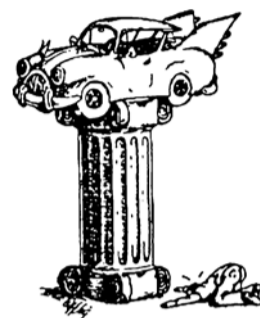


Соседи! Наш информационный листок выпущен на средства, собранные жителями Западного округа. Пожалуйста, не выбрасывайте его, а прочтите и передайте знакомым!

Наш запад

дорожное безумие



стр. 7 «

Кто выиграет от реконструкции Можайки



стр. 2 «

Северный дублер Кутузовского проспекта – кому нужна эта дорога



стр. 4 «

Запланированная катастрофа в Фили-Давыдково



стр. 5 «

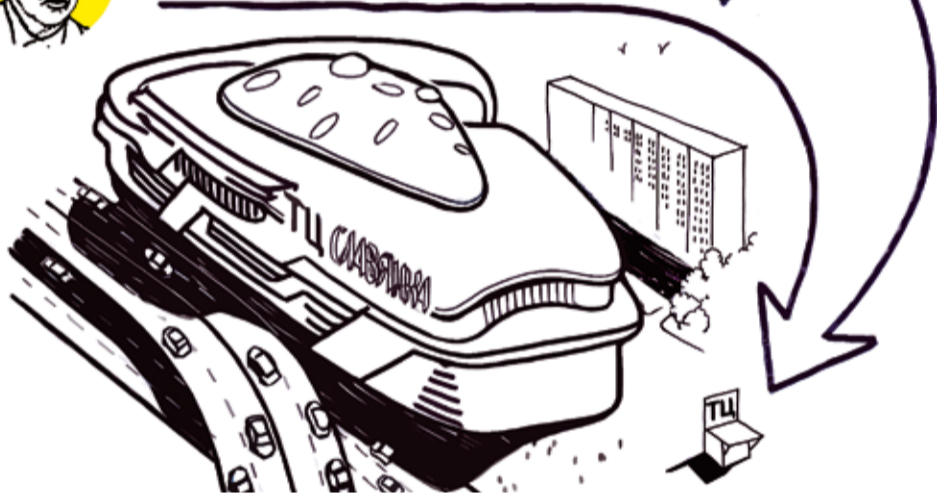
Публичные слушания в наших районах – кто, как и зачем их проводит

Дорогие соседи!

(небольшое вступительное слово)



«По просьбам жителей отменено строительство ТЦ»



Это не тот торговый центр!

или предвыборные игры кандидата

Жителей Западного округа СМИ недавно ошарашили редкой в наше время хорошей новостью: аж по Первому каналу передали, что строительство торгово-развлекательного центра возле метро «Славянский бульвар» отменяется – вр.и.о. мэра Москвы Сергей Собянин прислушался к мнению жителей, считающих возведение нового ТЦ в их районе ненужным и даже вредным, и расторгает контракт с застройщиком.

Неужели строительство гигантского ТЦ (по размерам крупнее «Европейского») в нашем районе будет остановлено? Неужели нам больше не угрожают 136 тыс. м² площадей вплотную к жилым домам, привлекающие новые транспортные потоки в район, где и так транспортная ситуация оставляет желать лучшего, а недостатка в торговых центрах не наблюдается? Может быть и эстакаду к этому ТЦ отменят?

Но погодите-ка, а почему в начале сюжета речь идет всего о 1,2 тыс м² пло-

щадей? И почему исполняющий обязанности мэра города стоит около магазина «М-Видео», весьма удаленного от уже начавшейся стройки?

Оказывается, не все так просто. Если внимательно посмотреть запись встречи Собянина с жителями, становится понятно, что речь в ней идет вовсе не о гигантском ТЦ «Славянка» размером 136 тыс. м², застройщиком которого является компания, которую пресса связывает с известным бизнесменом А. Ротенбергом, а совсем о другом. В сюжете речь шла о небольшом ТЦ около «М-Видео», общей площадью 1,2 тыс м², который на фоне ТЦ «Славянка» по своим размерам представляется чуть ли не уличной палаткой. И вот именно его строительство и предполагается отменить.

По словам Натальи Владимировны Кирицы, жителя и активистки района Фили-Давыдково, строительство ТЦ около «М-Видео» было отменено еще два месяца назад – мэрия внезапно решила прислушаться к возмущенным письмам жителей.

Разумеется, неподготовленному человеку совершенно не очевидно, что речь в победном сюжете идет о другом торговом центре, гораздо меньшего размера – в ТВ сюжете мелькает то яблоневый сад, то место будущей стройки «Славянки». Что это – грубая ошибка телевизионщиков? Или подтасовка?

Давайте откроем свежий номер окружной газеты «На Западе Москвы». На первой полосе статья, озаглавленная

«На месте котлована будет сад». Огромный котлован на Славянском бульваре один, и знаком жителям не первый год – это бывшая площадка метростроя, заброшенная после того, как строительство станции метро «Славянский бульвар» перенесли на другую сторону шоссе. Этот котлован является площадкой строительства ТЦ «Славянка», в народе именуемого «феном». Прозвище прилипло к проекту после того как немецкий эксперт Ханс Штиман раскритиковал его на Архитектурном совете Москвы. По словам Штимана, «дизайн, который нам сегодня представлен, больше подходит не для шопинг-центра, а для фена». Именно этот масштабный проект у жителей ассоциируется с котлованом и строительством, и именно этот торговый центр грозит катастрофой целому кварталу, а вовсе не мини-ТЦ рядом с «М-Видео», который, конечно, тоже жителям не был нужен – но масштабы бедствия несопоставимы.

После такого информирования по всем СМИ можно ли винить жителей в том, что они до сих пор уверены в отмене строительства «Славянки», хотя напрямую об этом нигде не говорится?

Отличный ход вам подсказали пиарщики Сергею Семеновичу!

Теперь, благодаря Первому каналу и газете «На Западе Москвы» жители должны быть довольны, спокойны и радостны!

Анна Шевченко

Многие жители Западного округа видят, что в их районе началась масштабная стройка, начали спиливать деревья под домом, а во двор зашла строительная техника. Но почему именно здесь хотят построить новый дом или новую трассу? Зачем вырубается сразу столько деревьев? Что и для кого будет построено на месте сквера?

Информации нет. Это вот незнание – следствие того, что никто не спешит оповестить жителей об изменениях, затрагивающих их район, а публичные слушания по этим проектам проводятся втихомолку и с нарушениями. Чтобы вовремя информировать соседей о грядущих изменениях, инициативные группы нескольких районов Западного округа решили выпустить свой информационный листок, освещающий проблемы сразу четырех районов округа.

Инфолисток подготовлен, напечатан и распространяется силами активистов и волонтеров на средства самих жителей. Мы ничего не рекламируем и никого не агитируем – мы хотим донести информацию до соседей. Авторы заметок расскажут о дорожных проектах, реализуемых на территории Западного округа, о мнении горожан, о событиях, происходящих в наших районах. Это не газета управы, где вместо проблем жителей рассказывается про достижения местных и городских властей. Это независимый районный вестник, в котором мы пишем о том, что действительно интересно каждому жителю наших районов.

Инициативная группа районов ЗАО

По информации Москомстройинвеста:

«Решение о строительстве многофункционального центра по адресу Славянский бульвар, вл. 3 (площадка «Славянки» - прим. ред.) было принято в 2004 году. Затем этот проект неоднократно пересматривался на рабочей группе Градостроительно-земельной комиссии (ГЗК) и на самой ГЗК, но уже в составе проекта строительства Транспортно-пересадочного узла, которое призвано снять транспортную напряженность в этом районе. В настоящее время прорабатывается вопрос в части уточнения технико-экономических показателей и функционального назначения площадей многофункционального центра. Окончательного решения по этому объекту нет.

В соответствии с решением ГЗК от 13.06.2013 прекращена реализация инвестиционного проекта строительства объекта торгово-бытового назначения по адресу: Славянский бульвар, вл. 13 кор. 1 общей площадью около 1,2 тыс. м²».

