспорта, при использовании автотранспорта необходимо учитывать, что скорость эксплуатации подавляющего большинства используемых грузовых автомобилей не превышает 100 км/ч. При ее превышении резко растет расход топлива и снижается безопасность движения

Тип транспортного потока	Прогноз	Средства решения транспортной проблемы						Обоснование
		Обычная автотрасса (скорость 90–110 км/ч)	Платная скоростная автомагистраль (скорость – 150 км/ч)	Метро или аналоги (монорельс, легкое метро)	Железная дорога	Скоростная железная дорога	Самолет	
V Транзитный грузовой и пассажирский трафик через Москву и ближние Подмосковье	Снижение практически до нуля, в случае реализации продуманной транспортной стратегии	-	-	-	-	-	-	Такой график не должен стимулироваться на уровне стратегии транспортного развития

Результаты анализа

Реализация платной скоростной автомагистрали с заложенными характеристиками по ширине (10 полос) и скорости (150 км/ч) на рассматриваемом участке **нецелесообразна** в силу следующих обстоятельств:

- 1 Из всех транспортных потоков, рассмотренных в Таблице 1.2, она может рассматриваться в качестве приоритетного средства решения транспортной проблемы лишь в одном случае – т.н. «дачный трафик». Однако и тут ее преимущество перед обычной автодорогой, при нормальной эксплуатации последней, как минимум, неочевидно.
- 2 На рассматриваемом участке превалирует локальный трафик, его доля в обозримом будущем будет составлять более 2/3 транспортного потока, постоянно возрастая. Применение скоростной платной автомагистрали малоэффективно для пропуска локального трафика в силу следующих причин:
 - 2.1 Принципиальная ограниченность количества развязок и съездов на магистралях такого класса не позволяет организовать эффективное транспортное обслуживание объектов на территории, плотность застройки которой уже сейчас приближается к городской. Даже при идеальных характеристиках собственно магистрали проблемы будут возникать вблизи съездов, а также на локальных автодорогах, обеспечивающих въезд на магистраль. Это приведет к многочисленным нарушениям равномерности транспортного потока и, как следствие, высокой аварийности, преимущественно с летальным исходом, если скоростной режим 150 км/ч будет все же выдержан. В реальности – заложенные скоростные показатели вряд ли могут быть достигнуты на данном участке, если шоссе будет использовано для пропуска локального трафика.
 - 2.2 Выбранная трасса прокладки магистрали с удалением от основных мест проживания и работы, а также торговых центров – не позволяет организовать эффективное транспортное обслуживание большинства локальных объектов (за исключением аэропорта Шереметьево, к которому уже проложена железнодорожная ветка и возможно создание дополнительного маршрута за счет завершения строительства Новокуркинского шоссе).
 - 2.3 Отсутствие удобного въезда в Москву делает новую дорогу **практически бесполезной** для обслуживания транспортного потока между Москвой и областью.
- 3 Если шоссе не будет использовано для пропуска локального трафика – оно будет недогружено и нерентабельно в силу того, что междугородний транспортный поток в данном направлении значительно ниже, чем локальный транспортный поток. Поскольку значительную часть междугороднего транспортного потока составляют большегрузные автомобили с ограничением скорости движения до 100 км/ч, потенциал магистрали как скоростного шоссе не будет должным образом востребован, за исключением сравнительно короткого периода пропуска «дачного» трафика.
4. Попытка строительства шоссе шириной 10 полос с плановой скоростью 150 км/ч на рассматриваемом участке создает серьезные планировочные проблемы, поскольку приводит к очень высоким требованиям к радиусам скругления и ширине полосы отвода (особенно с учетом того, что примыкающие к магистрали участки становятся фактически непригодны для проживания и рекреации). Дополнительные проблемы создает необходимость резервирования территории для размещения пунктов оплаты проезда вблизи всех въездов и выездов на магистраль.

5. Строительство скоростного шоссе в жилых и рекреационных зонах приведет к неоправданному увеличению уровня шумового и химического загрязнения по сравнению с обычным шоссе.
6. Само по себе решение о «разгоне» автомобильного транспортного потока до 150 км/ч представляется экологически безответственным. Даже для автомобилей, оптимизированных для движения на высоких скоростях, удельный расход горючего (в пересчете на 100 км) при скорости 150 км/ч возрастает более чем в 1,5 раза по сравнению с оптимальным в плане топливной экономичности и безопасности движения диапазоном 80 – 100 км/ч. Отметим, что именно по этим соображениям на скоростных автомагистралях США скорость, как правило, ограничена 60 милями в час (т.е. 96 км/час). Превышение этого предела ведет к неоправданному загрязнению окружающей среды, в том числе резкому увеличению выброса углекислого газа. Эмиссия углекислого газа автотранспортом рассматривается, как известно, в качестве одной из причин глобального изменения климата. Опасность представляет и эмиссия других загрязнителей (угарный газ, бензапирены, тяжелые металлы и проч.) Связь скоростного режима с тяжестью последствий аварий – общеизвестна.
7. Таким образом, планируемая скоростная автомагистраль будет, скорее всего, выполнять функцию обычного шоссе для пропуска локального трафика. Однако выбранное расположение дороги (через лес, с удалением от большинства объектов обслуживания) не позволит сделать это эффективно. Единственный объект на участке 15 – 29 км, который такая дорога может реально «обслужить» – аэропорт Шереметьево. Однако подъезды к аэропорту будут, скорее всего, перегружены локальным трафиком к другим объектам (жилым районам, торговым центрам и т.п.). Это потребует в перспективе строительства дополнительных въездов и выездов на лесной территории (даже если они не будут построены с самого начала), что, в конечном итоге, окажется мощным стимулом для коммерческого «освоения» лесных земель. Уже сейчас запланировано строительство еще одного шоссе через Химкинский лес – между Вашутино и Старбеево (Приложение 2).
8. Единственным вариантом, при котором новая дорога может быть «эффективно» использована – окончательная оптимизация ее под локальный трафик в сочетании с форсированным коммерческим освоением прилегающих лесных земель. Есть основания (отраженные в официальных планах территориального развития Московской области⁴) что именно такое использование магистрали и планировалось изначально, поскольку территория Химкинского леса причислена к «зонам концентрации градостроительной активности».
9. Для решения проблем пропуска локального трафика необходимо развитие сети обычных автодорог на данном направлении (без предъявления завышенных требований к их скоростным характеристикам). При этом предпочтительно наличие нескольких альтернативных путей вместо одной широкой магистрали, что позволит равномерно распределять локальный трафик между объектами обслуживания. Кроме того, такая схема существенно повысит надежность транспортной системы и позволит избежать ситуаций, когда из-за крупных аварий движение на длительное время оказывается полностью парализованным (как это регулярно происходит на МКАД и третьем транспортном кольце)
10. В качестве первоочередной меры необходима оптимизация трафика по существующим автодорогам, а также модернизация существующих автодорог на проблемных участках (шоссе М10 на областном участке, выходы с Новокуркинского шоссе на Москву через Молодежную улицу, а также на Международное шоссе).

⁴ http://guag.mosreg.ru/norm_prav_acts/169.html

11. Существует необходимость строительства дорог для пропуска междугородного транспорта в обход г. Химки и других населенных пунктов – но без предъявления завышенных требований к их скоростным характеристикам и ширине. Их строительство бессмысленно без реализации опережающих мер по обслуживанию локального трафика и развитию общественного транспорта.
12. Существует потребность в развитии эффективной системы общественного электротранспорта на данном направлении (Москва – Куркино – Химки – Шереметьево – Зеленоград), поскольку доля потоков Ia и Ib высока. К очевидным преимуществам общественного электротранспорта кроме его экологичности, относительной комфортности и безопасности следует отнести практически полную независимость от погодных условий, что особенно важно на фоне «пробок», стабильно образующихся на автомагистралях в снег и дождь. Из мировой практики известно, что общественный электротранспорт позволяет создать большее количество рабочих мест, в том числе в высокотехнологичных отраслях. Это особенно актуально в России, где подавляющее большинство автомашин являются импортными или продукцией «отверточной» сборки.

1.3. Анализ экологических и социальных последствий различных вариантов прохождения трассы Москва – Санкт-Петербург

Рассматриваемые варианты

В предыдущих подразделах было отмечено, что десятиполосное платное шоссе с расчетной скоростью потока 150 км/ч не является оптимальным решением транспортной проблемы на участке 15 – 58 км. Тем не менее, в данном подразделе анализируются различные варианты размещения именно для 10-полосного шоссе.

Цель обеспечить движение транспортного потока со скоростью 150 км/ч в жилых и рекреационных зонах не ставится в силу причин, указанных в предыдущем подразделе.

Экспертная комиссия провела анализ альтернативных вариантов по участку автомагистрали, проходящему по территории г. Химки, от МКАД до ее пересечения с Шереметьевским шоссе. Поскольку на последующих участках расположение трассы также наносит серьезный ущерб окружающей среде (см. ниже, рис. 1.7), в перспективе такой анализ необходим и для участка 29–58 км.

Изначально проектировщиками рассматривались три варианта трассы (далее обозначаются как 1, 2, 3). Все три варианта начинались от Бусиновской развязки с МКАД и в той или иной степени затрагивали территорию Химкинского леса. В дальнейшем без убедительных обоснований был принят Вариант 3, проходящий по центру Химкинского леса.

Поскольку в ходе анализа выяснилось, что список возможных вариантов намного шире, к рассмотрению был принят ряд дополнительных вариантов, предложенных независимыми экспертами, а также общественными активистами в период с 2008 по 2010 г.

Согласно проектной документации по выбранному варианту, ширина отвода полосы под автодорогу составляет 100 м, и все природные объекты в пределах указанной зоны будут безвозвратно уничтожены. В реальности суммарная ширина собственно проезжих

частей десятиполосной магистрали составляет около 50 метров, что является дополнительным резервом при обеспечении прокладки дороги в стесненных условиях.

При оценке косвенного влияния на природные объекты и жилые дома рассматривалась полоса шириной 200 метров.

Ниже приводится список вариантов прохождения трассы на участке 15–29 км, рассматриваемых в данном разделе (Рис. 1.3 и 1.4). На рис. 1.3 варианты трассы нанесены на картосхему, а на рис. 1.4 – на космический снимок.

Варианты 1, 2, 3 прохождения трассы совпадают с теми, что были изначально предложены проектировщиком.

Вариант 1 – Начинается от Бусиновской развязки в мкр. Левобережный г. Химки. Проходит по лесополосе, расположенной между полигоном ТБО и жилыми домами, и затем пересекает канал им. Москвы рядом с деревней Старбеево, проходя через водоохранные полосы на берегах канала. Далее – проходит через дубраву Химкинского лесопарка (проектируемая ООПТ) с фактическим уничтожением родника Св. Георгия вблизи р. Химка, и следует по окраине лесопарка, огибая г. Химки. Трасса проходит частично по территории промзоны завода МКБ «Факел», что, вероятно, не предусматривалось проектировщиками. Магистраль пересекает южную часть деревни Вашутино, затем снова следует краем леса. На выходе к Международному шоссе она пересекает памятник природы регионального значения «Вашутинское мезотрофное болото в Молжаниновском районе» (г. Москва). После выхода к Международному шоссе – трасса сворачивает в коридор существующего шоссе М10, проходя частично по территориям прилегающих к М10 населенных пунктов (Новоселки и др).

Вариант 2 – На начальном участке (от МКАД до пересечения с д. Вашутино) этот вариант совпадает с Вариантом 1: начинается от Бусиновской развязки в мкр. Левобережный г. Химки, проходит по лесополосе, расположенной между полигоном ТБО и жилыми домами, и затем пересекает канал им. Москвы рядом с деревней Старбеево, проходя через водоохранные полосы на берегах канала. Далее – проходит через дубраву Химкинского лесопарка (проектируемая ООПТ) с уничтожением родника Св. Георгия вблизи р. Химка и следует по окраине лесопарка, огибая г. Химки. Трасса также проходит частично по территории промзоны завода МКБ «Факел». Далее она пересекает южную часть деревни Вашутино, затем отворачивает к северу от маршрута по Варианту 1 через край Химкинского лесопарка. При этом трасса проходит по краю дачного поселка, что приводит к необоснованному сносу нескольких домов. После пересечения Международного шоссе трасса следует через Молжаниновские поля (на территории которых планировалось размещение гольф-клуба), севернее Бурцевских прудов. За ними она с севера затрагивает памятник природы регионального значения «Бурцевское мезотрофное болото в Молжаниновском районе» (г. Москва), чего можно было легко избежать незначительной корректировкой маршрута.

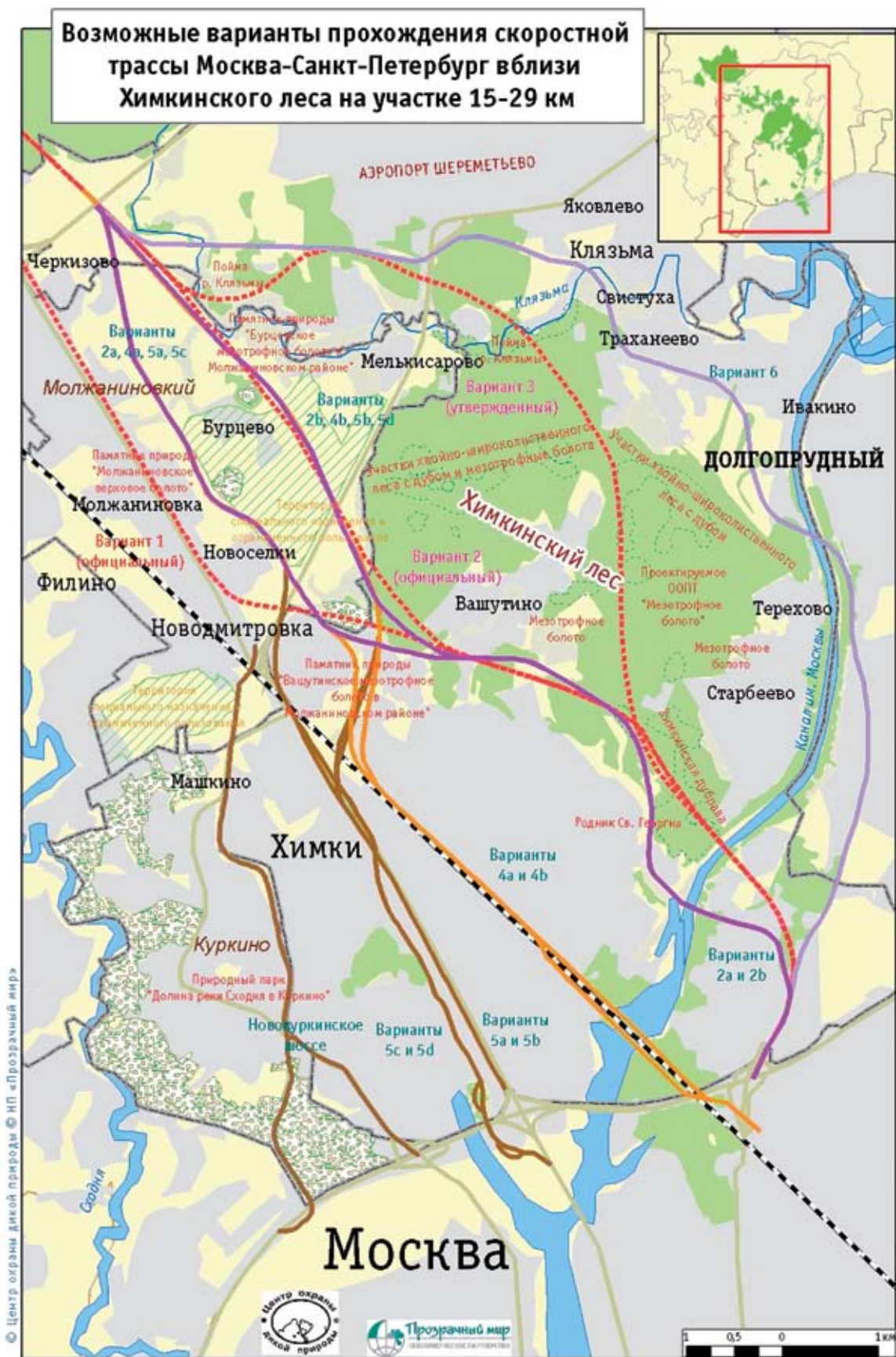


Рисунок 1.3. Возможные варианты прохождения автомагистрали вблизи г.Химки (карта)

