

Обратились жители Ясенева в Департамент градостроительной политики по вопросу прокладки бетонной дороги через Битцевский лес. Также читайте интервью Д. Д. Дорофеева.

{highslide type="slideshow-caption"

url="/images/stories/15_10_2012/2012-10-15_173616.jpg,"width=150 positions="top, right"

outlineType="rounded-white" pre=true}}/highslide}

Ответ получили из Департамента строительства, который готовил небезызвестный Дмитрий Дмитриевич Дорофеев. Жители обратили внимание чиновников на то, что дорога, дескать, прокладывается в нарушение Заключения ГЭЭ и проектной документации. Дорофеев со Швецовым, умудренные опытом чиновничьего фольклора, успокоили жителей сообщением, что "на заключительном этапе строительства предусмотрены полная ликвидация строительных площадок, демонтаж и вывоз строительного мусора и бытовых отходов, а также рекультивация временно занимаемых земель".

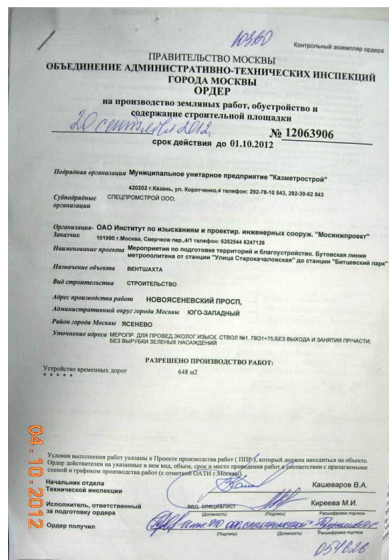


В огороде бузина, а в Киеве дядька

Автор: Admin2

15.10.2012 17:36 - Обновлено 15.11.2020 18:37

Ордер ОАТИ выдан на устройство временных дорог по уточненному адресу:
"Меропр.для провед.эколог.изыск. Ствол №1 ПК31+75, без выхода и занятия пр/части,
без вырубki зеленых насаждений":



Не так давно, 9 августа 2012 года, Д. Д. Дорофеев в интервью сказал: "Никаких работ в пределах леса не планируется, под ним будет проходить тоннель". Очевидно, что в соответствии с этим заявлением в ордер ОАТИ внесен адрес производства работ "Новоясеневский просп". Только о каком устройстве временных дорог идет речь на Новоясеневском проспекте, когда Новоясеневский проспект больше тридцати лет является постоянной дорогой?

Обязательно ознакомьтесь с полным текстом интервью.

[оригинал](#)

«Мы стараемся максимально исключить линии глубокого залегания
Интервью с представителем мэрии Москвы Дмитрием Дорофеевым»



— 9.08.12 12:19 —

ТЕКСТ: [Варвара Петренко](#)

Программа строительства метро в Москве наталкивается на недовольство горожан. Жители Раменок и представители МГУ выступили против линии метро и вырубки деревьев на Мичуринском проспекте. Аргументы властей «Газете.Ру» пояснил начальник управления строительства метро и транспортной инфраструктуры департамента строительства города Дмитрий Дорофеев.

– Группа жителей столичного района Раменки оспорила в суде строительство одной из станций Калининско-Солнцевской линии метрополитена. Истцы указывают, что подготовка строительства ведется на территории яблоневого сада, являющегося памятником садово-паркового искусства, сотни деревьев подвергнутся вырубке, а само планируемое размещение линии метро противоречит Генеральному плану Москвы...

– Проект планировки участка от станции метро «Парк Победы» до станции «Раменки» прошел необходимые согласования, а также публичные слушания. Соответствующий протокол имеется в управе Раменок и префектуре ЗАО. На подготовительный этап строительства получено положительное заключение Мосгосэкспертизы, на основании

этого выдано разрешение на строительно-монтажные работы и порубочный билет. В июле проект планировки был утвержден, и, следовательно, размещение станции

«Ломоносовский проспект» в полном объеме соответствует законодательству.