В мае этого года утверждён проект планировки Северного дублёра Кутузовского проспекта¹. Эта бессветофорная трасса длиной 11 км с 3 полосами движения в каждую сторону должна пройти от развязки МКАД с платным обходом города Одинцово вдоль Усовской железнодорожной ветки, вдоль улицы Ивана Франко, пересечь железнодорожные пути, пройти вдоль них до станции Фили и, разделившись на два моста, спуститься в район Москвы-Сити на Пресненскую набережную и 1-й Красногвардейский проезд. Проезд по дублёру предполагается сделать платным. Городские власти пытаются найти инвестора, который бы построил эту дорогу и в дальнейшем

Мнение жителей:

Илья Горохов: «Полезность дублёра становится понятна если посмотреть уже практически построенную развязку на Рублёвке (однополосном шоссе) в 500м от усадьбы Новоогарево и промежуточную развязку на Подушкинское шоссе в сторону «Майендорф» + личная просьба Медведева ускорить именно этот проект. Все аргументы про «объезд Одинцово» при наличии Минской трассы абсурдны.»

будет тут же занято жителями Лесного Городка и Одинцова, пересевшими в автомобили из электричек и автобусов.

Ивана Франко, расположенную на другой стороне железной дороги, причём существующий сейчас проезд с Ивана Франко на Кубинку в проекте предполагается ликвидировать. Также, по словам проектировщиков, съезд на улицу Ивана Франко должен служить в основном для поворота с дублёра на Ярцевскую улицу (часть Северо-Западной хорды) с проездом этого транзитного потока по узким внутрирайонным улицам. Никакой развязки на пересечении дублёра с Южной рокадой (Рублёвское и Аминьевское шоссе) не предусматривается. Такая конфигурация трассы делает практиче-

проспекта, 1 полоса с дублёра и 2 полосы с Минской улицы будут сужаться в 4 полосы, что обеспечит пробку в направлении центра примерно от Кременчугской улицы до Минской на Кутузовском проспекте, возможно и образование пробки в правых полосах дублёра. Если будет построено эстакадное спрямление с Рублёвского шоссе от метро Кунцевская на Кутузовский проспект, то проходящий по 2 полосам поток с этого спрямления дополнительно увеличит пробку в этом «бутылочном горлышке». За счёт потока, съезжающего с дублёра через улицу Баркляя, усилится пробка в правых по-

«Если все нормы соблюдать, то мы никогда ничего не построим»

Клименко Виктор Васильевич, зам.префекта ЗАО по строительству.

Северный дублёр Кутузовского проспекта – кому нужна эта дорога

окупал вложения сбором проездной платы, но если инвестор найден не будет, не исключено строительство за счёт городского бюджета.

По замыслу авторов, поток по дублёру составит 3600-4600 автомобилей в час пик в одном направлении, время проезда по Можайскому шоссе — Кутузовскому проспекту снизится с 30 до 20 минут со снижением загруженности на 25%, общегородской пробег транспорта снизится на 50 млн машинокилометров в год.

Последнее утверждение противоречит элементарной логике. Планируется построить параллельно существующей дороге новую дорогу — дублёр — такой же длины. Теоретически при сохранении

числа проезжающих автомобилей их поток просто перераспределится с одной дороги на две, то же количество автомобилей проедет те же расстояния, что и раньше, и общий пробег останется на том же уровне. В реальности в Москве и области существует огромный неудовлетворённый спрос на автомобильные поездки. В рабочие дни во дворах остаётся как минимум половина машин, припаркованных

ночью, а для гаражей это соотношение может быть и больше. Поскольку уровень комфорта в личном авто выше, чем в общественном транспорте, а цена поездки сопоставима, то выбор между личным автомобилем и общественным транспортом регулируется только временем в пути, то есть размером пробок. Если платный обход Одинцова сможет оттянуть какой-то объём транспортного потока с бесплатных Минского и Можайского шоссе, то освободившееся место

В итоге поток на въезде в Москву по Можайскому шоссе быстро восстановится до прежнего уровня, но к нему добавится поток, подъехавший к Москве по обходу Одинцова, и общегородской пробег транспорта в Москве только увеличится вопреки обещаниям авторов проекта.

Тезис о снижении времени проезда по Можайскому шоссе — Кутузовскому проспекту выглядит многообещающе, но если измерить длину трассы от МКАД до Садового кольца (13.3 км) и посчитать планируемую скорость движения, она окажется равной 40 км/ч. Не очень много для магистральной улицы с бессветофорным движением. Неужели на Кутузовке запроектированы пробки?

Мнение жителей:

Иван Стойкин: «Строительство автострады внутри жилой застройки - подлое преступление администрации. Впечатления от спецоперации по стравливанию жителей Неделина и Франко лишь усиливают уверенность в том, что решения принимают жестокие и алчные люди. Десятки идей по решению транспортного вопроса, тысячу раз озвученные в письмах, замечаниях на слушаниях, форумах и группах в интернете, разбиваются о тупость исполнителей всех рангов, для которых воля руководства превыше собственного мнения и совести».

улицы Баркляя на площадь Победы. При движении из центра запланированы два въезда с Кутузовского проспекта: перед и за Минской улицей, съезд на улицу Ивана Франко, въезд с улицы Боженко. В районе Москвы-Сити съезды делаются на местную уличную сеть, заехать на Третье транспортное кольцо (ТТК) и съехать с него на дублёр возможно только через светофорный перекрёсток на 1-м Красногвардейском проезде. Видно, что большинство съездов с дублёра направлены в центр, а большинство въездов в сторону области. Единственный въезд в центр с улицы Кубинка имеет несимметричный съезд из центра на улицу

ски невозможным её использование в качестве дублёра Кутузовского проспекта для внутригородских поездок и показывает, что предназначение трассы — ввод транспортных потоков из области и с МКАД в центр города.

Дублёр обладает большим потенциалом для увеличения существующих пробок и создания новых. Сейчас на Куту-

зовском проспекте наиболее загружен участок от Минской улицы до ТТК, имеющий 4 полосы движения. В проекте реконструкции Кутузовского проспекта расширение этого участка не планируется². Если будет построен дублёр, то при движении в центр 5 полос Кутузовского

лосах Кутузовского проспекта между площадью Победы и ТТК, возможно увеличение пробок и на Большой Дорогомиловской улице. Скорее всего, пробки будут образовываться и на съездах в Сити, поскольку въезды на парковки не смогут «переварить» потоки, приходящие в комплекс с дублёра, ТТК, связки со Звенигородским шоссе и с местной сети улиц.



зовском проспекте наиболее загружен участок от Минской улицы до ТТК, имеющий 4 полосы движения. В проекте реконструкции Кутузовского проспекта расширение этого участка не планируется². Если будет построен дублёр, то при движении в центр 5 полос Кутузовского

При движении в область пробки будут собираться на Кутузовском проспекте перед площадью Победы из-за сужения с 7 полос до 4. Поскольку дублёр в сто-

1 Постановление Правительства Москвы от 17.05.2013 N 292.

2 Постановление Правительства Москвы от 23.05.2013 N 326

Дублёр



60

млрд. руб.
Стоимость строительства дублёра с северной стороны Смоленского направления железной дороги.

110

млрд. руб.
Стоимость строительства дублёра над железной дорогой.

45

млрд. руб.
Стоимость строительства дублёра с южной стороны Смоленского направления железной дороги.

5 500

чел./час
Провозная способность дублёра: (1,2 чел. в машине)

Метро



60

млрд. руб.
Стоимость строительства метро.

52 000

чел./час
Провозная способность метро: (полная, при плотности 4,5 чел./м²)

15 000

чел./час
Провозная способность метро: (только сидячие места)

Электричка



30

млрд. руб.
Стоимость строительства 3-4 пути Москва-Одинцово.

