

ДОМ ЭКОЛОГИЯ

Леса и люди

трасса

Платную дорогу Москва—Санкт-Петербург упорно строят через Химкинский лес, не обращая внимания на протесты экологов. Основные аргументы, приводимые против альтернативных маршрутов трассы, — это слишком дорого, придется выкупать землю, отселять жителей. Мы решили разобраться, насколько такой подход обоснован.

Обход леса

Начнем с того, что хотя обычно говорят о трех вариантах прокладки дороги в районе Химок, в действительности таких вариантов четыре. Фирма-застройщик ООО «Северо-Западная концессионная компания» предлагает две альтернативные трассы, лишь слегка задевающие Химкинский лес в его юго-восточной части. Одна чуть севернее, через принадлежащие Москве деревни Бурцево, Черкизово и Кирилловка Молжаниновского района столицы. Другая трасса могла бы пройти южнее, через Новоселки, а потом почти 8 км параллельно нынешней Ленинградке.

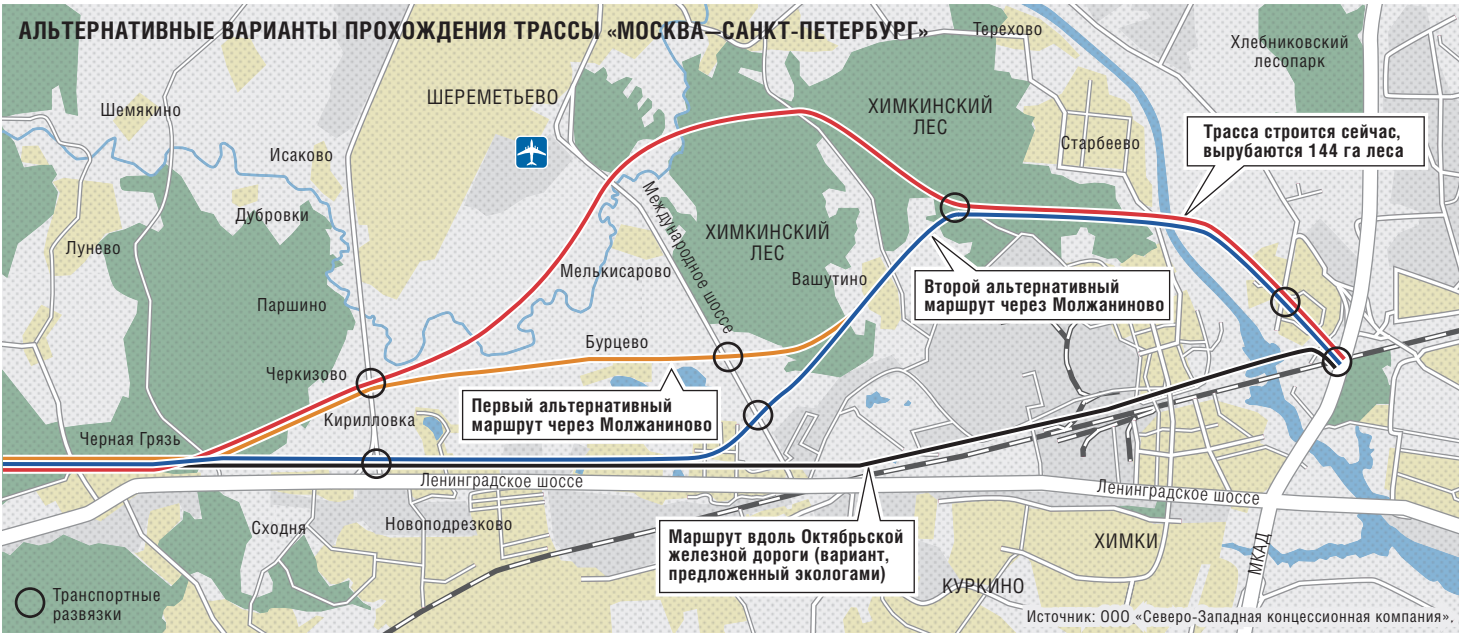
Еще одну альтернативу предложили защитники леса из движения «Экооборона» — проложить платную трассу в коридоре Октябрьской железной дороги. Странно, что раньше этот вариант никто не рассматривал. Во-первых, строительство магистралей-дублеров вдоль железных дорог — общепринятая практика. Во-вторых, это единственный шанс сделать платную трассу прямой, ведь в Москву она входит в том же месте, где и Октябрьская железная дорога. Однако власти об этом варианте даже говорить всерьез не хотят. Так, замглавы химкинской администрации Алексей Валов недавно сказал на пресс-конференции, что такой маршрут потребует, дескать, переселения 30 тыс. человек из района Старые Химки.