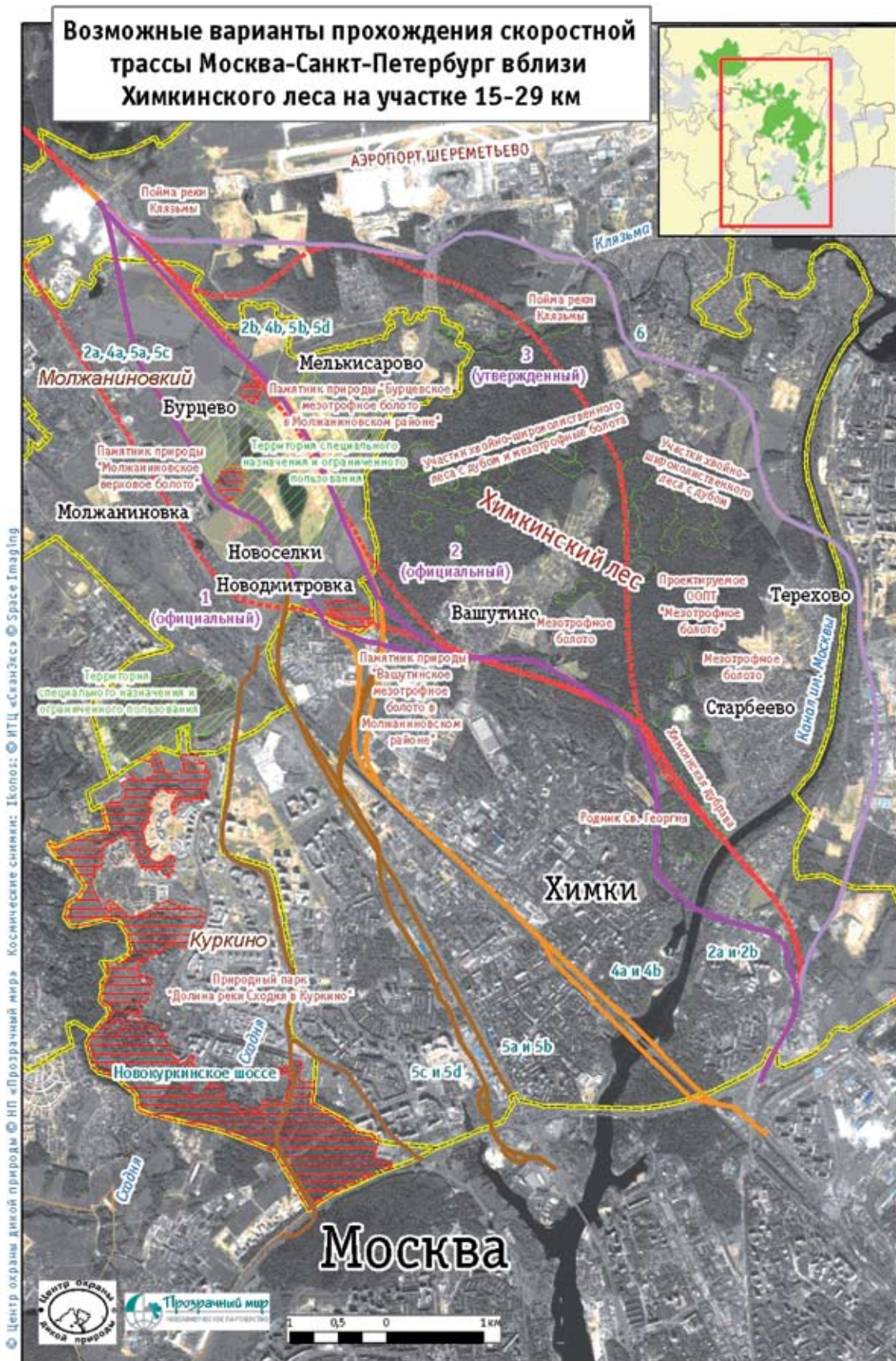


Рисунок 1.4. Возможные варианты прохождения автомагистрали вблизи г.Химки (спутниковый снимок)

Вариант 2а – является модификацией Варианта 2, позволяющей снизить ущерб, наносимый окружающей среде. Для пересечения канала им. Москвы через заградительные ворота № 73 необходимо пересечь участок, где ведутся строительные работы (законченные и заселенные здания отсутствуют). При пересечении канала затрагивает водоохранные зоны на обоих берегах канала. Предусматривает обход с юга дубравы в Химкинском лесопарке и обход промзоны завода МКБ «Факел», а также минимизацию сноса строений дачного поселка рядом с д. Вашутино. Близок по конфигурации дороге, указанной в Генплане Москвы под названием «Обход города Химки». Памятник природы регионального значения «Вашутинское мезотрофное болото в Молжаниновском районе» (г. Москва) перед выходом к Международному шоссе обходится с юга. После пересечения с Международным шоссе идет южнее Бурцевских прудов вдоль северной окраины населенного пункта Новоселки, вдоль предусмотренного генпланом Москвы Проектируемого проезда. При этом дорога проходит вблизи памятника природы регионального значения «Молжаниновское верховое болото» (г. Москва), обходя его с юга.

Вариант 2б – аналогичен варианту 2а, за исключением прохождения по территории Молжаниновского района Москвы. В данном случае дорога проходит севернее, чем по предыдущему варианту, обходя с севера Бурцевские пруды по Молжаниновским полям (аналогично первоначальному Варианту 2). Памятник природы регионального значения «Бурцевское мезотрофное болото в Молжаниновском районе» (г. Москва) обходится с севера.

Вариант 3 – официально принятый вариант прокладки трассы. На начальном участке (от МКАД до южной части Химкинского лесопарка) совпадает с Вариантами 1 и 2: начинается от Бусиновской развязки в мкр. Левобережный г. Химки, проходит по лесополосе, расположенной между полигоном ТБО и жилыми домами, и затем пересекает канал им. Москвы рядом с деревней Старбеево, проходя через водоохранные полосы на берегах канала. Далее – проходит через дубраву Химкинского лесопарка (проектируемая ООПТ) и следует сначала по южной окраине лесопарка. Напротив промзоны завода «Факел» трасса круто сворачивает в северном направлении, углубляясь в территорию Химкинского лесопарка, где проходит через мезотрофное болото (проектируемая ООПТ), участки ценных хвойно-широколиственных лесов и пересекает ценную пойму Клязьмы (проектируемая ООПТ). Далее трасса следует по лесным землям практически до самого аэропорта «Шереметьево», затем к югу от аэропорта выходит на общее направление вдоль Ленинградского шоссе. Трасса дважды пересекает реку Клязьму.

Дополнительно к дубовой роще (которая в значительной уничтожается при выборе любого из вариантов 1–3, кроме 2а), трасса угрожает еще трем ценным природным территориям (уровня ООПТ) – мезотрофному болоту, пойме реки Клязьма и роднику Св. Георгия. Среди иных ценных природных объектов, которым грозит полное или частичное уничтожение следует отметить участки хвойно-широколиственных лесов с дубом. Указанные объекты отличаются наиболее высоким уровнем биологического разнообразия среди всех типов экосистем и являются местообитанием многих редких видов растений, животных и грибов. Фрагментация дополнительно негативно повлияет на состояние наиболее ценных природных объектов – Химкинской дубравы, мезотрофных болот, поймы р. Клязьмы, участков хвойно-широколиственных лесов с дубом в силу развития краевых эффектов.

В случае реализации варианта 3 Химкинский лес перестанет существовать как единая природная экосистема в результате фрагментации, а состояние его фрагментов сильно ухудшится (Рис. 1.5, подробнее – см. Разд.2).



Рисунок.1.5. Последствия строительства скоростной автомагистрали через территорию Химкинского леса согласно утвержденному варианту 3.

Варианты 4а и 4б – предложены общественными активистами на базе анализа доступных данных по проекту «Северная рокада» в Москве. Поскольку в Москве прокладка автомагистрали была запланирована в общем транспортном коридоре с Октябрьской железной дорогой, то же решение предлагалось рассмотреть и на участке, проходящем через Химки. Рассматривается в виде двух подвариантов:

Вариант 4а – проходит от пересечения Октябрьской железной дороги с МКАД вдоль железнодорожных путей, причем используется разнесение проезжих частей по разные стороны от железнодорожного полотна. На участке до пересечения с Каналом им. Москвы дорога следует по лесным землям. После пересечения с каналом им. Москвы в полосу отвода железной дороги попадает торговая зона вблизи станции Химки, примыкающая к железной дороге, часть Парка им. Толстого, гаражи и аналогичные нежилые объекты. После пересечения с автомобильным путепроводом (район ул. Маяковского в Химках), прокладка обоих проезжих частей предусматривается через промзону к северу от железной дороги. Планируемая трасса сворачивает от железной дороги к северу напротив памятника природы регионального значения «Вашутинское мезотрофное болото в Молжаниновском районе» (г. Москва), и обходит ООПТ с юга, проходя частично по территории комплекса зданий института медико-биологических проблем РАН. После пересечения Международного шоссе дорога следует южнее Бурцевских прудов вдоль северной окраины населенного пункта Новоселки, вдоль предусмотренного генпланом Москвы Проектируемого проезда. При этом дорога проходит вблизи ООПТ «Молжаниновское верховое болото», обходя его с юга.

Вариант 4б – Аналогичен предыдущему варианту на участке, проходящем от МКАД через город Химки. Поворот к северу выполняется несколько раньше, чем по Варианту 4а (в районе Коммунального проезда), что обеспечивает обход ООПТ «Вашутинское мезотрофное болото в Молжаниновском районе» с севера, а не с юга. В результате – снимается необходимость сноса объектов на территории института медико-биологических проблем РАН. Далее по Варианту 4б трасса следует через Молжаниновские поля, севернее Бурцевских прудов. Памятник природы регионального значения «Бурцевское мезотрофное болото в Молжаниновском районе» (г. Москва) обгибается с севера.

Группа вариантов 5 (5а–5д) – строительство трассы к югу от существующего Ленинградского шоссе. Здесь возможно четыре подварианта:

Вариант 5а – прокладка трассы непосредственно к югу от существующего Ленинградского шоссе, по сути – его расширение, с последующим выходом в район Молжаниново. Поворот к северу из коридора существующей автодороги происходит в районе Международного шоссе. Дальше трасса следует через Молжаниновский район Москвы, проходя к югу от Бурцевских прудов, вдоль планируемого Проектируемого проезда. При этом дорога проходит вблизи ООПТ «Молжаниновское верховое болото», обходя его с юга.

Вариант 5б – прокладка трассы непосредственно к югу от существующего Ленинградского шоссе, по сути – его расширение, аналогично предыдущему варианту. При этом трасса идет параллельно Ленинградскому шоссе лишь до Коммунального проезда, затем – сворачивает к северу, обходя с севера памятник природы регионального значения «Вашутинское мезотрофное болото в Молжаниновском районе» (г. Москва), и выходит на Молжаниновские поля к северу от Бурцевских прудов. Памятник природы регионального значения «Бурцевское мезотрофное болото в Молжаниновском районе» (г. Москва) обгибается с севера.

Вариант 5с – прокладка трассы выполняется на расстоянии нескольких сот метров к югу от Ленинградского шоссе, с использованием полосы отчуждения под ЛЭП 110 кВ и территории, занятой некапитальными строениями вдоль ул. 9 мая. Проходя под ЛЭП, трасса частично затрагивает сквер им. Марии Рубцовой в Химках. Выход в район «Молжа-

ниново» обеспечивается к югу от Бурцевских прудов, вдоль дер. Новоселки, по планируемому Проектируемому проезду. При этом дорога проходит вблизи ООПТ «Молжаниновское верховое болото», обходя его с юга.

Вариант 5d – прокладка трассы на расстоянии нескольких сот метров к югу от Ленинградского шоссе, с использованием полосы отчуждения под ЛЭП 110 кВ. Проходя под ЛЭП частично затрагивает сквер им. Марии Рубцовой в Химках. Поворот к северу с пересечением Ленинградского шоссе согласно данному варианту предусматривается в районе Коммунального проезда в Химках. Далее трасса обходит с севера ООПТ «Вашутинское мезотрофное болото» и выходит в район «Молжаниново» к северу от Бурцевских прудов. Памятник природы регионального значения «Бурцевское мезотрофное болото в Молжаниновском районе» (г. Москва) обгибается с севера.

Вариант 6 – прокладка дороги к северу от Химкинского леса. На первом участке трасса идет по восточному берегу канала им. Москвы, следуя по промзоне вдоль Лихачевского шоссе. Не доходя Долгопрудного, трасса пересекает канал им. Москвы и далее следует в целом вдоль существующих дорог по направлению к аэропорту Шереметьево. В районе аэропорта Шереметьево после пересечения поймы р. Клязьмы обеспечивается выход дороги в коридор согласно проекту.

Ниже приведена сводная таблица результатов анализа по всем перечисленным вариантам.

Таблица 1.3. Ущерб природным территориям и собственности при различных вариантах прохождения скоростной трассы Москва – Санкт-Петербург (для участка 15–29 км, все расчеты приведены без учета строительства развязок)

Вариант	Протяженность трассы, км	Ущерб природным объектам		Наличие продолжения на территории Москвы (существующее/планируемое)				
		Площадь, га	Затрагиваемые ценные территории					
		числитель: в по- лосе 100 м; зна- менатель: в по- лосе 200 м*	мало- этажные жилые дома, снос	много- этажные жилые дома	крупные торговые и про- мышлен- ные зда- ния, снос			
		леса	иное**					
1	12,8	44/87	5/9	1) Уничтожение 2-х участков водоохранной зоны канала им. Москвы по обоим берегам. 2) Умеренная фрагментация Химкинского леса. 3) Уничтожение родника Св. Георгия вблизи р. Химки. 4) Уничтожение памятника природы «Вашутинское мезотрофное болото в Молжаниновском районе»	90	0	59	Нет/ «Северная рока- да», если будет постро- ена
2	12,4	47/57	8/16	1) Уничтожение 2-х участков водоохранной зоны канала им. Москвы по обоим берегам. 2) Умеренная фрагментация Химкинского леса. 3) Уничтожение родника Св. Георгия вблизи р. Химки	19	0	20	Нет/ «Северная рока- да», если будет постро- ена
2а	13,1	27/55	9/18	1) Уничтожение 2-х участков водоохранной зоны канала им. Москвы по обоим берегам. 2) Минимальная фрагментация Химкинского го леса	14	0	38	Нет/ «Северная рока- да», если будет постро- ена

Вариант	Протяженность трассы, км	Ущерб природным объектам		Необходимость сноса зданий и сооружений в полосе 100 м			Наличие продолжения на территории Москвы (существующее/планируемое)	
		Протяженность трассы, км	Площадь, га	Затрагиваемые ценные природные территории	малоэтажные жилые дома, снос	многоэтажные жилые дома		крупные торговые и промышленные здания, снос
2b	12,7	35/69	10/21	Затрагиваемые ценные природные территории 1) Уничтожение 2-х участков водоохранной зоны канала им. Москвы по обоим берегам. 2) Минимальная фрагментация Химкинского леса	15	0	38	Нет/ «Северная рокада», если будет построена
3	13,9	92/179	7/15	1) Уничтожение 2-х участков водоохранной зоны канала им. Москвы по обоим берегам. 2) Сильная фрагментация Химкинского леса с частичным уничтожением Химкинской дубравы и нескольких участков ценных участков хвойно-широколиственных лесов с дубом, а также старовозрастного елового леса. 3) Частичное затрагивает проектируемое ООПТ «Мезотрофное болото» и еще несколько мезотрофных болот. 4) На 2-х участках затрагивает пойму р. Клязьмы (в т. ч. проектируемую ООПТ) 5) Перекрывает пути миграции животных между Химкинским лесом и другими природными территориями.	2	0	19	Нет/ «Северная рокада», если будет построена
4a	12,9	10/19	5/10	1) Уничтожение 2-х участков водоохранной зоны канала им. Москвы по обоим берегам. 2) Затрагивает лес на левом берегу канала. 3) Затрагивает парк им. Толстого в Химках	1	0	52	Нет/ «Северная рокада», если будет построена

Вариант	Протяженность трассы, км	Ущерб природным объектам		Необходимость сноса зданий и сооружений в полосе 100 м	Наличие продолжения на территории Москвы (существующее/планируемое)		
		Площадь, га числитель: в полосе 100 м; знаменатель: в полосе 200 м*	Затрагиваемые ценные природные территории			малоэтажные жилые дома, снос	многоэтажные жилые дома
4b	12,9	15/29	6/13	1	0	59	Нет/ «Северная рокада», если будет построена
5a	12,4	0/0	1/3	0	0	17	«Большая Ленинградка» / в перспективе возможен выход на «Северную рокаду», используя полосу отчуждения ЛЭП
5b	11,9	6/14	7/12	0	0	27	«Большая Ленинградка» / в перспективе возможен выход на «Северную рокаду», используя полосу отчуждения ЛЭП
5c	10,7	1/7	5/8	0	0	19	«Большая Ленинградка» / в перспективе возможен выход на «Северную рокаду», используя полосу отчуждения ЛЭП

Вариант	Протяженность трассы, км	Ущерб природным объектам		Необходимость сноса зданий и сооружений в полосе 100 м			Наличие продолжения на территории Москвы (существующее/планируемое)
		Площадь, га числитель: в полосе 100 м; знаменатель: в полосе 200 м*	Затрагиваемые ценные природные территории	малоэтажные жилые дома, снос	многоэтажные жилые дома	крупные торговые и промышленные здания, снос	
5d	10,7	9/19	11/21	0	0	29	«Большая Ленинградка» / в перспективе возможен выход на «Северную рокаду», используя полосу отчуждения ЛЭП
6	15,4	46/91	10/19	31	0	48	Нет / «Северная рокада», если будет построена

* Без учета фрагментации, на качественном уровне фрагментация учтена в описании отдельных маршрутов.

** Древесно-кустарниковая и пойменная растительность, болота и т. д.

Результаты анализа

Оценка воздействия на окружающую среду

1. Вариант 3 (выбранный на сегодня) наносит максимальный ущерб природным территориям, намного превосходящий ущерб по всем прочим вариантам (Табл. 1.3; Рис. 1.6).
 - 1.1 В Варианте 3 только вследствие вырубки непосредственно под трассу будет уничтожено почти в 3 раза больше леса, чем в вариантах 2a и 2b (в обход Химкинского леса). Следующие за Вариантом 3 наиболее разрушительные для леса варианты 1 и 6 уступают ему по этому показателю в 2 раза. Имеются варианты 5c и 5d (расширение Ленинградского шоссе), практически не требующие вырубки зеленых насаждений.
 - 1.2 Вариант 3 (утвержденный проектом) нанесет наибольший ущерб особо ценным природным территориям среди всех рассмотренных вариантов: уничтожит несколько проектируемых ООПТ: Химкинскую дубраву, пойму р. Клязьмы, мезотрофное болото, родник Св. Георгия, а также затронет другие участки хвойно-широколиственных лесов с дубом и мезотрофных болот. Из рассмотренных альтернативных вариантов только официальные варианты 1 и 2 затрагивают Химкинскую дубраву.
 - 1.3 В случае реализации варианта 3 Химкинский лес перестанет существовать как единая природная экосистема в результате фрагментации, а состояние его фрагментов сильно ухудшится (Рис. 1.5). При выборе данного маршрута проектировщики проигнорировали тот факт, что Химкинский лес в настоящий момент выполняет важнейшие экосистемные функции в пределах городской агломерации: климатическую, водорегулирующую, сохранения биологического разнообразия, поддержания экологического каркаса, рекреационную. Выполнение данных функций после строительства дороги по данному варианту в прежнем объеме будет невозможно.
2. Варианты трассы целесообразно рассматривать не по отдельным участкам, а с точки зрения ее воздействия на природные территории в целом. Так, **выбранный вариант на всем участке 15–58 км в основном проходит по защитным лесам и лесам 1-го и 2-го поясов охраны источников питьевого водоснабжения г. Москвы.** Фактически данный вариант проходит через верховья рек Клязьмы и частично Сходни. Только строительство трассы приведет к уничтожению почти 700 га лесов вблизи Москвы (Рис. 1.7). Это – без учета фрагментации, деградации и повышения риска развития неблагоприятных экологических явлений (массовых вспышек размножения насекомых-вредителей, лесных болезней, массовых ветровалов) в пределах лесных массивов вдоль трассы. Если же учесть, что скоростная трасса Москва – Санкт-Петербург будет пересекать с проектируемой Центральной кольцевой автодорогой московской области (в районе Бухарово) (Рис 1.8), то возможный ущерб для окружающей среды, как минимум, удвоится.