27 500

чел./час
Провозная способность э/п (полная, при плотности 4,5 чел./м²)

18 000

чел./час
Провозная способность э/п (только сидячие места)

рону области имеет 3 полосы на всём протяжении до МКАД, то при достаточном потоке, въехавшем на него из Сити и с площади Победы, будут возникать пробки у въездов в районе Славянского бульвара и с улицы Боженко как на этих въездах, так и на самом дублёре. Если оплата проезда будет взиматься на въез-

терины Будановой цена места составляет около 850 тыс. рублей, он уже больше года стоит абсолютно пустой, машины паркуются вокруг него на газонах и тротуарах). И даже если в составе проекта дублёра предусмотреть обустройство парковочных мест, на время строительства машины ставить будет некуда.

При строительстве дублёра будут уничтожены лесопосадки в санитарно-защитной зоне железной дороги по улице Ивана Франко от Партизанской улицы до улицы Коцюбинского, будет значительно уменьшена ширина парка по улице Ивана Франко от улицы Коцюбинского до Рублёвского шоссе с ликвидацией детских и спортивных площадок, приближением проезжей части улицы к домам. В районе Славянского бульвара будут вырублены остатки яблоняного сада. Автотрасса, проходящая в основном по эстакаде, будет создавать круглосуточный шум, усилится и шум от железной дороги. Значительно ухудшится качество атмосферного воздуха в полосе шириной 300-400 м вдоль трассы. Согласно санитарным нормативам, в этой полосе не обеспечена экологическая безопасность размещения жилых домов и других мест постоянного пребывания людей³. Измерения на аналогичных магистралях в Москве показывают превышение среднесуточных предельно допустимых концентраций в воздухе таких особо опасных веществ как озон, диоксид азота, стирол — в 1,5-2 раза, формальдегид — в 3 раза. Такие превышения в краткосрочной перспективе приводят к ухудшению самочувствия, снижению работоспособности, появлению постоянной усталости; в среднесрочной перспективе — к по-

Планируемая посещаемость комплекса Москва-Сити:

200-250 тыс.чел./день

Количество парковочных машиномест в Москва-Сити:

33 тыс.-

явлению хронических заболеваний и снижению продолжительности жизни. Никаких мероприятий по охране окружающей среды проектом планировки дублёра не предусматривается.

Подводя итог, можно сказать, что для жителей запада Москвы дублёр не решит транспортной проблемы и не станет альтернативой Можайскому шоссе и Кутузовскому проспекту из-за конфигурации съездов. И даже наоборот, он усугубит эту проблему, обеспечив коридор для въезда нескольких десятков тысяч дополнительных автомобилей в день из Московской области в центр Москвы, в основном, в комплекс Москва-Сити, что приведёт к увеличению пробок. При этом существенно ухудшится состояние окружающей среды вдоль трассы.

Альтернативой строительству Северного дублёра от МКАД до Москва-Сити может стать сооружение транспортно-пересадочного узла в составе железнодорожной станции и многоярусной перехватывающей парковки на 7-10

тыс. машиномест, без торгово-развлекательных площадей, в районе промзоны Кунцево (станция Кунцево-2 Усовской ветки) и автodorожное соединение этого ТПУ с развязкой МКАД и северного обхода Одинцова. От этого ТПУ можно организовать движение пригородно-городских электропоездов (аналог немецкого S-Bahn и парижского RER) с небольшими интервалами до Белорусского вокзала и далее на Савёловское и Курское направления. Такой сервис по качеству может сравниться с метро и позволит быстро доставить пассажиров, обеспечив их всех сидячими местами, в комплекс Москва-Сити и к пересадкам на станции метро Кунцевская, Славянский бульвар, Фили, Международная, Беговая, Белорусская и т. д. Строительство 3 и 4 путей на главном ходу Москва — Одинцово для организации такого сервиса предусмотрено Генеральной схемой развития московского железнодорожного узла, реконструкция Усовской ветки завершается в этом году.

Андрей Подрубаев

Мнение жителей:

Мария Байнова: «В настоящее время наш микрорайон (53 квартал Фили-Давыдково) перенасыщен транспортными путями: Рублёвское шоссе, наземная линия метро и железная дорога. Всё это и так создаёт повышенную шумовую и экологическую нагрузку на жителей. Если будут реализованы ещё и проект Северного дублёра и транспортно-пересадочного узла, наши дома окажутся буквально зажатые между трёх эстакад, магистралью и автостоянками. Северный дублёр привлечет дополнительный транзитный транспорт, чем существенно ухудшит условия жизни в нашем микрорайоне (загрязнение воздуха, увеличение шума и пыли, сокращение зелёных насаждений, вырубка деревьев)».

дах, то очереди на въезд будут приводить к пробкам на улицах, с которых производится въезд.

Ликвидация 1500 гаражей, расположенных вдоль улицы Ивана Франко, без предоставления взамен них парковочных мест приведёт к необходимости парковки автомобилей из этих гаражей на улицах района Кунцево и закономерному возникновению пробок на этих улицах. Надо отметить, что в районе уже сейчас все дворы и крайние полосы улиц заняты машинами, мест для строительства многоуровневых паркингов в окрестностях улицы Ивана Франко нет, при этом в районе есть несколько паркингов, которые не пользуются спросом из-за крайне высоких цен на парковочные места (так, в паркинге на улице Ека-

Мнение жителей:

Julia Juganka: «Проект ужасный, я категорически против, чтобы мой парк и тихую улочку превращали в смердящую бесконечную пробку. И я не хочу жить под эстакадой».

3 Согласно п. 3.13 ОДМ «Руководство по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) при проектировании, строительстве, реконструкции и эксплуатации объектов дорожного хозяйства».



«Дело в том, что истина, возведённая в абсолют, становится абсурдной. Может быть, нам в пещерах начать жить? Тоже интересное предложение: свежий воздух, экология хорошая». Глава управы района Кунцево Козлов С.В.

Запланированная катастрофа в Фили-Давыдково: проект эстакад от Рублевского шоссе до Кутузовского проспекта, который убьет район

Новости о четырёхполосных эстакадах на месте Старорублевского шоссе, которыми планируется соединить Рублёвское шоссе и Кутузовский проспект, появились в ноябре 2012 года. Стало известно, что в нарушение Градостроительного кодекса, без утверждения проекта планировки, без проведения его согласования с населением через публичные слушания, разработана и утверждена проектная документация на строительство.

В ноябре 2012 года был объявлен конкурс на поиск подрядчика для строительства эстакад, которое должно было начаться уже в январе 2013 года. Жители нескольких кварталов Фили-Давыдково написали письма в ФАС, Прокуратуру, в Правительство Москвы, на официальный сайт Госзакупки с требованиями остановить незаконный конкурс. В результате конкурс несколько раз переносили, а в конце марта отменили, указав на необходимость общественного обсуждения проекта.

► Публичные слушания были организованы управами оперативно, и состоялись 2 апреля в Фили-Давыдково и 9 апреля в Кунцево (нарушениям в процессе их проведения посвящен отдельный материал), теперь город ищет деньги на стройку.

Вкратце опишем основные составляющие проекта эстакад:

Всего дорога со съездами — 6,4 км, эстакады — 2,54 км. Планируемая интенсивность движения (возможно, сильно занижена) — 2910 авт/час. в одну сторону. Несмотря на привлечение колоссального транзитного потока в кварталы, где сейчас транспорта практически нет, проектировщики уверены, что концентрация загрязняющих веществ в воздухе не изменится либо даже улучшится.

► Трасса берет начало с двух сторон от Кутузовского проспекта напротив выхода м. Славянский бульвар, проходит вдоль Кутузовского проспекта в сторону области и поворачивает на Старорублевское шоссе, затем эстакадой пересекает пути Белорусской железной дороги и по Старорублевскому шоссе доходит до Кастанаевской улицы. Эстакадой пересекает Кастанаевскую, линии метро и примыкает к Рублевскому шоссе с двух сторон в районе первого надземного пешеходного перехода (около Филевского парка, за заправкой).

► Все начало Рублевского шоссе (Старорублевка), часть ул. Герасима Курина, часть Малой Филевской будут под эста-

кадами, загрузка которых сравнима с Третьим транспортным кольцом.

