Автор: Admin2
08.06.2012 12:42

Пробки в городе уже несколько лет доводят нас до красного каления – и водителей, и пешеходов. По прошлогодним подсчетам , москвичи проводили в пробках в среднем 2,5 часа в день. И эти потери времени и нервов продолжают расти. Правительства Москвы регулярно объявляют о близком решении транспортного вопроса и столь же регулярно подвергаются критике авторитетнейшими экспертами по транспорту за неспособность принимать ответственные и технологичные решения. Несколько дней назад новоизбранный муниципальный депутат Максим Кац подробно рассказал о том, как подобные решения принимаются на уровне района. Он засвидетельствовал, что план реконструкции квартала выносится на обсуждение после начала реконструкции и что деньги в буквальном смысле закапываются в землю, под уродливыми заборчиками. К транспортному вопросу это заседание прямого отношения не имеет. Но хорошо показывает, почему не работает административная машина, где интересы горожан по-прежнему сродни сигналам с далеких планет. Прямой же иллюстрацией безответственных экспериментов с пробками стала ситуация в одном из зеленых районов Москвы, Ясенево. Там городские власти разворачивают самый настоящий поход против комфортной среды обитания.

Речь идет о расширении проезжей части жилых улиц, разрушении зеленых зон, включая центральный бульвар района, изъятие земель под дополнительные полосы движения и строительство эстакады к МКАД в непосредственной близи от жилых домов. Конечно, это изменит планировку и качество жизни во всем районе. Ради решения транспортного вопроса, казалось бы, можно пожертвовать чьим-то комфортом. Проблема, однако, в том, что намеченные изменения совсем не обещают свободы перемещения – ни жителям Ясенево, ни соседнему Бутово. Зато съезд с двухполосной эстакады на пятиполосную МКАД твердо гарантирует новые пробки, резкий скачок уровня шума и выхлопов. Поэтому выбор стоит не между страданием меньшинства москвичей и удобством всех остальных, а между немалыми проблемами сегодня и попросту огромными – завтра.

Одна из ключевых слабостей проекта – его расплывчатость. Найдется немного карт местности, где красные линии в условных обозначениях расшифровываются следующим образом: « красные линии ». Это знак либо высочайшего уровня секретности, либо столь же высокого уровня некомпетентности. Одно из двух этих качеств, а может быть и оба сразу, демонстрирует, на первый взгляд, мирный план, которому Правительство Москвы присвоило кодовое название «транспортная развязка на пересечении МКАД и проезда Карамзина». Название также созвучно духу секретности или некомпетентности. Согласно проекту, транспортная развязка «Карамзина-МКАД» – лишь малая часть той далеко не косметической операции, которой НИиПИ генерального плана Москвы намерен подвергнуть эту часть города. Обилие непонятных красных линий на

карте может означать что угодно, от крайне вероятного расширения проезжей части за счет зеленых зон и мест прогулок, до строительства коммерческой инфраструктуры и платных парковок на месте гаражных кооперативов. Но этим проблема далеко не исчерпывается.

Ни в проектной документации, ни на публичных слушаниях 29 мая не были представлены альтернативные варианты. В « Пояснительной записке » их существование упоминается, но подробности, не говоря о развертке на местности, отсутствуют. Впрочем, след, оставленный этими вариантами, весьма красноречив. Как свидетельствует Таблица 2.2. в той же «Пояснительной записке» (с. 14), из трех возможных вариантов для реализации выбран наименее экологичный. Минимальное расстояние от проезжей части до жилой застройки составляет по нему всего 18-80 метров (против 100-300 по непроясненному первому варианту). Он предполагает самое большое изъятие территории под строительство: 1,58 гектаров (против 1,31 и даже 0,19 в двух других случаях), наибольшую площадь строительства новых объектов (8 000 кв.м) и транспортных сооружений (почти 20 000 кв.м). Он же включает наиболее масштабный снос существующих гаражей: 12 объектов (против 5 и 10 в двух других случаях). И он же оказывается самым дорогостоящим: 2,9 млрд рублей (против 2,14 и 2,44 для двух других вариантов).