Выкуп метров

Давайте разберемся, все ли так страшно. Если отложить справа от железной дороги 100-метровую полосу (многовато, но именно такая ширина у просеки, которую сейчас рубят в лесу), то под удар в основном попадут лесные участки гаражи. Кроме них дорога заденет плодовоощную базу, отделение милиции, несколько промышленных предприятий, например один из корпусов бетонного завода и складской комплекс.

Среди жилья в этом случае потери были бы невелики. Итак, на пути трассы лежат шесть уже не новых башен (одни из кирпича, другие блочные, средняя цена жилья, судя по объявлениям, \$3 тыс. за 1 кв. м), пара невысоких старых домов и только что построенный ЖК «Парк Толстого» — три монолитно-кирпичные башни на общем стилобате. С последним у потенциальных строителей дороги возникло бы больше всего проблем. Даже если выкупать 525 квартир в новостройке по ценам застройщика, и то получится дороже 3 млрд рублей, не считая стоимости машин-мост.

Слева от железнодорожных путей новую трассу не проложить: помешает НПО имени Лавочкина. Но вот если полосы в сторону Петербурга разместить справа от железнодорожных путей, а в сторону Москвы — слева, то места хватит. При этом ни жилые дома, ни даже промзоны не пострадают вовсе. Жертвами трассы тогда станут лишь гаражные кооперати-



Валить лес оказалось дешевле, чем выселять людей ФОТО ДМИТРИЯ ДУХАНИНА

вы, строения, принадлежащие Октябрьской железной дороге, одно из зданий УВД «Химки» и несколько магазинов.

Правда, после Химок, за пересечением Октябрьской железной дороги и основной Ленинградки, дорога упрется в несколько московских деревень, на месте которых запланировано строительство новой столичной промзоны «Пром Сити» — Москва-Север. Здесь придется выбирать: трасса должна будет либо пойти до Черной Грязи параллельно Ленинградке, либо резко уйти вправо. В обоих случаях счет пойдет на десятки снесенных деревенских домов и дач. Но, во-первых, этот кусок московской земли в любом случае скоро ждет масштабная урбанизация. А во-вторых, этого недостатка не лишён ни один из проектов трассы. Даже тот, официально принятый, с вырубкой Химкинского леса.

Рядом с ВПП

Маршрут, выбранный сейчас для трассы, тоже задевает чужую собственность. Если верить схеме из буклета застройщика, дорога срежет северо-западную часть садового некоммерческого товарищества «Пойма». Оценить, сколько стоят эти дома, непосто. Это, конечно, не самое престижное место Подмосковья, поскольку

находится прямо рядом с аэропортом Шереметьево: через 200 м за забором товарищества начинаются аэропортовые автостоянки, еще через 600 м — взлетно-посадочная полоса. С другой стороны, до Москвы рукой подать. Удалось найти только одно объявление о продаже недвижимости в «Пойме» — 200-метрового кирпичного коттеджа на 12 сотках. Хозяин оценил домовладение в 8 млн рублей. Но, как признался разместивший объявление риэлтор Сергей, продать его по этой цене не удастся с весны. А вообще-то дома в окрестностях Химок — в районе следования трассы — не дешевы. Так, средних размеров дом в деревне Вахутино обойдется в 10–11 млн рублей.

«Химки с трех сторон окружены районами, формально относящимися к Москве: Куркино, Молжаниново, поселок Северный», — объясняет руководитель аналитического центра «Инком» Дмитрий Таганов. — Поэтому цены на жилье здесь выше, чем в других городах ближнего Подмосковья, в Балашихе например».