► При строительстве эстакад будут затронуты территории пяти природных комплексов: Сквер на пересечении М.Филёвской улицы и Рублёвского шоссе; Сквер на Рублёвском шоссе; Сквер на пересечении Рублёвского шоссе и Смоленского направления МЖД; Славян-

Мнение жителей:

Екатерина Спивак: «Обидно, что закатывают под асфальт такие большие площади района. Обидно, что о жителях и москвичах вообще никто не думает. Жаль, что при строительстве эстакады будет уничтожена часть Суворовского парка (та, что за заправкой у метро), и часть зеленой зоны с деревьями у метро (между остановками автобусов 688, 733 и 190, 236). Жаль, что у властей приоритеты не на сохранение природы в городе и здоровья москвичей, а какие-то совсем противоположные. И что Москва - это проект, а не тот город, в котором мы жили раньше. Проект уже не может быть родным. Души не остается.»

ский бульвар; Бульвар по Можайскому шоссе. В зону работ попадает 3168 деревьев и 7590 кустарников, из которых предусмотрено сохранить — 401 дерево и 634 кустарника, пересадить 84 дерева и 1213 кустарников, вырубить 2683 дерева и 5743 кустарника, также уничтожается 44980 м² травяного покрова. Из них 1610 деревьев и 2493 кустарника, 16710 м² газона, будут компенсированы деньгами в бюджет, т.е. фактически никак. Посадки новых деревьев, по словам главного эколога проекта, будут сделаны в удаленных районах, т.е. жители кварталов, где пройдет дорога, лишатся деревьев, которые нас защищают, получив взамен шумозащитные щиты (и выхлопы автомобилей).

► Шум и выхлопы создают так называемые зоны санитарного разрыва, где вообще не должно быть жилья. По материалам проекта, санитарные разрывы: 70 м - со стороны съезда на Рублевское шоссе возле жилых домов Молодогвардейская д.2 к.2 и к.3 и в районе примыкания к Кутузовскому проспекту напротив школы (Давыдовская д.1); 50 м — со стороны съезда возле яблоневого сада; 90 м — справа и слева от съездов в местах смыкания. Про санитарные разрывы непосредственно вокруг самой трассы и



эстакад не сказано ничего. Однако список домов, где предполагается обязательная замена окон на шумозащитные с двойным стеклопакетом и вентиляционными клапанами (т.е. открывать окна нельзя!), красноречиво даёт понять, в

Мнение жителей:

Татьяна Быкова: «Жители Старорублевского шоссе, мягко говоря, тоже не в восторге от Северного дублера. А в комплекте с эстакадами — так вообще. Около пятиэтажек по Кастанаевской улице провалы грунта, там и ТВ выезжало весной. А эстакады должны пойти именно по этому месту, где от Арбатско-Покровской ветки метро и так проблем хватает — не только от вибрации, провалов, но и от трещин в домах.»

каких домах рядом с трассой жить будет невозможно: ул. Молодогвардейская (д.2 к.1, д.2 к.2, д.2 к.3), ул. М. Филевская (д.60, д.62, д.66, д.68), ул. Кастанаевская (д.55, д.57 к.2, д.59 к.1, д.61 к.1, д.61 к.2, д.63 к.1), ул. Герасима Курина (д.38, д.44 к.1), Рублевское шоссе (д.3, д.5, д.7, д.9).

► На протяжении всех 6 км дороги установят шумозащитные экраны. По словам экспертов, экраны не спасают при нарушении зон санитарного разрыва и велика вероятность усиления шума из-за экранов на уровне верхних этажей домов.

► Максимальная зона шумового дискомфорта — от 40 до 190 м от места работ. Стройка будет вестись на мизерном расстоянии от жилых домов (например, в районе д. 68 по М.Филевской ул. на расстоянии 10 метров). Про уровень вибрации и то, как она повлияет на состояние домов, где уже сейчас есть значительные трещины, и на здоровье людей не сказано ничего, исследований не проводилось. Дополнительный дискомфорт жителям создаст освещение вдоль всей трассы в ночное время.

Необходимость эстакад официально объясняется желанием «разгрузить» развязку на пересечении Аминьевского шоссе и Кутузовского проспекта, где съезд с Кутузовского на Рублевку создает периодическую пробку (впрочем, легко уstra-

нимую оптимизацией самой развязки). Однако благие желания строителей не выдерживают никакой критики, когда сталкиваются с фактами, а именно — с намерением построить огромный ТЦ «Славянка» (136 тыс. кв. м) около Славянского бульвара, как раз там, где будет начало эстакады, и огромный ТПУ около м. Кунцевская (с офисами и торгово-развлекательным центром). Таким образом, въезды на эстакады с обеих сторон будут заблокированы торговыми комплексами, которые являются причиной скопления машин и образования пробок. Есть обоснованное предположение, что все эти эстакады затеяны исключительно с целью улучшения подъезда к планируемым колоссальным торгово-офисным центрам.

Что же можно сделать, чтобы решить проблемы, и защитить наши районы?

И можно ли вообще что-то сделать, имея противником строительное лобби и помогающую ему местную власть? На этот вопрос следует ответить утвердительно — при активности местного населения в Строгино и Можайском, на Комсомольском проспекте проекты масштабных реконструкций были отменены или существенно изменены. Нам следует только проявить эту активность, доказав мэрии, префектуре и управам, что мы (жители) существуем, и наше мнение надо принимать во внимание, а проекты — согласовывать с местным населением, а не только с управляемыми «сотрудниками предприятий, расположенных на территории района публичных слушаний». Рекомендациям по нашим общим действиям посвящен материал на последней странице — прочтите его внимательно!

Но главное — надо понимать, что пока стройка не начата (а в случае с Северным дублером, эстакадами и хордой в наших районах она не начата) требовать изменения безумных проектов можно и нужно. И все возможности для этого у нас есть.

Олег Казенков



так было



так будет

www.dubleru.net

Для обращения в инстанции можно использовать следующий текст, посвященный слушаниям по важнейшим проектам в четырёх районах ЗАО – Можайском, Кунцево, Фили-Давыдково и Дорогомилово.



ле 2013 г. начались аналогичные работы на стороне проспекта по направлению в центр. Проект, как известно, был утвержден только в мае 2013 года.

С точки зрения объема информации, представленной организаторами, встреча участников слушаний была малоинформативна — жители были подготовлены намного лучше, задавая конструктивные вопросы по существу проекта, на которые представители Генплана не смогли ответить.

Суть ответов главного инженера НИИПИ Генплана Крестмейна сводилась к снисходительному — мы вам разъясним суть проекта и рассмотрим ваши замечания. Рядовые проектировщики, представлявшие проект, на вопросы о том, выезжали ли они непосредственно на проблемные точки на проспекте, чтобы оценить реальное движение потоков и т.п., ответили отрицательно. Транспортная модель, о которой спрашивали жители, также представлена не была.

На собрании участников публичных слушаний жители, за исключением 4-5 человек, единогласно проголосовали против представленных проектов. Тем не менее, в течение недели после проведения мероприятия были собраны под-



Район Дорогомилово

Что: Реконструкция Можайского шоссе (Кутузовского проспекта) — участок до Минской ул, Северный дублер Кутузовского проспекта
Когда: 3 октября 2012 г.
Решение: проекты одобрены

Слушания по Северному дублеру и реконструкции Кутузовского проспекта, несмотря на масштабность этих двух проектов, были объединены в единое мероприятие. Таким образом, слушания по Северному дублеру проводились одновременно в двух районах,

Можайский район

Что: Реконструкция Можайского шоссе (Кутузовского проспекта) — участок от МКАД до Садового кольца
Когда: 22 августа 2012 г.
Решение: проект одобрен

Работы по реконструкции Можайского шоссе были начаты без разрешения на строительство: утвержденный проект планировки появился только 23 мая 2013 г, а работы ведутся с октября 2012 г. Собрание участников публичных слушаний по важнейшему для Можайского района проекту нельзя

Можайский район

Что: реконструкция участка МКАД от Молодогвардейской ул. до Можайского шоссе, Северный дублер Кутузовского проспекта
Когда: 3 октября 2012 г.
Решение: проекты одобрены

Члены инициативной группы Можайского района случайно узнали о проведении слушаний от соседей из Фили-Давыдково, и оповестили район. Было собрано 1715 подписей против проекта Северного дублера, на встречу пришло 500 человек, хотя зал был рассчитан на 120 — в итоге часть жителей наблюдала за происходя-

Публичные слушания в наших районах — кто, как и зачем их проводил

что не давало возможности жителям принять участие в двух встречах. Несмотря на то, что по Градкодексу для проектов, затрагивающих территории нескольких районов, предусмотрена возможность одновременного проведения слушаний — либо в одном большом зале, либо по видеоконференции, такой способ проведения даже не обсуждался. При этом жителям были представлены только схемы, касающиеся их района, на основе которых составить полное представление о проектах не представлялось возможным.