Что касается являющегося памятником сквера у посольства КНР, то станция не попадает в его границы – все работы ведутся в пределах улично-дорожной сети. Свидетельством этому служит акт закрепления границ объекта культурного наследия, в соответствии с которым граница проходит за пределами нашей площадки. Имеется согласование с Мосгорнаследием. Деревья вырубаятся вдоль Мичуринского проспекта. Кроме того, при строительстве метро, как и при строительстве всякого другого объекта, имеется раздел «Благоустройство», предусматривающий высадку новых деревьев с учетом наземных сооружений. Если инициативная группа граждан нашла какие-то разногласия в документах, мы готовы уточнить это с НИиПИ Генплана и Мосгорнаследием.

– И все-таки почему было решено отказаться от первоначального варианта строительства, к тому же в нарушение Генплана? Да и жители Раменок недоумевают, почему новую станцию метро запланировали так близко к существующей станции «Университет».

– Изменение маршрута прохождения трассы не противоречит действующему законодательству. Согласно внесенным в Градостроительный кодекс РФ изменениям, из состава генеральных планов исключены зоны размещения линейных объектов. Установление зон линейных объектов оформляется в документации по планировке.

[Деревья рубят ради метро](#)

[Жители столичного района Раменки, а также представители МГУ протестуют против вырубки деревьев на Мичуринском проспекте. Работы связаны с предстоящим строительством станции метро. По мнению активистов,...](#)

Что касается причин изменения расположения станции, то их две. Во-первых, НИиПИ Генплана Москвы изучил пассажиропотоки и установил, что они формируются именно на пересечении Ломоносовского и Мичуринского проспектов, где много жилых кварталов.

А во-вторых, первоначальному варианту противоречат результаты геологических изысканий.

Под Минской улицей планировалась линия глубокого заложения, так как тоннель проходил бы под жилыми домами. Но после проведения инженерно-геологических изысканий выяснилось, что разместить станцию на тех отметках почти невозможно: в этом месте оказались кембрийские глины, которые обладают свойством пучинистости, и в них располагать подземные сооружения нежелательно, так как они могут деформировать конструкции. И поэтому необходимо было бы станции поднять. И тогда речь может идти вообще о сносе нескольких 9–16-этажных домов.

– Как оказалось, строительство этой станции затрагивает и интересы МГУ. Рядом с местом строительства находится Институт механики, в подземных лабораториях которого стоит высокоточное оборудование. По словам ректора МГУ Виктора Садовниченко, приборы будут реагировать на поступающие от метрополитена вибрации, что негативно скажется на точности проводимых исследований.

– В понедельник мы встречались с руководством Института механики, и нам показали план размещения подземной части здания, где находятся лаборатории.

Проблема в том, что ранее мы не видели этих документов (они имеют определенные ограничения к доступу – проходят под грифом

«

Секретно»), и на наших планах геоподосновы не было указано лабораторий.

А они оказались ближе к маршруту, чем наземное здание института. Теперь наши проектировщики будут работать в полном контакте со специалистами института. Мы сделаем расчеты того, какие шумы и вибрация будут возникать на линии, и на основе этих расчетов продумаем проектные мероприятия по их снижению.

Существует два способа такого снижения: виброзащита самого пути и дополнительные конструктивные решения, например отсечная стена в грунте, которая возводится между

зданием и тоннелем. В любом случае, конструктивными решениями уровень вибрации будет снижен до тех значений, при которых они не будут оказывать вредного воздействия на работу приборов. Это потребует дополнительных средств, но главное, что это технически возможно. Аналогичные работы были проведены, в частности, около Большого театра.

– Ранее протесты жителей и экологов вызвала прокладка под Битцевским парком новой ветки метро от станции «Новоясеневская» до станции «Бульвар Дмитрия Донского». Они утверждают, что проект нарушает закон об особо охраняемых природных территориях и закон о недрах, и требуют от властей рассмотреть альтернативные варианты строительства.

– Поскольку Битцевский парк является особо охраняемой природной территорией (ООПТ), Градостроительный кодекс требует проведения не только технической, но и экологической экспертизы в органах Росприроднадзора. Изначально заключение такой экспертизы было отрицательным, но не из-за невозможности размещения здесь метро, а по той причине, что в поданном в декабре пакете документов не хватало ряда материалов. Некоторые разделы были выполнены некачественно. После доработки документации независимая экспертная комиссия с первого раза приняла решение о том, что проект по Бутовской линии не противоречит экологическому законодательству. Никаких работ в пределах леса не планируется, под ним будет проходить тоннель. На поверхности будет установлен один вентиляционный киоск для забора и выброса воздуха.