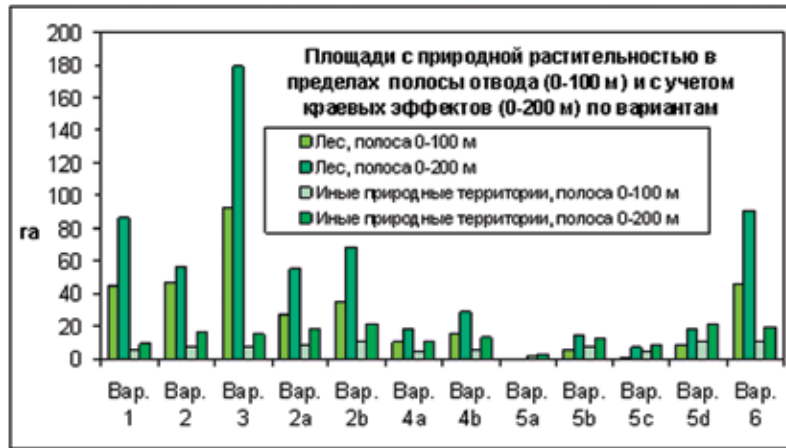


Рисунок.1.6. Ущерб зеленым насаждениям при реализации различных вариантов строительства дороги (без учета фрагментации)

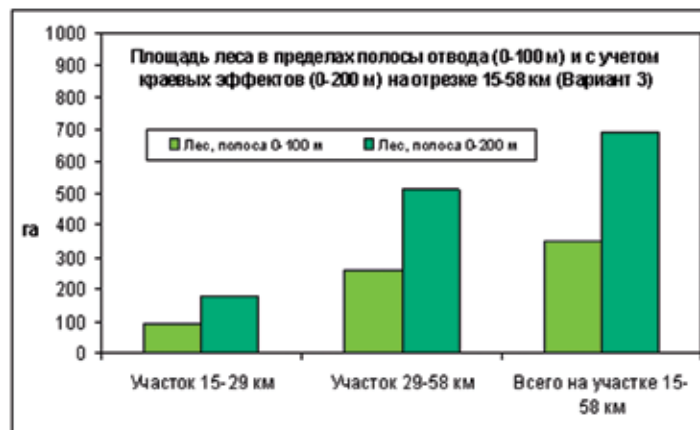


Рисунок. 1.7 Общий ущерб лесным насаждениям на участке 15 – 58 км при выбранном варианте трассы, без учета фрагментации

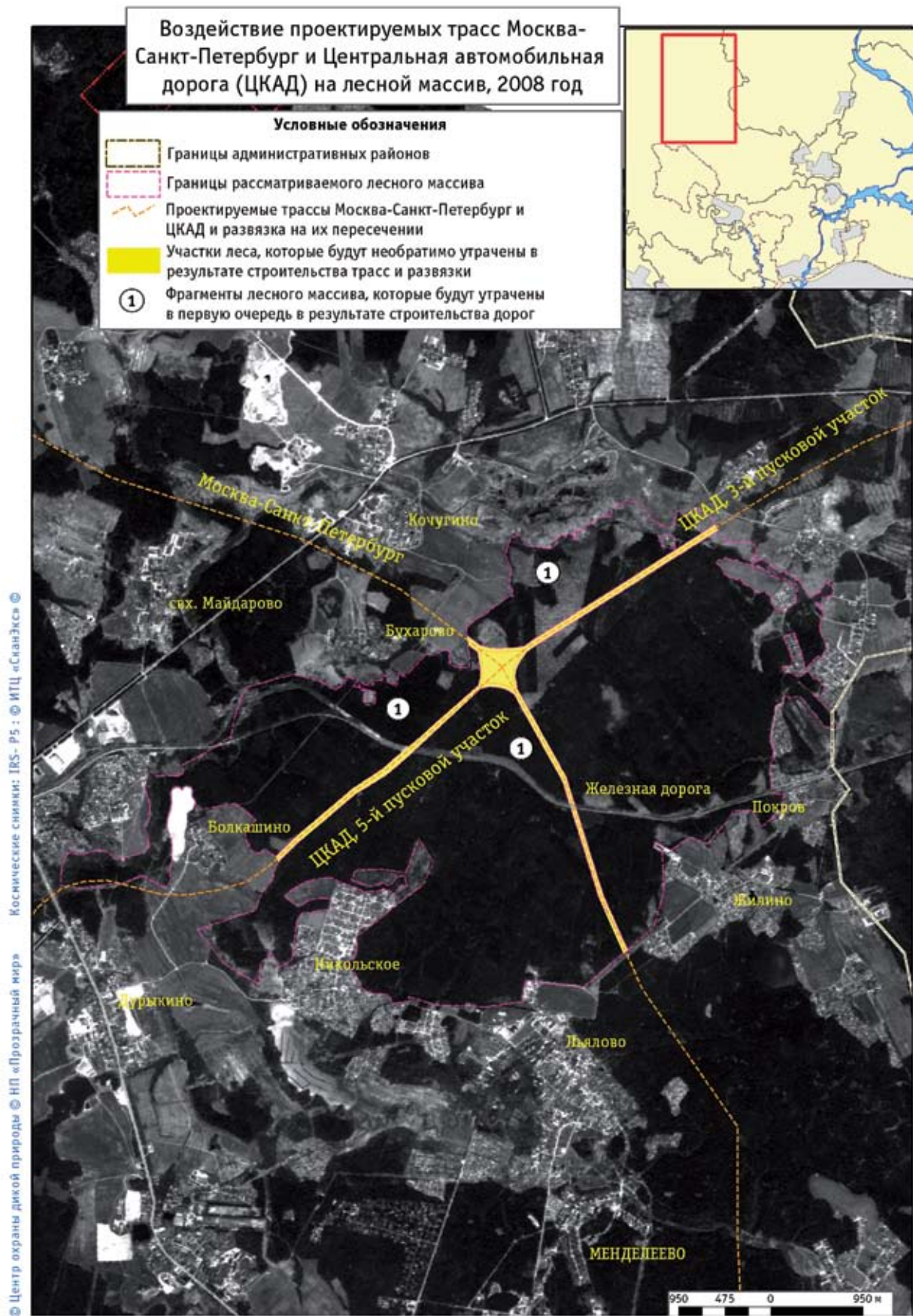


Рисунок. 1.8 Фрагментация лесных массивов на участке 29–58 км при строительстве скоростной магистрали Москва-Санкт-Петербург совместно с ЦКАД.

Оценка необходимости сноса зданий и сооружений

1. В любых рассмотренных вариантах трассы сноса существующих многоэтажных домов не потребуется.
 - 1.1 Массовый снос жилых строений при строительстве дороги в обход Химок требуется лишь по варианту 1, который, вероятно, был разработан в расчете на снос дер. Новоселки в ходе реализации проекта жилищного строительства, и отчасти варианта 6 (для обхода Химкинского леса с севера необходимо расширить существующую дорогу через населенные пункты Трахонеево и Свистуха). Предлагаемые варианты 2а и 2б требуют сноса не более 15 индивидуальных частных домов (Табл. 1.3; Рис. 1.9).
 - 1.2 Предлагаемые варианты прохождения дороги через Химки (4, 5) не требуют сноса жилых домов вообще.
2. С учетом сказанного, наибольшее количество социальных проблем создает реализация Варианта 3. По данным социологических исследований, против реализации данного варианта выступает более 2/3 жителей Химок и России в целом («Левада – Центр»). 76% жителей Химок поддерживают деятельность Движения в защиту Химкинского леса («Левада-Центр»).
3. Особо привлекательной по условиям быстрого решения транспортной проблемы является группа вариантов 5 (вдоль Ленинградского шоссе), поскольку эти варианты обеспечивают наиболее быстрое улучшение транспортной ситуации, а также стыковку транспортных потоков в Москве и Подмосковье. Приближение строящейся дороги к объектам обслуживания также оптимально по условиям пропуска локального трафика. Эти варианты, к тому же наиболее экологичны (минимизируют экологический ущерб), а также наиболее экономичны для бюджетных средств.
4. Проблема, связанная с потенциальным сносом автостоянок при торговых центрах вдоль Ленинградского шоссе при реализации вариантов 5а, 5б может быть решена, в частности, строительством различных проезжих частей по разные стороны от них. В этом случае одна из проезжих частей строится по варианту 5а, а другая – 5с. Площадь автостоянок будет уменьшена незначительно, а приближение к жилым домам (в вариантах 5с и 5д) будет ликвидировано. Экологическая нагрузка на город Химки будет снижена в случае, если по новым проезжим частям будет обеспечена скорость движения до 80 км/ч.
5. Строительство отдельной дороги для пропуска междугороднего трафика возможно, например, по вариантам 2а и 6. Оно имеет смысл только в комплексе с опережающими мероприятиями по пропуску локального трафика (см. предыдущие пункты), а также реализацией скоростного электротранспорта. Ширина такой дороги должна быть снижена в соответствии с реальной интенсивностью транзитного трафика (4–6 полос), что позволит обеспечить дальнейшее снижение ущерба природе и частной собственности.



Рисунок. 1.9. Ущерб частной собственности при реализации различных вариантов прокладки автодороги

По существу, материалы, положенные в основу разработки вариантов проекта, не дают оснований для решения поставленной государственной задачи – сопряжения растущей автотранспортной системы России с Европейской.

Масштаб ущерба и издержек в средне- и долгосрочной перспективе при реализации предложенного проекта будут относиться к общефедеральным.

Способ решения обычной для всех стран транспортной проблемы в Химкинском варианте решается морально устаревшим способом – «построим и решим», что в сложных системах невозможно. Такие попытки основанные на «кирпичиках информации» порождают масштабные отсроченные риски, оценка ущерба от строительства обсуждаемого варианта трассы независимой экспертизы не проходила.

Для заведомого выявления и снижения отсроченных рисков необходимо построение динамической интегральной модели и на ее основе выбора сценария развития с наименьшим риском. Так как это уже сделано 15–20 лет назад для снижения транспортных рисков в Вене (Австрия) и других столицах мира.

Включение в транспортную систему Евросоюза от РФ и МБРР требует учета и следования основным научным и инженерным принципам дефрагментации ландшафта автомобильными дорогами (COST 341, 2003).

Автодорожной отрасли необходимы качественно новые инструменты планирования и проектирования автомагистралей, включая системные динамические модели долгосрочных последствий, участие в процессе проектирования независимых экспертов мирового уровня.

РФ входит в Международную дорожную ассоциацию (PIARC) и Инфра-эко-сеть Европы (IENE), что позволяет привлекать экспертов этих организаций начиная с пред-проектного этапа для консультаций.

2. Экологические последствия строительства трассы по выбранному варианту для Химкинского леса

2.1. Химкинский лес – описание, экологическая ценность

Химкинский лесной массив (далее – Химкинский лес) входит в состав лесопаркового защитного пояса (далее – ЛПЗП) Москвы. С севера Химкинский лес ограничен рекой Клязьмой, с запада и северо-востока – сельскохозяйственными угодьями, с остальных сторон – населенными пунктами и объектами инфраструктуры. Площадь Химкинского леса, с учетом лесов, произрастающих на землях сельскохозяйственного назначения и поселений, составляет около полутора тысяч га. Химкинский лес располагается на землях разных категорий и разного ведомственного подчинения, единой системы управления этим лесным массивом не существует. Большая часть территории относится к землям лесного фонда.

Название «Химкинский лес» является народным, однозначно понимается жителями городского округа Химки и природоохранными организациями и обозначает территорию, состоящую из кварталов 1–25 Химкинского участкового лесничества Истринского лесничества, кварталов 86 и 89 Лобненского участкового лесничества Дмитровского лесничества, примыкающих к ним лесов, расположенных на землях разных категорий, и расположенного в их пределах долинного комплекса реки Клязьмы. Территория Химкинского леса разделена поселком Вашутино и дорогой местного значения, проходящей между кварталами 4 и 5, на две части. Ширина этой дороги незначительна, интенсивность движения транспорта низка, и она не препятствует функционированию Химкинского леса как единой природной территории. Возраст леса исчисляется столетиями, его конфигурация сравнительно слабо изменилась с XVIII века (рис. 2.1).

Формально Химкинский лес находится вне административных границ города Москвы, но он почти полностью окружен населенными пунктами и промышленными объектами, входящими в состав Московской агломерации и играет очень важную роль в поддержании благоприятной окружающей среды для москвичей и жителей ближайшего Подмосковья. **С учетом этого, Химкинский лес следует рассматривать скорее как элемент системы зеленых насаждений и городских лесов Московской агломерации, чем как обычный для ближнего Подмосковья лесной участок.** В рамках этой системы Химкинский лес и национальный парк «Лосиный остров» представляют собой лесные массивы, наиболее близкие по структуре к естественным лесам Подмосковья, и в наибольшей степени способные к самоподдержанию и саморегуляции.

Возможности расширения границ Химкинского леса за счет сопредельных территорий практически отсутствуют – все земли, примыкающие к лесу, за исключением отдельных небольших участков, в настоящее время освоены и активно используются под разнообразные виды хозяйственной деятельности. **Это означает, что ущерб от любых воздействий на Химкинский лес, приводящих к сокращению его площади или расчленению на отдельные фрагменты, будет принципиально невозможно возместить.**

Химкинский лес – один из крупнейших нефрагментированных природных массивов, входящих в состав ЛПЗП Москвы (без учета Лосиногостинского острова). В северном сегменте ЛПЗП есть еще два сопоставимых по размеру лесных массива, также частично фрагментированных местными дорогами и иными линейными объектами; в остальных сегментах аналогичных по площади единых природных массивов нет.

Разнообразные, в том числе редкие, экосистемы и высокое биоразнообразие Химкинского леса до сих пор сохраняются именно благодаря относительно большой площади, компактности и нефрагментированности этого лесного массива, при которых краевые эффекты, разрушительные для экосистем Химкинского леса, относительно невелики. Для условий ближнего Подмосковья их можно считать минимальными.

Химкинский лес является важнейшим регулятором чистоты атмосферного воздуха, главным образом как поглотитель вредных взвешенных и газообразных веществ, выбрасываемых промышленными предприятиями города Химки, аэропортом «Шереметьево», автотранспортом, полигоном захоронения твердых бытовых отходов и другими источниками. Главная роль Химкинского леса в поддержании чистоты атмосферного воздуха на прилегающих территориях заключается в поглощении пыли. Дубовые леса очищают воздух от пыли эффективнее, чем некоторые другие породы – ежегодная фильтрация составляет 56 т/га (в ельниках только 32 т/га, а в сосняках – 36 т/га), дуб выделяет кислород – 14 т/га, тогда как сосняк выделяет только 10 т/га.

Химкинский лес является важнейшим местом отдыха для жителей севера Москвы, городского округа Химки и прилегающих районов Московской области. Этот массив находится в пределах пешеходной доступности (не более часа ходьбы пешком) от мест постоянного проживания не менее трехсот тысяч человек. По приблизительной оценке, Химкинский лес является наиболее доступным лесом (с учетом возможности подъезда к нему местным транспортом) не менее чем для миллиона человек. **Таким образом, как рекреационный объект Химкинский лес имеет большое реальное или потенциальное значение примерно для 5% жителей Москвы и Московской области.**

Интенсивность рекреационного использования территории Химкинского леса весьма высока, однако, густая дорожно-тропиночная сеть охватывает лишь окраинные участки его территории, внутренние части лесного массива пересечены отдельными тропами, не причиняющими серьезного вреда ценным лесным экосистемам. Переувлажненные, заболоченные участки, овраги вообще не испытывают значительного рекреационного воздействия.

Особую ценность придает Химкинскому лесу наличие на его территории участков дубрав (5% площади массива), а также насаждений с высокой долей дуба (20%) в господствующем ярусе древостоя. Для сравнения: по данным Государственного учета лесного фонда на 1 января 2003 года в лесах Московской области в целом доля дубрав составляет 1,7%. Дубравы Химкинского леса представляют собой высокоствольные насаждения семенного происхождения, отличающиеся наибольшей устойчивостью и долговечностью. В Московской области лишь 55% дубрав является высокоствольными. Кроме того, в Химкинском лесу практически повсеместно имеется жизнеспособный подрост дуба.

Наличие дубрав и высокая доля насаждений с участием дуба делает возможным высокий уровень биологического разнообразия этого лесного массива и поддерживает его устойчивость к неблагоприятным внешним воздействиям. В частности, продолжительная экстремальная засуха в Подмосковье в июле – августе 2010 года серьезно ослабила леса ЛПЗП Москвы и других районов ближнего Подмосковья. В первую очередь пострадали ельники. При этом насаждения дуба, благодаря способности этого дерева извлекать воду из глубоких горизонтов, дали очень крупный прирост и необычно большой для Средней полосы Европейской России урожай желудей. В конце декабря 2010 года леса Московской области в значительной степени пострадали от так называемого «ледяного дождя», вызвавшего обледенение крон и изгибы или слом стволов (особенно в средневозрастных насаждениях с преобладанием березы). Дубравы же оказались очень устойчивыми к этому явлению и не получили заметных повреждений.

