

В воскресенье, 20 января 2013 года, по окраинам Битцевского лесопарка прошли сразу два митинга в защиту этого леса: один с 12 до 14 часов – недалеко от станции метро «Ясенево», другой с 14 до 16 часов – на углу улиц Чертановской и Янгеля. Крещенский мороз сделал своё дело – оба митинга получились немногочисленными и собрали лишь по несколько десятков человек. Но поднятые на митингах проблемы волнуют большое количество москвичей, особенно, проживающих по соседству с Битцевским лесопарком. Об этом свидетельствует большое количество подписей, поставивших подписи за неприкосновенность леса. Оно уже достигает нескольких тысяч. [Источник](#)

Уже давно возмущение общественности вызывает сооружение под Битцевским лесом линии метро мелкого залегания. Никто не возражает против самой идеи соединения Калужско-Рижской («оранжевой») и Серпуховско-Тимирязевской («серой») веток столичного метро. Все согласны, что это полезно и необходимо. Но существовали альтернативные варианты прокладки метро не под лесопарком, а другими путями, притом это оказалось бы удобно для жителей целого ряда микрорайонов. Даже в случае прохождения новой Бутовской линии метро под территорией лесопарка имелись маршруты её прохождения под просекой и под бывшей воинской частью, без нанесения существенного вреда лесу. Однако городские власти под предлогом экономии средств выбрали маршрут под лесом и туннель мелкого заложения. Экономия оказалась сомнительной: стоимость стройки как-то внезапно выросла с первоначально запланированных 13 млрд. руб. до 27,7 млрд. руб. 1.

Строительство начали осенью 2011 года, не дожидаясь заключения государственной экологической экспертизы (ГЭЭ). 29 декабря 2011 года департамент Росприроднадзора по Центральному федеральному округу утвердил отрицательное заключение ГЭЭ на проект основного этапа строительства. Но строителей это не смутило! Вместо прекращения стройки они начали обрабатывать департамент Росприроднадзора – и добились своего. 5 марта 2012 года департамент выдал уже положительное заключение ГЭЭ на тот же самый проект.

По официальной версии, одной из причин резкого роста стоимости строительства стало включение в план инновационной технологии сооружения вентиляционных киосков. Обычно эти «киоски» (шахты, через которые в туннель поступает воздух с поверхности) всегда делают сверху. Но в данном случае чиновники пообещали не рубить лес на особо

охраняемой природной территории и прорыть вентиляционные киоски снизу, из туннеля. Технически это сложно и ведёт к резкому росту затрат. Однако, несмотря на дороговизну, инновационный способ сооружения шахт включили в смету проекта. Ссылки на этот способ содержались и в положительном заключении ГЭЭ, где утверждалось: «вырубка деревьев не предусмотрена».

И что же мы видим на деле? Лес рубят: значительный по площади участок вырубил между 14 и 18 сентября 2012 года. И вентиляционные киоски роют привычным способом – сверху вниз. Инновационная технология не состоялась. Экономия действительно налицо – но как же официальная смета проекта? И куда деваются сэкономленные таким удивительным способом деньги? Нет ответа.

Впрочем, 29 ноября 2012 года заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин заявил, что якобы время и стоимость строительства станций метро «Битцевский парк» и «Лесопарковая» удалось сократить на треть. Изначально планировалось потратить 30 тысяч кубометров бетона, но теперь эту цифру удалось сократить до 19 тысяч. Чиновник также заявил, что строители отказались от запланированного сооружения 3 вентиляционных киосков и оставили лишь один. Однако муниципальный депутат района Зюзино Константин Янкаускас подчеркнул, что ущерб лесу уже нанесён: «...они прорубили огромную просеку, проложили туда бетонные плиты, по которым ездят грузовики и строительная техника...»

А пока защитники лесопарка подали иск в Симоновский районный суд г. Москвы на департамент Росприроднадзора по Центральному федеральному округу, настаивая на незаконности и несостоятельности положительного заключения экологической экспертизы о возможности прокладки туннеля мелкого заложения под лесопарком без вреда для него. Дело тянется уже довольно долго, но до рассмотрения спора по существу оно пока не дошло. Ответчики просто не могут представить в суд нормальные документы.

Между тем строительство метро через лес уже ведёт к жертвам, хотя до летального исхода, к счастью, дело пока не дошло. 14 января 2013 года проживающая в Ясенева 72-летняя киноактриса Светлана Светличная возвращалась из магазина по узкой тропке мимо стройки. Из-за сильного гололёда она упала и сломала руку. Ранее Светличная неоднократно и решительно высказывалась в защиту леса и против прокладки под ним линии метро.