С Молжаниново все еще сложнее. Юридически это Москва, а значит, всех жителей износимых по какой-то причине домов надо переселять в пределах района. Но с маневровым фондом в этой самой

слабозаселенной части Москвы большие проблемы. В свое время компания «Интеко» получила здесь участок под строительство большого жилого района на месте деревень Молжаниновка, Черкизово, Бурцево, Новодмитровка, Мелькисарово, Новоселки. Но в ноябре прошлого года контракт был расторгнут. Тогда сообщалось, что компания не справилась с обременением в виде расселения упомянутых деревень.

Но так или иначе через молжаниновские деревни пройдет любой из существующих вариантов трассы. Конечно, при вырубке леса домов страдать меньше, но оправдан ли это экономически (не говоря уж об экологии) — большой вопрос.

Тонкий расчет

«При проведении „обоснования инвестиций“ экономические расчеты строились на абсолютном несопоставимых данных», — считает научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаил Блинкин. — С одной стороны, в них были заложены реальные рыночные цены, по которым должен был бы осуществляться выкуп земельных участков у владельцев и выплачиваться компенсационные платежи местным жителям. С другой стороны, в них

были отражены вполне символические взаиморасчеты по поводу передачи 144 га лесных земель для нужд транспорта между двумя главными распорядителями средств федерального бюджета — Росавтодором (расходы на дорожное строительство) и Рослесхозом (учет поступлений лесного дохода). То есть на одной чаше весов лежали реальные (очень значительные!) деньги и интересы реальных собственников, на другой — вполне условные кадастровые оценки лесных земель в отсутствие какого-либо (даже ведомственного) интереса в их повышении».

Дело не только в таких сложных материалах, как экология и сохранение природы. В деньгах это тоже выражается. Естественно, дом у леса стоит дороже, чем дом у скоростной трассы. Но общие потери хозяев химкинской недвижимости от вырубки просеки (за которой последует деградация леса по крайней мере на 200 м по обе стороны дороги) никто не считает и компенсировать не собирается.

«При корректном экономическом расчете (то есть с объективным учетом экстерналий) все альтернативные варианты превосходят тот, который реализуется сейчас», — уверен Михаил Блинкин. — Более того, отселение жителей Химок, проживающих буквально на обочине федеральной трассы М10 и Октябрьской железной дороги, было бы гуманитарным актом вполне независимо от перспектив строительства новой скоростной трассы».

Итак, главным аргументом в пользу вырубки леса можно считать экономику проекта: оказалось, что с государственным ведомством рассчитаться проще и дешевле, чем с частными домовладельцами. Очевидно также, что власти и застройщики боялись повторения конфликтов, таких как в Бутovo и «Речнике». Это, возможно, единственный оптимистичный момент в истории с Химкиным лесом: права частного собственника становятся реальным аргументом при принятии решений. При этом для властей полной неожиданностью оказалось то, что вырубка «ничегоного» — то есть государственного — леса может встретить еще более сильное сопротивление.

Никита Аронов

Болотный рефлекс

пожары

Чтобы избежать новых пожаров, подмосковные власти разрабатывают программу по обводнению осушенных когда-то торфяников. Владимир Путин уже поддержал эту идею. Мы решили выяснить, как это скажется на подмосковных поселках и садовых товариществах, выстроенных когда-то на бывших болотах.

Дачи на торфе

В понедельник, 2 августа, губернатор Московской области заявил, что областное правительство разработало проект целевой программы по обводнению осушенных торфяников. Начать ее реализацию собираются уже на будущий год. Предполагается, что с торфяниками Подмосковья справятся за четыре-пять лет.

Удовольствие это дорогое: надо ведь не только закачать в грунт бесчисленные кубометры воды. Нужны еще и масштабные дренажные работы, чтобы вода из болот нигде не выходила и общий уровень грунтовых вод повысился. По одному только Шатурскому району Подмосковья программа оценивается в 4,5 млрд рублей, но премьер Владимир Путин уже обещал выделить на это благое дело 20–25 млрд. Считается, что это позволит раз и навсегда покончить с торфяными пожарами в Московской области.