В 2010 году в лесах Московской области началась очередная мощная вспышка численности короеда-типографа, угрожающая практически всем старым ельникам региона, особенно тем, которые располагаются в неблагоприятных условиях окружающей среды в пределах ЛПЗП Москвы. Исследования динамики повреждения ельников короедом-типографом в 90-х г.г. прошлого века показали, что елово-широколиственные и в целом смешанные насаждения значительно более устойчивы к повреждениям, чем чистые старые ельники. Этот факт подтверждается наблюдениями в Химкинском лесу: значительных очагов усыхания в результате повреждения короедом-типографом здесь не отмечено, несмотря на наличие крупных очагов поблизости (в полосе, примыкающей к недавно построенной железной дороге в аэропорт «Шереметьево»).

С учетом того, что в центральной части Московской области на общие изменения климата накладываются локальные изменения, связанные с урбанизацией, в том числе застройка и разнообразные загрязнения, устойчивость лесных экосистем приобретает важное значение. Химкинский лес, благодаря высокой доле насаждений с участием дуба и сложному породному составу, обладает весьма высокой устойчивостью к неблагоприятным факторам окружающей среды, и благодаря этому способен обеспечить благоприятную окружающую среду для жителей близлежащих населенных пунктов и кварталов городской застройки.



Рисунок 2.1. Химкинский лес на плане межевания 1797 года

2.2. Ценные природные объекты и биологическое разнообразие

Леса с преобладанием или высокой долей дуба, возраст которого может превышать 150 лет, покрывают, главным образом, юго-восточную часть Химкинского леса. Там же расположена система оврагов. На отдельных участках сформировалась сложная пространственная структура древостоев, характеризующаяся наличием нескольких поколений деревьев, успешным естественным возобновлением ели и широколиственных пород, наличием крупных деревьев дуба, достигающих предельного биологического возраста. Присутствует крупномерный валеж, находящийся на разных стадиях разложения и создающий богатство субстратов для многих видов живых организмов, характерных для старых лесов. Естественный оборот поколений деревьев ведет к образованию сложной мозаичной структуры древостоя и богатству экологических условий под пологом леса. **Систему оврагов в юго-восточной части Химкинского леса и примыкающие к ней территории, занятые лесами с высокой долей широколиственных пород, следует считать одной из наиболее ценных и биологически устойчивых территорий в пределах Химкинского леса.**

На севере массива вблизи поймы Клязьмы между мкр. Трахонеево и деревней Мелькисарово на территории, расчлененной оврагами, располагаются участки весьма ценных старовозрастных ельников (диаметр отдельных деревьев достигает 1 м; возраст более 150 лет).

Вне системы оврагов территория Химкинского леса представляет собой лесной массив, в целом типичный для ближнего Подмосковья, но сохранившийся гораздо лучше большинства других лесных массивов ЛПЗП Москвы. По видовому составу лесная растительность близка к коренным хвойно-широколиственным лесам центральной части Подмосковья. **Леса характеризуются благоприятным санитарным состоянием, свидетельствующим об их устойчивости к неблагоприятным внешним воздействиям.** На части территории наблюдается отпад старых деревьев дуба, связанный в первую очередь с достижением ими предельного биологического возраста и отчасти, возможно, с изменениями уровня грунтовых вод, характерными в целом для ближнего Подмосковья. Отпад единичных старых деревьев не представляет опасности для существования лесных экосистем в целом, но при этом обеспечивает условия для формирования более мозаичной структуры древесного яруса и для формирования разнообразия субстратов под пологом леса (валежа, ветровальных почвенных комплексов), способствующего поддержанию высокого биологического разнообразия территории.

В северной части Химкинского леса находится долина реки Клязьмы, которая практически не преобразована современной интенсивной деятельностью человека. Степень сохранности этой территории уникальна для ближнего Подмосковья. Долинных комплексов такой же степени сохранности, как правобережье Клязьмы в пределах Химкинского леса, на территории ЛПЗП Москвы (вне пределов Лосинового острова), нет. Левый берег Клязьмы напротив Химкинского леса сильнее преобразован хозяйственной деятельностью человека, поблизости от него расположены несколько поселков и дачных массивов, но сама река на этом отрезке сохранила свой естественный характер и органично дополняет природную ценность самого Химкинского леса.

Этот участок поймы р. Клязьмы в настоящий момент обеспечивает связь Химкинского леса с лесными массивами Ближнего Подмосковья (ближайший лес – между н.п. Паршино, Черная Грязь, Пикино). Наличием такого крайне узкого и уязвимо-экологического коридора в значительной степени определяется богатство животного мира Химкинского леса. По наблюдениям 2009 г, звери (кабан, лось, барсук, куница, лисица, заяц и др.) пересекали Клязьму как раз в том месте, где запланирован автомобильный мост по варианту № 3. Далее они следовали приречными зарослями вдоль Клязьмы, ночами проходя под существующими автомобильными мостами. Этим же путем пользуется большинство лесных, опушечных и околородных (амфибиотических) видов, в том числе редких (гадюка, уж).

Химкинская дубрава является местом зимней концентрации мелких воробьиных птиц – плотность населения составляет около 1200 особей на 1 кв. км (в дубняках Горок Ленинских – не более 450 на 1 кв.км). Это связано с тем, что в Химкинскую дубраву на зимовку подкочевывают мелкие воробьиные со значительной части ближнего Подмосковья. **Учитывая их роль в защите пригородных лесов от вредителей, уничтожение Химкинской дубравы может негативно отразиться на санитарном состоянии лесов всего северного сектора зеленой зоны.**

В пределах Химкинского леса имеются небольшие участки мезотрофных болот, частично безлесных, и открытых луговин. Присутствие этих участков и переходных (опушечных) зон обуславливает дополнительное увеличение уровня биологического разнообразия и природной устойчивости территории Химкинского леса.

Биологическое разнообразие Химкинского леса в настоящее время изучено недостаточно, но даже те сведения, которые имеются, свидетельствуют о том, что это один из наиболее ценных с точки зрения разнообразия видов лесных участков в пределах Москвы и ближнего Подмосковья. На территории Химкинского леса отмечены:

- **редкие виды животных, занесённые в Красную книгу Московской области** – насекомые (голубянка торфяниковая, перламутровка северная, малый ночной павлиний глаз, усатка утолщеннолинейная, аммобатес пунктированный), птицы (белоспальный дятел, кедровка, осоед), гадюка обыкновенная;
- **редкие виды животных, занесённые в Приложение 1 к Красной книге Московской области** – голубянка идас, барсук, болотная сова;
- **редкие виды растений, занесённые в Красную книгу Московской области** – шейхцерия болотная, мякотница однолистная, пальчатокоренник кровавый, подлесник европейский;
- **редкие виды растений, занесённые в Приложение 1 к Красной книге Московской области** – ландыш майский, купальница европейская, пальчатокоренник мяскокрасный, земляника мускусная, колокольчик персиколистный, колокольчик широколистный, волчегородник обыкновенный;
- **редкие виды растений, занесенные в Красную книгу города Москвы** – 25 видов.

Химкинский лес не входит в черту города Москвы, и формально действие Красной книги Москвы на него не распространяется, но фактически этот лес является неотъемлемой частью единой городской агломерации, поэтому необходимо учитывать его важность для природы Москвы и принимать во внимание виды, занесенные в Красную книгу Москвы, а не только области.

Кроме того, на территории Химкинского леса существуют экосистемы, уникальные или редкие для территории Московской агломерации – участки старовозрастных широколиственных и смешанных лесов, переходные болота. На территории Химкинского леса представлены жизнеспособные, хоть и частично изолированные, популяционные группировки крупных копытных животных – лосей и кабанов. Фрагментация и полная изоляция и Химкинского лесного массива приведет к уничтожению этих группировок.

Состав лесных и других природных экосистем Химкинского леса позволяет предположить, что кроме уже выявленных редких и охраняемых видов растений и животных, в пределах его территории могут быть обнаружены еще несколько десятков видов, занесенных в Красные книги Московской области и города Москвы.

2.3. Последствия прокладки автомагистрали Москва – Санкт-Петербург по территории Химкинского леса

Прокладка скоростной автомобильной дороги через Химкинский лес (по варианту 3) неизбежно приведет к уничтожению большинства ценных природных комплексов и объектов. Предлагаемая трасса дороги проходит через юго-восточную часть Химкинского леса, занятую наиболее ценными в биологическом отношении участками старого леса с преобладанием или значительной долей участия широколиственных пород деревьев. Кроме того, дорога в юго-восточной части Химкинского леса пересечет существующие овраги, в настоящее время наименее затронутые рекреацией и играющие ключевое значение для сохранения биологического разнообразия всего лесного массива.

Предлагаемая трасса дороги (вариант 3) пересекает реку Клязьму как раз в пределах уникального по степени сохранности долинного комплекса, не имеющего аналогов в пределах ЛПЗП Москвы (вне национального парка «Лосиный остров»).

Она уничтожит единственный экологический коридор, проходящий по пойме р. Клязьмы и связывающий Химкинский лес с соседними лесными массивами. В этом случае территория высокой природоохранной ценности неизбежно будет полностью или в основном уничтожена. Лось, кабан, барсук, а возможно и некоторые другие виды зверей навсегда исчезнут из Химкинского леса.

Прокладка автомобильной дороги через Химкинский лес приведет к фрагментации крупной природной территории на несколько изолированных участков (см. Разд. 1, Рис. 1.5). Площадь фрагментов, расположенных между поселком Вашутино, существующей местной дорогой через Химкинский лес и планируемой скоростной автомагистралью, между поселком Трахонеево, существующей местной дорогой и планируемой скоростной автомагистралью, будет слишком мала для сохранения каких бы то ни было ценных природных комплексов и объектов. В северо-западной и юго-восточной частях Химкинского леса сохранятся два относительно крупных участка (примерно по 300 га), при этом ряд наиболее ценных природных объектов будет уничтожен. Фактически это приведет к резкому увеличению влияния неблагоприятных краевых эффектов (загрязнения, шумового воздействия, проникновения инородных видов живых организмов, распада стен леса, примыкающих к автомагистрали, изменения гидрорежима территории и других) на сохранившиеся природные экосистемы.

В результате одна из трех (или четырех, с учетом Лосино острова) наиболее крупных и биологически устойчивых лесных территорий в пределах лесопаркового защитного пояса Москвы неизбежно будет утрачена.

3. Правовые аспекты подготовки и реализации проекта строительства платной скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург на участке 15–58 км

Проект строительства скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург был разработан в рамках федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» (2002–2010 годы), утвержденной постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848.

В 2006 г. ОАО «ГипродорНИИ» было разработано Обоснование инвестиций на строительство «Скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке км 15 – км 58», на которое Главгосэкспертизой России 28.04.2006 г. было утверждено сводное заключение № 333-06/ГГЭ-3639/04.

3.1. Нарушения прав граждан при проведении процедуры ОВОС и Государственной экологической экспертизы

Еще на этапе обоснования инвестиций в 2005 г. было нарушено законодательство об экологической экспертизе (далее – ЭЭ), предусматривающее проведение общественных обсуждений по материалам оценки воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду (далее – ОВОС).

Общественные обсуждения раздела «Оценка воздействия на окружающую среду» были организованы заказчиком проекта ГУ «Мосавтодор» и состоялись в Химках 12.05.2005 г. в рамках проведения государственной экологической экспертизы (далее – ГЭЭ) обоснования инвестиций строительства платной скоростной автомагистрали и были использованы при подготовке положительного заключения ГЭЭ, утвержденного 8.02.2006 г. За № 89 Руководителем Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору (далее – Ростехнадзор) К.Б. Пуликовским.

Указанные общественные обсуждения были организованы с существенными нарушениями порядка и процедуры их проведения, строго регламентированными Положением об ОВОС (приказ Госкомприроды от 16.05.2000 г. № 372 во исполнение ФЗ «Об экологической экспертизе» и ФЗ «Об охране окружающей среды»).

Во-первых, это были обсуждения проекта скоростной автодороги «МКАД – Шереметьево-3», а не проекта скоростной автодороги «Москва – Санкт-Петербург 15–58 км», появившегося позднее. Следовательно, критерии, по которым участникам слушаний предлагалось оценивать, в частности, трассировку автодороги, были заведомо искажены, причем ее маршрут через Химкинский лес оказывался в этом случае «кратчайшим». **Таким образом, произведена подмена материалов несостоявшихся общественных обсуждений по проекту автодороги «Москва – Санкт-Петербург 15 – 58 км» материалами общественных обсуждений проекта автодороги «МКАД – Шереметьево-3», которые неправомочно и необоснованно были включены в состав обосновывающих материалов по запросу экспертной комиссии.**

Во-вторых, сообщение об этих слушаниях было опубликовано в муниципальной газете «Химкинские новости» от 16.04.2005 г. При этом в названии проекта была указана не автодорога «Москва – Санкт-Петербург 15–58 км», а автодорога «МКАД – Шереметьево-3» (Рис. 3.1).

Лечение алкоголизма, запоев, эссенциальной табачокурения. Тел.: 505-07-24

BOSCH-JUNKERS. Спецпредложение. Доставка. Гарантия. Тел.: 107-93-35, 995-07-47

Тел.: 572-62-66

РАЗНОЕ

По сертификату на предъявителя на имя Гореловой С.В. серия СП №0018531 запрещены выплаты. Держатель сертификата имеет право обратиться в суд с заявлением о своих правах на тот документ.

Химкинская районная организация Всероссийского общества инвалидов с прискорбием сообщает, что безвременно ушел из жизни добрейшей души человек, активный член организации – **СМИРНОВА Анна Васильевна**, председатель «первички». Выражаем глубокое соболезнование родным и близким покойной.

Председатель **ХРО МОЮ ВОИ БОЛЬШАЧЕНКОВА В.И.**

Члены правления: **БОРИСЕНКО С.И., ГОЛИКОВА Н.В., ВИНОГРАДОВА О.И., КАРАСЕВА О.О., СМИРНОВА З.М., ШУВАЛОВА И.А., ГАМУЛИНА Е.П., КОЗЛОВА Л.Г., ВАЛИАХМЕТОВА Н.Г., РУЧЕНКО В.В.**

В настоящее время ЗАО «Петербург-Дорсервис» ведет разработку обоснования инвестиций строительства платной скоростной автомагистрали МКАД-Шереметьево-3. Информация о проекте размещена: 1. г. Химки, ул. Калинина, д. 4 (1-й этаж) 2. 66-й км МКАД, выставочный центр «Крокус-Экспо» – выставка «Дорога-2005». 3. Сайт: <http://www.dor.spb.ru>

Слушания и обсуждение проекта состоится 12 мая в 17.00 по адресу: г. Химки, ул. Калинина, д.4, ком. 201 (2-й этаж, зал заседаний). Всех желающих приглашаем принять участие. При себе иметь паспорт.

РЕКЛАМУ В ХИМКИНСКИЕ НОВОСТИ

Допечатная подготовка, дизайн, брошюровка, тиражирование, плакаты, календари, Тел. 575-04-44; факс 793-46-00

157-58 (1294-1295), суббота, 16 апреля 2005 г.

Рис. 3.1. Фрагмент газеты «Химкинские Новости» с объявлением об общественных слушаниях

Порядок информирования и учет мнения населения регулируется ч. 2–4 ст. 31 Земельного Кодекса РФ («Выбор земельных участков для строительства»), где предусмотрено информирование населения органами местного самоуправления о возможном или предстоящем предоставлении земельного участка для строительства. Кроме того, граждане и общественные объединения вправе участвовать в решении вопросов, затрагивающих их интересы и связанных с изъятием земельных участков для государственных и муниципальных нужд и предоставлением земельных участков для строительства.

Однако, в соответствии с пунктом 4.3 Положения об ОВОС, сообщения об общественных слушаниях должны были быть опубликованы в официальном издании федерального органа исполнительной власти, если речь идет об объектах федерального уровня. Кроме того, осуществленная подмена объекта ОВОС в составе экспертизы противоречит требованиям указанного Положения об ОВОС, и, следовательно, является нарушением п. 3 ст. 32 ФЗ «Об охране окружающей среды», а также ряда норм ФЗ «Об экологической экспертизе» (ст. 3, п. 1 ст. 14).

В результате этих нарушений, в «общественном обсуждении» приняли участие 44 жителя, преимущественно из садоводческого товарищества Пойма, непосредственно заинтересованных лишь в обсуждении участка дороги, проходящего вблизи садоводческого товарищества.

В третьих, как следует из «Протокола общественных обсуждений...» от 12.05.2005, сами материалы ОВОС не были надлежащим образом представлены на ознакомление общественности, хотя это предусмотрено законом.

Только на самих общественных обсуждениях 12.05.2005 г. в г.Химки их участникам стало известно, что ознакомиться с материалами ОВОС они могут в ГУ «Мосавтодор» (лист 6 Протокола); вместо них на обсуждениях были представлены некие сокращенные выставочные материалы (лист 2 Протокола), не дающие объективной и достаточной информации по материалам ОВОС. **Таким образом, был нарушен и п. 4.8 положения об ОВОС, согласно которому за 30 дней до обсуждений должна была быть опубликована информация не только информация о месте их проведения, но и о месте и доступности предварительного варианта материалов ОВОС.**

В соответствии со ст. 3 ФЗ «Об экологической экспертизе» ЭЭ должна быть основана на:

- комплексности оценки воздействия на окружающую природную среду хозяйственной и иной деятельности и его последствий;
- достоверности и полноте информации, представляемой на экологическую экспертизу; гласность, участие общественных организаций (объединений);
- учете общественного мнения.

Кроме того, п. 1 ст. 14 этого же закона предусматривает проведение ГЭЭ «при условии соответствия формы и содержания представляемых заказчиком материалов требованиям настоящего Федерального закона, установленному порядку проведения государственной экологической экспертизы».

Все вышеприведенные факты свидетельствуют о нарушениях указанных требований экологического законодательства.

