

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 близости 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 касаясь 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 стоять 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](#)