А как же дачники? Осушенных болот в Подмосковье великое множество. Десятки, если не сотни тысяч гектаров, на которых стоит дешевое загородное жилье. Это не только известные нам по пожарам этого лета Коломенский, Луховицкий, Орехово-Зуевский и Шатурский районы. Обширные залежи торфа есть в окрестностях Клина, Ногинска, Раменского.

В Подмосковье более 90% дачных поселков располагаются на глинистых почвах, — комментирует Илья Сапунов, генеральный директор компании «Красивая земля». — Непосредственно на торфяных почвах стараются не строить ни дачные, ни какие-либо другие поселки из-за легкой возгораемости торфа». И все же, если найти на спутниковых снимках Центральной России характерные рыжие пятна бывших торфяников и сделать потом максимальное приближение, можно увидеть, что некоторые из них буквально усыяны садовыми домиками. Вот, например, осушенные болота возле Шатуры. На квадрате 3х3 км можно увидеть товарищества «Загорье», «Мебельщик», «Коммунальщик», «Полет», «Энергия», «Атомщик» и еще несколько безымянных. И таких примеров множество.

Мягкость грунта

Конечно, элитную загородную недвижимость и поселки бизнес-класса на торфе не строят. Но садовых товариществ и дешевых участков без подряда на бывших болотах хоть отбавляй. А это солидная доля подмосковного экономического.

«Действительно, в 1980-е годы москвичи получали участки для строительства дач в Подмосковье на местах осушенных болот», — говорит Тимур Сайфутдинов, управляющий директор департамента жилой недвижимости компании Blackwood. — Эти дома стоят



Когда дым рассеется, обитатели домов, построенных на торфяниках, могут столкнуться с новыми проблемами ФОТО ДМИТРИЯ ЛЕВДЕВА

на земле с искусственно пониженным уровнем грунтовых вод. В случае их обводнения есть риск подтопления фундаментов домов».

«На осушенных болотах сейчас строят прежде всего легкие конструкции. Поскольку даже на сухом торфе загородный дом возвести проблематично, так как торф — очень мягкий, сильно сжимаемый под нагрузкой грунт, — объясняет доцент кафедры «Подземное строительство и гидротехнические работы» МГСУ Дмитрий Конохов. — Например, сваи в торф забивать не имеет смысла: через некоторое время грунт пересадится, и они практически без сопротивления уйдут вниз. В принципе те домики, которые стоят сейчас на осушенных торфяниках, устоят и в случае подтопления».

Впрочем, если конструкции и устоят, то жить в этих домах станет намного хуже. «Затопятся подвалы домов, построенных без расчета на такой уровень грунтовых вод. Если уровень воды поднимется выше уровня грунта на участке, произойдет затопление участков», — уверен руководитель офиса «Преображенский» департамента загородной недвижимости компании «Инком-недвижимость» Валерий Лукин. — Поэтому владельцам будет просто необходимо подсыпать грунт, чтобы избежать заболачивания участка. В каких-то крайних случаях возможно подтопление домов, тогда необходимо поднимать фундамент дома, подсыпать грунт на участок».

Но с точки зрения профессионала-гидротехника борьба с подтоплением — дело куда более сложное. «Защитить поселки самостоятельно, силами дачников, будет невозможно, — убежден Дмитрий Конохов. — Нужны серьезные гидротехнические расчеты, комплекс дорогостоящих противофильтрационных мероприятий. Например, строительство километровых стен в грунте, где каждый метр такой стены стоит несколько тысяч долларов. Это, кстати, то же самое,

что сейчас делают в Сочи, осушая болото. Но одно дело — подготовка к Олимпиаде и совсем другое — садовые товарищества. Общие затраты могут оказаться на порядок больше, чем стоят сами поселки. Поэтому большинство дачников просто останется перейти с выращивания картошки на возделывание риса».