Слушания проводились уже после начала строительства на Кутузовском проспекте. С конца августа были начаты работы по реконструкции развязки Кутузовского проспекта с ТТК по направлению в область, а в первом кварта-

ле 2013 г. начались аналогичные работы на стороне проспекта по направлению в центр. Проект, как известно, был утвержден только в мае 2013 года. С точки зрения объема информации, представленной организаторами, встреча участников слушаний была малоинформативна — жители были подготовлены намного лучше, задавая конструктивные вопросы по существу проекта, на которые представители Генплана не смогли ответить. Суть ответов главного инженера НИИПИ Генплана Крестмейна сводилась к снисходительному — мы вам разъясним суть проекта и рассмотрим ваши замечания. Рядовые проектировщики, представлявшие проект, на вопросы о том, выезжали ли они непосредственно на проблемные точки на проспекте, чтобы оценить реальное движение потоков и т.п., ответили отрицательно. Транспортная модель, о которой спрашивали жители, также представлена не была. На собрании участников публичных слушаний жители, за исключением 4-5 человек, единогласно проголосовали против представленных проектов. Тем не менее, в течение недели после проведения мероприятия были собраны под-

писи согласных с проектом — 1373 чел. по реконструкции Кутузовского и 1373 чел. по дублеру. Против оказалось, соответственно, всего 503 и 472. При этом «за» проекты, в частности, выступили сотрудники Дорогомиловского рынка, в данных которых не было указано место регистрации, что является нарушением оформления протокола публичных слушаний. Также «за» выступило более сотни сотрудников кафе «Пинокио» на Кутузовском проспекте. Как выяснилось в частной беседе, к ним действительно приходили собирать подписи, но несколькими месяцами ранее, в поддержку проекта строительства станции метро на Украинском бульваре. Эти же подписи были приложены к другому проекту.

признать состоятельным: широкое и своевременное оповещение о собрании фактически отсутствовало, вместо этого управой были приглашены статисты — работники коммунальных служб. Немногочисленные присутствующие жители района выразили возмущение отсутствием оповещения о проведении слушаний и высказались против проекта. На любые вопросы о деталях планировки проектировщики отвечали, что это проблема следующей стадии проекта, однако известно, что для следующей стадии публичные слушания не предусмотрены. Через полчаса после начала обсуждений слушания были прерваны и.о. главы управы Бронниковым.

шим с улицы, достаточно громко выражая свое возмущение против проектов. Две темы слушаний рассматривались отдельно, хотя были непосредственно связаны друг с другом. Регламент был установлен без учета пожелания жителей, которые сначала хотели обсудить дублер. Встреча проходила довольно бурно на протяжении двух часов — по проекту дублера все присутствующие высказались категорически против. В ответ на упрек жителей об отсутствии на сайте управы и на экспозиции необходимых материалов проекта — разрезов, сечений с указанием высот, — представитель проектировщиков Генплана ответила, что данные нельзя вывесить на сайт из-за большого размера проекта. Экологическая экспертиза также отсутствовала на экспозиции, а представитель отдела экологии Генплана сообщила, что зеленые насаждения вдоль новой трассы не нужны, так как не защищают от шума.

Слушания были закончены до завершения обсуждения всех вопросов.

(продолжение на стр.6)

Публичные слушания — это механизм взаимодействия властей с горожанами. Во время публичных слушаний на обсуждение жителей района выносятся документация по представляемому на слушания проекту, определяются границы земельного участка, выделяемого для реализации проекта, и рассматривается обоснование планируемого проекта. Материалы по проекту представляются на выставке. Во время собрания участников публичных слушаний ведется протокол, в котором отражаются предложения и замечания участников слушаний. На основании протокола проведенных слушаний Комиссией по градостроительству, землепользованию и застройке при Правительстве Москвы готовится заключение о результатах публичных слушаний.

Вышеописанное — то, как должно быть по закону, причем в законе правила проведения слушаний прописаны очень четко и внятно. На практике в нашем округе все происходит иначе. Во-первых,

жителям Западного округа не просто следить за публичными слушаниями. Это связано с тем, что в настоящее время на территории ЗАО запланировано сразу несколько масштабных проектов, каждый из которых относится к территории нескольких районов. Слушания по проектам проводятся в разных районах, порой накладываются друг на друга, что создает неразбериху, лишает проекты пространный цели и позволяет проектировщикам уклоняться от вопросов жителей, оправдываясь тем, что тот или иной кусок проекта относится к другому району.

Во-вторых, управы районов нарушают градостроительный кодекс, уклоняясь от оповещения жителей о проходящих в районе слушаниях, а также идут на различные ухищрения и уловки, чтобы избежать отклонения проекта.

Итак, что же происходило на публичных слушаниях в четырех районах ЗАО?





Район Фили-Давыдково

Что: ТПУ на «Кунцевской»
Когда: 14 февраля 2013 г.
Решение: проект одобрен

На собрании участников публичных слушаний мест не хватило — в зал, рассчитанный примерно на 180 человек набилось почти 300 человек, многие простояли все время, пока шло мероприятие. Обсуждения практически не было — все единогласно сказали «нет» проекту. Несмотря на это инициативной группой зафиксированы серьезные расхождения в данных между протоколом слушаний и заключением Комиссии по градостроительству, землепользованию и застройке.

Так, вместо 1187 человек по протоколу выступивших категорически против проекта в заключении указан лишь 161 человек. Инициативной группе без объяснения причин было отказано в выдаче заверенных копий протокола и заключения по результатам публичных слушаний.

30 мая 2013 г. жители подали заявление в Дорогомилловский районный суд с требованием признать недействительным заключение Комиссии и признать публичные слушания несостоявшимися.



Район Фили-Давыдково

Что: эстакада с Рублевского шоссе на Можайское шоссе
Когда: 2 апреля 2013 г.
Решение: проект одобрен

Слушания проходили довольно далеко от места проектирования, несмотря на это присутствовало много жителей района. Еще до начала слушаний зал оказался заполнен приглашенной публикой — молодыми людьми спортивного вида в куртках с логотипами организации «Без пробок», а также подневольными сотрудниками коммунальных служб — все они выступали за проект. В результате многие жители в зал не попали, а были вынуждены пройти в соседний спортзал и наблюдать за происходящим на экране, не участвуя в обсуждении.

Среди выступавших были прекрасно ориентирующиеся в профессиональной строительной терминологии жители района. Микрофон работал громко, когда был в президиуме и у сторонников эстакад, но стоило его взять в руки представителям местного населения —

уровень звука резко падал. Сторонники проекта были настроены агрессивно. Запомнилась женщина с истеричным выступлением «За», к которой из-за пробок по всегда тихой улице Герасима Курина якобы не могла проехать скорая помощь. Глава управы поддерживал сторонников проекта. Протокол собрания не велся. Глава управы заявил, что будут учтены только письменные замечания и предложения.

В итоге по заключению оказалось, что 2153 голоса — за, и всего 11 против.

17 июля 2013г. жители подали заявление в Дорогомилловский районный суд с требованием признать недействительным заключение Комиссии и признать публичные слушания несостоявшимися.



Район Кунцево

Что: ТПУ на «Кунцевской»
Когда: 14 февраля 2013 г.
Решение: проект одобрен

Один и тот же проект рассматривался в двух районах в один день. Актовый зал школы № 659, где проходили слушания, не смог вместить всех желающих — жители единодушно выступили против проекта.