Согласно п. 2 ст. 32 ФЗ «Об охране окружающей среды», при проведении ОВОС заказчик (исполнитель) **обязан рассмотреть альтернативные варианты** достижения цели намечаемой хозяйственной и иной деятельности, а также **учесть экологические и связанные с ними последствия всех вариантов**, в том числе отказа от деятельности, т.е. «нулевой вариант».

На стадии обоснования инвестиций разработчиками проекта было предложено и рассмотрено **3 альтернативных варианта** прохождения трассы автомобильной дороги.

Как следует из данных «Дополнительной экологической и социальной оценки проекта», выполненной Северо-Западной Концессионной Компанией, материалы ОВОС указывают на максимальную опасность официально выбранного варианта для экосистем Химкинского леса. Однако к дальнейшему проектированию, в нарушение многочисленных норм действующего законодательства, рекомендован именно этот вариант.

В-четвертых, в соответствии с постановлениями Правительства РФ от 30.07.04 № 400 и № 401, утвердившими Положения о Ростехнадзоре и Росприроднадзоре, весьма неоднозначным с правовой точки зрения является факт проведения ГЭЭ Ростехнадзором, а не Росприроднадзором, который в тот период не только являлся специально уполномоченным органом в области проведения ГЭЭ, но и осуществлял функции контроля за соблюдением лесного законодательства.

Вышеприведенные нарушения сделали фактически невозможной реализацию прав граждан на участие в принятии экологически значимых решений, что является нарушением п. 1 ст. 12, п. 1 ст. 13, п. 2 ст. 32 и п. 2, 3 ст. 35 ФЗ

«Об охране окружающей среды», ст. 3 и п. 1 ст. 14 ФЗ «Об экологической экспертизе», а также п. 4 ст. 1 Земельного Кодекса РФ, п. 7 ст. 1 Лесного Кодекса РФ, п. 5 ст. 2 Градостроительного Кодекса РФ.

В указанных правовых нормах не только определена возможность, но и предусмотрен механизм реализации права граждан на участие в общественных слушаниях по поводу размещения объектов, хозяйственная и иная деятельность которых может причинить вред окружающей среде, в том числе **регулируется порядок информирования населения заказчиком и органами исполнительной власти о проектируемых объектах, организации и проведения обсуждений (слушаний) ОВОС альтернативных вариантов инвестиционной и проектной документации, подведения и фиксирования их итогов, учета высказанных мнений и замечаний.**

Однако наличие большого количества норм, предусматривающих участие граждан в принятии хозяйственных и иных решений, при отсутствии четко регламентированного законодательного закрепления механизма этого участия в одном нормативном акте, не способствуют эффективной защите конституционных прав граждан по экологически значимым вопросам.

Единого законодательного акта, регулирующего порядок участия граждан в принятии хозяйственных и иных решений, в России, в отличие от многих стран, не существует. Это участие предусмотрено в Конституции РФ, в ФЗ «Об охране окружающей среды», «Об экологической экспертизе», «Об особо охраняемых природных территориях» в Земельном, Лесном, Градостроительном Кодексах РФ и в др. законодательных актах.

Кроме того, процедура и формы участия общественности в охране окружающей среды содержатся в Европейской Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте, в Рекомендациях правительствам стран Европейской экономической комиссии по методам прогнозирования воздействия на окружающую среду, в Орхусской Конвенции о доступе граждан к информации и к правосудию по экологическим делам, Люцернской декларации министров окружающей среды.

К сожалению, Российская Федерация, в отличие от подавляющего большинства европейских стран, включая страны Содружества Независимых Государств (бывшие республики СССР), не присоединилась и не ратифицировала указанные международные договоры.

3.2. Анализ применения, изменений и нарушений лесного и земельного законодательства

На этапе обоснования инвестиций строительства автодороги, включая ГЭЭ соответствующего проекта, прокладка трассы через лесопарк выполнялась с нарушением норм действующего экологического законодательства, но явно не противоречила лесному законодательству, действовавшему в тот период.

Однако, характер и степень опасности намечаемого решения для лесов на территории лесопаркового защитного пояса г. Москвы были отмечены в письме от 20.04.2006 г. № 313 руководителя Московского городского управления лесами (на тот момент – специально уполномоченного государственного органа по использованию, охране защите городских лесов и лесного фонда на территории лесопаркового защитного пояса г. Москвы) А.В. Куз-

нецовой, которое было направлено государственному заказчику проекта автодороги ФГУ «Дороги России»:

«Трассировка автомагистрали выполнена с максимальным использованием земель лесного фонда. Запроектированная автотрасса полностью пересекает массив Химкинского лесопарка по кварталам 2, 4, 5, 10, 15, 16, 18, 21, 22, 23.

Реализация проекта по данному выбору трассы **нанесет ущерб лесному фонду в крупном размере** не только в результате рубки широкой просеки, но и разделит лесной массив на части, что **повлечет за собой расстройство и деградацию лесонасаждений по обе стороны автомагистрали**. Из-за резкого изменения условий произрастания и отрицательного воздействия автодороги на прилегающие территории старовозрастные лесонасаждения, неподготовленные к таким нагрузкам, погибнут в первые годы эксплуатации автомагистрали (опыт реконструкции МКАД). Поэтому кроме прямой огромной вырубке лесонасаждений под саму автотрассу, около 60 га, следует учитывать и последующий за этим распад и гибель прилегающих к автомагистрали участков Химкинского лесопарка. И все это непосредственно в близости от города Москвы и города Химки. **Деградация насаждений повлечет за собой ухудшение экологической обстановки в данном регионе.** /.../ Учитывая изложенное, Управление категорически возражает в согласовании данного выбора трассы» (выделено нами – НЭЭ).

Это мнение представителей специально уполномоченного государственного органа по использованию, охране и защите лесов было проигнорировано на всех этапах согласительных и разрешительных процедур, включая получение положительного заключения ГЭЭ в 2006 г.

Правовая ситуация изменилась с 1.01.2007 г., когда вступил в действие новый Лесной кодекс РФ, а также ряд связанных с ним норм земельного законодательства, в результате которых основания и процедуры изъятия (перевода) территорий пригородных зон в целях строительства, в том числе линейных объектов, изменилась в сторону ужесточения.

Кроме того, Лесным кодексом был установлен правовой режим лесов, выполняющих функции защиты природных и иных объектов (ст. 10, 12, 102, 105 и др. Лесного кодекса РФ). **К защитным лесам при этом были отнесены, в том числе, зеленые зоны и лесопарки** (ст. 12 Лесного кодекса РФ).

Так, норма п. 5 ч. 3 ст. 105 нового Лесного кодекса запрещает в лесопарках **«размещение объектов капитального строительства, за исключением гидротехнических сооружений»** (выделено нами – НЭЭ).

Соответствующие изменения были внесены и в земельное законодательство.

Так, ст. 86 Земельного кодекса РФ была дополнена пунктом 6, согласно которому **перевод земель лесного фонда, на которых расположены лесопарки, в земли иных категорий запрещается.**

Таким образом, федеральным законодательством в тот период были установлены нормы, **создающие правовые препятствия для перевода земель лесного фонда в земли иных категорий, если на них расположены лесопарки.**

Указанные законодательные изменения создали жесткие препятствия для реализации уже согласованного проекта в части строительства автомагистрали в Химкинском лесу.

Теперь прохождение трассы через Химкинский лес стало не только невозможно по экологическим соображениям из-за необходимости сохранения уникального массива Лесопаркового защитного пояса г.Москвы, предотвращения невосполнимого ущерба его биоразнообразию, но оказалось дополнительно запрещено рядом норм двух кодифицированных актов.

Однако отсутствие жесткой регламентации учета изменений законодательства в правоприменении, в частности, в хозяйственной деятельности, а точнее правовой нигилизм и низкая эффективность прокурорского надзора, обязанного пресечь нарушения законодательства, привели к тому, что переставший соответствовать закону проект прокладки автодороги через лесопарк не претерпел никаких изменений.

Более того, «Схема территориального планирования Московской области – основные положения градостроительного развития», утвержденная постановлением Правительства Московской области от 11.07.2007 г. № 517/23, узаконила не только проектируемые в лесопарках автодороги, но и почти полностью отнесла территории лесопарков к «зонам концентрации градостроительной активности».

В дальнейшем, в 2009 г., в лесное и земельное законодательство были внесены изменения, которые по своей сути стали «перекраивать» законодательство, «приспосабливая и подгоняя» его под возможность проведения данной автодороги через Химкинский лес, а в дальнейшем – и других планируемых дорог через лесопарки. Другое объяснение вносимым изменениям трудно придумать.

В безобидный поначалу законопроект по регистрационному описанию, «в части правового регулирования заготовки древесины государственными учреждениями, а также приведения в соответствие терминологии ряда федеральных законов с лесным законодательством», перед вторым чтением были внесены концептуальные дополнения, затрагивающие не только лесное, но и земельное законодательство.

На основании Федерального закона от 14.03.2009 № 32-ФЗ «О внесении изменений в Лесной кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» были изменены статьи 81, 82, 102, 105 Лесного кодекса РФ и соответствующие им нормы земельного законодательства.

Так, п. п. 5 и 6 статьи 86 Земельного кодекса РФ утратили силу. А статья 11 Федерального закона «О переводе земель или земельных участков из одной категории в другую» получила **новую редакцию**, в соответствии с которой п. 2 статьи утратил силу, п. 1 устанавливал, что перевод земель лесного фонда, занятых защитными лесами, или земельных участков в составе таких земель в земли других категорий разрешается в случае размещения объектов государственного или муниципального значения **при отсутствии других вариантов возможного размещения этих объектов**.

До указанных изменений существовало **3 основных правовых «барьера»**, не допускавших прокладку дорог через лесопарки. После устранения препятствий в виде изменений упомянутых норм Лесного и Земельного кодексов, осталось одно – ст. 11 ФЗ от 21.12.2004 г. № 172 «О переводе земель или земельных участков из одной категории в другую», запрещающая перевод земель защитных лесов для размещения иных объектов, кроме как государственного или муниципального значения **при отсутствии других вариантов возможного размещения этих объектов** (выделено нами – НЭЭ).

При этом явное ослабление правового режима лесопарков, выполняющих средозащитную, экологическую и эстетическую функции, особенно в условиях Московского мегаполиса, позволяет ставить вопрос о конституционности

законодательных изменений, т.е. о возможном нарушении ч.ч. 2 и 3 ст. 55 Конституции РФ.

После введения указанных изменений в действие в 17.03.2009 г., строительству дорог через лесопарки (ставшие «лесопарковыми зонами препятствует только запрет перевода земель лесного фонда в другие категории, в том числе для строительства линейных объектов при наличии других (альтернативных) вариантов их возможного размещения.

В развитие указанных законодательных изменений, было принято постановление Правительства РФ от 14 декабря 2009г. № 1007 «Об утверждении Положения об определении функциональных зон в лесопарковых зонах, площади и границ лесопарковых зон, зеленых зон».

П. 23 указанного Положения установил, что изменение площади и границ лесопарковой и зеленой зоны, а также функциональных зон в лесопарковой зоне производится решением органа государственной власти субъекта Российской Федерации в порядке, установленном настоящим Положением.

При этом не допускается изменение границ лесопарковых зон и зеленых зон, которое может привести к уменьшению их площади. При изменении границ лесопарковых и зеленых зон площадь исключаемых лесных участков компенсируется включением в границы этих зон лесных участков, площадь которых не меньше площади исключаемых лесных участков. При этом включаемые участки должны быть расположены на территории того же лесничества (лесопарка), либо на территории ближайших лесничеств (лесопарков).

Далее было принято Распоряжение Правительства РФ от 5 ноября 2009 г. № 1642-р, в соответствии с которым был осуществлен перевод земель лесного фонда площадью 144,8821 гектара в категорию земель промышленности, энергетики, транспорта, ... и земель иного специального назначения для строительства автомобильной дороги.

Можно с уверенностью констатировать, что это решение Правительства РФ противоречит, помимо указанных норм, ряду основных принципов лесного законодательства, предусмотренных ст. 1 Лесного кодекса РФ:

- 1) устойчивого управления лесами, сохранения биологического разнообразия лесов, повышения их потенциала;
- 2) сохранения средообразующих, водоохраных, защитных, санитарно-гигиенических, оздоровительных и иных полезных функций лесов в интересах обеспечения права каждого на благоприятную окружающую среду;
- 3) использования лесов с учетом их глобального экологического значения, а также с учетом длительности их выращивания и иных природных свойств лесов;
- 4) обеспечения многоцелевого, рационального, непрерывного, неистощительного использования лесов для удовлетворения потребностей общества в лесах и лесных ресурсах;
- 5) обеспечения охраны и защиты лесов;
- 6) участия граждан, общественных объединений в подготовке решений, реализация которых может оказать воздействие на леса при их использовании, охране, защите, воспроизводстве, в установленных законодательством Российской Федерации порядке и формах;

Указанное Распоряжение Правительства РФ было оспорено в судебном порядке заинтересованными гражданами.

Однако, Верховный суд РФ решением от 1.03.2010 г. № ГКПИ09-1767, оставил заявление инициативной группы граждан о признании недействительным данного распоряжения Правительства РФ без удовлетворения.

Определение кассационной коллегии Верховного Суда РФ от 27 апреля 2010 г. № КАС10-181 оставило решение Верховного Суда РФ от 1.03.2010 г. без изменений.

При этом Верховный Суд РФ справедливо отметил, что «при издании акта о переводе земель лесного фонда для размещения объектов государственного значения **Правительство Российской Федерации должно учитывать требования о вариативности возможного размещения этих объектов.** Законом невозможно предусмотреть все варианты и случаи, которые могут возникнуть, **поэтому на государственном органе, принимающем решение о переводе земель лесного фонда, лежит обязанность выяснения возможных вариантов размещения объекта государственного значения»** (выделено нами – НЭЭ).

Однако дать объективную и правовую оценку, соответствующую конституционным правам граждан, долгосрочным интересам общества и государства, Верховный Суд РФ так и не смог.

Тем более, что согласно п. в) ст. 71 и п. е) ст. 114 Конституции РФ, а также ст. 18 ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации», именно Правительство РФ осуществляет «меры по обеспечению законности и защите прав и свобод граждан» и отвечает за «обеспечение правопорядка, прав физических и юридических лиц», в том числе в области экологических отношений.

Действительно, в составе проекта на стадии обоснования инвестиций было рассмотрено три варианта прокладки трассы автомагистрали, в том числе связанный с реконструкцией существующей автодороги М-10 «Россия» (т.е. «нулевой» вариант), что никак нельзя считать отсутствием альтернативных вариантов. Более того, как указано в других разделах настоящего заключения, существует не 3, а более 10 вариантов прокладки трассы автомагистрали.

В силу вышеуказанных норм ст. 11 Федерального закона «О переводе земель или земельных участков из одной категории в другую» очевидно и однозначно, что перевод земель Правительством осуществлен неправомочно, так как существуют иные варианты размещения объекта.

Однако, по мнению Верховного Суда, доводы заявителей о том, что Правительство Российской Федерации не вправе было издавать оспариваемое распоряжение, поскольку имелись другие варианты размещения участка дороги «Москва – Санкт-Петербург км 15 – км 58», не могут служить основанием для удовлетворения заявленных требований, так как **основаны на неправильном понимании Федерального закона.**

Такая позиция Верховного Суда РФ не является бесспорной, так как речь должна идти в данном случае не о «неправильном понимании Федерального закона», а о его конституционности, что относится согласно п. 4 ст. 125 Конституции РФ, а также ст. 101 ФКЗ «О Конституционном Суде Российской Федерации» к компетенции Конституционного Суда. («Суд при рассмотрении дела в любой инстанции, придя к выводу о несоответствии Конституции Российской Федерации закона, подлежащего применению им в указанном деле, обращается в Конституционный Суд Российской Федерации с запросом о проверке конституционности данного закона»).

Верховный Суд РФ в силу п. 2 ст. 125 Конституции РФ, а также в соответствии со ст. 101 ФКЗ «О Конституционном Суде Российской Федерации» мог и должен был обратиться в Конституционный Суд.

О роли публичных интересов в лесных отношениях справедливо отмечено в Комментарии к Федеральному закону № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» д. ю. н., профессора, заслуженного деятеля науки Российской Федерации, заведующего отделом аграрного, экологического и природоресурсного законодательства Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации Боголюбова С. А. и к. ю. н. этого же отдела Хлуденевой Н. И., а также в Комментарии к Лесному кодексу Российской Федерации (Под ред. С. А. Боголюбова. М.: Проспект, 2008):

«В Постановлении Конституционного Суда РФ от 9.01.1998 г. № 1-П по делу о проверке конституционности Лесного кодекса Российской Федерации (хотя этот ЛК РФ и признан 4 декабря 2006 г. утратившим силу) сформулирован публичный характер лесного фонда ввиду его жизненно важной многофункциональной роли и значимости для общества в целом, необходимости обеспечения устойчивого развития (сбалансированного развития экономики и улучшения состояния окружающей природной среды в условиях возрастания глобального экологического значения лесов России и выполнения ею соответствующих международных обязательств), а также рационального использования этого природного ресурса в интересах Российской Федерации и ее субъектов.

Этот принцип экологического и общественного значения лесов сохранен в ст. 1 «Основные принципы лесного законодательства», ст. 5 «Понятие леса», ст. 11 «Пребывание граждан в лесах» и др. Лесного кодекса Российской Федерации» (*Выделено нами – НЭЭ*).

Однако на всех этапах принятия решения по прокладке трассы автомагистрали через Химкинский лес, по-видимому, руководствовались иными принципами.

3.3. Анализ применения и нарушений законодательства об инвестиционной деятельности и о концессионных соглашениях

После внесения указанных выше изменений, ослабивших федеральное лесное и земельное законодательство (начало 2009 года), было принято распоряжение Правительства РФ от 24.04.2007 № 511-р, на основании которого заключено концессионное соглашение между Российской Федерацией (Федеральное дорожное агентство) и ООО «Северо-западная концессионная компания» от 27.07.2009 № К-2 о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке 15-й км – 58-й км.