Поворот рынка

Как же на эту дачную катастрофу среагирует рынок? Оказываясь, реакция может быть двоякой. Жители тех поселков, которые не затопит, от этого даже выиграют. «Ситуация с торфяниками действительно отражается на рынке загородки: летом 2010 года мы наблюдаем снижение спроса на объекты загородной недвижимости по восточному направлению в среднем на 30–35%. Затопление торфяников должно улучшить эту ситуацию, особенно в случае, если проблема торфяных пожаров и задымления Московского региона будет решена», — говорит Тимур Сайфутдинов. — Что же касается домовладения, расположенных на местах осушенных болот, которые могут пострадать в результате их затопления, здесь, видимо, будет решаться вопрос законности и вообще самого факта размещения домов на осушенных болотах».

Многие дома, построенные на неподходящих грунтах, попали под дачную амнистию, и с юридической точки зрения им ничего не угрожает. Но хозяевам от этого не легче.

«Количество объектов на продажу в пожароопасных районах вырастет в несколько раз при уменьшении спроса на них», — прогнозирует Валерий Лукин. — Можно предположить: для того чтобы продать эти объекты, продавцы будут вынуждены давать дисконт до 50%».

Пока еще торфяники нигде не затопляют и паника не началась. Но с будущего года «торфяная проблема» может буквально обрушить рынок экономкласса.

Никита Аронов

прямая речь

А вы бы лес рубили или людей выселяли?

Николай Журавлев,

председатель правления Совкомбанка: — Провел бы вырубку. Но с минимальным вредом лесу. А часть экономического эффекта от этой трассы направил бы на сохранение подмосковного леса, ежегодно гибнущего от торфяных пожаров.

Василий Титов,

первый заместитель президента-председателя правления ВТБ: — Я за цивилизованное решение, с учетом общественного мнения. Специалисты трудно сказать, как построить дорогу без большого ущерба.

Но наверняка и тут может быть какой-то альтернативный и компромиссный вариант. Если можно обойтись без вырубки леса, то его не надо трогать. А вообще альтернативы платным дорогам нет, и хотим мы этого или нет, их строить надо.

Илья Резник,

народный артист России, поэт: — Издержки при строительстве трассы неизбежны. Загруженность Ленинградки не поддается описанию. Поэтому вырубить просеку в Химкинском лесу необходимо, даже несмотря на то, сколько лесов в стране уничтожено пожарами. Никто же не выходит на улицы из-за этого.

Анзор Ахметов,

предприниматель: — Наши власти, в отличие от советской, которая строила дороги, планируя на 50 лет вперед, строят, планируя все вчерашним днем. Вместо того чтобы подумать о современной трассе между Москвой и Петербургом, они строили вокруг Москвы и вдоль Ленинградки торговые центры. А сейчас, когда на

дороге коллапс, нашли выход — рубить лес. Я против. Скоро нам вообще дышать нечем будет. Вместо леса надо снести все торговые центры вдоль Ленинградки, в том числе и IKEA, построить еще один мост через канал имени Москвы. Только так можно сделать нормальную современную трассу, а не через лес или поселки.

Андрей Дементьев, поэт:

— Нельзя трогать лес! У нас и так плохая экология, поэтому следует оставить людям их коттеджи и места отдыха. Чинюники специально пробивают строительство дорог, чтобы кормиться бюджетными деньгами. Дорога, конечно, нужна, но пусть правительство пересмотрит стоимость строительства и посчитает реальную цену работ. И трассу нужно отодвинуть от Химкинского леса, чтобы не обижать простых граждан.

Надежда Герасимова,

заместитель председателя Госдумы: — Я за дорогу. Существующая трасса — позор для страны. Как проводить новую — через лес или деревья, должны решать исключительно дорожные специа-

листы, потому что у нас строительство дорог чрезвычайно дорого. А компенсации придется выплачивать в любом случае — собственникам леса или собственникам домов.

Вячеслав Романников,

гендиректор компании «Строительный магазин „Эксперт“: — Я за дорогу, но с минимальной вырубкой — без территории под дорожную инфраструктуру. А вообще надо объявить мораторий для ответственных «специалистов» и допускать к аукционам только иностранные компании. Ведь такая цена и коррупция, как здесь, нет ни в одной отрасли и стране. Пусть наша дорожная мафия задумается.