Слушания проходили с нарушениями: присутствующим раздали небольшие бумажки, где надо было высказать свои предложения и замечания и бросить в ящик, что противоречит закону о проведении общественных слушаний, т.к. листки можно подменить, выбросить и сфальсифицировать результаты слушаний. Протокола собрания не велось, вместо этого было обещано, что протокол будет составлен позже по видеозаписи. И.о. главы управы Козлов С.В. пообещал, что для обеспечения объективности при составлении протокола будут присутствовать представители инициативной группы, однако в дальнейшем руководитель орготдела управы сообщила, что не нуждается в помощи инициативной группы, а Козлов С.В. заявил, что инициативная группа сама виновата, несмотря на то, что ИГ неоднократно приходила в управу и пыталась поучаствовать в составлении протокола.

В итоге в протоколе содержится информация о поданных в поддержку проекта мнениях 344 неизвестных лиц (без указания фамилий), кроме того, там отсутствуют выступления участников слушаний на собрании. Вызывают недоумение ответы окружной комиссии на замечания по проекту — они голословны, плохо аргументированы и зачастую даны не по существу вопроса, что является нарушением Градкодекса.

31 мая инициативная группа района подала в Кунцевский районный суд заявление о нарушениях порядка проведения публичных слушаний, несоответствии проекта Генплану Москвы и отсутствии необходимых материалов: прогноза состояния окружающей среды, соответствия санитарным нормам и др.



Район Кунцево

Что: эстакада с Рублевского шоссе на Можайское шоссе, проект планировки линии метро «Третий пересадочный контур», проект межевания 7 квартала района Кунцево
Когда: 9 апреля 2013 г.
Решение: проекты одобрены

На публичные слушания были вынесены сразу три проекта. По проекту эстакады уже оказалась утверждена проектная документация (т.е. строительные чертежи) еще до проведения слушаний по проекту планировки, и есть все основания полагать, что стройка уже начата.

Первоначально слушания были назначены на 3 апреля, о чем сообщалось на сайте управы, и о переносе слушаний жители узнали только из устной беседы с сотрудниками управы. На этот раз управа подготовилась более основательно — на слушаниях в большом количестве присутствовали сотрудники полиции и внушительная делегация представителей власти.

Во время регистрации проверка документов не осуществлялась, а в зале уже сидели заранее приглашенные люди — порядка 150 человек, которые заняли больше половины зала ДК «Зодчие». Жителей Кунцево было немного. Среди присутствующих были замечены работники Кунцевского военкомата и работников управы и муниципалитета Кунцево, но основная активность исходила от некой группы пенсионеров. У правозащитника А.А. Реканта, приглашенного инициативной группой в качестве эксперта, глава управы приказал силой отобрать микрофон, назвав его провокатором. Одна дама из приглашенных пенсионеров принялась отбирать микрофон у пожилого человека, ему пришли на помощь члены инициатив-

ной группы — завязалась потасовка. По вопросу эстакад снова выступила женщина с заушенной патетической историей про скорую, которая не может проехать через пробки, а молодые люди в куртках «Без пробок» также поддержали проект эстакады.

По всем трем проектам управа где-то собрала подписи от 890 граждан в поддержку проекта: среди лиц, подписавшихся в поддержку проектов, были замечены сотрудники управы, муниципалитета и районной молодёжной палаты.

Может сложиться впечатление, что публичные слушания ничего не решают, и ходить на них не надо. Это не так. В Замоскворечье в результате слушаний отклонили проект медицинского центра, в Куркино отказались от строительства торгового центра, а на Ярославском шоссе — от гаража с двумя подземными уровнями, который должны были построить внутри жилого квартала. Также по результатам слушаний власти пока что отказались от проекта расширения Комсомольского проспекта, а на днях прошла новость о приостановке реконструкции Ленинского проспекта.

Конечно, не все отклоненные проекты настолько масштабные, как в ЗАО, тем не менее, приходится и высказываться на публичных слушаниях необходимо, а если слушания проводятся с нарушениями Градкодекса — нужно не бояться опротестовывать их в суде.

На слушания выносятся важнейшие проекты, которые повлияют как на Западный округ, так и на весь город. Именно мы, жители округа, можем и должны противостоять фальсификациям по жизненно важным нам вопросам и не допускать снижения качества жизни в наших районах.

Анна Шевченко



Кто выиграет от реконструкции Можайки?

В связи с ростом транспортного потока в Москве когда-то выгодное соседство с Можайским шоссе в последние годы превратилось для жителей прилегающих районов в наказание: магистраль больше не выполняет свою функцию — не связывает жилые массивы со станциями метро, а наоборот, препятствует передвижению в центр и обратно. Поскольку ближайшее метро («Славянский бульвар») находится на расстоянии почти 6 км от МКАД, а продолжение ветки в сторону области не планируется, основная проблема Можайки — отсутствие выделенной полосы общественного транспорта, вынуждающее огромное количество людей, пользующихся автобусами и маршрутками, стоять в пробках вместе с автотранспортом. Казалось бы, эту задачу в первую очередь должна решить реконструкция шоссе, ведь общественным транспортом ежедневно пользуется огромное количество людей. Однако судьба выделенной полосы на Можайке весьма туманна — изначально

движения. Такие шоссе есть во всем мире, называются они фри-веи и проходят вне черты города, и уж точно не прорубаются через жилые улицы. Наоборот, в черте города скорость стараются снижать, это делается с помощью светофоров, регулирующих интервалы движения.

Почему строительство новых дорог и расширение существующих приводит лишь к новому витку транспортного коллапса? Да потому что при неразвитом общественном транспорте все большее количество людей предпочитает частный автотранспорт, а рано или поздно количество машин начинает превышать физические параметры существующих дорог, какими бы широкими они не были. Это вопрос всего лишь нескольких лет, и этот процесс неизбежен. Если же общественный транспорт комфортен и отделен от основного потока — привлекательность автотранспорта, вечно стоящего в пробке, снижается, и все больше людей пересекаются на автобусы, троллейбусы и трам-



но она входила в проект, но сейчас исчезла с общей карты планируемых в Москве выделенных полос (http://dt.mos.ru/Doc/PPProjects/vydelennye_polosy_05.03.2013.pdf), хотя ранее она на этой карте была. С чем связана пропажа выделенной полосы неизвестно, но уже сейчас понятно, что для пользователей наземного общественного транспорта это равнозначно катастрофе, ведь движение автобусов, таким образом, ставится в прямую зависимость от степени загруженности шоссе. Мало того, что Можайское шоссе как «правительственная» трасса постоянно перекрывается из-за проезда чиновников домой на Рублевку, так нам еще и навязывают заведомо подчиненную позицию по отношению к общему потоку автотранспорта в будущем.

Итак, пользователям общественного транспорта реконструкция шоссе жизнь точно не улучшит. Что же произойдет с частным автотранспортом?

Исторически сложившаяся структура Москвы, как и многих других городов, — радиально-кольцевая, когда основные дороги сходятся в центр города. Это не может не создавать транспортных проблем в современной ситуации. Проектировщики НИИПИ Генплана пытаются «разгрузить» московские проспекты при помощи увеличения количества полос и строительства эстакад и тоннелей для организации скоростного бесшумного

ваи. Это не значит, что нужно запретить частный автотранспорт, но следить за соблюдением баланса необходимо — и не надо забывать о том, что автобус, троллейбус или трамвай перевозит в несколько раз больше пассажиров, а значит, и приоритет должен быть именно у него.

Не мы первые совершаем ошибки в стремлении решить транспортные проблемы с помощью строительства новых дорог и расширения старых. В Пекине кольцевые дороги строились одна за другой — сейчас их пять, но это не привело ни к чему, кроме загрязнения воздуха и транспортной перегрузки. Шанхай пошел по другому пути — в городе хорошо развита система общественного транспорта, и по качеству воздуха он превосходит многие другие крупные города. Во многих городах Америки были предложены планировки, состоящие из целой паутины магистралей — и тогда начались протесты горожан, которые привели к изменению проектов и даже к отмене строительства. Правда, было это в 1960-е и 1970-е годы, ну а мы подходим к этому сейчас. В Нью-Йорке несколько центральных магистралей так и не были построены, а некоторые эстакады сносятся и переделываются в пешеходные зоны.