Однако еще до принятия упомянутых изменений в законодательство, заказчик проекта, ФГУ «Дороги России», заключил с выигравшим конкурс подрядчиком ООО ПО «Теплотехник» Государственный контракт № 18-ГК/08 от 16.12.2008 г. на выполнение работ по инвестиционному проекту «Строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке 15-й км – 58-й км». I этап. Подготовка территории строительства». В этот момент строительство дороги через лесопарк было категорически и безусловно запрещено согласно Лесному и Земельному кодексам.

Это является нарушением ч. 2 ст. 3 ФЗ от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в форме капитальных вложений», которой запрещается

ются «капитальные вложения в объекты, создание и использование которых не соответствуют законодательству Российской Федерации...».

Реализация контракта происходит в рамках концессионного соглашения, что предъявляет определенные требования к процедуре изменения маршрута прохождения трассы.

Статья 13 ФЗ № 115 от 21.07.2005 «О концессионных соглашениях» предусматривает, что в случае если концессионное соглашение исполняется в рамках инвестиционного проекта, включенного в утвержденный Правительством Российской Федерации перечень инвестиционных проектов, имеющих общегосударственное значение, концедентом в этом концессионном соглашении является Российская Федерация или субъект Российской Федерации, и этим концессионным соглашением установлены обязательства концессионера по подготовке проектной документации объекта концессионного соглашения, условия концессионного соглашения, определенные на основании конкурсного предложения и устанавливающие объем инвестиций и технические характеристики объекта концессионного соглашения, по соглашению сторон концессионного соглашения могут быть изменены для применения более эффективных технологических решений при наличии положительного заключения государственной экспертизы проектной документации объекта концессионного соглашения и при одновременном соблюдении следующих требований:

- 1) размер расходов концедента на создание, и (или) реконструкцию, и (или) использование (эксплуатацию) объекта концессионного соглашения подлежит снижению в результате применения более эффективных технологических решений;
- 2) требования к качеству и потребительским свойствам объекта концессионного соглашения не подлежат изменению;
- 3) иные условия концессионного соглашения, определенные на основании конкурсного предложения, не подлежат изменению.

При этом неизбежные издержки, связанные с внесением изменений в концессионное соглашение, необходимо сопоставлять не только с издержками организационного характера, вызванными протестами общественности против строительства трассы по утвержденному проекту варианту.

Если реально оценить социально-экологические последствия внутри страны и международно-имиджевые за рубежом, то они превысят ожидаемые затраты на пересмотр концессионных обязательств.

3.4. Результаты антикоррупционной экспертизы

Решение о проведении антикоррупционной экспертизы Автономной некоммерческой организацией «Центр антикоррупционных исследований и инициатив Трансперенси Интернешнл – Р» (далее-ТИ-Р) было принято 9.02.2010 г. на круглом столе, организованном Советом при Президенте РФ по развитию институтов гражданского общества и прав человека.

Ее результаты документально закреплены в «Заключении антикоррупционной экспертизы Распоряжения Правительства Российской Федерации от 5.11.2009 г. № 1642-р «О переводе земель лесного фонда Истринского и Дмитровского лесничества... в катего-

рию земель промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земель для обеспечения космической деятельности, земель обороны, безопасности и земель иного специального назначения для строительства автомобильной дороги», принятого в рамках реализации проекта строительства федеральной автомобильной скоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург» от 07.04.2010 г.

Экспертиза проводилась на основании «Методики проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов», утвержденной Постановлением Правительства РФ от 26.02.2010 г. № 96 и в соответствии с ФЗ от 17.07.2009 № 172-ФЗ «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов».

В Заключении ТИ-Р приведен ряд фактов, подтверждающий многочисленные нарушения законодательства и указывающий на упорное игнорирование общественного мнения, а также на коррупционную составляющую в процессе принятия решений, способствующих продвижению проекта строительства автодороги по выбранному варианту.

1) Расширительное толкование прав органов власти при принятии административных решений без четких критериев принятия этих решений.

В соответствии с действующим законодательством глава муниципального образования, которым является городской округ Химки, не может принимать решений о размещении трассы. Такие решения относятся к полномочиям органов государственной власти субъектов РФ, в данном случае – Московской области.

Глава муниципального органа не уполномочен утверждать акты о выборе земельного участка лесного фонда, а заместитель главы администрации района не был вправе председательствовать в комиссии по выбору земельного участка лесного фонда. Акт был отменен 18.12.2008 г. Постановлением Главы городского округа № 1695, однако важно, что была попытка оформить начало строительства трассы незаконным образом.

2) Низкий уровень прозрачности процесса принятия решения, а также расхождение в документах, представляемых различными инстанциями.

На сайтах соответствующих ведомств присутствуют не все документы. Как следствие – на этапах обсуждения проекта предъявляются документы с одинаковыми реквизитами, но разным содержанием. В частности, Акт выбора лесного участка от 3.07.2007 г. № 03-227 приложенный к Ходатайству ФГУ «Дороги России», по содержанию не соответствует копии этого акта, представленной Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору в качестве доказательства в деле № 2-2344-07, рассмотренном Таганским районным судом г. Москвы.

3) Наличие потенциального конфликта интересов у ряда чиновников, участвующих в принятии решения о строительстве трассы.

Центр ТИ-Р пришел к выводу, что руководители государственных органов и учреждений, вовлеченные в принятие Распоряжения Правительства РФ, могут иметь личную, корпоративную или иную заинтересованность в достижении цели Распоряжения.

Среди чиновников, указанных в данном контексте в заключении – Министр транспорта РФ Левитин И.Е., одновременно являющийся председателем совета директоров ОАО «Международный аэропорт Шереметьево». Именно это ОАО имеет прямую заинтересованность в прохождении трассы по Химкинскому лесу.

4) Решение, лежащее в основе Распоряжения, не может быть признано принятым в общественных интересах с учетом мнения заинтересованного населения и компетентных государственных органов.

В заключении приведен перечень фактов, свидетельствующих, что при принятии решения фактически игнорируется общественное мнение, а также мнения государственных и иных экспертных органов, многократно дававших отрицательные заключения по проекту. В ряде случаев выражались и категорические протесты против строительства. Этот перечень столь внушителен, что выделен в самостоятельный подраздел 5 данного раздела.

5) «...Вопрос о наличии иных вариантов размещения Трассы, их утверждения или отклонения, в процессе принятия Распоряжения уполномоченными на то органами не рассматривался».

Тем самым в заключении еще раз подтверждено, что альтернативные варианты трассы имелись, следовательно экспертируемое Распоряжение Правительства РФ принято с нарушением действующего законодательства.

6) Итоговый вывод заключения таков:

«Центр ТИ-Р считает, что рассматриваемое Решение о переводе земель лесного фонда Истринского и Дмитровского лесничеств в категорию земель специального назначения для строительства автомобильной дороги, содержащееся в Распоряжении Правительства РФ от 5 ноября 2009 г. № 1642-р,

- которое было принято в рамках нормы, содержащей коррупциогенные факторы,
- которое не было полностью и исчерпывающе мотивировано,
- в процессе принятия которого были допущены нарушения норм действовавшего законодательства, в том числе попытки достигнуть цели Решения незаконными путями,
- которое не учитывает категорические протесты населения, общественности и компетентных государственных органов,

в условиях личной заинтересованности лиц, вовлеченных в принятие решения, содержит в себе определенные признаки реализации коррупционной составляющей» (выделено нами – НЭЭ).

3.5. Факты игнорирования общественного мнения, а также мнения государственных и иных экспертных органов

Помимо массовых категорических протестов против строительства автодороги через Химкинский лес со стороны жителей г.Химки и москвичей, отрицательную оценку проекту многократно давали как специально уполномоченные и надзорные органы в сфере охраны природы и окружающей среды, лесных, земельных отношений, так и органы представительной власти.

1) Московская городская Дума 16.07.2008 г. направила Председателю Правительства РФ В. В. Путину «Обращение о недопустимости строительства дороги на территории Химкинского лесопарка» (от 16.07.2008 г. № 8). В этом документе Мосгордума подчеркнула, что существуют альтернативные варианты строительства дороги, и просит принять

решение Правительства РФ о присвоении Химкинскому лесопарку статуса особо охраняемой природной территории

2) Минприроды РФ неоднократно высказывалось против проекта необоснованно масштабной вырубке Химкинского леса в связи со строительством дороги. (Ответ Наумову А. В. от 25.06.2009 г. № 12-50/8629).

3) Минрегионразвития РФ называет масштабную вырубку Химкинского леса «недопустимым нарушением прав граждан и законодательства в целом» (Ответ Чернышевой А. Н. от 12.08.2008 г. № 19885-ДА/02).

4) Росприроднадзор утверждает, что «реализация проекта строительства указанной автомагистрали... неизбежно приведет к уничтожению значительной площади рекреационного лесного массива Химкинского лесопарка Московской области», и в связи с этим просит Генеральную прокуратуру РФ «принять меры по недопущению нарушения лесного законодательства при реализации проекта строительства скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург на территории Химкинского лесопарка Московской области». (Обращение в Генеральную прокуратуру РФ от 15.09.2007 г. № ОМ-93-28/9201).

5) ГУ «Московское городское управление лесами» считает, что «реализация проекта по данному выбору трассы нанесет ущерб лесному фонду в крупном размере... кроме прямой огромной вырубки лесонасаждений под саму автотрассу... следует учитывать и последующий за этим распад и гибель прилегающих к автомагистрали участков Химкинского леса». Также делается вывод о том, что «деградация насаждений повлечет за собой ухудшение экологической обстановки в данном регионе» и «авторы планировочного решения даже не предприняли попыток максимального сокращения предполагаемого ущерба лесопарку» (Ответ от 20.04.2006 г. № 313 на обращение ФГУ «Дороги России»).

6) Участники круглого стола в Мосгордуме 10.04.2009 г. приняли резолюцию, в которой потребовали «признать порочной практику разработки масштабных проектов строительства общественно значимых объектов регионального масштаба и принятия решений по их реализации без проведения по ним гласных общественных слушаний с участием научных учреждений и общественности», а также решили представить на рассмотрение в Мосгордуму обращение «О недопустимости незаконного перевода земель Химкинского участкового лесничества в земли иных категорий».

7) Участники XVI Московской городской конференции Региональной общественной организации «Союз экологических общественных организаций» 3.06.2009 г. обратились к Председателю Правительства РФ с просьбой поручить Минтрансу и Росавтодору принять меры по изменению проекта размещения автомагистрали, проведя повторный выбор трассы «по гласной процедуре с участием независимых экспертов и представителей общественности».

8) Более 20 000 россиян подписались под обращениями к Президенту и Председателю Правительства РФ в защиту Химкинского леса. Однако эти обращения не дали результата, поскольку были направлены на рассмотрение тем органам, действия которых обжаловались.

Несмотря на неоднократные и своевременные обращения в Генеральную прокуратуру граждан, общественных объединений и природоохранных органов (Росприроднадзор) по вышеприведенным фактам многочисленных нарушений действующего законодательства на разных этапах проектирования и подготовки строительства скоростной автодороги по выбранному

варианту, она не приняла требуемых законодательством мер прокурорского реагирования по устранению нарушений и защите прав граждан.

3.6. Правовой статус и значение ЛПЗП

Необходимо отдельно остановиться на правовом статусе и важности для Московского региона Лесопаркового защитного пояса (далее – ЛПЗП), который был установлен в 1935 г. Постановлением Совета народных комиссаров СССР в радиусе 50 км вокруг Москвы.

В 1960 г. Постановлением Президиума Верховного Совета СССР это решение было дополнительно подтверждено и описаны границы ЛПЗП.

Основное предназначение ЛПЗП – обеспечение благоприятной окружающей среды для жителей Москвы и ближнего Подмосковья: он выполняет средозащитные функции, сохраняет рекреационные ресурсы Московского региона, доказано его положительное влияние на температурный режим и погодные условия.

До 2008 г. ведение лесного хозяйства в ЛПЗП, в том числе уход за лесом, санитарные рубки, противопожарные мероприятия, осуществляли спецлесхозы, финансируемые за счет бюджета г. Москвы. Однако, согласно нормам Бюджетного, Земельного и нового Лесного кодексов, Москва уже не имеет права содержать эти территории, поэтому с 2008 г. она прекратила их финансирование. Спецлесхозы были ликвидированы, а подмосковные леса перешли в ведение федеральных органов власти.

Между тем, состояние и использование подмосковных лесов является кризисным: продолжается проведение аукционов, на которых лесные участки ЛПЗП передаются в 49-летнюю аренду. При этом арендаторы не обеспечивают сохранность лесов и не принимают противопожарных мер.

Согласно данным официального сайта Управления лесного хозяйства по Московской области, после принятия Лесного кодекса на территории пригородных лесов Подмосковья в долгосрочную аренду предоставлено более 1,5 тыс. лесных участков общей площадью 5,6 тыс. га.

По данным комиссии по экологической политике Мосгордумы, незаконной застройке подверглись от 250 до 350 га территорий ЛПЗП, и темпы этой застройки в настоящее время ускоряются⁵.

В 2010 г. на лесопарковой территории Московской области зарегистрировано свыше 2000 пожаров, уничтоживших более 23 тыс. га леса⁶.

За последние 20 лет площадь утраченных лесов Подмосковья в результате пожаров, несанкционированной застройки, самовольного захвата лесных участков, перевода земель из категории лесные и переданных в аренду, составляет более 110 000 га, что сопоставимо с площадью территории города Москвы⁷.

⁵ Выступление председателя комиссии по экологической политике Мосгордумы В.С.Степаненко на парламентских слушаниях в Государственной Думе ФС РФ 21 октября 2010 года на тему: «Городские леса. Охрана и использование. Правовое обеспечение»

⁶ Там же.

⁷ Там же.

В то же время около десяти лет, прошедших с момента принятия Земельного кодекса РФ, так и не реализована норма п. 4 ст. 86, которая устанавливает, что **границы и правовой режим пригородных зон городов федерального значения Москвы и Санкт-Петербурга утверждаются и изменяются федеральным законом**. Такого крайне необходимого для защиты сохранившейся части ЛПЗП законодательного акта федерального уровня до настоящего времени нет даже в проекте.

Для создания комфортной среды обитания, климатического благополучия города необходимо сохранить ЛПЗП. Границы и правовой режим пригородных зон городов федерального значения Москвы и Санкт-Петербурга должны быть установлены федеральным законом, что соответствует положению части 4 статьи 86 Земельного кодекса Российской Федерации.

Законодательное закрепление Лесопаркового защитного пояса города Москвы будет соответствовать требованиям ч.3 ст. 44 ФЗ «Об охране окружающей среды», согласно которым «В целях охраны окружающей среды городских и сельских поселений создаются защитные и охранные зоны, в том числе санитарно-защитные зоны, озелененные территории, зеленые зоны, лесопарковые зоны и иные изъятые из интенсивного хозяйственного использования защитные и охранные зоны с ограниченным режимом природопользования».

В связи с тем, что ныне действующий Лесной кодекс не устанавливает запрет на сдачу защитных лесов в аренду, в нем отсутствуют нормы по управлению и охране защитных и городских лесов, для территории Химкинского леса целесообразно принятие мер особой охраны, то есть создание особо охраняемой природной территории (ООПТ), режим которой предусматривает запрет на любое строительство и другую деятельность, не соответствующую целям охраны природы. Статус такой ООПТ и административное распределение функций по обеспечению её функционирования должны быть определены администрацией Московской области и Рослесхозом.

Предложения о придании Химкинскому лесу, как уникальной сохранившейся части ЛПЗП, статуса ООПТ регионального, либо даже федерального значения, вносились неоднократно общественностью, учеными, представительной и законодательной властями г. Москвы. Наличие такого статуса обеспечило бы его сохранность и защиту.

3.7. Анализ применения, изменений и нарушений других норм законодательства об охране окружающей среды (в т.ч. Экологической Доктрины России)

Статья 2 Конституции РФ гласит что, человек, его права и свободы являются высшей ценностью, а их признание, соблюдение и защита – обязанность государства. Это касается всех прав, в том числе и экологических.

В соответствии со ст. 42 Конституции РФ каждый имеет право на благоприятную окружающую среду, достоверную информацию о ее состоянии и на возмещение ущерба, причиненного его здоровью или имуществу экологическим правонарушением

Согласно ст. 58 Конституции РФ каждый обязан сохранять природу и окружающую среду, бережно относиться к природным богатствам.

Эти постулаты Основного закона указаны и в преамбуле ФЗ «Об охране окружающей среды» и служат основой законодательного регулирования охраны окружающей среды.

Необходимо отметить, что в силу главенствующего положения Конституции среди других федеральных и иных законов, (согласно ст. 15 Основного закона она имеет высшую юридическую силу и обладает прямым действием на всей территории Российской Федерации), правовая дефиниция упомянутой ст. 58 об обязанности сохранять природу, безусловно и в первую очередь относится и к Президенту РФ, и к тем должностным лицам в Правительстве РФ, его министерствах, в Верховном Суде, в Генеральной прокуратуре, которые, игнорируя этот постулат Конституции, принимали, каждый на своем уровне, решения о строительстве автодороги через Химкинский лес, либо по его легитимизации.

Согласно ст. 15 Конституции РФ общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ являются составной частью правовой системы России, в связи с чем возрастает значение международных договоров и соглашений, участницей которых является Россия.

Являясь участником **Конвенции по биоразнообразию, Россия приняла на себя обязательства по сохранению экосистем и естественных мест обитания, поддержание и восстановление жизнеспособных популяций видов в их естественных условиях (ст. 8)**, которые также будут нарушены при реализации проекта по выбранному варианту. Как указано в предыдущих разделах, предусмотренная строительством автодороги фрагментация и потеря большей части Химкинского леса, приведут к **существенному ущербу нескольким десяткам редких и исчезающих представителей флоры и фауны, занесенных в региональные Красные книги Москвы и Подмосквья.**

Анализ нарушения отдельных норм экологического законодательства уже приведен в 1-м подразделе, однако необходимо отметить, что ситуация противостояния защищающего Химкинский лес населения и властей, которые любой ценой стремятся провести дорогу именно с максимальным ущербом лесу, была запрограммирована с принятием нового Градостроительного Кодекса (2005 г.) и поправок к нему (2006 г.) с параллельным одномоментным внесением концептуальных изменений в 36 законов, в том числе в 6 кодифицированных актов (ФЗ-232 от 18.12.2006 г.).