Владимир Рыжков, политик:

— Нужно проложить дорогу через лес, но рубить полосу шириной 10–20 м — по европейским стандартам. В скандинавских странах дорога занимает 10–20 м. Ясно, что чиновникам нужна не дорога, а земля по бокам — под жилье и коммерческую застройку. Если ширину вырубки уменьшить, у чиновников не

будет желания так биться за эту землю, а жители увидят, что никакой угрозы для них и экологии нет.

Эдуард Лимонов, писатель, лидер незарегистрированной партии «Другая Россия»:

— Я бы нашел новых, умных людей, которые решат, как построить дорогу, не уничтожая лес. Чиновникам лениво думать на эту тему. Но, думаю, нынешние власти лес все-таки рубят. Даже вишневый сад был вырублен, что уж говорить о каком-то лесу.

Дмитрий Глуховский,

писатель: — Я бы предложил построить вторую этаж поверх Ленинградки. Это можно сделать, не закрывая действующую трассу, — сперва ставить опоры, а затем сверху класть дорожное полотно. И пусть второй этаж будет платным. А поскольку дорожное строительство у нас лишь один из способов распилить денег, такой проект должен понравиться тем, кто заведует этим комплексом. Деньги уходят в любом случае, зато лес сохранится и дорога появится.

ОТКУДА В ПОДМОСКОВЬЕ СТОЛЬКО БЫВШИХ ТОРФЯНИКОВ

Осушения болот у нас часто ошибочно связывают с планом ГОЭЛРО, хотя стартовал этот процесс еще за полвека до прихода советской власти. В начале XIX века, много позже других европейских стран, Россия начала эксперименты по мелиорации заболоченных земель. А в 1872 году Министерство государственных имуществ сформировало две постоянно действующие экспедиции по осушению болот. Западную, под началом генерала от инфантерии Иосифа Ипполитовича Жилинского, и Северную, руководителем которой стал Иван Константинович Августининов. За 28 лет непрерывной работы две экспедиции осушили 2,9 млн га земли в центральных и западных губерниях России, а также в Западной Сибири. Основным методом мелиорации было рытье сети дренажных каналов, которые также использовались для сплава леса и служили транспортными путями.

Освобожденные от болот земли использовались в основном в сельскохозяйственных целях. Но торфяные элект-

ростанции тоже не заслуга советской власти. Еще в 1914 году близ города Богородска (ныне Ногинск) была построена электростанция «Электропередача», работавшая на местном топливе — торфе. Кстати, название объясняется тем, что это была первая в стране станция, предназначенная не для обслуживания местных нужд, а для передачи энергии на расстояние — в Москву. В том же 1914 году появился проект генерирующих мощностей в Шатуре. А в марте 1917 года начались подготовительные работы. Из-за последовавших событий к строительству станции вернулись только через два года.

После революции проект идеально вписался в план ГОЭЛРО, поскольку электрификация всей страны должна была опираться на местное топливо. Уже в рамках этой стройки социализма осенью 1925 года была запущена Шатурская ГРЭС, которой вскоре торжественно присвоили имя Ленина.

Советская энергетика поглощала огромное количество болотного топли-

ва. Так, нужды той же Шатурской ГРЭС обслуживали сразу три торфопредприятия: Петровское, Бакшеевское и Туголесское. Поэтому осушение болот продолжалось. К революции 1917 года в России насчитывалось 3,2 млн га осушаемых земель, из которых примерно 2 млн га — торфяные болота. Осушаемая площадь в РСФСР в 1990 году составляла уже, согласно статье академика РАСХН Б. С. Маслова «Вопросы истории мелиорации торфяных болот и развитие науки», 5,1 млн га, из них примерно 2,3 млн га — торфяные болота.

Но уже в конце 1970-х — начале 1980-х советские торфяные электростанции стали массово переводить на газ, поскольку обнаружили большие запасы этого куда более чистого топлива. В сельскохозяйственном плане осушенные болота тоже оказались далеко не идеальной почвой. Поэтому в 1980-х годах их начали щедро раздавать гражданам для ведения подсобного хозяйства.