Если ни с автотранспортом, ни с общественным транспортом улучшений в результате реконструкции не предвидится, то вполне возможно, что какой-то части

Можайское шоссе — одна из важнейших трасс Москвы, связывающая центр города и его западную часть. Можайка продолжает Кутузовский проспект, проходит от пересечения Рублевского и Аминьевского шоссе до МКАД, шоссе имеет по четыре полосы движения в каждую сторону и одну разделительную полосу.

Проект реконструкции предлагает расширение шоссе до 12 полос, строительство эстакады длиной 2 километра (от ост. «Ул. Петра Алексеева» до МКАД) и замену пяти подземных переходов на наземные, расположенные под эстакадой, а также устройство тоннеля на пересечении с МКАД.

Мнение экспертов:

Федерико Паролотто, инженер транспортной инфраструктуры, член экспертного совета по устойчивому мастерплану транспортной системы Милана: «Это похоже на типичный проект из 1980-х годов. Нет никакого смысла продолжать расширять дороги, особенно в черте города. Этот проект говорит на языке скоростных магистралей и развязок в разных уровнях, в то время как это должна быть городская дорога с возможностью перехода и светофорами. Сейчас тенденция не ускорять, а снижать скорость движения в городе. Например, Париж объявил, что треть всех дорог будет ограничена скоростью 30 км/ч. Если вы увеличиваете скорость движения — дороги начинают разделять город на части и качество среды снижается. Перед городом стоит задача качества среды и ее связности, а не скоростного движения для автомобилей».

населения захочется плюнуть на автобусы, стоящие в пробке, и попробовать добраться до метро на велосипеде. Действительно — почему бы не прокатиться до Славянского бульвара теплым летним днем, а то и дальше — по Кутузовскому проспекту до Киевской, разумеется, без велодорожек это было бы небезопасно. Однако по проекту строительство велодорожек вдоль шоссе не предусмотрено. Понятно, что проектировщики в нашем районе не были, проектируют издалека, не принимая во внимание интересы жителей и местную ситуацию. Вместе с тем можно заметить, что этой весной в Москве все-таки начали появляться велопарковки и станции велопроката — правда, расположены они, в основном, в центральной части города. Возможно, стоит оповестить власти о том, что жизнь есть не только в центре.

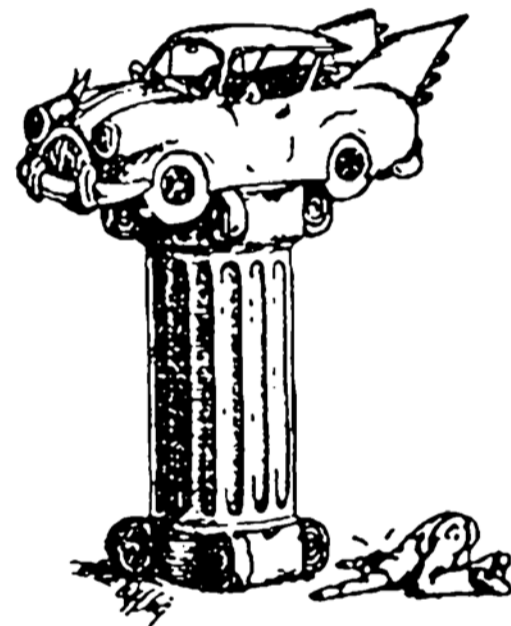
Может быть, от реконструкции шоссе выиграют жители Подмосковья? Ведь двухкилометровая эстакада строится для скоростного транзитного движения через наш район — возможно, хоть кому-то от этого будет хорошо? Давайте посмотрим, что происходит сразу за МКАД. Здесь шоссе сужается, что создает так называемое «бутылочное горлышко»: мощный поток транспорта упреется в это место, образуя очередной затор, а поскольку нагрузка на шоссе возрастет в связи с привлечением нового потока машин, затор здесь будет постоянно. Если жители прилегающих к МКАД территорий со стороны области захотят заняться экстремальным велоспортом — для начала им придется каким-то образом преодолеть на велосипеде новую развязку Можайки с МКАД, а это будет сделать непросто.

О местных жителях в качестве прямых пользователей прилегающих пространств у нас думать не принято, хотя в первую очередь реконструкция затронет именно эту группу населения. Как скажется строительство на них? (продолжение на стр.8)

Наталья Крюкова-Красковская:

Мнение жителей:

«Скоро все то же ждет Можайку (((Строительство наращивают с каждым днем, уже готовятся закрыть основную трассу под строительство так кому-то нужной эстакады... Мы с ужасом ждем бессонных ночей, т.к., в отличие от Рублевки от строительства до наших домов не 100 и даже не 60 метров, а 5-10... и все это для того, чтобы запихать жителей в еще большие пробки... Выводов никаких не делается».



Мнение жителей:

Эмма Борчанинова:

«Эстакада стоит? Уже стоит! Вчера ехала около 6 вечера от Кутузовского по Рублевке в сторону области. С ветерком прокатилась по новой эстакаде, которую неделю назад торжественно открыл ВРИО мэра тов.Собянин. Дублер-то Рублевского шоссе, который идет параллельно, уже стоял намертво (между прочим, накануне я ехала по этому дублеру в 14 часов - тоже стояла). Ну и съехав с эстакады, которая заканчивается на уровне Осенней, встала! Около километра - от Осенней до съезда к Европарку - ехала 25 минут. А те, кому дальше - на Рублево-Успенское или МКАД - продолжали томиться в пробке дальше. Когда, спустя 1.5 часа я ехала обратно, пробка стала еще печальнее и началась уже до съезда с эстакады. А я благополучно встала в пробку после Ярцевской до самого поворота с Рублевки на Красных Зорь. Кто-то удивлен? Что во вторник, в середине июля без перекрытия дороги для слуг народа, мы все равно стоим в пробках? Что эстакада не решила вопрос пробок на Рублевском шоссе? Что тысячи людей, живущих на Рублевском шоссе вдоль этой прекрасной эстакады сначала день и ночь наблюдали стройку, теперь видят и слышат эстакаду из своих окон, потеряли в стоимости жилья и получили БОЛЬШИЕ пробки для того, чтобы доехать до дома?! ВСЕ НА ВЫБОРЫ МЭРА! ».

Мнение экспертов:

Пабло Форти — архитектор, специалист по транспортному планированию, городскому и строительному проектированию: *Поскольку большинство живет на окраинах, а работает в центре - основная часть пробок создается перемещением между центром и окраинами. Основная нагрузка в Москве приходится на основные проспекты и кольца — все ездят по одним и тем же дорогам. И если расширять эти проспекты, то это приведет к усилению этой тенденции. Поэтому лучшее решение — создавать связи между районами с помощью небольших дорог, а не расширять существующие проспекты.*

Новые боковые двух-трехполосные проезды на Можайском шоссе кое-где пройдут практически вплотную к жилым домам, расширение шоссе произойдет за счет тротуаров и газонов, новая эстакада длиной 2 км и высотой 6-8 метров снизит стоимость жилья и добавит криминогенности району, а участок между улицами Кубинка и Толбухина окажется зажат между двумя отрезками Северо-Западной хорды и эстакадой. Количество зеленых насаждений серьезно уменьшится вдоль всего Можайского шоссе: здесь спилено 1749 деревьев, а будет посажено всего 422 (по данным заключений Мосгосэкспертизы), что составляет 22%. Под угрозой старый яблоневый сад у метро «Славянский бульвар», а ведь за него жители боролись еще во времена Лужкова.