Такой законотворческий подход сам по себе противоречит принципам существования правового государства.

Из почти четырех десятков законов, в том числе: Земельного, Водного, Лесного, Гражданского кодексов РФ; Федеральных законов «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения», «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», «О переводе земель и земельных участков из одной категории в другую», «Об охране окружающей среды», «Об экологической экспертизе», «Об отходах производства и потребления», «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», «О мелиорации земель», «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», «О безопасности гидротехнических сооружений», «Об особых экономических зонах в Российской Федерации», «Об уничтожении химического оружия», «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» и других **исключены нормы, устанавливающие необходимость проведения государственной экологической экспертизы.**

Несмотря на то, что 11-летняя правоприменительная практика закона «Об экологической экспертизе» доказала исключительную значимость института государственной экологической экспертизы (ГЭЭ), как превентивной и высокоэффективной меры обеспечения экологической безопасности страны, в результате которой была предотвращена реализация большого

количества опасных для окружающей среды проектов, ГЭЭ при проектировании и строительстве любых объектов была практически ликвидирована указанными изменениями.

Кроме того, были ликвидированы следующие целевые государственные экспертизы проектной документации, непосредственно обеспечивающие те или иные виды безопасности страны: санитарно-эпидемиологическая, пожарной безопасности, в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, промышленной безопасности, деклараций безопасности гидротехнических сооружений; безопасности ядерных установок. Эти изменения противоречат ряду статей (1, 12, 13) ФЗ «О безопасности», создавая угрозы жизненно важным интересам личности, общества и государства. Нельзя гарантировать безопасность государства и населения, ликвидировав все механизмы ее обеспечения.

Более того, государственный экологический и санитарно-эпидемиологический контроль отменены на всех стадиях любого строительства, их заменили строительным контролем.

Так, в п. 1 ст. 65 «Государственный экологический контроль» ФЗ «Об охране окружающей среды» включен абзац следующего содержания:

«В случае, если при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте объектов капитального строительства предусмотрено осуществление государственного строительного надзора, государственный контроль в области охраны окружающей среды (государственный экологический контроль) осуществляется в рамках государственного строительного надзора органами исполнительной власти, уполномоченными на осуществление государственного строительного надзора, в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности».

Из ст. 35 «Закона об охране окружающей среды», «Требования в области охраны окружающей среды при проектировании зданий, строений, сооружений иных объектов», указанными изменениями исключен п. 3, который предусматривал учет результатов референдумов при принятии решения о строительстве, если оно затрагивает интересы граждан.

Согласно ч. 2. ст. 55 Конституции РФ «В Российской Федерации не должны издаваться законы, отменяющие или умаляющие права и свободы человека и гражданина».

Ч. 3 ст. 55 Конституции РФ устанавливает, что «права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены федеральным законом только в той мере, в какой это необходимо в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства». То есть права граждан не могут быть ограничены ни для каких других целей, кроме перечисленных.

Указанные изменения создали предпосылки к нарушению и ограничению прав граждан на благоприятную окружающую среду (ст. 42 Конституции), на охрану здоровья (ст. 41 Конституции), а, следовательно, права на жизнь (ст. 20 Конституции).

Существенное изменение правового регулирования соблюдения экологических требований и процедуры принятия хозяйственных решений вошли в противоречие с международно-правовыми обязательствами РФ в области охраны окружающей среды.

Эти изменения противоречат принципам устойчивого развития Декларации Рио-де-Жанейро по охране окружающей среды и развитию ООН и положениям Конвенций «О биологическом разнообразии», «Об охране всемирного культурного и природного наследия»), устанавливающим обязательность экологической оценки и экспертизы до реализации проектов.

Радикальное реформирование компетенции субъектов РФ и местного самоуправления в рамках административной реформы привели к внесению многочисленных изменений в почти сотню законов. При этом произошла передача федеральных полномочий, не подкрепленных достаточными средствами федерального бюджета, что в условиях дефицита региональных источников финансового обеспечения, привело к неисполнению отдельных функций. Только двумя известными федеральными законами № 122 в 2004 г. и № 199 в 2005 г. практически все нормативные акты экологического и природоресурсного характера были существенно откорректированы в сторону их деэкологизации.

Невосполнимый для российских лесов и населения ущерб от лесных пожаров летом 2010 г. – это один из примеров последствий, запрограммированных непродуманным реформированием и изменениями законодательства.

Основным стратегическим документом, определяющим государственную экологическую политику России на десятилетие, является Экологическая Доктрина РФ. (Распоряжение Правительства РФ № 1225-р от 31.08. 2002 г.).

Приоритетными направлениями деятельности государства и общества Экологической Доктриной провозглашено сохранение природы и улучшение окружающей среды.

А стратегической целью государственной политики в области экологии «сохранение природных систем, поддержание их целостности и жизнеобеспечивающих функций для ... улучшения здоровья населения... обеспечения экологической безопасности страны».

При этом, среди **основных принципов**, на которых базируется государственная экологическая политика, находятся:

- приоритетность для общества жизнеобеспечивающих функций биосферы по отношению к прямому использованию ее ресурсов;
- предотвращение негативных экологических последствий в результате хозяйственной деятельности, учет отдаленных экологических последствий;
- отказ от хозяйственных и иных проектов, связанных с воздействием на природные системы, если их последствия непредсказуемы для окружающей среды.

Среди **основных задач** в сфере сохранения и восстановления природной среды указано сохранение и восстановление ландшафтного и биологического разнообразия, достаточного для поддержания способности природных систем к саморегуляции и компенсации последствий антропогенной деятельности.

В частности указано на необходимость **сохранения и восстановления целостности природных систем, в том числе предотвращение их фрагментации в процессе хозяйственной деятельности при создании... автомобильных дорог... и других линейных сооружений, а также сохранения и восстановления природного биологического разнообразия и ландшафтов.**

Такой подробный анализ основного стратегического документа по экологической политике приведен не случайно.

Правительство России, отвечающее в соответствии со ст. ст. 71, 114 Конституции России, а также ст. 18 ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации», за обеспечение и проведение в стране единой государственной экологической политики, за меры по реализации прав граждан на благоприятную окружающую среду, за обеспечение экологического благополучия; за организацию деятельности по охране и рациональному использованию природных ресурсов, на деле само не только игнорирует, но и многократно нарушает все

вышеприведенные постулаты Экологической Доктрины России при реализации выбранного варианта проекта строительства скоростной автодороги.

3.8. Анализ применения, изменений и нарушений Градостроительного кодекса

Ныне действующий Градостроительный кодекс по сравнению с предыдущей редакцией 1998 г. существенно ограничил права граждан на участие в градостроительной деятельности. В предыдущей редакции главного градостроительного закона была отдельная глава 2 «Обеспечение прав граждан на благоприятную среду жизнедеятельности», состоящая из 14 статей. Согласно ст. 18 указанного кодекса граждане и их объединения имели право проводить независимые экспертизы градостроительной документации. Этой же статьей был предусмотрен широкий спектр форм участия граждан в подготовке градостроительных решений.

Современный Градостроительный кодекс не содержит не только главы, но и отдельной статьи, посвященной праву граждан на осуществление градостроительной деятельности. Рядом статей нынешнего кодекса предусмотрено обязательное проведение публичных слушаний по проектам генеральных планов поселений, генеральных планов городских округов, по проектам правил землепользования и застройки, по планировке территории и др. (ст. 24, 28, 31, 39, 40, 46) и предусматривает обязательный порядок публичных слушаний с участием жителей. Но в целом необходимо отметить существенное законодательное ограничение возможности граждан участвовать в принятии градостроительных решений. Отсутствует надежный правовой механизм учета мнения граждан, поэтому на практике публичные слушания превращаются в формальность и профанацию, часто сфальсифицированы, как случае строительства автодороги через Химкинский лес. Именно синхронно и в связи с изменениями в Градостроительный кодекс в 2006 г., как указано выше, была упразднена норма ст. 35 ФЗ «Об охране окружающей среды» об учете результатов референдумов при принятии решения по размещению и строительству экологически значимых объектов.

Как было указано выше, Федеральным законом № 232-ФЗ от 18.12.2006 г. «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и некоторые другие законодательные акты Российской Федерации» были одномоментно внесены существенные изменения в 36 законодательных акта, в том числе в 6 кодексов.

«Принципиальные изменения в действующие экологическое и природоресурсное законодательство, а также в законодательство по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения и др., основывались на предположении, что «рост объемов жилищного строительства существенно сдерживается отсутствием свободных и обеспеченных инфраструктурой земельных участков, а также наличием административных барьеров, затягивающих сроки предоставления земельных участков для жилищного строительства» (пояснительная записка к проекту ФЗ № 232)

Внесенные изменения законодательства направлены на формирование в стране правовых отношений, построенных на текущих отраслевых задачах градостроительной отрасли без учета иных, в том числе долговременных потребностей общества.

Подобное частное внедрение в другие отрасли права разрушают единство и комплексность действующих в них принципов, положений и механизмов.

Характерно, что под прикрытием интересов ускорения темпов жилищного строительства, Градостроительный кодексом отменен целый ряд государственных экспертиз предпроектной и проектной документации, включая ГЭЭ.

Согласно п. 6 статьи 49 Градостроительного Кодекса РФ, введенный в действие с 1.01.2007 г., «Не допускается проведение государственных экспертиз проектной документации, за исключением таких экспертиз, предусмотренных настоящей статьей».

Предложенный указанным законом механизм снятия «бюрократических барьеров» вывел из-под экологической экспертизы и связанного с ней общественного контроля наиболее экологически значимые объекты: все виды градостроительной документации; документацию на изменение статуса территорий федерального значения, в том числе материалы, обосновывающие перевод лесных земель в нелесные; землеустроительную документацию и т.д.

Современная редакция Градостроительного кодекса допускает опасный правовой перекося градостроительных интересов в ущерб экологической безопасности населения.

Так, ч. 3 ст. 4 Градостроительного кодекса гласит: «К градостроительным отношениям применяется земельное, лесное, водное законодательство, законодательство об особо охраняемых природных территориях, об охране окружающей среды ..., если данные отношения не урегулированы законодательством о градостроительной деятельности».

Эта норма ст. 4 по смыслу фактически провозглашает верховенство Градостроительного законодательства над всем природоресурсным и экологическим законодательством, что чрезвычайно опасно для интересов одной из составляющих национальной безопасности страны – экологической безопасности и противоречит ряду конституционных и законодательно закрепленных прав граждан⁸.

Не менее радикальные по своим негативным экологическим последствиям изменения внесены и в блок земельного законодательства: Земельный кодекс РФ и Федеральные законы «О государственном земельном кадастре», «О землеустройстве», «О введении в действие Земельного кодекса Российской Федерации», «О переводе земель или земельных участков из одной категории в другую», «О мелиорации земель», «Об обороте земель сельскохозяйственного назначения».

В частности, внесены изменения в Земельный кодекс РФ, которыми предусмотрено, что использование земель для целей жилищного строительства допускается без перевода их в земли населенных пунктов в случае, если такое использование предусмотрено документами территориального планирования, правилами землепользования и застройки.

Такие изменения нарушают принцип земельного законодательства о приоритете сохранения особо ценных земель и земель особо охраняемых территорий, согласно которому изменение целевого назначения ценных земель сельскохозяйственного назначения, земель лесного фонда, занятых лесами первой группы, земель особо охраняемых природных территорий и объектов, земель, занятых объектами культурного наследия, других особо ценных земель и земель особо охраняемых территорий для иных целей ограничивается или запрещается в порядке, установленном федеральными законами. Они также противоречат принципу деления земель по целевому назначению на категории, согласно

⁸ См. подробнее Заключение общественной экологической экспертизы проекта Федерального закона № 317064-4 «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и некоторые другие законодательные акты Российской Федерации» 2006г.

которому правовой режим земель определяется исходя из их принадлежности к той или иной категории и разрешенного использования в соответствии с зонированием территорий и требованиями законодательства.

Несмотря на все вышесказанное, при попытке реализации проекта был допущен ряд нарушений.

Подрядчик ООО ПО «Теплотехник», определенный Государственным контрактом № 18-ГК/08 от 16.12.2008 г. на выполнение работ по инвестиционному проекту «Строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке 15-й км – 58-й км». I этап. Подготовка территории строительства», в нарушение Градостроительного кодекса РФ приступил к производству работ (вырубке леса, отсыпке земляного полотна, строительству временных мостовых сооружений) без разрешения на строительство.

Как указано в ч. 1 ст. 51 Градостроительного кодекса РФ, «Разрешение на строительство представляет собой документ, подтверждающий соответствие проектной документации требованиям градостроительного плана земельного участка и дающий застройщику право осуществлять строительство...».

Разрешение на строительство автомобильных дорог общего пользования федерального значения либо их участков выдает Федеральное дорожное агентство РФ (Росавтодор) в соответствии с 5.4(3) Положения о Федеральном дорожном агентстве, утвержденного постановлением Правительства РФ № 374 от 23.07.2004 г.

В силу ч. 4 ст. 52 Градостроительного кодекса РФ, при осуществлении строительства лицом, осуществляющим строительство на основании договора с застройщиком или заказчиком, застройщик или заказчик должен подготовить земельный участок для строительства, а также передать лицу, осуществляющему строительство, материалы инженерных изысканий, проектную документацию, разрешение на строительство.

По смыслу норм, указанных в ст. 51, 52 Градостроительного кодекса РФ, разрешение на строительство выдается до начала его осуществления.

Таким образом, подрядчик ведет подготовительные строительные работы, предусматривающие рубку леса, земляные работы, строительство мостовых сооружений без разрешения на строительство, что является не только нарушением указанных норм Градостроительного кодекса РФ, но и является административным правонарушением (ч. 1 ст. 9.5 Кодекса об административных правонарушениях РФ).

4. Выводы и предложения независимой экологической экспертизы проекта строительства скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке 15–58 км

В целях снижения негативных последствий для России экологического, социально-экономического и международно-имиджевого характера Комиссия предлагает Коалиции НПО «За леса Подмосковья» направить Выводы и Предложения, выработанные по результатам независимой экологической экспертизы проекта строительства скоростной автомо-

бильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке 15–58 км., Президенту РФ Д.А.Медведеву, Председателю Правительства РФ В.В.Путину, в обе Палаты Федерального Собрания РФ, Общественной Палате РФ, Мэру Москвы С.С.Собянину, Губернатору Московской области Б.В. Грому, а также Генеральному прокурору РФ Ю.Я.Чайке для принятия мер прокурорского реагирования.

4.1. Выводы по проекту платной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург, участок 15–58 км

1. Существующая серьезная транспортная проблема на рассматриваемом участке обусловлена, в первую очередь, недостатком локальных средств сообщения, неудовлетворительным использованием потенциала уже имеющихся путей сообщения, несоответствием их характеристик современным потребностям. Развитие общественного электротранспорта остается на уровне 60-х – 70-х годов прошлого века, несмотря на прирост численности населения городской агломерации в течение последних десятилетий.
2. Выбранный способ решения транспортной проблемы (платная автомагистраль шириной 10 полос со скоростью 150 км/ч) не соответствует объективным потребностям пропуска транспортных потоков. В настоящее время на рассматриваемом участке превалирует локальный трафик (порядка 2/3 от всего транспортного потока), причем его доля в перспективе будет возрастать. Платная автомагистраль с заявленными параметрами принципиально непригодна для эффективного пропуска локального трафика. Междугородный трафик на данном участке не требует такой ширины проезжих частей, а с учетом планируемого выноса транзитных транспортных потоков за пределы Москвы и ближнего Подмосковья – не потребует и в дальнейшем.
3. С учетом перегрузки существующих путей сообщения локальным трафиком, скоростное шоссе будет использоваться для пропуска локального трафика. Это неизбежно приведет к транспортному коллапсу в районе немногочисленных въездов и выездов – как на самой магистрали, так и на примыкающих локальных автодорогах. В результате возникнет острая потребность в строительстве дополнительных въездов и выездов, а также развитии примыкающей дорожной сети. С учетом прокладки трассы по лесным территориям – это будет означать постепенное вовлечение этих территорий в градостроительную активность, какие бы утверждения на этот счет ни делались на первоначальном этапе.
4. Нет никакой необходимости в первоочередном строительстве шоссе, упирающегося в «тупиковую» Бусиновскую развязку с МКАД, поскольку продолжение дороги за МКАД в настоящее время отсутствует, а МКАД не способна принять дополнительный транспортный поток таких масштабов. Для быстрого улучшения транспортной ситуации требуется первоочередная модернизация существующих путей сообщения – в первую очередь, шоссе М10 и выездов на Новокуркинского шоссе. Строительство объездной дороги для пропуска транзитного трафика вокруг г. Химки с выходом на Бусиновскую развязку имеет смысл рассматривать лишь единым пусковым комплексом с проектом «Северная Рокада» в г. Москве. При этом должен быть использован маршрут, наносящий минимальный ущерб природной среде – например, 2а или 2б. Предъявление завышенных требований к ширине и скоростному режиму объездной дороги нецелесообразно и должно быть исключено.