Максимальное изъятие территории, максимальная площадь строительства, максимально высокая стоимость, минимальная степень детализации и сжатые сроки: все это подозрительно напоминает о множестве других проектов, продавленных инвесторами и заброшенных на полпути. Вряд ли в таких обстоятельствах следует ожидать обоснования выбора. Проектировщики это ожидание полностью оправдывают: сколько-нибудь внятные пояснения старательно исключены из «Пояснительной записки» вместе с расшифровкой красных линий. Наверно, излишне уточнять, что проект не сопровождается оценками уровня шума и загрязнения воздуха, неизбежных при столь масштабном расширении транспортной сети. Отсутствуют заключения санитарно-эпидемиологической и независимой экологической экспертиз. Проектировщики изъясняются с заказчиком на герметичном языке «технико-экономических показателей», который абсолютно диссонирует как с идеей «города, удобного для жизни», все более популярной у городских управленцев нового поколения, так и с элементарными нормативами здоровья и комфорта жителей, действующими с советских времен.

То, что жителей района, в целом, не рассматривали как заказчиков и даже достойных партнеров по диалогу в рамках проекта, прекрасно проиллюстрировал ход публичных слушаний, на которые был выставлен единственный вариант перепланировки района. Слушания под председательством главы управы Ясенево Алана Карацева и с участием представителей проектировщика проходили в кинозале на тысячу мест, где проект демонстрировался при ужасном освещении, на стандартном листе ватмана, установленном под экраном. Кафкианское торжество над современными технологиями в буквальном смысле затемнило обсуждение, которое превратилось в полуторачасовое испытание чувств. Сколь впечатляюще конкретными и содержательными были выступления жителей,

столь же смутно звучали речи проектировщиков. Если у вас есть немного времени, полюбопытствуйте и посмотрите
начало записи
, где архитекторы излагают планируемые изменения (с 5:54 по 17:45 минуты), и сверьте их с лаконичным резюме председательствующего: «Все, что должно было быть рассказано касаемо проекта, уже рассказано специалистами». А затем загляните в финал записи (последние две минуты), когда после вопроса о результатах слушаний и, несмотря на очередь к микрофону, глава управы невозмутимо покидает место событий.

Отдельного упоминания заслуживают маневры и игры умолчания вокруг гаражных кооперативов, созданных жителями еще в 90-е. Поначалу проект анонсировался как крайне щадящий к существующей гаражной застройке. Прозрачным мотивом таких авансов было опасение, что снос гаражей выведет на улицу сотни автовладельцев. Однако в ходе слушаний Алан Карацев признал, что все нынешние гаражи вдоль эстакады в конечном счете будут разрушены, а на их месте построят платные стоянки «Народный гараж». С плановой вместимостью 850 мест, тогда как в нынешних гаражах паркуется по крайней мере вдвое больше машин. Вопрос, куда жители денут остальные машины, остался без ответа.

Поспешность с началом стройки может стоить даже еще больше, чем недовольство жителей района, рост расходов на автостоянки и волна заболеваний из-за ухудшения среды. Нехватка жизненно важных деталей обрекает материальное воплощение проекта на опасные неожиданности. Или на заморозку проекта, как это произошло, например, со стройкой коммерческого центра у метро «Ясенево», на месте разрушенного стихийного рынка. Здесь уже заложенный фундамент непрерывно наполняется подземными водами, являя жителям унылый памятник безответственности инвесторов. Есть основания для подобного финала и в плане транспортной развязки. В период застройки района, в 70-е годы, съезд на МКАД с проезда Карамзина был сделан временным, по насыпной дороге. Неустойчивость почвы и насыщенность подземными коммуникациями, чем регулярно пренебрегают проектировщики, – значимый фактор риска при масштабном строительстве. Одна трагедия, произошедшая в этой зоне, уже вписана в новейшую историю Москвы. В 2004 обрушились колонны и крыша гигантского аквапарка «Трансвааль» , унеся жизни 28 человек и ранив почти 200 посетителей. Формальной причиной обрушения называлась масса снега, скопившегося на крыше. Однако, по альтернативным оценкам профессиональных проектировщиков, первопричиной могла стать подвижность глинистых почв и нетрамбованного насыпного грунта, из-за чего здание аквапарка начало «съезжать» в овраг, испытывая недопустимые напряжения в конструкции.

Проекту транспортной развязки дан старт при полном отсутствии экспертизы. Со всеми его неясностями ясно лишь одно. Усилиями городских и районных властей Ясенево превращается в новый очаг серьезного городского конфликта. Пока жители действуют в рамках процедуры. 4 июня инициативная группа передала в Префектуру 1206 собранных подписей против проекта, вместе со встречными предложениями. На очереди следующие инстанции – правительства Москвы и России. Но, если мнение

жителей и специалистов будет проигнорировано, на этот раз на улицу выйдут уже не только владельцы гаражей. В данной ситуации красный код – это сигнал для всех жителей Москвы, небезразличных к тому, какой ценой им придется оплачивать безответственные и бесполезные решения.

Александр Бикбов