Есть точка зрения, что экологически вредный маршрут линии метро под лесом выбрали не просто так. Пока будущая станция метро «Лесопарковая» выглядит никому не нужной – там практически некому входить и выходить. Однако существует проект сооружения там группой компаний «Мироздание» «экожилья класса бизнес-премиум». Общая площадь планируемой застройки – 44,6 га, там «Мироздание» намерено расселить более 10 тыс. человек. Этажность домов будет различаться в широких пределах: от 2-3-этажных зданий (надо полагать, рассчитанных на «элиту») до башен высотой в 17 и 22 этажа. По оценкам инвестора, выручка в случае реализации проекта составит 600 млн. долларов США, тогда как затраты – только 450 млн. долл. При этом доходность проекта составит «не менее 20%». Почему же так скромно? 150 млн. прибыли при 450 млн. инвестиций – это 33,3%! Или, быть может, 10% от выручки (60 млн. долл.) «Мироздание» планирует раздать чиновникам на волосатые лапы?

Конечно, такое строительство стало бы наглым попранием статуса особо охраняемой природной территории (ООПТ), каковой является Битцевский лес. Но столичные власти с каждым годом всё откровеннее смотрят на земли ООПТ как на резерв для коммерческой застройки.

А в настоящее время на ООПТ осуществляют разные небольшие проекты распила вроде велодорожки, построенной осенью минувшего года. Её сделали из песка и гравия на склоне Лисьей горы. Уже осенние дожди сильно размывли эту дорожку. Поскольку зима выдалась многоснежной, можно не сомневаться, что таяние снега весной её добьёт. И выделенные на сооружение велодорожки 46 млн. руб. окончательно утекут с весенними ручьями. После этого наверняка появится заказ на строительство новой дорожки, где-то к осени её построят, и цикл повторится. Но при этом нанесённый природе вред уже значителен: на большой площади погублен естественный травяной покров, уничтожено местообитание краснокнижного вида – жука-скакуна межняка. «Любое «благоустройство» у нас заканчивается разрушением», – констатировал один из самых активных защитников леса Дмитрий Пчелин.

Но имеются и более опасные замыслы. В конце декабря в СМИ появилась информация о планируемой в 2013 году прокладке в Битцевском лесу сразу двух (!) автотрасс. Одна из них должна соединить конец улицы Чертановской, которая сейчас упирается в лес, со МКАД. Это якобы уменьшит загруженность Варшавского шоссе. При этом загадочным образом пропускная способность узкой Чертановской улицы должна увеличиться на 25%. Другой проект ещё вреднее: он нацелен на соединение улицы Красного Маяка с Новоясеневским проспектом. Если первый проект в случае выполнения отсечёт от Битцевского леса сравнительно не очень крупный участок, то второй проект расчленил

лесопарк надвое. Этот проект вдобавок обещает оказаться крайне затратным: ведь на пути от Новоясеневского проекта к улице Красного Маяка расположен большой овраг, в котором протекает малая речка Городня. Едва ли проект автодороги можно воплотить в жизнь, не убрав Городню в трубу. Но в его обоснование говорят о необходимости «разгрузить» МКАД и Балаклавский проспект.

Митинги 20 января стали ответом защитников леса и на строительство метро, и на совершенно убийственные для Битцевского леса планы сооружения автотрасс. На ясеневском митинге Дмитрий Пчелин зачитал письмо мэру Москвы Сергею Собянину, в котором говорилось: «Решение транспортных проблем за счёт наших зелёных лёгких совершенно недопустимо». Это письмо затем по очереди подписали участники митинга. В Чертанове – именно в том месте, где должна начаться одна из планируемых автодорог – защитники леса собрались у плаката «Мы против магистралей в Битцевском лесу!» И сбор подписей теперь шёл под обращением, которое призывало городские власти отказаться от строительства в лесопарке и метро, и автотрасс.

Хотя ведущую роль в движении защитников Битцевского леса сегодня играют люди в возрасте 25–35 лет, но имеются и ветераны из поколения бабушек и дедушек. Они помнят, что в конце советского периода, в 1980-е гг., также на официальном уровне существовали планы сооружения через Битцевский лес нескольких «вылетных» магистралей. Конечно, это привело бы к расчленению и фактическому уничтожению лесопарка. Но в конце 1980-х гг. общественность отбила этот натиск. Поэтому и сейчас при должной активности и организованности есть надежда отстоять второй по величине в Москве после «Лосиногостовского» лесной массив.

Иван Смирнов