Альтернативные варианты строительства касаются глубины заложения тоннеля или изменения маршрута. Предложения обойти лес означают значительное увеличение стоимости строительства из-за увеличения длины перегона и необходимости строительства дополнительных эвакуационных выходов, затраты на которые достигают 75% стоимости станции. Что касается глубины тоннеля, то он одинаково не влияет на корневую систему – что при мелком (20–25 м), что при глубоком (50 м) заложении. И обсуждать есть смысл только наземные сооружения. Так вот, при глубоком заложении тоннеля для венткиосков надо больше площади, для их размещения потребуются присутствие оборудования в лесу. И, значит, природе будет нанесен больший ущерб.

– Тем не менее основные протесты возникают именно из-за строящегося открытым способом метро мелкого заложения, когда приходится вырубать деревья, освобождая место под котлован.

– В каждом таком случае департамент природопользования выставляет счет на компенсационное озеленение. При этом нанесенный ущерб оплачивается в двукратном размере.

Но отказаться от строительства метро мелкого залегания мы не можем, более того, мы стараемся максимально исключить линии глубокого залегания.

Из намеченных сейчас 150 км на большой глубине будет только около 10%. Строительство через стволы пройдет в густонаселенной части города, где строить открытым способом невозможно. Связано это с экономикой (стоимость строительства и эксплуатации «мелких» и «глубоких» линий различается в 2,5 раза), а также со скоростью строительства: мы не можем позволить себе снижать его темпы.

– Мы сейчас говорим об объектах, на которых уже ведутся активные работы, но в Постановлении Правительства Москвы № 194 определены и перспективные участки метрополитена (начало строительства – в 2016–2020 годах), которые в будущем могут стать причиной протеста горожан. По данным экологов, перспективные линии метрополитена пересекают природно-исторический парк Москворецкий, задевая Мневниковскую пойму, Строгинский мыс и Щукинский полуостров, а также Филевский лесопарк, Бутовский лес и Царицыно

– Пока я не могу прокомментировать эти объекты: ни один из них еще не утвержден. В настоящий момент только изучается возможность прохождения метро, различные варианты размещения станций. Все эти схемы будут корректироваться. И мы готовы обсуждать их с горожанами и экологическими организациями.

– Основная цель широкомасштабной программы строительства метро – разгрузить наземный пассажирский автотранспорт, а также мотивировать горожан отказаться от личных автомобилей. Видны какие-то успехи в этом направлении? Увеличился пассажиропоток в метро?

– Мы не мониторим пассажиропотоки, но такие данные есть у метрополитена, из которых видно, что некоторое увеличение есть. Еще одна из не упомянутых вами

основных целей строительства новых станций – снижение нагрузки на старые линии метро. Как известно, сейчас на пересадочных станциях в часы пик нормативы загрузки уже превышены в 1,5 раза.

Кроме того, в новой программе предусмотрен выход в область – в Мытищи, Котельники, а также на территории «новой» Москвы; увязки с транспортно-пересадочными узлами, чтобы автолюбители оставляли здесь машины, пересекаясь на метро. Это важно и со точки зрения экологии: метропоезда не производят вредных выбросов. Если люди переседадут на метро, в том же самом Битцевском лесу улучшится экологическая обстановка, и в этом месте станет меньше автотранспорта. Такой вот вторичный эффект.

– Чтобы люди пересеживались с личного транспорта на метро, надо создать условия еще и в самом метро.

– Безусловно. На новых станциях, как правило, духоты нет, они проектируются в полном соответствии с действующими СНиПами и сводами правил. Вентиляция строящихся станций отражена в составе раздела «Отопление и вентиляция» каждого проекта. Есть вопросы по вентиляции действующих станций глубокого заложения, кардинально изменить здесь пока что-то сложно. Поэтому главное – это их разгрузка. Кроме того, веськупаемый сейчас новый подвижной состав оборудован системой кондиционирования.

Теги: [вырубка деревьев](#) , [МГУ](#) , [строительство метро](#) , [метрополитен](#)