Мнение жителей:

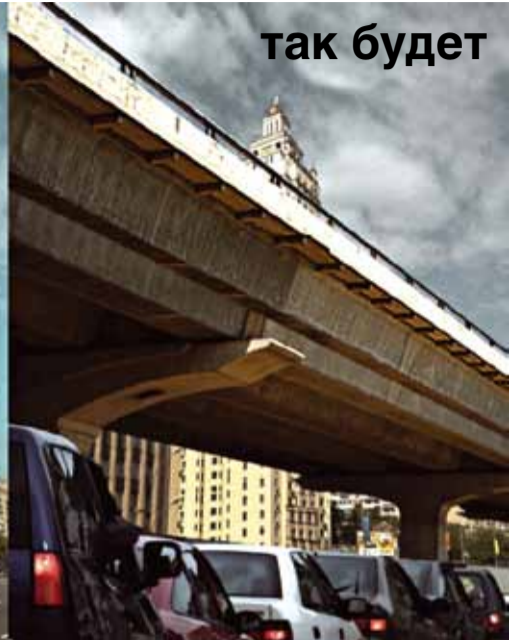
Ольга Цветкова: «У меня сегодня утром между Крыльями Советов и к/т Минск перекрыли окончательно тротуар вообще! Никаких отбойников, разметки или хотя бы гаишника. Меня вот пока шла чуть не задавил автобус, он отъезжал от остановки, а мне некуда было деться, слева стена. Куда обращаться?».

Выходит, ни пользователи общественного транспорта, ни автолюбители, ни велосипедисты, не говоря уже о пешеходах, которым придется перебежать Можайку через подэстакадное пространство, от этой реконструкции ничего хорошего не получат. Цена, которую мы платим за этот проект — уничтожение зеленых зон общей площадью более 4 га. Из территории природного заказника исключены участки «Долины реки Сетуни», скве-

Мнение жителей:

Ольга Вишнякова: «Разработчикам проекта этого перехода надо бы предложить спустить коляску по такой лестнице и этим убогим «рельсам», которые не подходят для современных колясок в принципе. Я готова предоставить коляску для погодок/близнецов для тест-драйва и даже снять на видео эксперимент (хотя коляску жалко)».

ра на улице Генерала Ермолова, сквера у Бородинской панорамы, бульвара по Беловежской улице, сквера на Можайском шоссе, сквера на пересечении Можайского и Аминьевского шоссе, бульвара по Можайскому шоссе, бульвара на Минской улице, бульвара на Кутузовском проспекте, сквера у Триумфальной арки.



Возникает вопрос: зачем вкладывать огромные деньги из бюджета в проект, результатом которого станут еще большие пробки, загрязнение атмосферы и фрустрация жителей? Кто заплатит за градостроительные ошибки? Если бы власть интересовали проблемы горожан, она бы пошла на контакт с жителями, вместо этого проходят фиктивные публичные слушания с грубыми нарушениями закона, а решения принимаются без учета мнения людей, живущих в районе. На предложение построить метро в Можайском районе, а на месте промзоны «Кунцево» сделать нормальный ТПУ со скоростным трамваем в центр города власти отвечают отказом. Мнение жителей, собравших тысячи подписей, игнорируется, вместо этого появляются все новые и новые проекты — это и так называемые транспортно-пересадочные узлы (ТПУ),

которые являются, по сути, торговыми комплексами, и гигантский торговый центр около метро Славянский Бульвар, при том, что поблизости много лет пустует ТЦ около станции Кунцево, и тому подобные проекты.

Мы, инициативная группа, считаем, что проект реконструкции Можайского шоссе плохо продуман и не только не решает проблемы района, но и грозит значительными неприятностями в будущем. Мы требуем пересмотра проекта и создания рабочей группы на уровне города. Жители прилегающих к шоссе районов не должны страдать из-за безграмотных решений, ориентированных исключительно на транзитный поток из области, который будет лишь усиливаться, что приведет к усугублению транспортной и экологической ситуации в районе.

Анна Шевченко

Что вы можете сделать?

1) Будьте в курсе

Самое главное — всегда быть в курсе событий. Плохая информированность населения, запутанность подаваемой информации — главная стратегия местной власти в деле навязываемого нам катастрофического изменения наших районов. Помните, что о готовящихся реконструкциях и стройках у Вас во дворе и на улице не расскажут в новостях по ТВ и не напишут в местной газете. Зато обо всем и своевременно оповестят на независимых ресурсах: на сайтах www.dubleru.net, www.zakupcevo.org или в группах в Facebook «Дублеру.Нет», «Кунцево» и «За Можай».

2) Приходите на митинги, организованные местными инициативными группами

Жители Западного округа регулярно проводит согласованные митинги и пикеты. Эти мероприятия не являются политическими, они посвящены исключительно местным проблемам, напрямую касающимся каждого жителя наших районов. Чем нас будет больше, тем значительнее будет звучать наш протест, и тем вероятнее, что к нам прислушаются и побоятся идти против мнения жителей.

О митингах и пикетах информация всегда публикуется заранее на местных ресурсах в интернете (см. выше), а также указывается в листовках.

3) Посещайте публичные слушания в ваших районах

Самый простой и эффективный способ воздействовать на чиновников — принимать участие в общественных слушаниях по вопросу строительства новых объектов в наших районах. Подробнее об этом в статье «Общественные слушания» на сайте www.dubleru.net.

Поверьте, на слушаниях можно не только узнать много нового о «подарках», заготовленных местной властью, но и получить возможность возражать против них.

4) Взаимодействуйте с властью

Пишите и обращайтесь во все возможные инстанции, аргументируя свою позицию. Это легко можно сделать, не отходя от собственного компьютера. В Государственной Думе 450 депутатов — значительная часть из них охотно отзывается депутатским запросом на обращение жителей. Прокуратура не может игнорировать обращения граждан. Администрация президента пересылает обращения по инстанциям, а если обращений по проблеме много — они ставятся на контроль. И так далее.

Что, как и куда писать мы подробно изложили в разделе «Обращения жителей» на сайте www.dubleru.net.

5) Распространяйте листовки

Если вам стало известно о готовящемся событии, которое может повлиять на жизнь в районе — сообщите об этом соседям. Как правило, уже готовые листовки об этом заранее доступны в разделе «Скачать листовки» на сайте www.dubleru.net, также можно изготовить листовки самостоятельно (и расклеить их у себя в подъезде и во дворе).

6) Информировуйте соседей

Самое малое, что вы можете сделать — лично рассказать друзьям о планах строительства, высказать свое отношение к этому или перепостить нашу новость на своей странице в социальной сети.

7) Подпишитесь на рассылку новостей

Напишите нам на zakupcevo@ya.ru (для Кунцево) и rayon.fd@gmail.com (для Фили-Давыдково) все новости будут приходить прямо в ваш ящик электронной почты.

8) По любым актуальным вопросам звоните координаторам, не стесняйтесь

Если вам нужно что-то уточнить, посоветоваться, поделиться идеей - звоните! Ваши соседи, координаторы сообщества жителей Западного округа, живущие здесь и хорошо знающие проблемы собственного района ответят на звонок (но лучше звонить, все-таки, в дневное время):

- 8 (926) 343-02-79 Иван Трусевич (по всем районам)
- 8 (903) 766-98-35 Олег Казенков (по всем районам)
- 8 (916) 330-23-95 Ксения Куракина (Кунцево)
- 8 (903) 670-20-24 Диана Косик (Фили-Давыдково)
- 8 (965) 165-82-48 Елена Коваленко (Фили-Давыдково)
- 8 (916) 643-75-93 Ирина Белова (Можайский)
- 8 (926) 176-40-00 Наталья Субботина (Дорогомилово)
- 8 (916) 102-11-20 Екатерина Разинькова (ул. Толбухина)
- 8 (903) 203-56-64 Мария Белова (ул. Толбухина)
- 8 (916) 703-04-00 Ольга Макеева (ул. Толбухина)

9) Если можете — помогайте финансово

У нашего сообщества появилась возможность собирать денежные средства: печать плакатов и листовок, изготовление растяжек на фасады домов, издание газеты требуют денег.

Карта Сбербанка: 6761 9600 0272 9069 01

Номер Яндекс-кошелька: 41001668873695

При совершении платежа следует указывать цель платежа: дарение.