5. Утвержденный вариант трасы скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке «МКАД – Шереметьево», проходящий через центральную часть Химкинского леса, неприемлем по совокупности экологических и социальных факторов:
- 5.1 Многочисленные нарушения земельного, лесного, градостроительного и экологического законодательства, уже допущенные при реализации проекта по выбранному варианту, приводят к массовым нарушениям конституционного права более миллиона граждан на благоприятную окружающую среду и здоровье (ст. 41, 42 Конституции РФ) – см. Разделы 2,3 Экспертизы.
 - 5.2 Нанесение максимального ущерба рекреационным и эстетическим свойствам ландшафта, что признается, в том числе, концессионером проекта.
 - 5.3 Фрагментация массива Химкинского леса на несколько изолированных частей, большинство из которых будет иметь слишком малую площадь для сохранения ценных природных комплексов и объектов. Оставшиеся фрагменты северо-западной и юго-восточной частей Химкинского леса станут непоправимо деградировать под влиянием краевых эффектов.
 - 5.4 Потеря около 200 га леса в результате вырубки под трассу и распада прилегающих к дороге стен леса.
 - 5.5 Уничтожение уникальной старовозрастной дубравы. На территории Химкинского леса площадь дубрав составляет около 5% (включая дубравы, находящиеся вне земель лесного фонда), а площадь насаждений со значительным участием дуба в составе господствующего яруса древостоя – около 20% (для сравнения: в лесах Московской области в целом доля дубрав составляет, по данным Государственного учета лесного фонда на 1 января 2003 года, 1,7%).
 - 5.6 Негативное воздействие на мезотрофное болото – место обитания ряда редких и исчезающих видов.
 - 5.7 Уничтожение мест обитания более 30 видов растений и животных, занесенных в Красные книги Москвы и Московской области.
 - 5.8 Двукратное пересечение трассой поймы реки Клязьмы в ее относительно хорошо сохранившейся части, где она является единственным экологическим коридором для лосей, кабанов, куниц, барсуков и других животных. Фрагментация и полная изоляция Химкинского лесного массива приведет к уничтожению этих группировок.
 - 5.9 Нарушение сложившихся экосистем и экологических коридоров – естественных путей миграции животных приводит к резкому снижению биологического разнообразия.
 - 5.10 В случае реализации проекта, противоречащего общественному мнению (около 2/3 жителей России, включая Москву и Химки, согласно данным «Левада-Центр» и ВЦИОМ – против продолжения строительства по выбранному варианту), неизбежны негативные социальные последствия, несравнимые с таковыми в случае выбора иных вариантов решения транспортной проблемы.
6. Существенная компенсация ущерба экосистеме Химкинского леса при нынешнем варианте строительства невозможна в силу отсутствия значительных неосвоенных

человеком площадей, примыкающих к территории Химкинского леса, а также невозможности пересадки старовозрастных дубов (см. Разд. 2 экспертизы).

7. Выбранная трасса автомагистрали наносит неоправданный ущерб природным объектам не только в пределах Химкинского леса, но и на всем участке 15–58 км, в частности – лесным массивам, защищающим источники питьевого водоснабжения г. Москвы.
8. Существует не менее 11 вариантов прокладки автомагистрали на участке МКАД – Шереметьевское шоссе, большинство из которых превосходят выбранный вариант 3 по совокупности показателей. Большинство из них (включая расширение существующего шоссе М10, строительство параллельно ему дополнительных проезжих частей с использованием полосы отчуждения ЛЭП) не были рассмотрены на стадии обоснования инвестиций. Таким образом, серьезной проработки вариантов прокладки автомагистрали, позволяющих снизить ущерб природным территориям и улучшить условия для пропуска локального трафика, до сих пор не проводилось.
9. Ни один из рассмотренных 11 вариантов не требует сноса многоэтажных жилых домов, а также отчуждения земель особо охраняемых природных территорий. Ряд вариантов (включая прокладку вдоль Ленинградского шоссе – группа вариантов 5) вовсе не требует сноса жилых зданий. Для предлагаемых модификаций варианта 2 (в обход Химок и далее – через Молжаниново), даже при ширине трассы в 10 полос, может быть снесено не более 15 одноэтажных индивидуальных домов. При снижении ширины объездной дороги до оправданной (4–6 полос), число сносимых индивидуальных домов не будет превышать 10.
10. Проект строительства скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург в его нынешнем виде не соответствует требованиям директивы Европейского Союза 661/2010/EU и принципам международной сети IENE (инфра-эко-сеть-Европы, организации, занимающейся проблемами фрагментации местообитаний в результате развития крупных транспортных магистралей). В процессе реализации проекта также нарушены требования директив Евросоюза в области оценки экологических последствий 85/337/ЕЕС, 97/11/ЕС, 2001/42/ЕС, 2003/25/ЕС. Прежде всего, эти нарушения связаны с отсутствием должного информирования населения и общественных природоохранных организаций о проекте и учета их мнения при принятии решений. Несоответствие директивам ЕС может препятствовать привлечению проектного финансирования из международных финансовых институтов и финансовых институтов стран, где действуют данные директивы.
11. Распоряжение правительства РФ от 05.11. 09 «О переводе земель лесного фонда в категорию нелесных...», легализовавшее вырубку Химкинского леса, содержит в себе признаки коррупционной составляющей в отношении должностных лиц федерального и муниципального уровней, участвующих в принятии решений по реализации утвержденного проекта автодороги (согласно заключению антикоррупционной экспертизы от 7 апреля 2010 г, проведенной «Центром антикоррупционных исследований и инициатив Транспаренси интернешнл-р» в соответствии с Федеральным законом от 17 июля 2009 г. N 172-ФЗ «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов»).
12. Для реального решения транспортной проблемы наиболее приемлемым выглядит отказ от строительства платной скоростной автомагистрали по утвержденному проекту («нулевой вариант») и реализация комплекса мер, направленных на первоочередное решение проблемы локального трафика, и разделение локального и междугороднего транспортных потоков в перспективе.

4.2. Общие выводы по системным экологическим, социальным, техническим и правовым проблемам, выявленным в ходе проведения экспертизы

1. Решение о строительстве скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург на участке 15–58 км не может и не должно рассматриваться как отдельный частный проект, не увязанный с решением проблемы транспортной системы Московского и прилегающих регионов в целом. Чрезмерная концентрация транспортных потоков, в первую очередь автомобильных и железнодорожных в Московском регионе ведет к социальным и экологическим потерям, резкому росту затрат на строительство, создает угрозу безопасности страны. Необходима стратегическая экологическая оценка и комплексный план решения транспортных проблем центра европейской территории страны, в первую очередь – с учетом экологической и социальной обстановки в Московском регионе, действие которого должно быть распространено на Москву, Московскую область и соседние регионы.
2. Необходим кардинальный пересмотр политики строительства новых автодорог с целью приоритетного развития сети региональных путей сообщения за пределами городских агломераций Москвы и С. – Петербурга.
3. При решении транспортных проблем в пределах мегаполисов и городских агломераций приоритет должен отдаваться организационным и техническим мероприятиям, направленным на оптимизацию характеристик существующих путей сообщения, развитие общественного электротранспорта, вынос транзитных транспортных потоков за пределы жилых и рекреационных зон, приведение планов застройки в соответствие с реальными возможностями транспортного обслуживания.
4. Ситуация острого социально-экологического конфликта, сложившаяся вокруг рассматриваемого проекта, является следствием принятия в последние годы ряда ошибочных управленческих решений и системного изменения экологического, лесного, земельного и градостроительного законодательства в сторону его деэкологизации и отстранения заинтересованных сторон, в первую очередь – общественности, от участия в принятии решений:
 - 4.1 Современная редакция Градостроительного кодекса допускает не только опасный правовой перекося градостроительных интересов в ущерб экологической безопасности населения, но и по смыслу ст.4 фактически провозглашает верховенство Градостроительного кодекса над многими видами законодательства, включая законодательство об охране окружающей среды, об ООПТ, лесное, земельное и т.д.
 - 4.2 За последнее десятилетие произошла фактическая ликвидация правового института государственной и общественной экологической экспертизы.
 - 4.3 В 2009 году произошло внесение в Лесной кодекс поправок, позволяющих изъятие и застройку лесов бывшего лесопаркового защитного пояса г. Москвы и пригородных лесов в целом.
 - 4.4 Непринятие Федерального закона о регулировании правового режима пригородных зон городов федерального значения Москва и Санкт-Петербург, предусмотренного ст. 86 Земельного кодекса, порождает правовую неопределенность и препятствует разрешению острых земельных и экологических проблем в окрестностях мегаполисов.

- 4.5 Тенденции правового закрепления в современном Российском законодательстве ограничения возможностей граждан и общественных организаций участвовать в процессах принятия хозяйственных решений и тем более влиять на их принятие (см. Разд. 3 Экспертизы), углубляют социально-экологические противоречия и способствуют дезинтеграции с ЕС, где происходят диаметрально противоположные процессы.
- 4.6 При проведении технико-экономических расчетов практикуется использование для расчетов кадастровой стоимости земель, которая в тысячи раз ниже их реальной рыночной стоимости.
5. Применение при строительстве новых автомагистралей скоростного лимита 150 км/ч (вместо стандартных 90 – 110 км/ч) экологически и экономически несостоятельно. Рост скорости до 150 км/ч вызывает неоправданное увеличение удельного расхода топлива и связанного с этим дополнительного загрязнения окружающей среды (в том числе, эмиссии парниковых газов), а также приведет к возрастанию тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

4.3. Предложения по решению транспортной проблемы в направлении Москва – Санкт-Петербург, 15 – 58 км

1. Необходимо отказаться от реализации проекта скоростной платной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург на участке 15–58 км в его нынешнем виде, как экологически ущербного и экономически необоснованного, являющегося источником социальной напряженности и не решающего реально существующих транспортных проблем.
2. Следует разработать и внедрить в приоритетном порядке комплекс первоочередных мероприятий для разрешения транспортного кризиса на рассматриваемом участке, включая:
 - 2.1 улучшение характеристик существующей магистрали М10 так, чтобы характеристики этой дороги соответствовали характеристикам Ленинградского шоссе в г. Москве – путем расширения проезжей части, строительства дополнительных проезжих частей (см. группу вариантов 5), исключения одноуровневых пересечений с другими дорогами и пешеходными переходами;
 - 2.2 обеспечение эффективных въездов на Новокуркинское шоссе со стороны Москвы и Шереметьево;
 - 2.3 повышение удобства пользования пригородными электропоездами на направлениях «Москва – Химки – Зеленоград», «Москва – Шереметьево», в первую очередь – путем снижения интервалов между поездами;
 - 2.4 организацию дополнительного электротранспорта, например продолжение Замоскворецкой и Таганско-Краснопресненской линий метро за пределы МКАД.
3. Следует восстановить статус земель Химкинского лесопарка, изъятых для строительства трассы Москва – Санкт-Петербург.

4.4. Общие предложения по результатам экспертизы

1. Рекомендуется придать всем сохранившимся лесам Лесопаркового защитного пояса Москвы статус ООПТ федерального значения с запретом застройки и передачи в аренду этих территорий.
2. Необходимо разработать и принять Федеральный закон, предусмотренный требованиями ст. 86 Земельного кодекса, «О регулировании правового режима пригородных зон городов федерального значения Москва и Санкт-Петербург».
3. Следует восстановить в Лесном кодексе нормы, усиливающие лесную охрану и предусматривающие защиту лесопарковых и зеленых зон, городских лесов, защитных лесов, расположенных вблизи населенных пунктов.
4. Рекомендуется ускорить присоединение России к Орхусской Конвенции «О доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды».
5. Следует восстановить действовавший до 2007 г. в ФЗ «Об экологической экспертизе» правовой институт государственной и общественной экологической экспертизы, в том числе перечень объектов экологической экспертизы.
6. Обеспечить использование реальной рыночной стоимости земель вместо условных оценок в виде «кадастровой стоимости» при проведении любых расчетов ущерба от изъятия лесных земель.
7. Вернуть в Градостроительный, Лесной, Земельный кодексы, ФЗ «Об охране окружающей среды» нормы, предусматривающие обязательность учета мнения заинтересованных сторон по вопросам, затрагивающим экологически значимые интересы граждан.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Список объектов застройки к западу от Ленинградского шоссе на участке от МКАД до Международного шоссе

Таблица П1-1 Объекты застройки с западной Ленинградского шоссе на территории г.Химки (МКАД – Международное шоссе)

Номер и условные названия объектов	Расстояние обочина дороги – территория объекта (обычно автостоянка) метров*	Расстояние обочина дороги – здание метров*	Примечания
Х-1 Стройка «Строительство офисного здания»	23		Активных работ не заметно. По последней информации, работы резко активизировались в октябре – ноябре 2010 года.
Х-2 Торговые центры Гранд-1 и Гранд-2	3	28	Первые торговые центры на участке между МКАД и Международным шоссе. Начали работать в 2003 году.
Х-3 Торговый центр «Лига»	16	37	
Х-4 Электрическая подстанция № 400 Бутаково в парке Скрябиной	22	60	
Х-5 на заборе баннеры «АвтоСпецЦентр» ЗАО «Интегрум» автосалоны «Инфинити», «Ситроен», «Шкода»	30	45	.
Х-6 Автосалон «Субару» Химки	40	40	
Х-7 автосалон «Ниссан» компании «АвтоСпецЦентр» http://www.autonissan.ru/about/	0	50	
(Х-08) автосалон «Германика-Химки» («Фольксваген») компания «Автомир» http://www.avtomir.ru/	30	40	

Х-9 «Леруа Марлен»	20	стройка	Строительство ведется с 2007 года компанией «Еврострой». В настоящее время идут активные работы. 12 сентября 2010 г. рабочие перемещали часть забора от стройплощадки в сторону полотна Ленинградского шоссе.
Х-10 Автосалон «Рольф Химки»	5	35	
Х-11 КИА Центр Шереметьево http://sheremetyevo.kia.ru/	2	30	Часть автостоянки находится под эстакадой перехода для людей через Ленинградское шоссе
Х-12 автосалон «Тойота-Шереметьево» (владелец центра - «Мейджор Авто»)	10	35	
Х-13 автозаправка «Лукойл»	35	45	
Х-14 МЕГА	70	100	

* в оценках расстояний возможны отклонения до 1–2 м.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Схема транспортного обслуживания г. Химки

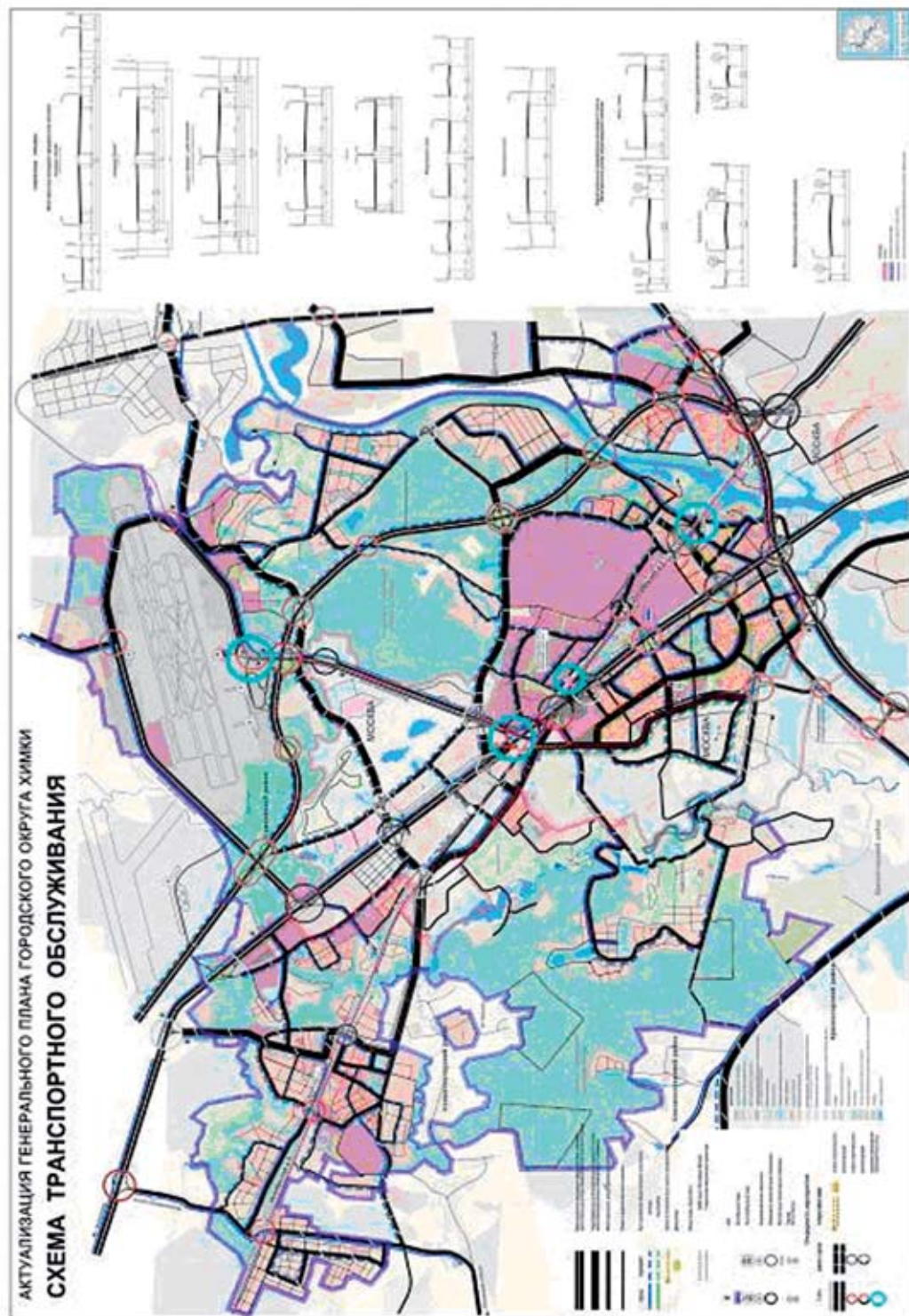


Рисунок П2-1. Магистраль Москва – Санкт-Петербург и дополнительная дорога через Химкинский лес на схеме транспортного обслуживания г. Химки.

**Публикация подготовлена коалицией
«За леса Подмосковья»**

Движение в защиту Химкинского леса

Гринпис России

Всемирный фонд дикой природы (WWF) России

Центр охраны дикой природы

Союз охраны птиц России

Социально-экологический союз